



Buskerudbypakke1 - belønningsmidler

Resultatrapportering – 2014-2017

Forord

Denne resultatrapporten viser oppfølging av fireårig avtale om belønningsmidler for perioden 2014-17 som ble inngått 4. desember 2014.

Med utgangspunkt i avtalen utarbeidet partnerne i Buskerudbysamarbeidet handlingsplan for perioden 2014-17. Denne la rammene for de årlige tiltaksplanene. Politisk styringsgruppe (ATM-utvalget) vedtok handlingsplan 2014-17 og tiltaksplaner for 2014 og 2015 6. februar 2015. Handlingsplanen ble i løpet 2015 behandlet i kommunestyrene og fylkestinget og det ble gitt innspill for revidering av planen. ATM-utvalget har senere behandlet revidert handlingsplan og tiltaksplan for 2016 i møte 5. februar 2016 og for 2017 i møte 3. februar 2017. Handlingsplanen er oppdatert med de endringene som er vedtatt av adm. styringsgruppe og ATM-utvalget i 2017.

Drammen, 1. februar 2018

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

Trude Andresen
Leder av adm. styringsgruppe
Buskerudbysamarbeidet
Rådmann i Øvre Eiker

Tor Atle Odberg
Daglig leder
Buskerudbysamarbeidet



Buskerudbysamarbeidet

Buskerudbysekretariatet, Tollbugata 2, Strømsø Torg, Drammen

Postadresse: Postboks 76, 3300 Hokksund,

E-post: post@buskerudbyen.no

www.buskerudbyen.no

1. Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2014-17	6
1.1 Buskerudbysamarbeidet – samarbeid om areal, transport og miljø	6
1.3 Avtale om belønningsmidler 2014-17 og mål for trafikkutvikling	9
2. Revidert handlingsplan 2014-17	9
3. Resultater	11
3.1 Gjennomføring av tiltak 2014 - 2017	11
3.2 Tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet	14
Tiltaksområde 2 Forbedre infrastrukturen for kollektiv-trafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering	15
Tiltaksområde 3 Tiltak for syklende	20
Tiltaksområde 4 Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	23
Tiltaksområdene 5 Areal/fortetting, 6 Kunnskap/ innovasjon og 7 Kommunikasjon	25
4. Mål- og resultatoppfølging	26
4.1 Passasjerutvikling kollektivtrafikken i 2017 og perioden 2014 - 2017	27
4.2 Utvikling i biltrafikken	30
4.3 Sykkelreiser	32
5. Sammenstilling av nøkkeltall	33
6. Nøkkeltall	34

Sammendrag

Gjennomføring av tiltak og økonomi

Belønningsavtalen for 2014-17 ble undertegnet i desember 2014. Handlingsplanen for perioden med tiltaksplaner for 2014 og 2015 ble vedtatt av politisk styringsgruppe (ATM-utvalget) i februar 2015, og senere revidert i februar 2016 med tiltaksplan 2016 og i februar 2017 med tiltaksplan 2017.

Handlingsplanen for perioden 2014-17 var opprinnelig på 308,6 mill. kr. Buskerudbyen er tildelt 15 mill. kr i ekstramidler i 2015 og i 2016 og 20 mill. kr i 2017, slik at planen nå har en ramme på 358,6 mill. kr. For perioden 2014-17 har Buskerudbyen mottatt 358,3 mill. kr i belønningsmidler.

Buskerudbyen har gjennom tiltaksplan 2017 fordelt 100 mill. kr. I perioden 2014-17 er det gjennomført tiltak for til sammen 293,5 mill. kr som fordeler seg slik:

	2014-tiltak	2015-tiltak	2016-tiltak	2017-tiltak	Tilsammen
Gjennomført 2015	67,5	24,2			91,9 mill
Gjennomført 2016	2,0	60,1	53,9		116,1 mill
Gjennomført 2017		4,2	23,9	57,2	85,4 mill
Avtaleperioden 14-17	69,5	88,6	78,2	57,2	293,5 mill
Rest		3,8	16,0	45,2	65,0 mill

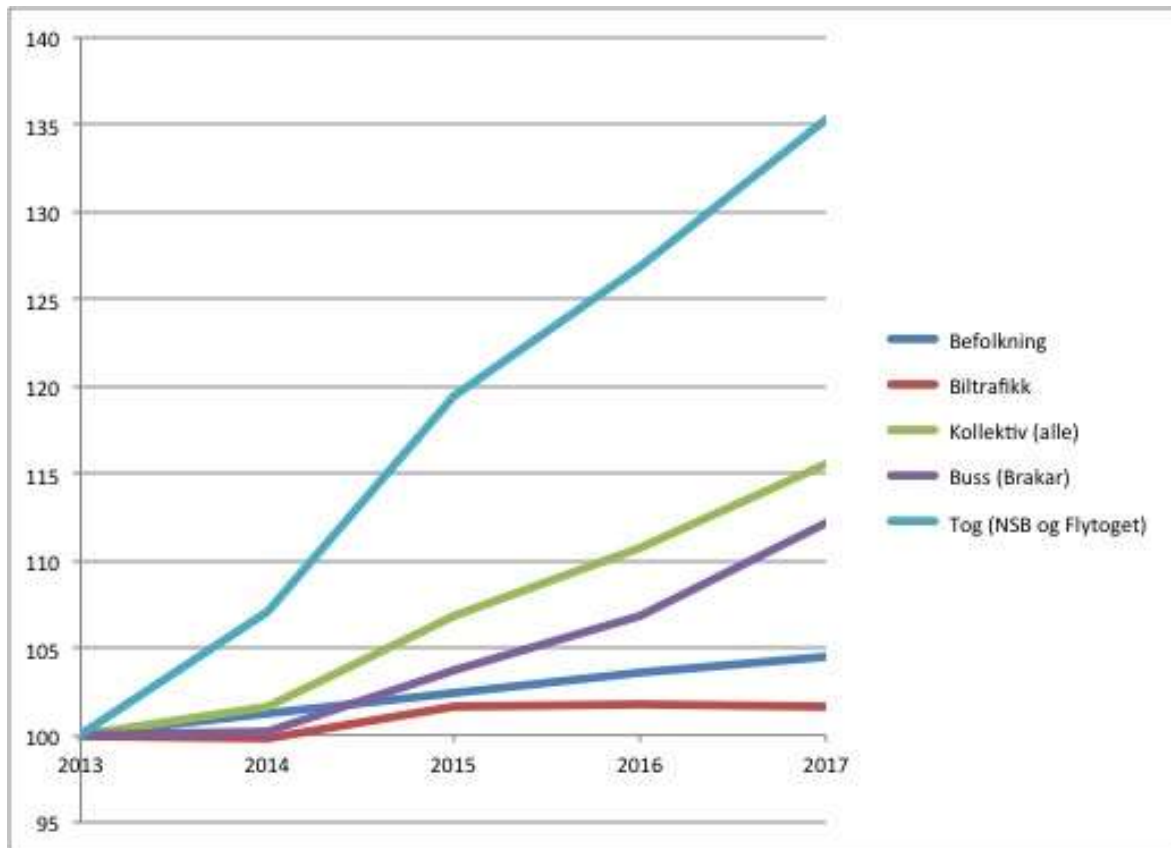
Som det går fram av tabellen er det i 2017 gjennomført tiltak for rundt 85 mill. kr. Rest tildelte belønningsmidler er 65,0 mill. kr. De fleste av de resterende tiltakene er igangsatt og vil være gjennomført tidlig i 2018, mens noen er under planlegging og gjennomføres i løpet av 2018. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken og infrastrukturtiltak sykkel. Mange av disse tiltakene er omfattende og kompliserte. Gjennomføring vil derfor først kunne skje året etter at bevilgning er gitt.

Resultater og nøkkeltall

Kommunene i Buskerudbyen har en befolkningsvekst på til sammen 0,8 prosent i 2017 og 4 prosent i perioden 2014 -17. Den positive utviklingsretningen mht. passasjertall for kollektivtrafikken i Buskerudbyen fortsatte i 2017 med en samlet økning for tog og buss på 4,2 % og til sammen 15,5 % i perioden 2014-17. Antall togpassasjerer økte i 2017 med 2 % og i perioden 2014-17 med ca 35 %. Mens buss hadde en økning med 5 % i 2017. Buss har dermed hatt en økning på 12,2 % i perioden.

Grafen nedenfor viser hvordan utviklingen de fire siste årene har vært ned hensyn til befolkning, biltrafikk og passasjerutvikling kollektiv.

Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv spesifisert på buss og tog fra 2013 til 2017



Byindeksen for 2015 viste økning i biltrafikken på 1,8 prosent, i 2014 var det nedgang på 0,2 prosent. For 2016 var byindeksen på 0,16 og i 2017 er den på – 0,2 %. Samlet for perioden en økning på 1,6 %.

Ser en spesifikt på tellepunktene gis det ikke noen entydig tendens.

Som tidligere påpekt, er det lite realistisk å forvente å ha nullvekst i biltrafikken på kort sikt, så lenge befolkningsveksten er høy og det ikke er tilgjengelig økonomiske midler til å styrke kollektivtilbudet i tilstrekkelig grad.

1. Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2014-17

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 er det inngått fornyet langsiktig avtale mellom partnerne; kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Fylkesmannen i Buskerud. Operatørselskaper for kollektivtrafikken (Brakar og NSB) inngår i Buskerudbyens administrative/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 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 doubles (fra 7 til 14 %)
- Andel syklende skal doubles (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.

Buskerudbypakke 2

Etter behandling av Konseptvalgutredning Buskerudbypakke2 gav Samferdselsdepartementet i brev av 08.05.2015 sine hovedlinjer for videreutvikling av transportnettet i Buskerudbyen. Kommunestyrene og fylkestinget vedtok i september 2016 forslag til Buskerudbypakke 2. Det anbefalte forslaget ble deretter oversendt fra Statens Vegvesen region sør til Vegdirektoratet for videresendelse til Samferdselsdepartementet for Stortingsbehandling.

I juni 2017 ble Nasjonal Transportplan 2018-29 vedtatt i Stortinget. Innhold i planen imøtekom på flere punkter ikke vedtaks punkt 15 i felles vedtak om Buskerudbypakke 2 (BBP2) av september 2016. Dette utløste ny lokalpolitisk behandling og behov for lokalpolitisk justering av bypakken. Kommunestyrene og fylkestinget sluttet seg i juni 2017 til et utredningsprogram for denne justeringen og høsten 2017 er det jobbet med disse justeringene parallelt med transportetatens arbeid med byutredning Buskerudbyen. Nullvekstmålet inngår som del av vedtatt utredningsprogram.

Etter en bred innspillsprosess har politisk styringsgruppe for Buskerudbysamarbeidet (ATM-utvalget) i møte 15. desember 2017 vedtatt å legge administrativt forslag til justert Buskerudbypakke 2 med fire alternative pakkeforslag og tre alternative forslag til bomsystem ut på høring. Alle alternativene er utarbeidet i nært samarbeid med Statens vegvesen og Jernbanedirektoratets byutredning for Buskerudbyen og tilfredsstillende nullvekstmålet og krav til en evt. byvekstavtale. Høringsfristen er 23. februar. Med bakgrunn i høringen skal (ATM-utvalget) før påske ta stilling til hvilket forslag til Buskerudbypakke2 som oversendes Statens vegvesen til kvalitetssikring før kommunestyrene og fylkestinget i juni 2017 sluttbehandler forslag til Buskerudbypakke2.

