



Buskerudbypakke 1 - belønningsmidler

Resultatrapportering – 2018-2019

Forord

Denne resultatrapporten viser oppfølging av toårig avtale om belønningsmidler for perioden 2018-19 som ble inngått 25. mai 2018.

Med utgangspunkt i avtalen utarbeidet partnerne i Buskerudbysamarbeidet en handlingsplan for perioden 2018-19. Denne la rammene for de årlige tiltaksplanene.

Politisk styringsgruppe for Buskerudbyen (ATM-utvalget) vedtok handlingsplan 2018-19 og tiltaksplan for 2018 i møte 22. juni 2018 med senere revisjon 15. februar 2019. Administrativ styringsgruppe har etter fullmakt fra ATM-utvalget foretatt omdisponeringer i tiltaksplan 2018 og 2019 som beskrevet i denne 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 2020

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

Bente Gravdal
Leder av adm. styringsgruppe
Buskerudbysamarbeidet
Rådmann i Lier kommune

Rolv David Ramslien
Daglig leder
Buskerudbysamarbeidet



Buskerudbysamarbeidet

Buskerudbysekretariatet, Tollbugata 2, Strømsø Torg, Drammen

Postadresse: Postboks 76, 3300 Hokksund,

E-post: post@buskerudbyen.no

www.buskerudbyen.no

Sammendrag	4
1. Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2018-197	
1.1 Buskerudbysamarbeidet – samarbeid om areal, transport og miljø	7
1.2 Kort om Buskerudbyen	9
1.3 Avtale om belønningsmidler 2018-19 og mål for trafikkutvikling i perioden	<u>10</u>
2. Handlingsplan 2018-19	12
3. Resultater	14
3.1 Gjennomføring av tiltak i 2018 og 2019	14
3.2 Tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet	15
3.3 Tiltaksområde 2 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	17
3.4 Tiltaksområde 3 Tiltak for syklende	22
3.5 Tiltaksområde 4 Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling	27
3.6 Tiltaksområdene 5 Areal/fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon	31
4. Mål- og resultatoppfølging	32
4.1 Passasjerutvikling kollektivtrafikken i 2018 og 2019	33
4.2 Utvikling i biltrafikken	35
4.3 Sykkelseiser	36
4.4 Sammenstilling av nøkkeltall	37
5. Nøkkeltall	38
6 Gjeldende handlingsplan for 2018-2019	42