Med bakgrunn i statens byutredningsarbeid som også har omfattet Kongsberg kommune, er det utarbeidet et forslag til bypakke Kongsberg. Kommunestyret i Kongsberg vedtok i møte 10. januar 2018 å legge dette forslaget ut på høring fram til 12. mars. Deretter vil Kongsberg kommune og Buskerud fylkeskommune gi sine anbefalinger før ATM-utvalget i møte 23. mars 2018 og evt. kan sende dette pakkeforslaget til kvalitetssikring hos transportetatene og deretter sluttbehandling i kommunestyret og fylkestinget i juni 2018.

Se mer info om Buskerudbysamarbeidet, Buskerudbypakke 2 og Bypakke Kongsberg på www.buskerudbyen.no

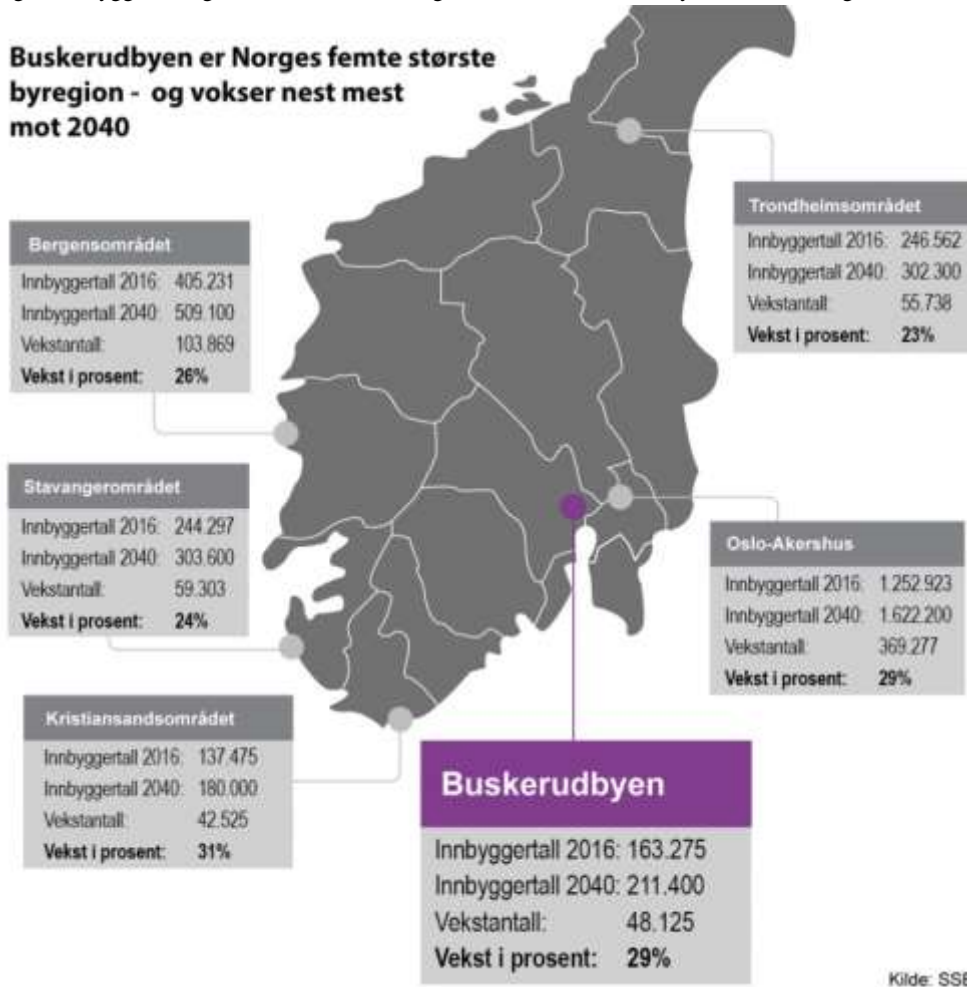
1.2 Kort om Buskerudbyen

Buskerudbyen (i alt 165 916 innbyggere)¹ er i sterk vekst og utgjør en sammenhengende korridor vest for Oslo/Akershus. Buskerudbyen er et sammensatt byområde bestående av

¹ Beregnet folkemengde per 31. desember 2017 (SSB, januar 2018)

kommunene Lier (25 741), Drammen (68 411), Nedre Eiker (24 640), Øvre Eiker (18 585) og Kongsberg (27 186).

Fig. 2 Innbyggertall og framskrevet befolkningsvekst i de seks største byområdene i Norge



Regionbyen Drammen, teknologibyen Kongsberg og småbyene Hokksund og Mjøndalen utgjør sammen med en 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 Drammen gjennom Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Rv23 fra Lier mot Oslofjord-forbindelsen og Rv35 fra Hokksund mot Åmot. Togtilbudet fra Drammen stasjon i retning Oslo er meget bra (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 Lierstranda (det nye utviklingsområdet i Lier) er av stor strategisk betydning både for framtidig byutvikling og som kapasitetssterk ryggrad i et framtidig kollektivtilbud.

1.3 Avtale om belønningsmidler 2014-17 og mål for trafikkutvikling i perioden

Belønningsavtale for perioden 2014 -17 forelå 4. desember 2014. Avtalen angir mål, tilskuddsbeløp og rammer for bruk av midlene på til sammen 308,3 mill. kr fordelt med følgende årlige beløp: 2014: 73,3 mill. kr, 2015: 75 mill. kr, 2016: 80 mill. kr, 2017: 80 mill. kr. Avtalen er godkjent i Buskerud fylkesting, Drammen bystyre, kommunestyrene i Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker i desember 2014 og i Kongsberg kommunestyre 11. februar 2015. Etter søknad fikk Buskerudbyen ekstra belønningsmidler på 15 mill. kr i 2015 og i 2016 og 20 mill. i 2017 til ombygging av Bragernes kollektivknutepunkt i Drammen sentrum. I tråd med pkt. 5 i avtalen om Buskerudbysamarbeidet ivaretar ATM-utvalget (politiske styringsgruppe) rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtalen med SD bl.a. med prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammer.

Mål i belønningsavtalen tar utgangspunkt i målsettingene i Klimaforliket 2012 og NTP 2014-2023 om at veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det heter i punkt 3 i avtalen:

“Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i avtaleperioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt (fotnote). Veksten i persontransporten skal således tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Fotnote: Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtaleperioden 2014-17. Tidspunkt for oppnåelse av 0-vekstmålet er ett år etter at bompenger er iverksatt som en del av Buskerudbypakke2, alternativt at virkemidler med tilsvarende effekt iverksettes.

Opplegg for hvordan resultatene skal måles inngår i første rapportering, senest 31. januar 2015. Samferdselsdepartementet skal godkjenne opplegget. Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutviklingen skal nås gjennom kollektivtransportfremmende tiltak, arealpolitiske virkemidler og restriktive tiltak for personbiltrafikk (evt. også tiltak for sykkel og gange). Dersom det ligger an til at målene ikke vil bli nådd, må byområdet justere virkemiddelbruken”.

2. Revidert handlingsplan 2014-17

I belønningsavtalens pkt. 4 heter det at Buskerudbyens søknad om belønningsmidler (februar 2014) med 4-årig handlingsprogram ligger til grunn for avtalen, med unntak av målformuleringen og kobling til tidspunkt for oppstart av Buskerudbypakke2. Det heter videre at ” Innenfor det formål, de mål og årlige tilskudd som fremgår av denne avtalen, kan byområdets tiltaksplan revideres årlig uten at dette vil endre rammene for årlige

tilskudd, såfremt revidert handlingsplan er tilpasset avtalens forutsetninger om måloppnåelse, jf. punkt 3. Revidert handlingsplan skal senest foreligge samtidig med anmodning om utbetaling av årlig tilskudd’.

Handlingsplanen ble vedtatt av ATM-utvalget i møte 6. februar 2015 og ble i løpet av 2015 behandlet i kommunestyrene og fylkestinget med innspill til revidering av planen. ATM-utvalget behandlet revidert handlingsplan og tiltaksplan 2016 i møte 5. februar 2016 og revidert handlingsplan og tiltaksplan 2017 i møte 3. februar 2017. Handlingsplanen er oppdatert med de endringene som er vedtatt av adm. styringsgruppe og ATM-utvalget i 2017.

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 porteføljestyring 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 fireårige handlingsplanen 2014-2017 inneholder sju tiltaksområder. I tabellen nedenfor gis oversikt over vedtatt handlingsplan 2014-17 (6.2.2015), revidert handlingsplan 2016 og 2017 og gjeldende etter omdiponeringer i 2017 med fordeling mellom tiltaksområdene.

Tab 1: Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler fordelt på tiltaksområder

Tiltaksområde	Vedtatt HP 2015 mill. kr	Revidert HP 2016 mill. kr	Revidert HP 2017 mill. kr	Gjeldende HP 2017 mill. kr
1. Forbedring av kollektivtilbudet	98,35	98,35	98,35	98,35
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter og pendlerparkering	101,75 (+15,00)	113,90 (+ 15,00)	124,97 (+ 20,00)	140,99
3. Tiltak for syklende	73,20	77,10	81,39	84,81
4. Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	12,50	12,17	11,77	8,70
5. Arealutvikling og fortetting	3,80	2,50	2,50	2,45
6. Kunnskapsgrunnlag og innovasjon	6,25	9,15	9,15	12,64
7. Kommunikasjon	12,75	10,47	10,47	10,66
SUM Ekstra belønningsmidler	308,60* + 15,00	323,60 + 15,00	338,60 + 20,00	358,60

15 mill. kr i tildelt ekstra belønningsmidler for 2015 og 2016 og 20 mill. i 2017.

* Belønningsavtalens sum på 308,3 mill. med tillegg av 0,3 mill. overført fra 2013.

Oversikten viser at det gjennom revideringene i fireårsperioden er foretatt noen omdisponeringer. Bortimot 11 millioner er omdisponert fra tiltaksområde 2 Infrastruktur kollektivtrafikk til tiltaksområde 3 Sykkel. Dette er gjort fordi noen større infra-strukturanlegg som bl.a. utvidelse av innfartsparkering ved Heiatoppen langs E18 i Lier ikke har vært mulig å realisere i fireårsperioden. Ekstra belønningsmidler i 2015 -17 på 50 mill. kr er i samsvar med søknad disponert til ombygging av Buskerudbyens viktigste kollektivknutepunkt for buss, Bragernes kollektivknutepunkt i Drammen sentrum. Videre er tiltaksområde 6 Kunnskapsgrunnlag styrket ved overføringer fra tiltaksområde 4 Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken, tiltaksområdene 5 Arealutvikling og fortetting og 7. Kommunikasjon. Bakgrunnen for dette er i stor grad behovet for økt utredningskapasitet i forbindelse med arbeidet med Buskerudbypakke2 og bypakke Kongsberg.

3. Resultater

3.1 Gjennomføring av tiltak 2014 – 2017

Tiltaksplanene for 2014, 2015, 2016 og 2017 er vedtatt i tråd med handlingsplan 2014-17 og gir tildeling av tilskudd til 2014 tiltak for 73,3 mill.kr (overført fra SD i desember 2014) og tildeling av tilskudd til 2015 tiltak for 75 mill. kr (overført fra SD i april 2015), samt 15 mill. kr i ekstra belønningsmidler, (overført fra SD juli 2015). For 2016 er det tildelt til sammen 95 mill. kr i tilskudd (inkludert 15 mill. i ekstra belønningsmidler) og for 2017 er tildelt til sammen 100 mill. kr i tilskudd (inkludert 20 mill. i ekstra belønningsmidler). tillegg inngår 0,32 mill. kr som er overført fra 2013. Totalt tildelt tilskudd per 31.12.2017 kr 358,60 mill. kr.

Tab 2: Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler fordelt på tiltaksområder per år, gjeldende bevilging og gjennomføring av tiltak og rest.

Tiltaksområde	Tiltaksplan 2014 mill. kr		Tiltaksplan 2015 mill. kr		Tiltaksplan 2016 mill. kr		Tiltaksplan 2017 mill. kr		2014 - 2017
	Gjeld. bev.	Sum påløpt	Gjeld. bev.	Sum påløpt	Gjeld. bev.	Sum påløpt	Gjel. bev.	Sum påløpt	Rest
1 Forbedring av kollektivtilbudet	13,0	13,0	23,1	23,1	25,2	25,2	37,0	28,9	8,2
2 Forbedring av									

infrastrukturen for kollektivtilbudet	19,7	19,7	46,5	46,5	35,3	34,0	39,4	14,7	26,1
3 Tiltak for syklende	30,0	30,0	15,8	13,0	24,3	13,5	14,6	8,3	19,9
4 Tiltak for miljøvennlige reiser og parkerings-politikk	1,8	1,8	1,6	1,0	3,6	0,8	1,7	0,7	4,3
5 Arealutvikling og fortetting	0,5	0,5	0,8	0,8	0,2	0,1	1,0	1,0	0,1
6 Felles kunnskapsgrunnlag	2,3	2,3	3,5	3,2	2,3	2,0	4,5	1,4	3,8
7 Kommunikasjon	2,3	2,3	1,1	1,1	3,2	2,6	4,0	2,0	2,6
SUM BE-LØNNINGSMID.	69,5	69,5	92,6	88,6	94,1	78,2	102,4	57,0	65,0

Hovedvurdering

Avtale om ny belønningsavtale ble inngått i desember 2014. Handlingsplan for fireårsperioden med tiltaksplaner for 2014 og 2015 ble vedtatt 5. februar 2015 og partnerne startet umiddelbart med gjennomføringen av tiltak. I 2015 ble det gjennomført tiltak for til sammen 91,9 mill. kr for perioden 2014-2015. I 2016 er det gjennomført tiltak for til sammen 116,1 mill. kr og i 2017 er det gjennomført tiltak for ca 85,5 millioner kr. Til sammen i perioden 2014-17 er det gjennomført tiltak for 293,5 millioner kr og rest per 31.1.2018 er kr 65 millioner.

Tab 3: Sum årlige tiltak i handlingsplan belønningsmidler og gjennomføring i perioden 2014-17.

	2014-tiltak	2015-tiltak	2016-tiltak	2017-tiltak	Tilsammen
Gjennomført 2015	67,5	24,2			91,9 mill
Gjennomført 2016	2,0	60,1	53,9		116,1 mill
Gjennomført 2017		4,2	23,9	57,2	85,4 mill
Avtaleperioden 14-17	69,5	88,6	78,2	57,2	293,5 mill
Rest		3,8	16,0	45,2	65,0 mill

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

Under kommenteres kort differansene mellom gjeldende bevilgning og påløpte midler, se tab. 2. De største tiltakene omtales nærmere i de neste kapitlene.

- Område 1: Avviket i 2017 skyldes at det i tiltaksplan 2017 ble satt av 9 millioner kr til forsterket rutekjøring første halvår 2018. Usikkerhet rundt når ny belønningsavtale ville foreligger gjorde at det ble avsatt midler slik at det utvidede busstilbudet kan opprettholdes våren 2018.
- Område 2: Avviket skyldes i hovedsak (20 millioner kr) at ombygging av Bragernes kollektivknutepunkt vil strekke seg fram til november 2018 og siste del av tilskuddet faktureres ved ferdigstilling. I tillegg er midler avsatt til utbygging av pendler-parkeringer disponert til utbygging av trygge sykkelparkeringer ved stasjonene Kongsberg, Hokksund, Brakerøya og Lier, samt til Lierbyen busstasjon. Avtaler med BaneNor er under utarbeiding og iverksetting av tiltak vil skje i 2018 så fort nødvendige avklaringer foreligger.
- Område 3: Det akkumulerte avviket (19,9 mill. kr) skyldes flere ting; Et sykkeltiltak i Øvre Eiker som startet opp i høst har foreløpig ikke fått utbetalt tilskuddet og et sykkeltiltak i Lier har blitt noe forsinket i oppstart, men vil nå komme i gang. Det er også avsatt 3 millioner til sykkelhotell ved Mjøndalen stasjon. Videre er det avsatt midler til oppfølging av sykkelinspeksjoner der neon tiltak vil bli utført våren 2018 og midler til planlegging av tiltak i ny felles sykkelplan der planarbeidet er i gang med foreløpig ikke fakturert.
- Område 4: Det akkumulerte avviket (4,3 mill. kr) skyldes i noen grad at kommunene har gjennomført evaluering av dagens parkeringsordning og noe av midlene vil i 2018 bli benyttet til tiltak når nye strategier og handlingsplaner er politisk vedtatt i løpet av våren 2018. Tiltak innenfor ReisSmart og Feie for egen dør er under gjennomføring og ferdigstilles i 2018.
- Område 5: Det akkumulerte avviket på 0,1 millioner kr skyldes at det gjenstår litt midler til å følge opp vedtatt gåstrategi med utarbeides av handlingsplan for innsatsområde gåkultur i strategien
- Område 6: Avviket (3,8 mill. kr) skyldes i stor grad at det er omdisponert midler for å kunne arbeide videre med kunnskapsgrunnlag for Buskerudbypakke2 og Bypakke Kongsberg og forberedelser til evt. byvekstavnale. Det er videre satt av midler til Buskerudbysamarbeidets andel av kostnader i 2018 til utvidet utvalg i kontinuerlige reisevaneundersøkelse
- Område 7: Det akkumulerte avviket (2,6 mill. kr) skyldes i hovedsak at det er behov for å ha midler til informasjonstiltak tilknyttet Buskerudbypakke2 og bypakke Kongsberg våren 2018.

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

3.2 Tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet

Det styrkede busstilbudet som ble igangsatt i forrige belønningsperiode er videreført i hele perioden 2014-17. I tillegg er det igangsatt ytterligere styrket busstilbud på linje 3, linje 51 og 71 i 2016.

Passasjertallene for 2017 viser at disse linjene har hatt en fin økning



El-busser

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

Forbedret informasjon og billettsystem

En hovedsatsing for forbedring av kollektivtilbudet i denne belønningsperioden er tiltak for å bedre informasjon om rutetilbudet og forbedre billettsystemet. Baksystem for sanntidsinformasjon (SIS) er anskaffet og utstyr i busser med systemer for å sende og motta informasjon fra bussene er installert i 110 av bussene i Buskerudbyen i perioden. Tavler på knutepunktene og skilt på noen større holdeplasser er satt opp. Systemet gir informasjon til kundene om kollektivtilbudet i sanntid, dvs. reell tid som tar høyde for eventuell forsinkelse. SIS gir også mulighet for automatisk holdeplassopprop, automatisk skilting av destinasjon i og på buss og automatisk passasjertelling ved på- og avstigning.

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

Bedre trafikantinformasjon (TID)

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

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

Gjennomgående billettering for buss og tog. Det var opprinnelig avsatt 9 millioner av belønningsmidlene i 2017 som skulle gå til Brakartakst på toget. I forbindelse med at Samferdselsdepartementet var på besøk hos fylkeskommunen sommeren 2016 om konkurransegrunnlaget for togtjenester på Sørlandsbanen, gav departementet uttrykk for at de ikke hadde kapasitet til å forhandle lokale takstavtaler med de områdene som ikke skal ut på konkurranse i 2017. De 9 millionene ble derfor omdisponert til videreføring av forsterket busstransport i 2018, fram til ny belønningsavtale foreligger. Forhandlinger med Ruter og NSB har kommet i gang, men det foreligger foreløpig ingen avtale.

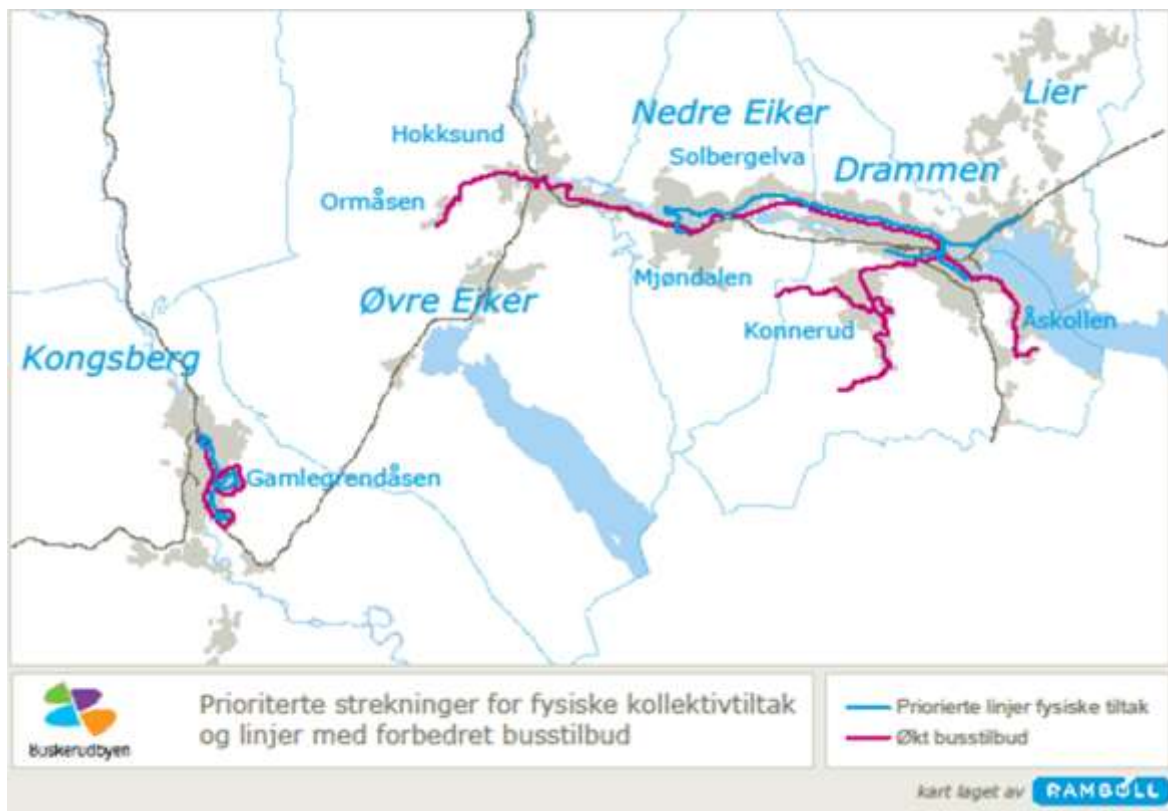


Billedtekst: Busstopp Strømsø Torg, Drammen

Tiltaksområde 2 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering

Fokus for tiltaksområde 2 er på de viktigste infrastrukturtiltakene som legger til rette for igangsettelse av et nytt kollektivtilbud når BBP2 iverksettes. Tiltak kan gjelde hele Buskerudbyområdet, men de fem prioriterte buss-strekningene og de 6 prioriterte utviklingsområdene har høyest prioritet. Følgende fem strekninger er prioritert for innsats for bedring av infrastruktur for buss:

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



Tiltakstyper er prioritert på disse strekningene:

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

Fremkommelighetstiltak buss

Fremkommelighetstiltak for effektiv, punktlig og forutsigbar kollektivtrafikk er et hovedtema innenfor tiltaksområde 2. Tiltak (2.1.2) i krysset Vinjesgate - Haugesgate på den sentrale busstraseen i Rosenkrantzgate i Drammen ble ferdigstilt i 2016. Det samme er tiltak (2.1.1) i Tollbugata mot Rundtom-krysset på Strømsønsiden. Mens framkommelighetstiltak med kollektivprioritering i kryss Konnerudgata - 2. Strøm terrasse er utsatt, da sanntidsinformasjonssystemet i bussene som er viktig for aktiv prioritering av buss i lyskryss ikke kom på plass før i 2017.