Sammendrag

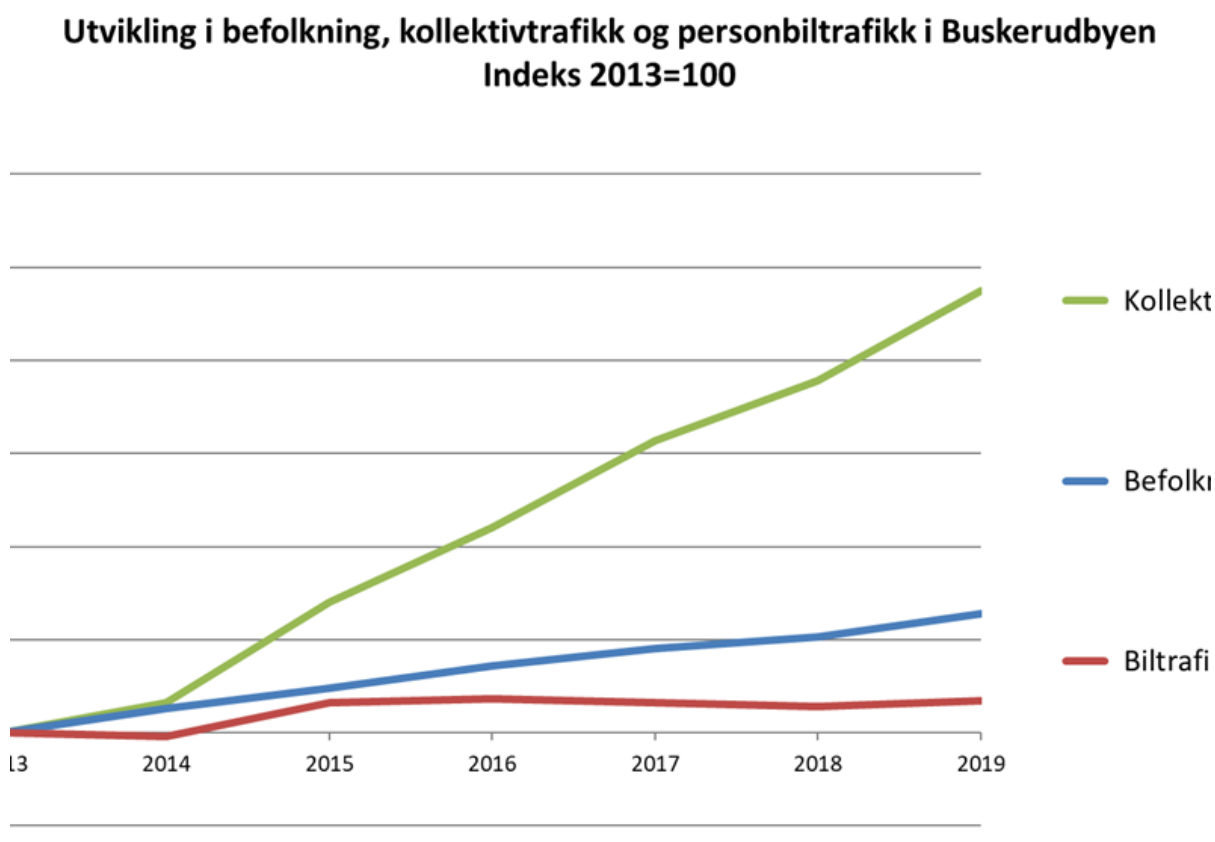
Resultater og nøkkeltall

Den positive utviklingen i Buskerudbyen med at veksten i kollektivtrafikken er betydelig høyere enn befolkningsveksten, samtidig med at det var tilnærmet nullvekst i personbiltrafikken, har fortsatt de siste årene.

Kommunene i Buskerudbyen hadde en samlet befolkningsvekst på om lag 3 prosent i perioden 2016-2019. Mens antall kollektivreiser økte med 13 prosent i samme periode, gikk personbiltrafikken ifølge byindeksen ned med 0,1 %. Dermed tar kollektivtrafikken stadig større markedsandeler fra biltrafikken. Tallene viser at Buskerudbyen har oppnådd nullvekstmålet for denne perioden i tråd med den reviderte målemetoden fastsatt av Samferdselsdepartementet høsten 2019.

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

Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv spesifisert på buss og tog fra 31.12.2013 til 31.12.2019.



Byutredningen for Buskerudbyen viser at det vil bli krevende å klare å nå nullvekstmålet framover uten nye tiltak dersom befolkningsveksten fortsetter. For å klare å nå målene, vil det blant annet bli behov for å forsterke kollektivsatsingen og tiltak som gjør det mer attraktivt å gå og sykle. I tillegg har kommunene forpliktet seg til å følge opp den regionale areal- og transportplanen med blant annet fortetting ved kollektivknutepunkt og en aktiv parkeringspolitikk. For å skape gode og langsiktige rammebetingelser for en areal- og transportutvikling i Buskerudbyen som gir god måloppnåelse også i årene framover, har partnerne i samarbeidet et mål om å forhandle fram en byvekstavtale for Buskerudbyen.

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. Til sammen fikk Buskerudbyen tildelt 638 millioner statlige kr i løpende kroneverdi fra 2010-17. Midlene har gått til tiltak som styrker kollektivtilbudet og gjør det enklere å gå og sykle

Ny belønningsavtale for 2018-19 ble undertegnet 25. mai 2018. Handlingsplanen for perioden med tiltaksplaner for 2018 og 2019 ble vedtatt av Areal-, transport- og miljøutvalget (ATM-utvalget) 22. juni 2018 som er den politiske styringsgruppen for Buskerudbysamarbeidet. Handlingsplanen ble revidert i ATM-utvalgets møte 15. februar 2019, og fikk tilført 4,899 mill. kr fra Buskerud fylkeskommune i ubrukte belønningsmidler fra perioden 2014-2017.

Gjeldene handlingsplan for perioden 2018-19 er dermed på 170,899 mill. kr. Buskerudbyen har gjennom tiltaksplan 2018 fordelt 86 mill. kr og gjennom 2019-tiltaksplanen 84,899 mill. kr.

Fra juni 2018 og til og med desember 2019 er det ferdigstilt tiltak for til sammen nærmere 122 mill. kr som fordeler seg på de ulike tiltaksområdene som vises i tabellen under:

Tabell 1: Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler fordelt på tiltaksområder per år, gjeldende bevilging, påløpt til gjennomføring av tiltak og hva som gjenstår

Tiltaksområde	Bevilgning		2018	2019	Sum Påløpt	Ikke påløpt
	Opprinnelig	Gjeldende				
Forbedring av kollektivtilbudet	60 000 000	76 700 000	17 563 359	48 445 922	66 009 281	10 690 719
Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering	36 250 000	24 391 000	9 000 000	4 360 134	13 360 134	11 030 866
Tiltak for syklende	43 600 000	38 600 000	3 458 105	19 948 686	23 406 791	15 193 209
Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport	15 700 000	9 900 000	94 620	2 142 074	2 236 694	7 663 306
Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon	14 700 000	21 308 866	6 735 371	10 116 096	16 851 467	4 457 399
	170 250 000	170 899 866	36 851 455	85 012 912	121 864 367	49 035 499

Det gjenstår 49 mill. kroner av tildelte belønningsmidler for perioden 2018/2019. Mange av de resterende tiltakene er igangsatt eller under planlegging og gjennomføres i løpet av 2020. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken og infrastrukturtiltak sykkel. Flere av disse tiltakene går på planlegging og også gjennomføring noen større tiltak. Ferdigstilling vil derfor først kunne skje året etter at bevilgning er gitt.



1. Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2018-19

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, 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 Buskerudbyens faglige fora. Buskerudbysamarbeidets mål er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.