Som grunnlag for gjennomføring av tiltak innenfor tiltak 2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer ble det i 2015 utarbeidet en rapport om utbedring

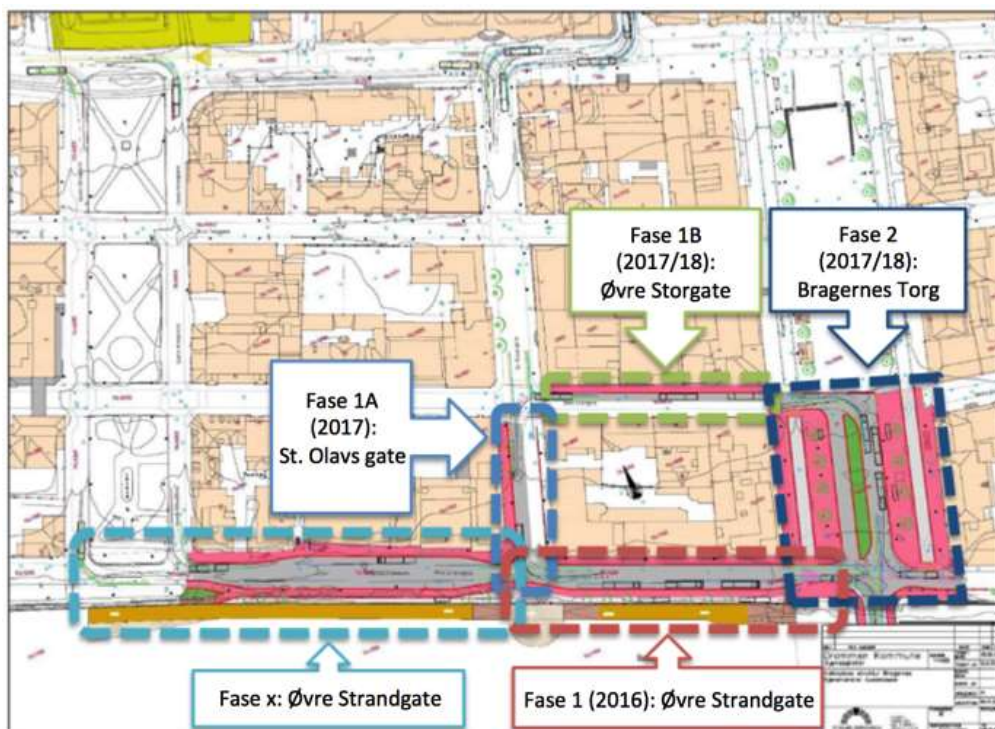
av kollektivtraséer og holdeplasser i Buskerudbyen 2014-2017 (Rambøll; datert 20.03.2015). Med bakgrunn i denne og tidligere utredninger ble det foretatt en prioritering av foreslåtte fysiske tiltak på prioriterte strekninger, knutepunkt og andre aktuelle lokasjoner innenfor gitte kostnadsramme. I 2015 ble det opparbeidet snuplass for buss på Gamlegrendåsen i Kongsberg, oppgradert bussholdeplasser på strekningen fra Bragernes til Amtmannssvingen og utbedret holdeplass med adkomst sykkel og gange ved den nye innfartsparkeringen på Lyngås i Lier.

I 2016 ble det utført holdeplassutbedringer på strekningen Strømsø Torg – Rundtom, Drammen sentrum – Vinnes og på fylkesvei 38 Åssiden – fylkeshuset og opparbeidet snuplass for buss på Konnerud. I Øvre Eiker er holdeplass og snuplass for buss og pendlerparkering i Ormåsen og holdeplass og snuplass for buss og pendlerparkering i Skotselv ferdigstilt våren 2017. I 2017 er Drammen busstasjon (Strømsø) oppgradert, ny busstrasé i Klopptjerngata i Mjøndalen er åpnet. Det foregår avklaring av forslag til bussprioritering på eksisterende Mjøndalsbru, mens forslag om til tilfartskontroll i Strandveien i Lier/Drammen ikke ble gjennomført da tiltaket i liten grad ville bidratt til bedre fremkommelighet for bussen. Midlene er omdisponert til sykkeltiltak.

Bragernes kollektivknutepunkt

Kollektivterminalen på Bragernes torg er et svært viktig anlegg for busstrafikken i hele Drammensregionen. Med den forventede økningen i antall busser når Buskerudbypakke2 skal iverksettes er det helt nødvendig at knutepunktet tåler denne belastningen og samtidig er effektiv og attraktiv. I dag avvikles busstrafikken på Bragernes torg hovedsakelig i kjørefelter med blandet trafikk.

Figur 3: Oversikt over utbyggingsfaser Bragernes kollektivknutepunkt. Kilde: Drammen kommune 2016.



Første byggetrinn omfatter ombygging i Øvre Strandgate (fase 1), St. Olavsgt (fase 1A) og Øvre Storgate (fase 1B). Fase 1 Øvre Strandgate ble åpnet i juni 2017. Fase 1A St. Olavsgate og fase 1B Øvre Storgate samt fase 2 Bragernes Torg nedre del er under bygging og kollektivknutepunktet vil bli ferdigstilt høsten 2018. Ekstra belønningsmidler på til sammen 50 mill. kr har bidratt sterkt til gjennomføringen. Utvidelse av Bragernes kollektivknutepunkt er avgjørende for å få realisert et styrket kollektivtilbud som del av Buskerudbypakke2.



Billedtekst: Fra åpning av første byggetrinn kollektivknutepunkt Bragernes som omfatter ombygging i Øvre Strandgate.

Knutepunktutvikling

Mulighetsstudien for utvikling av Hokksund og Mjøndalen knutepunkter ble ferdigstilt i 2015. Jernbaneverket startet opp reguleringsplanarbeid og teknisk hovedplan for de to stasjonene samtidig med kommunedelplanprosess for dobbeltspor på strekningen Gulskogen – Hokksund. Reguleringsplanarbeidet ved Hokksund stasjon ble stoppet sommeren 2016 og detaljplanleggingen ved Mjøndalen stasjon ble stoppet vinteren 2017 da Jernbanedirektoratet anså at det var for mange usikkerhetsfaktorer for videre detaljplanlegging. Kommunedelplanen skal ivareta behovet for overordnede avklaringer på begge stasjonene. Jernbanedirektoratet har etter kontakt med BaneNor orientert om at forslag til kommunedelplan for strekningen Gulskogen – Hokksund vil bli oversendt til

behandling i kommunene i februar 2018. Forslaget skal også inneholde en vurdering av mulighet for trinnvis utbygging og realisering av to tog i timen til Hokksund snarest mulig. Det er videre startet opp planleggingsplanarbeid for å ivareta behovet for hensetting på strekningen Drammen - Hokksund

Ved Kongsberg knutepunkt er det i 2016 satt opp ulike publikumsfasiliteter for bussreisende og for de som tar taxi. Det er gitt tilskudd til tiltakene fra tiltak 2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer.



Billedtekst: Nye lehus ved knutepunkt Kongsberg.

Pendler- og innfartsparkering

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

Innfartsparkering ved busstrase (Fv 285) ved Lyngås i Lier og innfartsparkeringene ved Langebru (E134) og Lerberg (RV 35/FV 283) i Hokksund ble ferdigstilt i 2016. I 2017 er innfartsparkering og ny bussholdeplass åpnet i Ormåsen sentrum og Skotselv sentrum i Øvre Eiker.

Drammen kommune har satt i gang prosjektering av flere pendlerparkeringsplasser med

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

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

Tilskudd til planlegging/prosjektering av utvidelse innfartsparkering på Heiatoppen (E18/Fv 16) i Lier er omdisponert da Statens vegvesen meddelte at de ville trenge lengre tid til planlegging og at det ikke kan forventes at det vil foreligge reguleringsavklaringer slik at pendlerparkeringen kan utvides i denne belønningsperioden. Midlene er delvis omdisponert til å bedre forholdene ved Lier stasjon der parkeringsplassen er overfylt. Det er små muligheter for å utvide antall parkeringsplasser, men det satses på å få flere til å sykle og gå til stasjonen gjennom bedre tilrettelegging av gang- og sykkelvegnettet og etablere trygg sykkelparkering med sykkelhotell. Det er videre foretatt en markedsundersøkelse for å få bedre kunnskap om markedsgrunnlaget for evt. matebusser til Lier stasjon.

Midler til gjennomføring av felles innfarts- og pendlerparkeringsstrategi er i tråd med handlingsplanen disponert til etablering av sykkelhotell på Kongsberg stasjon, Hokksund stasjon og Brakerøya stasjon samt gamle Lierbyen stasjon (bussterminal).

Tiltaksområde 3 Tiltak for syklende

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

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

Felles regional sykkelplan for Buskerudbyen ble sluttbehandlet i kommunestyrene og Buskerud fylkesting

15. februar 2017. Planen er en temaplan som inneholder både strategier for å styrke sykkel som transportform og en plan for utvikling av et sammenhengende regionalt sykkelvegnett uavhengig av vegeier. Det er i 2017 utarbeidet en handlingsplan som er oversendt til



behandling i kommunestyrene og fylkestinget. Denne legger også grunnlaget for sykkeltiltakene i forslag til Buskerudbypakke2 og bypakke Kongsberg.

Infrastrukturtiltak sykkel og gange

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

I Nedre Eiker er det foretatt oppgradering langs Drammensveien inn mot Mjøndalen sentrum og det planlegges sykkelhotell ved Mjøndalen stasjon. Midler avsatt til gang- og sykkelveg langs Fv 28 fra jernbaneovergangen til Ytterkollen er omdisponert til oppgradering av gang- og sykkeltiltak på strekningen Gulsbogen – Nedre Eiker grense langs samme fylkesveg. Bakgrunnen for omdisponeringen er at undersøkelser av grunnforholdene viste at tiltak på opprinnelig strekning ville øke betraktelig på grunn av kvikkleire.

I Lier er etappe 2 av sykkelvei på den gamle jernbanetraseen til Drammen med kryssing av Ringeriksveien og forbindelse inn til Lierbyen under igangsetting. Lier ønsket også å lysette og skilte etappe 1 av denne sykkeltraseen som var ferdigstilt i 2016 og midler som opprinnelig var avsatt til andre tiltak i Lier ble i 2016 omdisponert til dette. Når etappe 2 er ferdigstilt i 2018 vil det være en trygg og effektiv 1,5 km lang sykkelveg mot Drammen fra Lierbyen og til Kjellstadveien.

Øvrige tiltak sykkel

Sykkelveginspeksjoner

Det ble gjennomført sykkelveginspeksjoner på utvalgte strekninger i alle de fem kommunene i Buskerudbyområdet i 2016, med fokus på skoleveier og det regionale sykkelnettet. Det ble rapportert totalt 441 punkter på alle strekninger. Av disse er 43 av høy risiko og er prioritert i det videre arbeidet i å utbedre sykkelløsningene. Detaljplanlegging og iverksetting av mindre tiltak er gjennomført i 2017.

Bysykelordning med elsykler

Det er startet opp pilotprosjekt i samarbeid med Vestregionen om elektriske bysykler i aksene fra Kongsberg til Lier og Asker/Bærum. Pilotprosjektet ble gjennomført med to konkurrerende løsninger i Lier, fylkeskommunen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og på Kongsberg. Hovedprosjektet skal utvikle samspeillet mellom kollektivtransport og sykkel,

og gjøre begge transportmidlene mer effektive og egnede.

Elsykelbiblioteket

Elsykelbiblioteket i Drammen, med støtte fra Buskerudbyen og Drammen kommune, startet opp 21. juni 2016 etter en prosjektidé fra Sykkel og byliv i Bylivsprogrammet i Drammen, inspirert fra en lignende ordning i Sverige. Elsykelbiblioteket låner ut elsykler og lastesykler. Prosjektet har vært en suksess med over mange utlån, og med venteliste lange for videre testing.

Sykkelkampanjer

I hele fireårsperioden er det gjennomført ulike kampanjer for eksisterende og potensielt nye syklistere:

- Pigg med pigg - Støtte til syklistere som ønsker å prøve ut piggdekk og vintersykling.
- Aktiv på skoleveien - God deltagelse av grunnskoleelever som er med.
- Sykle til jobben - Årlig aktivetskampanje i samarbeid med Bedriftsidretten, for alle til og fra jobb, og trening ellers i hverdagen.
- Elsykkelprøving med Jobbsykkelen.no - Et ikke-kommersielt Enovastøttet prosjekt i regi av Norsk Elbilforening og Syklistenes Landsforening. Hovedaktiviteten i prosjektet var lokalt oppmøte på «roadshows» der alle fikk muligheten til å prøve en eller flere typer elsykler.
- Lysrazzia er en dag i oktober der partnerne i Buskerudbyen sammen med politiet stopper syklistere på vei til jobb på morgenen som ikke har lys på sykkelen.
- Bli en syklende student. Kampanjedag utenfor Høgskolen i Sør-Norge på Papirbredden. Det var mye interesse fra studentene og én ble trukket ut som vinner av en ny sykkel.



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

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” i samarbeid med næringslivet og ”Feie for egen dør” som gjelder partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

Videreutvikling av parkeringspolitikken

I perioden 2015 – 2017 prioriteres tilskudd fra belønningsordningen til videreutvikling av parkeringspolitikken i Drammen sentrum og Kongsberg sentrum samt etablering av forbedret håndhevingsregime i Hokksund sentrum og Mjøndalen sentrum.

I 2015 ble det tatt vesentlige grep for å videreutvikle parkeringspolitikken i Buskerudbyen med nye takstsystem som prioriterer korttidsparkering i Drammen sentrum, ny parkeringsordning for Kongsberg. Beboerparkering er innført i Kongsberg og Drammen, boligsoneparkering er innført i Drammen, korttidsparkering med parkeringsskive for lettere håndheving av parkeringspolitikken er innført i Mjøndalen. Avgiftene for parkering har økt i Drammen og Kongsberg.

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

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

Det er utarbeidet en felles strategi for innfarts- og pendlerparkering med handlingsprogram for første fireårsperiode. Denne ble behandlet i kommunestyrene og fylkestinget i juni 2017. Innfarts- og pendlerparkering skal bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen

Tilrettelegging for miljøvennlig reiser hos næringsliv og partnere

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

Reis Smart

ReisSmart er tiltak hos næringslivsvirksomheter for å tilrettelegge for mer miljøvennlige reiser til/fra og i jobbsammenheng. I 2016 ble det i tillegg til Teknologiparken på Kongsberg jobbet med et prosjekt i samarbeid med ASKO Drammen. Dette er nå ferdigstilt. I 2017 har mye av arbeidet rettet seg mot et samarbeid med sykehusforetaket Vestre Viken

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. Tiltakene går i stor grad på tilrettelegging for trygge sykkelparkeringer og stimulere til gange og bruk av sykkel. Det er vanskelig for stat, fylke og kommune å kreve klimavennlig adferd av innbyggere og næringsliv uten å gå foran som gode eksempler.



Bildetekst: Klinikkdirktør Britt Eidsvoll i Vestre Viken var først til å prøve de nye elsyklene ved Drammen sykehus.

Tiltaksområdene 5 Areal/fortetting, 6 Kunnskap/ innovasjon og 7 Kommunikasjon

En arealutvikling som gir korte avstander og bygger opp under kollektivtransporten vil gi et mindre bilbasert samfunn.

Arealer for areal- og transportintensive næringer

I 2015 ble det gjennomført en utredning med kartlegging av mulige nye arealer for areal- og transportintensive næringer i Buskerudbyen og fem nabokommuner. Felles markedsvurdering av arealene er gjennomført i 2016.

Lokale gåstrategier

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

Kunnskapsgrunnlag

Utredningsarbeid vedrørende revidering av forslag til Buskerudbypakke2 har vært et prioritert arbeid i hele perioden. I 2017 har det vært nært samarbeid med Byutredning Buskerudbyen.

Kommunikasjon

Hovedfokus for kommunikasjonsarbeidet har vært den omfattende medvirkningsprosessen rundt justering av Buskerudbypakke 2. Prosessens ulike faser er bredt kunngjort gjennom flere runder annonsering og kampanjer i sosiale medier. I henhold til tiltaksplanen, er det laget ny hjemmeside for Buskerudbyen som er brukt aktivt i prosessen blant annet ved hjelp av en nyopprettet faktabank og en nyutviklet dialogportal. I sistnevnte kan innbyggerne komme med innspill, spørsmål og forslag.

Det er arrangert folkemøter i alle kommunene i tilknytning til medvirkningsprosessen, og en rekke andre dialogmøter med innbyggere og andre interessegrupper.

Det er laget et knippe ulike informasjonsvideoer i tilknytning til samme prosess for å spre informasjon og bygge kunnskap, inkludert en digital historiefortelling som viser innholdet i pakkene og bomsystemene. Den kan sees her: <http://story.buskerudbyen.no/ny-bypakke#133848>

4. Mål- og resultatoppfølging

Etterfølgende dokumentasjon og vurdering av resultater bygger på opplegg for mål og resultatoppfølging i tråd med handlingsplan 2014 -17 og avtalen med Samferdselsdepartementet.

Overordnet mål

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

Hovedmål for hele fireårsperioden

Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i avtaleperioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt (fotnote). Veksten i persontransporten skal således tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Fotnote: Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtaleperioden 2014-17. Tidspunkt for oppnåelse av 0-vekstmålet er ett år etter at bompenger er iverksatt som en del av Buskerudbypakke2, alternativt at virkemidler med tilsvarende effekt iverksettes.

Innsatsområder (tiltaksområder) med resultatoppfølging

I tillegg til rapportering til SD på hovedmålet over legger partnerne i Buskerudby-samarbeidet opp til egenrapportering på indikatorer for de mest sentrale tiltaksområder for å få en bredere oppfølging av belønningsmidlene og for å forberede en senere implementering med bymiljøavtale/bypakke.

Figur 4: Mål og resultatoppfølging av belønningsordningen 2014-17

MÅL	INDIKATORER	REFERANSE-INDIKATOR
Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtale-perioden 2014-17	Byindeks i kombinasjon med vurdering av utvalgte målepunkter	Referanse-indikatorer: Befolkningsvekst og Befolkningsvekst sammenlignet med andre byområder
Antall kollektivreiser skal øke	Passasjertellinger på tog Passasjertellinger på buss	
Antall sykkel reiser skal øke	Volumtellinger på enkelte strekninger	
Bedre bussframkommelighet og kvalitet	Reisehastighet i rush (km/t) på utvalgte strekninger. Bruker- og evt. innbyggertilfredshet med kollektivtilbudet	
Infrastruktur for syklende	Antall km nye og oppgraderte sykkelanlegg	
Attraktiv by- og stedsutvikling	Gjennomsnittlig tetthetsgrad i prioriterte utviklingsområder	

4.1 Passasjerutvikling kollektivtrafikken i 2017 og perioden 2014 - 2017

Buss

Passasjertall for påstigende passasjerer buss i Buskerudbyen i 2017 og for perioden 2014 - 2017 er basert på data fra Brakar.

Tabell 4: Passasjertall med buss Brakar as

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

* I 2014 utgjorde TimEkspressens andel av busstrafikken i området ca 4 % slik at disse tallene vil ha begrenset innvirkning på resultatene. Imidlertid ble Nettbuss sin linje TimEkspressen mellom Hønefoss – Hokksund – Drammen – Oslo lagt ned 31.12.2014, mens Brakars tall for 2015 inneholder en ny linje Vikersund – Hokksund – Drammen som ble opprettet da Nettbuss la ned sin linje på strekningen.

Stor passasjervekst i Buskerudbyen i 2017

I den detaljerte tabellen under fremgår passasjertall for busstrafikk i regi av Brakar. I 2015 var det en økning på 3,49 % passasjerer i Buskerudbyen. I 2016 er veksten på 3,1 % passasjerer og i 2017 er veksten 4,95 %. Drammen hadde i 2017 en vekst på 295 000 reiser, og en vekst på hele 6,6 prosent. Linje 3 Kastanjesletta – Fjell i Drammen er den travleste linjen i fylket, og hadde i 2017 for første gang over to millioner reisende. Det utgjør 17 prosent av alle Brakars reiser.

I Nedre Eiker var veksten på 7,7 prosent og ca 88 000 reiser. Den store veksten i Drammen, Lier og Nedre Eiker kommer til tross for at Brakar ikke har gjort store endringer i busstilbudet her siste år. Endringer gjort i 2016, da linje 3 Kastanjesletta – Fjell, 51 Mjøndalen – Drammen og 71 Drammen – Lierbyen – Asker ble styrket har sannsynligvis gitt vekst videre inn i 2017.

Bylinjene i Kongsberg vokser også med 5,7 prosent fra 2016. Veksten i Buskerudbyområdet er oppsiktsvekkende stor. I 2017 er den på nærmere 450 000, som er den høyeste veksten i Buskerudbyområdet noen gang. Samlet sett for perioden 2014 – 17 er passasjerveksten for buss på 12,2 %.

Tabell 5: Oversikt over passasjertall for Brakars linjer i Buskerudbyområdet

	2013	2014	2015	2016	2017	Endring 2016-2017	%	Endring 2013-2017	%
Drammen	4199702	4253280	4327550	4465293	4 759 530	294 237	6,59 %	559 828	13,3 %
Lier	1173408	1176495	1308576	1375625					
Linje 169	327838	289214	232162	217 267					
Lier inkl.169	1501246	1465709	1 540 738	1592892	1 643 611	50 719	3,18 %	142 365	9,5 %
Kongsberg by*	258 451	232 567	223 045	245 520					
Kongsberg	606 704	608 522	595208	616152	616 710	558	0,09 %	10 006	1,6 %
Nedre Eiker	1097764	1082071	1099681	1145945	1 233 832	87887	7,67 %	136 068	12,4 %
Øvre Eiker	1040507	1053109	1194866	1207799	1 223 915	16126	1,33 %	183 408	17,6 %
Totalt	8 445 923	8 462 691	8 758 043	9 028 081	9 477 598	449 517	4,98 %	1 031 675	12,2 %

Togtrafikk

Tabellen nedenfor angir oppgitte trafikktall (stasjonstrafikk) fra NSB, trafikktall for tog. Stasjonstrafikk 2014 – 2015 - 2016 for strekningen Kongsberg – Lier.

Tabell 6: Totalt antall på- og avstigninger NSB, stasjonene i Buskerudbyen.

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

Kilde: NSB januar 2018 – foreløpige beregninger

Tallene inneholder som tidligere år på- og avstigninger fra InterCity- og lokaltogtrafikk, samt på- og avstigninger fra de lange regiontogene for de stasjonene det gjelder (Kongsberg, Hokksund og Drammen).