Det er igangsatt et arbeid med status og videre prosess i Buskerudbysamarbeidet, der det nye ATM-utvalget etter kommune- og fylkestingsvalget, i møte 29. november 2019 gjorde slikt vedtak: *Det arbeides videre for å nå målene og løse utfordringene i Buskerudbyen uten Buskerudbypakke 2. Det bør settes i gang et arbeid med å klargjøre rammer og føringer for en eventuell byvekstavgift for Buskerudbyen, parallelt med at Buskerudbyen søker å påvirke utvikling av veinettet og jernbanetilbudet i Buskerudby-området. Det anbefales at det også sees nærmere på overordnet strategi og aktuelle tiltak. Det fremmes en sak om videre prosess i første ATM-utvalgsmøte i 2020.*

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 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 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 strategiprosesser som regional sykkelplan, gåstrategi for Buskerudbyen og strategi for innfartsparkering, regionale næringsarealer for arealkrevende næringer og andre utredninger som underlag for Buskerudbypakke 2.

Buskerud fylkeskommune har rullert regional plan for handel, service og senterstruktur i ny areal- og transportplan for Buskerud. BaneNor har ansvar for kommunedelplan for dobbeltspor Gulskogen – Hokksund og Jernbaneverket har gjennomført jernbaneutredning Hokksund – Kongsberg. Alle disse prosessene gir grunnlag for revidering av Areal- og transportplan Buskerudbyen. Hovedstrategiene i planen ligger så langt fast og må følges opp videre når kommunene etter kommune- og fylkestingsvalget høsten 2019 går i gang med nye gjennomganger av sine kommuneplaner.

Areal- og transportplanens handlingsprogram for perioden 2013-16 er i stor grad gjennomført. I løpet av 2020 vil det bli utarbeidet et nytt handlingsprogram for perioden 2020-23. Revidering av Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vil også være tema i fylkeskommunens arbeid med planstrategi for perioden 2020-23.

Buskerudbypakke 2

Etter behandling av Konseptvalgutredning Buskerudbypakke 2 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 av september 2016. Dette utløste ny lokalpolitisk behandling og behov for lokalpolitisk justering av bypakken. Etter en omfattende innspills- og høringsprosess høsten 2017 og vinteren 2018, ble revidert forslag til Buskerudbypakke 2 vedtatt i de fire kommunestyrene og fylkestinget i juni 2018. Utredningsarbeidet ble gjennomført parallelt med transportetatens arbeid med byutredning Buskerudbyen og tilfredsstilte nullvekstmålet og krav til en byvekstavtale.

Forslag til Buskerudbypakke 2 ble høsten 2018 oversendt Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet som iverksatte ekstern kvalitetssikring, som ble ferdigstilt i april 2019.

Det var en uttrykt ambisjon fra Buskerudbysamarbeidet at Stortinget skulle behandle stortingsproposisjon i juni 2019 slik at arbeidet med å iverksette Buskerudbypakke 2 kunne starte opp i 2020. Etter interpellasjon i kommunestyret i Nedre Eiker 22. mai 2019 gikk et flertall på 21 mot 20 inn for å skrinlegge Buskerudbypakke 2. Med skrinleggingen av Buskerudbypakke 2 i kommunestyret i Nedre Eiker var det ikke lenger lokalpolitisk enighet om bypakka, og følgelig heller ikke grunnlag for stortingsbehandling.

1.2 Kort om Buskerudbyen

Buskerudbyen utgjør en sammenhengende korridor vest for Oslo/Akershus med i alt 167 857 innbyggere ¹ som er i vekst. Buskerudbyen er Norges femte største byregion og befolkningsframskrivninger viser en forventet vekst på over 20 prosent fram mot 2040.

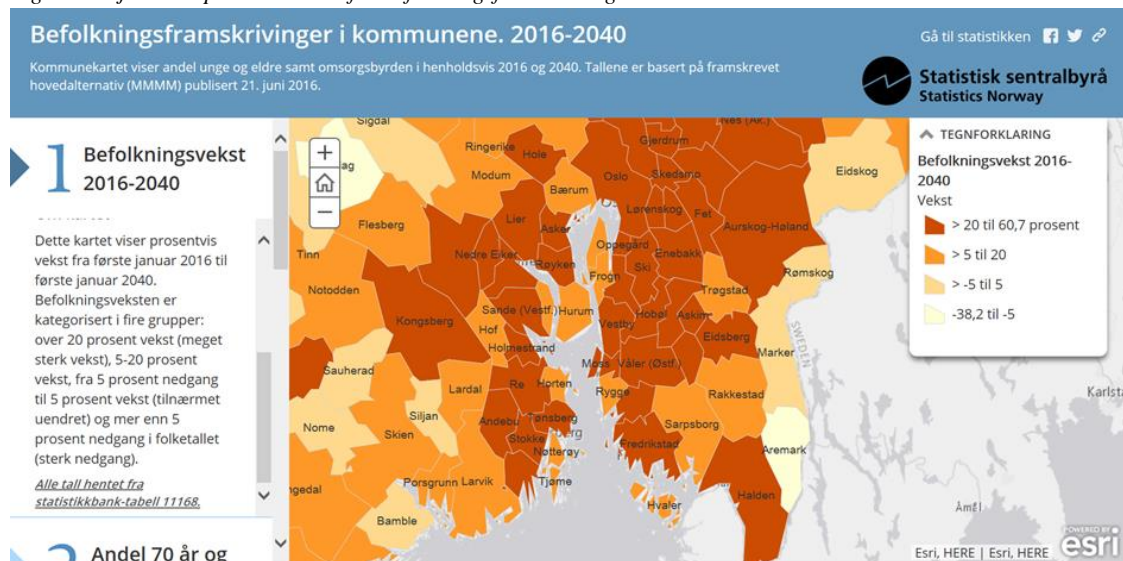
Buskerudbyen er et sammensatt byområde som fram til 31.12.2019 bestod av følgende kommuner (med innbyggertall pr 30.6.2019 i parentes):

- Lier (26 580)
- Drammen (69 233)
- Nedre Eiker (25 138)
- Øvre Eiker (19 342)
- Kongsberg (27 564)

Fra 1. januar 2020 er Nedre Eiker og Drammen samt Svelvik kommune slått sammen til Drammen kommune.

¹ Folkemengde per 30. juni 2019 (SSB, oktober 2019). SSBs befolkningstall per 31.12.2019 kommer ikke før 27. februar 2020.

Figur 2: Skjermdump av SSBs kart for befolkningsframskrivinger i kommunene 2016-2040.



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 Oslofjord-forbindelsen gjennom Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, og rv. 35 fra Hokksund mot Åmot og Hønefoss. Togtilbudet fra Drammen stasjon i retning Oslo er godt (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 sykehuset og 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 2018-19 og mål for trafikkutvikling i perioden

Belønningsavtale for perioden 2018-2019 forelå 25. mai 2018. Avtalen angir mål, tilskuddsbeløp og rammer for bruk av midlene på til sammen 166 mill. kr fordelt med følgende årlige beløp: 2018: 66 mill. kr og 2019: 60 mill. kr. Avtalen er godkjent i Buskerud fylkesting, Drammen bystyre, kommunestyrene i Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker i juni 2018 og i Kongsberg kommunestyre i august 2018. 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.

Mål i belønningsavtalen tar utgangspunkt i målsettingene i Klimaforliket 2012 og NTP 2017-2023 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 skal bli bedre fremkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Persontransporten med bil skal ha nullvekst i avtaleperioden. Tidspunkt for oppnåelse av nullvekstmålet settes til utgangen av avtaleperioden eller ett år etter at Buskerudbypakke 2 iverksettes (dersom denne iverksettes senere).

Måloppnåelsen skal måles ved trafikkutviklingen for bil. Ut fra ett nett av tellepunkter som tilsvare de samme punktene som er brukt i rapporteringen for forrige avtaleperiode. Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutviklingen skal nås gjennom restriktive tiltak for personbiltrafikken, arealpolitiske virkemiddel, kollektivtransportfremmende tiltak (evt. også tiltak for sykkel og gange) slik det går fram av byområdets søknad om belønnings-midler. Dersom det ligger an til at målene ikke vil bli nådd må byområdet justere virkemiddelbruken”.

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

Statens vegvesen har dokumentert en nedgang i personbiltrafikken på 0,1 prosent i Buskerudbyen basert på trafikkellepunkter partene er enige om skal inngå for Buskerudbyen. Resultatene viser at nullvekstmålet er nådd i denne perioden.



2. Handlingsplan 2018-19

I belønningsavtalens pkt. 4 heter det at Buskerudbyens søknad om belønningsmidler datert 28.2.2018 danner utgangspunkt for avtalen. 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 22. juni 2018. ATM-utvalget reviderte handlingsplanen 2018-19 med tiltaksplan 2019 i møte 15.februar 2019. Den omhandlet også disponering av 4,9 mill. kr som ble overført fra handlingsplan 2014-2017. Administrativ styringsgruppe har i møte 30. august 2019 etter fullmakt fra ATM-utvalget, foretatt omdisponeringer i tiltaksplan 2018 og 2019. Handlingsplanen er oppdatert med de endringene som er vedtatt av adm. styringsgruppe og ATM-utvalget i 2019.

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 toårige handlingsplanen 2018-2019 inneholder fem tiltaksområder. I tabellen nedenfor gis oversikt over vedtatt handlingsplan 2018-19 og gjeldende bevilgning etter omdisponeringer i 2019 med fordeling mellom tiltaksområdene.

Tabell 2: Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler fordelt på tiltaksområder

Tiltaksområde	Bevilgning		2018	2019	Sum Påløpt	Ikke påløpt
	Opprinnelig	Gjeldende				
Forbedring av kollektivtilbudet	60 000 000	76 700 000	17 563 359	48 445 922	66 009 281	10 690 719
Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering	36 250 000	24 391 000	9 000 000	4 360 134	13 360 134	11 030 866
Tiltak for syklende	43 600 000	38 600 000	3 458 105	19 948 686	23 406 791	15 193 209
Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport	15 700 000	9 900 000	94 620	2 142 074	2 236 694	7 663 306
Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon	14 700 000	21 308 866	6 735 371	10 116 096	16 851 467	4 457 399
	170 250 000	170 899 866	36 851 455	85 012 912	121 864 367	49 035 499

Oversikten viser at det er foretatt om-disponeringer. I 2018 ble det om-disponert midler fra tiltaksområde 2, 3 og 4 til tiltaksområde 5. Bakgrunnen for om-disponeringene var i stor grad behovet for økt utredningskapasitet i forbindelse med arbeidet med Buskerudbypakke 2 og bypakke Kongsberg. Det ble bl.a. om-disponert 5 mill. kr til Statens vegvesen for detaljplanlegging av bomsystemet og forberedelser til KS2 Buskerudbypakke 2. Det ble også om-disponert midler for å oppdatere plangrunnlaget til KS2 for tilfartsveg vest del 2/ Konnerudnedføringen.