NSB skriver i sin oversendelse “at fra og med januar 2017 ble APC (Automatic passenger

counting) tatt i bruk til rapportering på antall reiser på Østlandet. Dette er en endring og forbedring av metode for passasjertellinger som medfører en endring i rapporterte antall reiser på Østlandet og da også totalt antall på- og avstigninger for stasjonene i Buskerudbyen. Antall på- og avstigninger fra og med 2017 vil derfor ikke være direkte sammenlignbare med tall fra 2016 og årene før. Det har derfor blitt laget stasjonstall også for 2016 (2016 skyggeregnskap) med samme metodikk som i 2017 slik at det foreligger sammenlikningsgrunnlag for vekst fra 2016 til 2017”. NSB har på denne bakgrunn beregnet gjennomsnittlig vekst på 2 % i Buskerudbyområdet i 2017.

Når det gjelder hele perioden 2014 – 2017 blir det svært vanskelig å sammenligne utviklingen fra år til år. NSB endret også tellemåte i 2015, da tallene ble justert vesentlig opp, mens de nå justeres ned igjen. I tabell XX i kap. 6 nøkkeltall vises hvordan tallene har variert.

For perioden 2014 – 2017 velger en derfor å ta utgangspunkt i de prosentvise endringene som NSB har beregnet hvert år for stasjonene i Buskerudbyen. NSB har årlig oppgitt følgende tall: 2014: 7,3 %, 2015: 14 %, 2016: 7 % og i 2017: 2 %.

Det gir en vekst i passasjertallet for NSB i perioden på over 30 %

Tabell 7: Antall på- og avstigninger Flytoget i Drammen

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	2017	% 2016-17
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	366 000 366 400	371 225	1,32 %

Kilde: Flytoget januar 2018

NSB og flytoget har tilsammen en gjennomsnittlig vekst på 2 % i Buskerudbyområdet i 2017, og til sammen ca 35 % i perioden 2014-17

Samlet kollektivutvikling

Den positive utviklingsretningen mht. passasjertall for kollektivtrafikken i Buskerudbyen fortsatte i 2017 med en samlet økning for tog og buss på 4,2 % og til sammen 15,5 % i perioden 2014-17, ikke minst på grunn av den høye veksten i passasjertrafikken hos NSB. Brakar som daglig står for frakt av langt flere passasjerer har også hatt en fin vekst i 2015 og 2016 med rundt 3 % årlig vekst og i 2017 med 5 % vekst i Buskerudbyen.

4.2 Utvikling i biltrafikken

Opplegg for resultatrapportering

Samferdselsdepartementet har i brev av 22. april 2015 godkjent at byindeks for vegtrafikk i Buskerudbyen unntatt tre tellepunkter på E 18, skal brukes når resultatene skal måles. De årlige rapportene kan suppleres med utvalgte tellepunkter hvis Buskerudbyen ønsker det. I brev av 21. november 2016 ber Samferdselsdepartementet spesielt om at det rapporteres personbiltrafikk ved passering gjennom avtalte trafikkregistreringspunkter i 2013- 2015.

Byindeks

Byindeks for utvikling av trafikkmengden i byområdet (indeks for Buskerudbyen unntatt punkter på E18) utarbeides av Statens Vegvesen. Indeksen blir beregnet på grunnlag av automatiske tellinger av trafikken fra 35 permanente trafikkellepunkt innenfor Buskerudbyen. Trafikktallene blir kvalitetssikret og byindeksen beregnet av Statens vegvesen Vegdirektoratet hvert år.

For 2015 var samlet indeks 1,8 % som da er samlet endring i vegtrafikk fra desember 2014 til desember 2015, alle kjøretøy, uten målestasjonene på E 18. Samme tall fra 2013 til 2014 viste -0,2 %. Indeksen for 2015 skiller på korte og lange kjøretøy. Indeksen for korte kjøretøy var 1,8 %, mens indeksen for lange kjøretøy var 3,1 %. Dette viser at det i 2015 var en større økning i antall lange kjøretøy, men da det er forholdsvis færre lange kjøretøy slår det i liten grad ut på den samlede indeksen. Indeksen for korte kjøretøy på 1,8 %, var den samme som indeksen for alle kjøretøy. For 2016 er indeksen på 0,16 % og for 2017 på -0,2 %. For disse to årene har Buskerudbyen ikke mottatt noen dokumentasjonsrapport for byindeksen.

Ovennevnte variasjon i trafikkutviklingen år for år indikerer at det også er andre forhold enn de tiltak Buskerudbyen rår over som påvirker utviklingen. Samtidig kan dette tyde på at det er nødvendig med kraftigere tiltakspakker for å påvirke trafikkutviklingen i ønsket retning i vårt byområde.

Trafikkutvikling i utvalgte trafikkregistreringspunkter sentralt i byområdet

For å kunne vurdere trafikkutviklingen nærmere, inneholder opplegget for rapportering også mulighet for å se på endring i ÅDT (årsdøgntrafikk) for personbiltrafikk og tyngre kjøretøygrupper over tid på utvalgte punkter sentralt i byområdet. Dette gir oss bedre mulighet til å vurdere årsaker til at trafikk øker eller reduseres i det enkelte trafikkregistreringspunkt og se effekt av tiltak som iverksettes. Under følger en oversikt over de samme 16 punktene som tidligere er fulgt, med stort innslag av lokal/regional trafikk og mindre innslag av gjennomgangstrafikk.

Tabell 9: Biltrafikk total i 4 punkter som er fulgt siden 2009

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2016-2017	2013-2017
600050 Strømsåstunnelen	EV134	16 738	17 045	17 449	17 638	18 118	18 559	18 471	-0,5	5,9
600013 Roesnkr.gt	FV283	26 336	28 367	28 053	29 171	29 227	29 026	28 403	-2,1	1,2
600146 Gulskogen	FV28	11 057	10 042	10 099	10 433	9 951	9 902	10 044	1,4	-0,5
601037 Konnerudgata	FV36	11 157	10 995	10 944	10 983	10 966	10 989	10 932	-0,5	-0,1
SUM 4 tellepunkt		65 288	66 449	66 545	68 225	68 262	68 476	67 850	-0,9	2,0
Endring i prosent			1,8	0,1	2,5	0,1	0,3	-0,9		

Tabell 10: Biltrafikk total ytterligere 12 punkter som er fulgt siden 2011

600611 Stoppen	FV23	3 475	3 473	3 579	3 747	3 826	3 885	3 984
600124 Lierbyen Nord	FV285	6 636	6 753	6 880	7 018	7 142	7 590	7 508
600116 Lierstranda	FV282	19 603	18 411	19 896	19 670	19 904	20 294	20 099
600121 Damtjern	FV282	3 558	3 751	3 866	3 994	4 213	4 983	4 909
600135 Bj.Bjørnsonsgt.	Rv282	25 423	25 902	27 485	27 364	27 990	27 551	27 441
600009 Nedre Eiker bru	FV283	14 971	14 092	14 618	13 515	13 997	14 613	15 020
600148 Mjøndalen	EV134	19 973	18 431	18 268	19 032	19 582	19 491	19 629
600145 Herstrøm	FV283	17 184	17 284	17 370	17 452		17 469	17 928
600150 Hokksund Vest	RV35	12 344	11 851	12 296	11 982	12 312	12 156	12 323
600006 Nymoen	FV88	3 503	3 848	3 699	4 638	4 288	4 525	3 971
600506 Gomsrudveien	FV87	12 150	11 924	12 191	12 093	11 325	10 453	
600505 Gml.Kongsberg Kro	EV134	16 792	16 581	16 728	16 262	16 324	16 450	16 930
SUM 12 tellepunkt (alle)		155 612	152 301	156 876	156 767	140 903	159 460	149 742
SUM 10 tellepunkt uten Herstrøm og Gomsrudv		126 278	123 093	127 315	127 222	129 578	131 538	131 814
SUM 4 tellepunkt		65 288	66 449	66 545	68 225	68 262	68 476	67 850
SUM 14 tellepunkt (uten H. og G.)		191 566	189 542	193 860	195 447	197 840	200 014	199 664
Endring i prosent for de 14 punkter			-1,1	2,3	0,8	1,2	1,1	-0,2

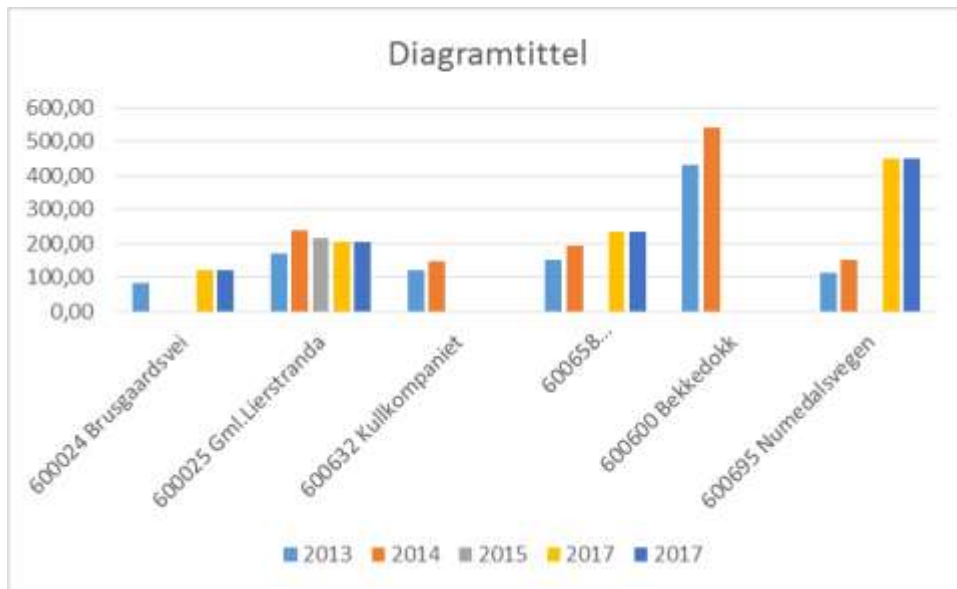
Tallene for 2017 viser ikke klare utviklingstrekk isolert for hvert enkelt tellepunkt. De største trafikklårene i Drammen (Fv. 282 Bj. Bjørnsonsgate, og E134 Strømsåstunnelen) har hatt en liten nedgang i trafikken, mens fv. 283 Rosenkrantzgate har hatt en større nedgang fra 2016-2017. Trafikktallene viser en økning i trafikken på Fv. 283 Herstrøm og Nedre Eiker bru, samt Fv. 28 Gulskogen og Fv. 282 Kreftingsgate. I 2017 har det vært flere større anleggsarbeid- og vegarbeid på de største trafikklårene i Drammen. Noe som har påvirket trafikken i byområdet. Det har vært arbeid på Fv. 283 Rosenkrantzgate, Fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate, E134 Strømsåstunnelen og E134 i Kongsberg. Nedgangen i Fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate og E134 Strømsåstunnelen kan ha sammenheng med vegarbeid i sommer og høst 2017. Økningen på Fv. 283 Herstrøm og Nedre Eiker bru, samt Fv. 28 Gulskogen og Fv. 282 Kreftingsgate kan ha sammenheng med både vegarbeid på Fv. 282 Rosenkrantzgate og E134 Strømsåstunnelen.

Endringene på Kongsberg kan ha sammenheng med omlegging av kjøremønster i forbindelse med utbygging av E 134 gjennom Kongsberg, bl.a. er Gomsrudveien stengt og det er omkjøring via Ove Gjeddens vei. I stedet for å benytte omkjøring via Ove Gjeddens vei ser det ut fra trafikktallene ut som flere velger E134 på vestsiden inn til sentrum. Tellepunktet på Fv. 88 Nymoen har hatt stor variasjon de siste årene. Fra 2015-2016 var det en stor økning, mens det fra 2016-2017 var en stor nedgang i trafikken, og er nå på nivå med 2012-tallene. Kongsberg kommune har de siste årene jobbet mye med å endre reisemiddel fra bil til kollektiv, gange og sykkel i sentrum og at nedgangen her kan forklares med dette.

4.3 Sykkelreiser

Sykkeltellinger og data

I 2017 ble det gjennomført manuelle kontrolltellingene for å kvalitetssikre seks faste tellepunkter. De manuelle tellingene viser at sykkeltellepunktene har tilfredsstillende kvalitet på tallene på fire av tellepunktene.



Aktiv på skoleveien

Skolekampanjen i 2017 hadde ca. 6 000 deltagende grunnskoleelever. Dette var en nedgang fra 2016 med over 8 000 deltagere, men noe av dette kan skyldes at kampanjen ble avholdt tidligere på året og været da ikke var det beste for sykkel.

Oddevall barneskole i Lier ble for fjerde gang vinner. Ordfører var med på premieoverrekkelse og det ble også egen sak på distriktssending og på nasjonale nyheter på Dagsrevyen 21 på NRK. Suksessen for skolen kommer med at lærerne er aktive deltagere og oppfordrer elevene til deltagelse.



Telling av sykklister med godkjent lys - Lysrazzia

Tallene fra Lysrazzia gikk også ned i 2017. Av de kontrollerte var det 55 % som hadde godkjent lys foran og bak på sykkelen. Til forskjell fra 71 % i 2017 og 45 % i 2015. Det er naturlig at antallet endrer seg, da dette kun er en aksjonsdag over noen timer i oktober.

Pigg med pigg en stor suksess

For å få opp sykkelandelen om vinteren har man for fjerde gang arrangert piggdekk-kampanje. Det går ut på å gjøre terskelen lavere for å prøve ut å sykle om vinteren, ved å sponse ett dekk hvis syklisten kjøper det andre. Sykkelbutikkene som er med på kampanjen bidrar med jobben å skifte dekkene og en enkel vintersjekk. Det ble skiftet over til piggdekk på totalt 640 sykler i oktober og november 2017.

Sykelregnskap for 2016

<https://www.buskerudbyen.no/sykelregnskap/>

Det er viktig å ha indikatorer for sykkel i Buskerudbyområdet for å se om vi når målene satt for sykkelandel og skolesykling. Sykelregnskapet var ferdig som utkast tidlig i oktober i 2017.

5. Sammenstilling av nøkkeltall

I 2016 økte befolkningen med 0,8 % til i alt 164 597 per 31.12.2016. For 2017 baserer befolkningstallene seg på SSBs beregnede tall per 31.12.2017. De viser en økning i 2017 på 0,8 % til 165 916. Til sammen 4 % for perioden 2014-17.

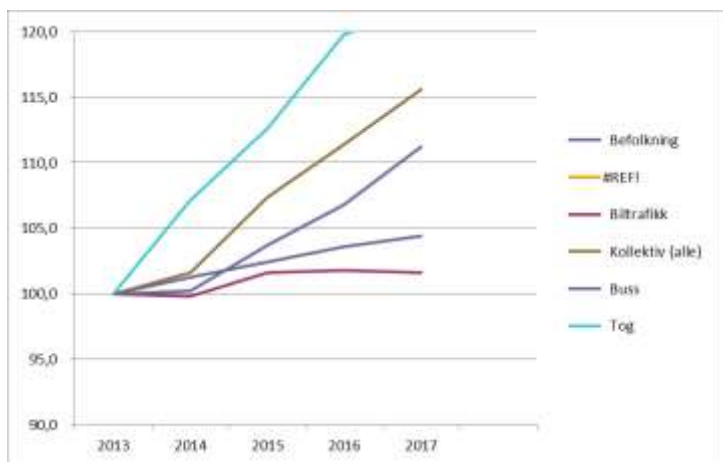
Samlet økte kollektivtrafikken (buss og tog) med 1,7 % i 2014 og med 5,9 % i 2015. I 2016 er samlet økning på 4 %. Antall togpassasjerer hos NSB økte i perioden 2014-17 med over 30 prosent (7,3 % i 2014, 14 % i 2015, 7 % i 2016 og 2 % i 2017), mens det er 5 prosent flere busspassasjerer i 2017 og til sammen 12,2 prosent flere i 2014-17 (0,2 % i 2014, 3,5 % i 2015, 3,1 % i 2016 og 5 % i 2017).

Vegtrafikken har ifølge Statens vegvesens byindeks for Buskerudbyen økt med 1,8 % i 2015, mens oppgitte tall for 2014 var -0,2 %. Byindeks for 2016 var 0,16 % og i 2017 -0,2 %.

Om en ser spesifikt på utviklingen i 2017 i de 16 tellepunktene som ansees som mest sentrale i Buskerudbyen, er det vanskelig å få noe entydig svar. Gjennomsnittelig økning var i 2017 -0,2 %.

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

Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv (samlet) og spesifisert på buss og tog fra 2013 til 2017



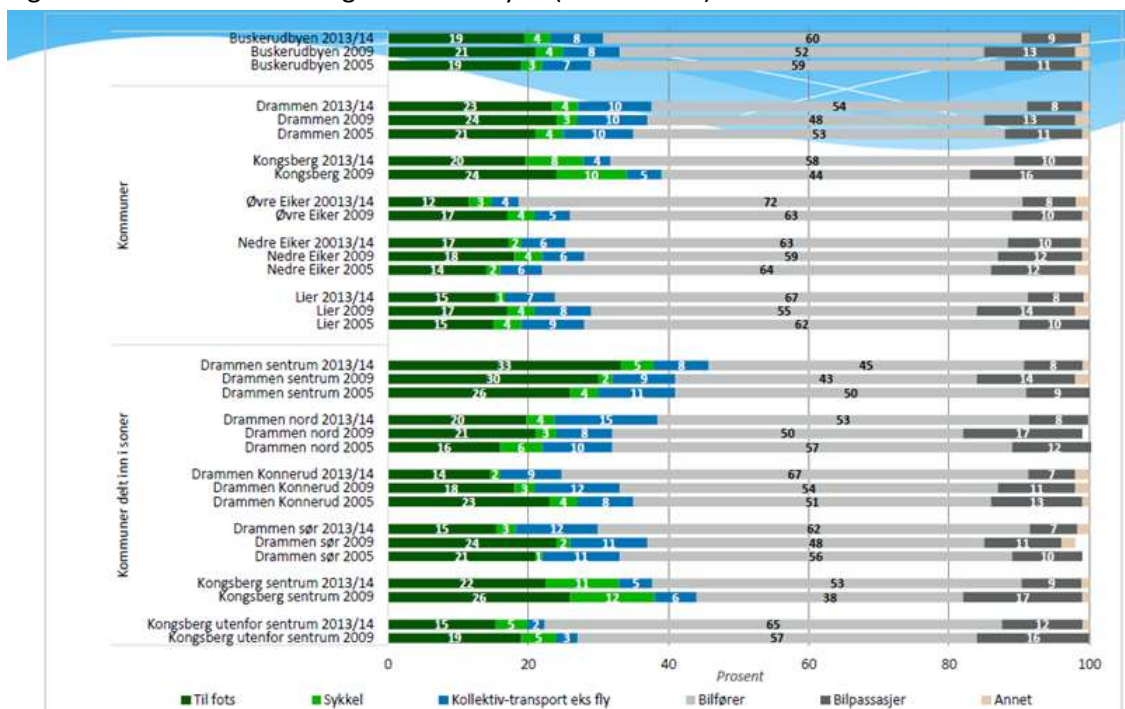
6. Nøkkeltall

Under følger de nøkkeltall som ligger til grunn for rapporteringen:

Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)

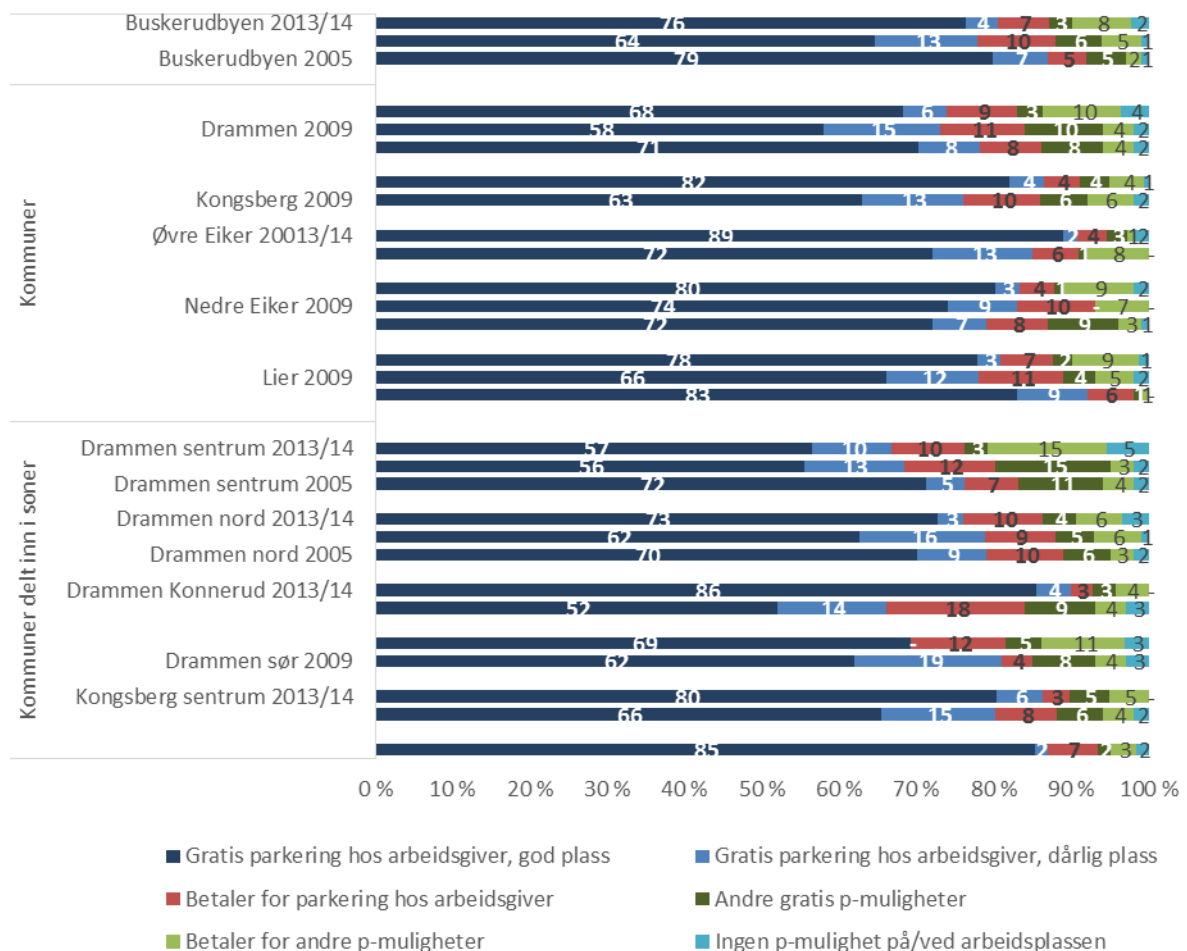
Nasjonal Reisevaneundersøkelse 2013-14 Resultater for Region Sør (Buskerud – Vest-Agder), Buskerudbyen. Rapportene er utarbeidet av Urbanet Analyse i 2015.

Figur 7: Reisemiddelfordeling i Buskerudbyen (antall reiser)



Hovedtransportmiddel: Det transportmiddelet du reiste lengst strekning med hvis du brukte flere transportmiddel på samme reise.