En del av midlene i handlingsplan 2018-19 var avsatt til planlegging av større infrastrukturtiltak for buss og sykkel som skulle gjennomføres med Buskerudbypakke 2, slik at tiltakene kunne iverksettes tidligst mulig i bypakkeperioden. Da vedtakene om innføring av Buskerudbypakke 2 ble omgjort våren 2019, var det ikke lenger utsikter til å kunne gjennomføre disse tiltakene, og 18 mill. kr ble i august 2019 om-disponert til tiltaksområde 1 *Forbedring av kollektivtilbudet* for å sikre forutsigbarhet for fortsatt forsterket bussdrift første halvår 2020.

3. Resultater

3.1 Gjennomføring av tiltak i 2018 og 2019

Tiltaksplanene for 2018 og 2019 er vedtatt i tråd med handlingsplan 2018-19.

Tabell 3: Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler fordelt på tiltaksområder per år, gjeldende bevilgning og gjennomføring av tiltak og rest.

Tiltaksområde	Bevilgning		2018	2019	Sum Påløpt	Ikke påløpt
	Opprinnelig	Gjeldende				
Forbedring av kollektivtilbudet	60 000 000	76 700 000	17 563 359	48 445 922	66 009 281	10 690 719
Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering	36 250 000	24 391 000	9 000 000	4 360 134	13 360 134	11 030 866
Tiltak for syklende	43 600 000	38 600 000	3 458 105	19 948 686	23 406 791	15 193 209
Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport	15 700 000	9 900 000	94 620	2 142 074	2 236 694	7 663 306
Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon	14 700 000	21 308 866	6 735 371	10 116 096	16 851 467	4 457 399
	170 250 000	170 899 866	36 851 455	85 012 912	121 864 367	49 035 499

Hovedvurdering

Avtale om ny belønningsavtale ble inngått 25. mai 2018. I 2018 ble det etter tiltaksplan 2018 gjennomført tiltak for til sammen 36,8 mill. kr. I tillegg ble det i 2018 også gjennomført tiltak for ca. 65 mill. kr som gjenstod for perioden 2014-17, det er tidligere oversendt egen rapport for denne gjennomføringen. I 2019 er det gjennomført tiltak for 86 mill. kr. Det gjenstår tiltak for 49 mill. kr.

Flere av de resterende tiltakene er igangsatt og alle tiltakene er ventet gjennomført i 2020. De største bevilgningene som gjenstår er til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikk og sykkel. Mange av tiltakene går til planlegging og større omfattende og kompliserte tiltak som tar tid å gjennomføre. Fullføring vil derfor i mange tilfeller først kunne skje året etter at bevilgning er gitt.

Under kommenteres kort differansene mellom gjeldende bevilgning og påløpte midler, se tab. 1 over. De største tiltakene omtales nærmere i de neste kapitlene.

- Område 1: Avviket skyldes noe etterslep i fakturering fra Brakar
- Område 2: Avviket skyldes forsinkelser i gjennomføring av fremkommelighetstiltak for buss og tiltak på innfartsparkeringer.

- Område 3: Avviket (16,1 mill. kr) skyldes i stor grad at midlene til infrastrukturtiltak sykkel ble fordelt i 2019 og flere av de større tiltakene ikke kom i gang før senhøsten 2019 og vil bli ferdigstilt i 2020.
- Område 4: Avviket (7,4) skyldes at nesten 4 mill. er avsatt til innføring av elektriske bysykler som ikke vil ha større kostnader før 2020. Nærmere 2 mill. er avsatt til parkeringstiltak i Kongsberg, Øvre Eiker og Lier. Her pågår det utredninger. Noen av kommunene har heller ikke bedt om utbetaling av midler avsatt til "Feie for egen dør".
- Område 5: Avviket (4,5 mill. kr) er knyttet til bl.a. mindre behov for midler til utredninger og kommunikasjonsarbeid enn forutsatt.

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

3.2 Tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet

Styrket busstilbud

Det styrkede busstilbudet som ble igangsatt i tidligere belønningsperioder er videreført i 2018. I tillegg er det igangsatt ytterligere styrket busstilbud på linje 3, 4, 5, 25, 51, 71 og 101 i 2018. Disse linjene har blitt vesentlig styrket ved økt tilbud spesielt på kveld og helg. Over halvparten av økningen er lagt på avganger på lørdager og søndager.

De to linjene som betjener Konnerud, linje 22 Andorsrud – Konnerud – Bragernes torg og linje 24 Eikerdelet – Konnerud – Bragernes torg, har avganger hvert 20. minutt (tre busser i timen) fra ca. kl. 5 til 21. Fra 2. januar 2019 ble tilbudet i rush forbedret slik at det er fire busser i timen på hver av linjene i tidsrommene 6-9 og 14-18. På fellesstrekningen mellom Bernås og sentrum er det nå 8 busser i timen, dvs. avganger hvert 7-8 minutt.