Figur 8: Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant bosatte i ulike områder, yrkesaktive. Prosent. RVU 2005-2013/14. Soner som ikke vises i figuren har ikke tilstrekkelig med data.



RVU 2013/14 viser at et stort flertall av de yrkesaktive i Buskerudbyen har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Til sammen har 80 % gratis p-plass hos arbeidsgiver, hele Buskerudbyen under ett. Dette er en liten økning fra 2009, og vi ser at prosentandelen som oppgir at de har gratis parkering og god plass har økt, mens andelen som oppgir at de har gratis parkering men dårlig plass har gått ned.

Befolkningsutvikling

Folkemengde i kommunene per 1.1.						2018*	2017	2014
	2013	2014	2015	2016	2017	-18	-18	
Lier	24 763	25 175	25 378	25 731	25 740	25 945	0,8 %	2,2 %
Drammen	65 473	66 214	67 016	67 895	68 363	68 649	0,8 %	3,7 %
Nedre Eiker	23 640	23 811	24 154	24 431	24 718	25 013	1,2 %	5,0 %
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 205	18 560	18 891	1,8 %	5,4 %
Kongsberg	25 887	26 406	26 711	27 013	27 216	27 418	0,1 %	3,8 %
SUM Buskerudbyen	157 515	159 525	161 298	163 275	164 597	165 916	0,8 %	4,0 %
Endring i prosent	1,3%	1,1 %	1,2 %	0,8 %	0,8 %			

*Beregnet tall per 1.1.2018. Kilde SSB jan 2018.

Folketall ved utgangen av 3 kvartal 2017: Drammen 68 300, Kongsberg 27 378, Øvre Eiker 18 872, Nedre Eiker 24 865, Lier 25 948. Kilde SSB.

Trafikktall for buss

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

Oversikt over passasjertall for Brakars linjer i Buskerudbyområdet

	2013	2014	2015	2016	2017	Endring 2016-2017	%	Endring 2013-2017	%
Drammen	4199702	4253280	4327550	4465293	4 759 530	294 237	6,59 %	559 828	13,3 %
Lier	1173408	1176495	1308576	1375625					
Linje 169	327838	289214	232162	217 267					
Lier inkl.169	1501246	1465709	1 540 738	1592892	1 643 611	50 719	3,18 %	142 365	9,5 %
Kongsberg by*	258 451	232 567	223 045	245 520					
Kongsberg	606 704	608 522	595208	616152	616 710	558	0,09 %	10 006	1,6 %
Nedre Eiker	1097764	1082071	1099681	1145945	1 233 832	87887	7,67 %	136 068	12,4 %
Øvre Eiker	1040507	1053109	1194866	1207799	1 223 915	16126	1,33 %	183 408	17,6 %
Totalt	8 445 923	8 462 691	8 758 043	9 028 081	9 477 598	449 517	4,98 %	1 031 675	12,2 %

Trafikktall for tog

Stasjonstrafikk for strekningen Kongsberg – Lier
Totalt antall på- og avstigninger NSB, stasjonene i

Totalt antall på- og avstigninger NSB, stasjonene i Buskerudbyen.

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

Kilde: NSB januar 2018 – foreløpige beregninger

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

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

Antall på- og avstigninger på den enkelte stasjon	2012	2013	2014	Nye 2014	2015	2016	2016 skyggeregner	2017
Kongsberg	321 000	342000	400000	499 000	568000	646 165	574000	576000
Skollenborg	21 000							
Darbu	23 000	33000	43000	38000	42000	44 049	43 000	43000
Vestfossen	125000	120000	131000	114000	132000	139 881	142000	146000
Hokksund	252000	271000	313000	332000	387000	412 595	409000	432000
Steinberg	62000		4000		24000	69 714	61000	68000
Mjøndalen	252000	316000	336000	398000	459000	461 348	394000	413000
Gulskogen	244000	306000	256000	352000	409000	425 933	328000	334000
Drammen	2020000	1956000	2 125000	3259000	3625000	3 863454	3245000	3 296000
Brakerøya	213000	188000	200000	165000	198000	199 877	213000	215000
Lier	249000	230000	229000	331000	387000	396 000	264000	262000
SUM	3 782 000	3762000	4 037000	5488000	6231000	6 659016	5673000	5 785000

Antall på- og avstigninger Flytoget i Drammen

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	2017	% 2016-17
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	366 000 366 400	371 225	1,32 %

Kilde: Flytoget januar 2017

Trafikktall for vegtrafikk

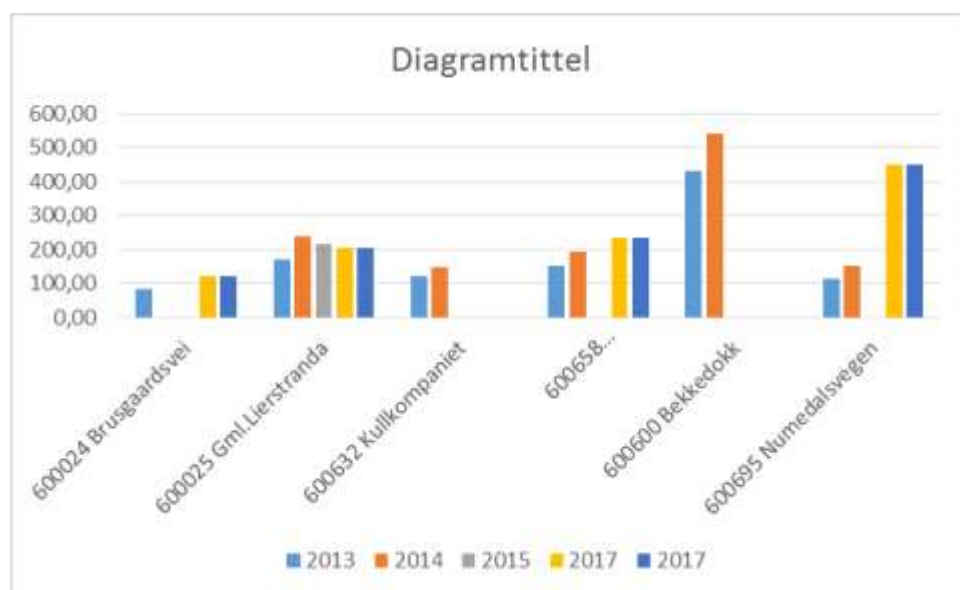
Tabell 9: Biltrafikk total i 4 punkter som er fulgt siden 2009

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2016-2017	2013-2017
600050 Strømsåstunnelen	EV134	16 738	17 045	17 449	17 638	18 118	18 559	18 471	-0,5	5,9
600013 Roesnkr.gt	FV283	26 336	28 367	28 053	29 171	29 227	29 026	28 403	-2,1	1,2
600146 Gulskogen	FV28	11 057	10 042	10 099	10 433	9 951	9 902	10 044	1,4	-0,5
601037 Konnerudgata	FV36	11 157	10 995	10 944	10 983	10 966	10 989	10 932	-0,5	-0,1
SUM 4 tellepunkt		65 288	66 449	66 545	68 225	68 262	68 476	67 850	-0,9	2,0
Endring i prosent			1,8	0,1	2,5	0,1	0,3	-0,9		

Biltrafikk total ytterligere 12 punkter som er fulgt siden 2011

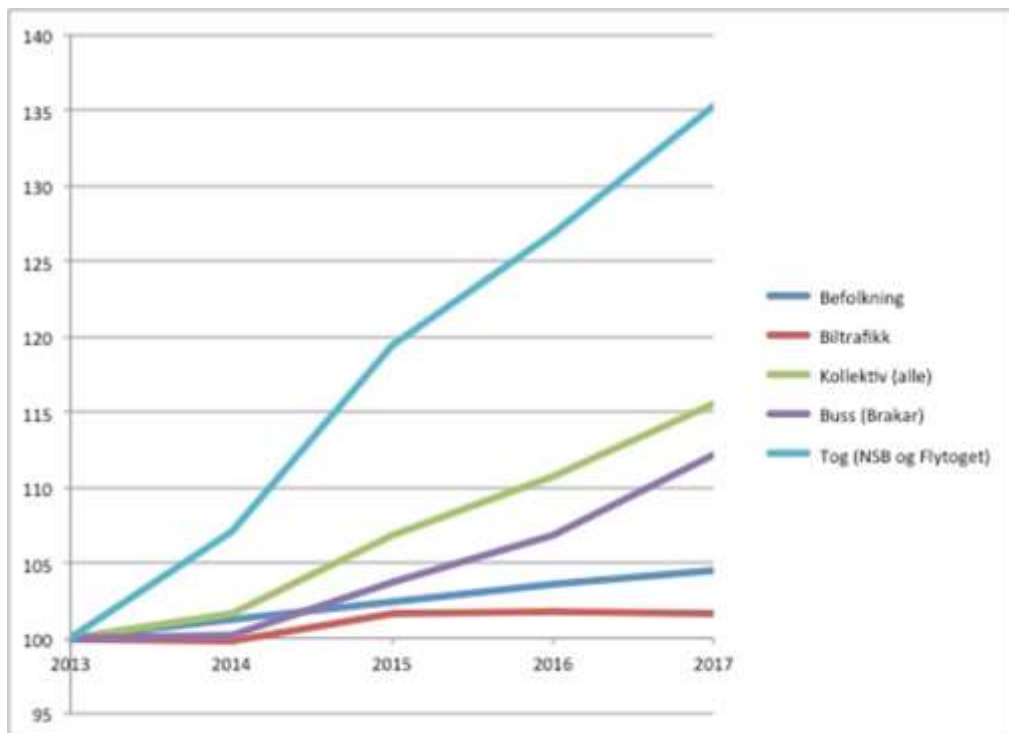
600611 Stoppen	FV23	3 475	3 473	3 579	3 747	3 826	3 885	3 984
600124 Lierbyen Nord	FV285	6 636	6 753	6 880	7 018	7 142	7 590	7 508
600116 Lierstranda	FV282	19 603	18 411	19 896	19 670	19 904	20 294	20 099
600121 Damtjern	FV282	3 558	3 751	3 866	3 994	4 213	4 983	4 909
600135 Bj.Bjørnsonsgt.	Rv282	25 423	25 902	27 485	27 364	27 990	27 551	27 441
600009 Nedre Eiker bru	FV283	14 971	14 092	14 618	13 515	13 997	14 613	15 020
600148 Mjøndalen	EV134	19 973	18 431	18 268	19 032	19 582	19 491	19 629
600145 Herstrøm	FV283	17 184	17 284	17 370	17 452		17 469	17 928
600150 Hokksund Vest	RV35	12 344	11 851	12 296	11 982	12 312	12 156	12 323
600006 Nymoen	FV88	3 503	3 848	3 699	4 638	4 288	4 525	3 971
600506 Gomsrudveien	FV87	12 150	11 924	12 191	12 093	11 325	10 453	
600505 Gml.Kongsberg Kro	EV134	16 792	16 581	16 728	16 262	16 324	16 450	16 930
SUM 12 tellepunkt (alle)		155 612	152 301	156 876	156 767	140 903	159 460	149 742
SUM 10 tellepunkt uten Herstrøm og Gomsrudv		126 278	123 093	127 315	127 222	129 578	131 538	131 814
SUM 4 tellepunkt		65 288	66 449	66 545	68 225	68 262	68 476	67 850
SUM 14 tellepunkt (uten H. og G.)		191 566	189 542	193 860	195 447	197 840	200 014	199 664
Endring i prosent for de 14 punkter			-1,1	2,3	0,8	1,2	1,1	-0,2

Sykkeltellinger



Indekser

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



buskerudbyen.no

Resultatrapport belønningsmidler 2014 - 2017