Den 11. februar 2019 var en milepæl i Drammens kollektivtilbud. Da begynte elektriske busser å kjøre hvert tiende minutt i rush og ellers hvert kvarter/halvtime på linje 51 Drammen – Solbergelva – Mjøndalen med hurtigladere på både Drammen busstasjon og Mjøndalen stasjon.



Elektrisk buss på linje 51 Drammen – Mjøndalen til lading ved Drammen busstasjon.

Belønningsmidler fra 2017 finansierte forsterket busstilbud fram til juli 2018 (ca 7,8 mill. kroner). Ny belønningsavtale for perioden 2018 – 2019 ble inngått i mai 2018 og drift av forsterket busstilbud siste halvår 2018 og i 2019 er finansiert gjennom denne avtalen. Det forsterkede busstilbudet er trappet opp i 2018 og 2019 som vist over. Det ble i august 2019 omdisponert 18 mill. kroner til drift buss slik at kollektivtrafikanter fikk forutsigbarhet for at det forsterkede busstilbudet ble videreført første halvår 2020. Det tar om lag et halvt år å endre driftstilbudet pga inngåtte avtaler og det var av stor betydning å få tilbud om belønningsavtale for 2020 – 21 i november 2019, slik at Brakar kunne få forutsigbarhet for driftsomfanget for resten av 2020 og for 2021.

Forbedret informasjon og billettsystem

En hovedsatsing for forbedring av kollektivtilbudet har vært tiltak for å bedre informasjon om rutetilbudet og forbedre billettsystemet. System for sanntidsinformasjon og nye billett- og betalingsløsninger er på plass med mobilbilletter og internettsalg av billetter slik at bussene kunne bli kontantfrie. Når sjåførene slipper å bruke tid på billettering, bidrar det til redusert oppholdstid på holdeplasser og mindre belastning for sjåførere. I denne belønningsperioden er det satt av tilskudd til drift av disse systemene. Det vil fortsatt være behov for å supplere med søyler, stopper og skilt ved flere holdeplasser.



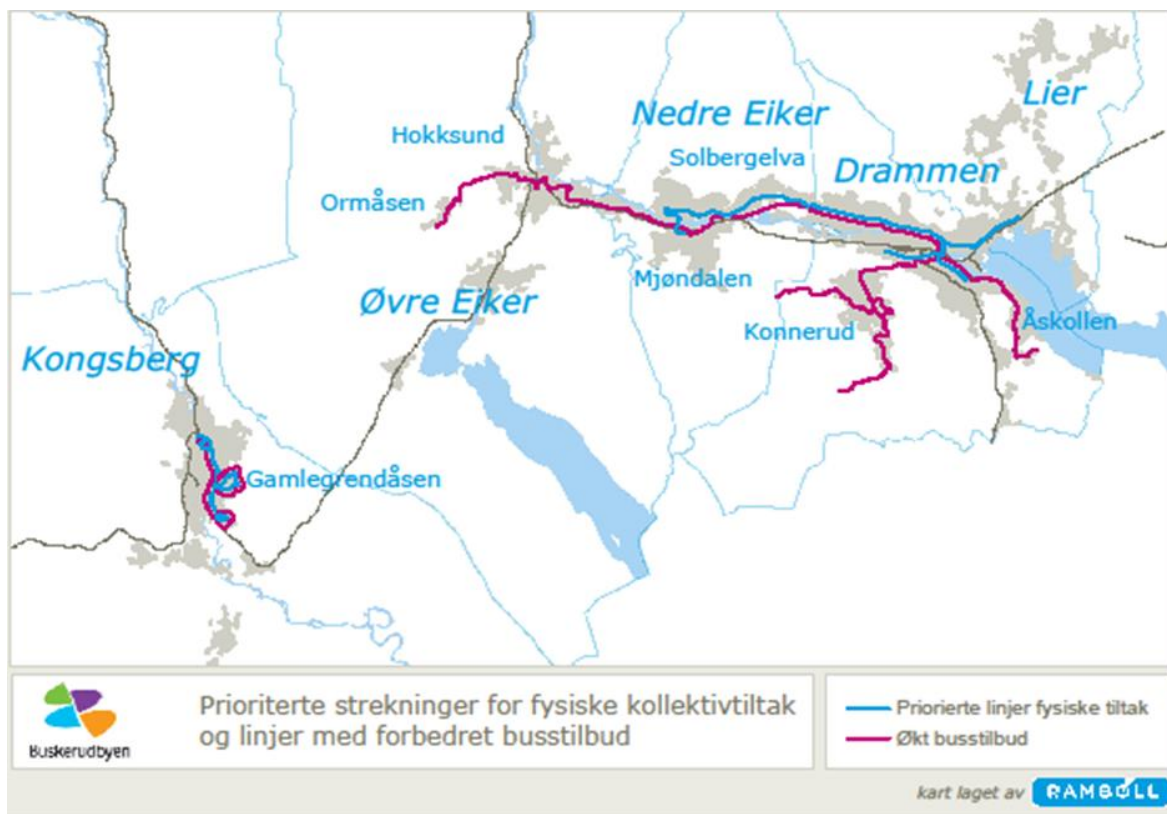
Busstopp Strømsø Torg, Drammen

1 mill. kroner har gått til detaljplanlegging av nye busstilbud fram mot igangsetting av Buskerudbypakke 2. Selv om Buskerudpakka ikke gjennomføres, vil Brakar bruke planarbeidet som grunnlag for videreutvikling av busstilbudet.

3.3 Tiltaksområde 2 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering

Fokus i tiltaksområde 2 har vært på de viktigste infrastrukturiltakene som legger til rette for igangsettelse av et nytt kollektivtilbud når Buskerudbypakke 2 skulle iverksettes. Fokus nå er å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt. Tiltak kan gjelde hele Buskerudbyområdet, men de fem prioriterte buss-strekningene og de seks 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

I handlingsplan 2018-2019 ble det i stor grad prioritert å sette av midler til planlegging av fremkommelighetstiltak for buss som ville kunne gjennomføres med Buskerudbypakke 2 og slik at framkommelighetstiltak for buss kunne iverksettes tidligst mulig i bypakkeperioden på 15 år. Det ble igangsatt utredning av framkommelighetstiltak (infrastruktur) for buss på strekningen Rosenkrantzgt - nytt sykehus på Brakerøya. Rapport forelå våren 2019. Rapporten inneholder

- a) forslag til effektive traséer for buss fordelt på tre delstrekninger,
- b) strategier for framkommelighetstiltak på hver av delstrekningene,
- c) forslag om konkrete tiltak for å bedre bussens framkommelighet på delstrekningene på kort sikt (2025) og lang sikt (2035) med redegjørelse av behov for planleggingsprosesser og kostnader for gjennomføring av tiltakene.
- d) oppsummering og vurdering av effekt / konsekvens av anbefalte tiltak.

Rapporten ble finansiert av fylkeskommunale midler. Det var opprinnelig avsatt 10,5 mill. kr til fremkommelighetstiltak. Da vedtakene om innføring av Buskerudbypakke 2 ble omgjort våren 2019, ble 6,5 mill. kr i august 2019 omdisponert til tiltaksområde 1.

Som rapportert om i foreløpig rapport av 31.10.2019, er status på følgende tiltak fortsatt slik:

Statens Vegvesen: Fremkommelighetstiltak fv. 28 / fv. 53 i Mjøndalen. Vegsystemet ved avkjøring/påkjøring E134 og rundkjøringer med fylkesvegene fv. 28 og fv. 53 er utredet med tanke oppstuvning og bussens fremkommelighet. Gjennomføringsansvaret er overført til Statens vegvesen da tiltakene i stor grad vil bli iverksatt på tilførselsveg til E134. Tiltaket gjennomføres i 2020.

Drammen kommune: Planlegging trasé for buss Gulskogen/Baker Thoens allé. Planleggingen parallellkjøres med planlegging av ny kulvert under Baker Thoens allé i forbindelse med InterCity utbyggingen Drammen/Gulskogen. Planlegging igangsettes i 2020.

Nedre Eiker kommune, nå Drammen kommune: Fremkommelighetstiltak Klopptjernsgata skal etter gjeldende reguleringsplan være bussgate inn og ut fra Mjøndalen stasjon mot øst. Gata har i dag et kjørefelt. Det jobbes med å ferdigstille Klopptjernsgata og opparbeide to kjørefelt. Gjennomføres i 2020.

Tiltak for å øke kvaliteten på kollektivknutepunkter og holdeplasser på de viktigste i hver kommune

Ladeinfrastruktur elbuss

Brakar fikk i 2018 tilskudd på 7,5 mill. kr til ladepunkter for el-buss. I februar 2019 begynner elektriske busser å kjøre i trafikk mellom Drammen og Mjøndalen. Bussene betjener linje 51, og det er hurtigladere på både Drammen busstasjon og Mjøndalen stasjon. En full lading ved ladestasjonen tar opptil ti minutter. Elbussene er av modellen Volvo 7900 Electric. Batteriene er plassert på taket, og har en totaleffekt på 150 kilowatt. De veier totalt 2 140 kilo. Bussene kan lades både på bussdepot og ved pantografer. Brakar vil benytte begge deler, pantografer for hurtiglading på dagtid, og i depot om natten. Pantografen som lader bussen på dagtid, har en effekt på 300 kilowatt. Kostnad for etablering av to ladestasjoner og kjøp av seks busser er 35 millioner kroner. Brakar mottok også støtte fra Enova og har tilsagn om ytterligere ca 30 mill. kr i støtte til videre elektrifisering av busslinjer i Buskerudbyen. Ellers går de fleste av Brakars linjer i Drammen, Lier og Nedre Eiker på fornybart drivstoff (HVO - Hydrotreated Vegetable Oil).

Andre tiltak på kollektivknutepunkter og holdeplasser

Prosjektering av tiltak i Hauges gate med forbindelse under Hokksund stasjon er igangsatt. Det foreligger en avtale med Jernbanedirektoratet/BaneNor.

Når det gjelder tiltak 2.2.2 Kollektivknutepunkt Lier omhandler dette oppfølging av "Lierbyen 2030 - strategi og handlingsdel" med kollektivknutepunkt Lierbyen som kommunestyret vedtok 17. september 2019. Planfasen skal gjennomføres i 2020/21.

Tiltak 2.2.4 Planlegging kollektivknutepunkt Drammen. Utredning av midlertidige og mer permanente tiltak knyttet til kollektivknutepunktet Drammen stasjon og Brakerøya stasjon i forbindelse med IC-utbyggingen er iverksatt. I tiltak 2.2.7 Holdeplass i Hasbergjerndalen, Kongsberg forsinkes gjennomføring av at omlegging av E134 gjennom byen er utsatt fra høsten 2019 til våren 2020. Tiltakene gjennomføres i 2020.

På vegne av fylkeskommunen har Brakar utredet standard på holdeplasser utenom de fem prioriterte strekningene hvor holdeplasser tidligere er rustet opp.

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 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. Gjennom tilskudd fra belønningsordningen er det opparbeidet innfartsparkeringsplasser for bil og trygge sykkelparkeringer ved flere av jernbanestasjonene i Buskerudbyen. Det er tidligere bygget sykkelhotell ved Drammen stasjon og Gulskogen

I 2018 ble det åpnet sykkelhotell ved Lier stasjon og ved Brakerøya stasjon (40 plasser begge steder) i samarbeid med BaneNor Eiendom. Lignende sykkelparkeringer i egne bygg med adgangskontroll og videoovervåking, er i 2019 satt opp ved Hokksund stasjon og Kongsberg stasjon.



Nytt sykkelhotell ved Hokksund stasjon

Drammen kommune følger opp den vedtatte handlingsplan for innfartsparkeringer i bydelene i Drammen og Nedre Eiker kommune har opparbeidet innfartsparkering ved fv. 283 ved Nedre Eiker kirke. Denne ble ferdigstilt høsten 2019.

Kongsberg kommune har montert sykkelparkeringshus på flere innfartsparkeringer. Øvre Eiker kommune har kjøpt inn sykkelhotell til Vestfossen stasjon, men dette er foreløpig ikke satt opp da endelig avklaring med BaneNor om plassering gjenstår.

Å få satt opp sykkelhotell ved Mjøndalen stasjon har tatt lang tid. Det er stort press på pendlerparkeringen, og i Mjøndalen er det nå også iverksatt håndheving av parkeringsbestemmelsene i sentrum slik at mange bilister ikke finner langtidsparkering. Det er derfor store forventninger til å få på plass et sykkelhotell, slik at flere trygt kan velge sykkel til stasjonen. Det er enighet om plasseringen av sykkelhotellet og forventet oppsetting er våren 2020.

Også ved Lier stasjon er det stor etterspørsel etter innfartsparkeringsplasser. For å avlaste noe av dette presset, er det i tillegg til å legge til rette for flere og tryggere sykkel-parkeringer, vært igangsatt tiltak for å oppruste snarveier og gangstier til stasjonen slik at flere av de som bor i nærheten vil velge å gå til stasjonen. I 2019 har Lier kommune hatt et godt samarbeid med BaneNor for å se på mulighetene for å ta i bruk et område nær jernbanen på andre siden av fylkesveien til nye innfartsparkeringsplasser.

Brakar har gjennomført en markedsundersøkelse for matebuss til Lier stasjon. Midler som var avsatt til andre prosjekter i Lierbyen i 2017 ble derfor i 2018 stilt til disposisjon for forsøk med tilbringertjeneste til Lier stasjon. I desember 2018 igangsatte Buskerud fylkeskommune/Brakar i samarbeid med Lier kommune et tiltak kalt Brakar Fleks Lier.

Det ble satt avgangstider fra Lierbyen og Lier stasjon, og de som ville benytte seg av tilbudet måtte bestille senest 30 minutter før avgang.

Antall passasjerer på strekningen Lierbyen – Lier stasjon har vært lav. Derfor har Brakar i samarbeid med Lier kommune, valgt å flytte tilbudet til strekningen Engersand – Lier stasjon fra 16. september 2019. Det nye tilbudet har god korrespondanse med fem avganger fra Lier stasjon om morgenen, og seks på ettermiddagen. Turen mellom Engersand og Lier stasjon kan kjøres med drosje eller minibuss. De som skal benytte tilbudet må bestille senest en halvtime før oppsatt avgangstid. Det kan bli behov for omdisponering av midlene dersom få bruker tilbudet.

Det er videre igangsatt et arbeid med å oppdatere den samordnede parkeringsstrategien og rullere planprogrammet for innfartsparkeringer, samt planlegge nye tiltak.



Ny innfartsparkering ved fv. 283 ved Nedre Eiker kirke

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. Det legges til grunn en trinnvis utvikling av tiltak på delstrekningene. Dette innebærer at strekninger planlegges som en helhet, men at tiltak gjennomføres i faser. I første fase etableres strekningen med oppmerking, skilt og andre tiltak som er enkle og raske å gjennomføre. Senere faser omfatter de mer tid-, areal- og kostnadskrevenne tiltakene. Det fremgår av utredningen hvilke tiltak som kan gjøres på kort sikt og hvilke som må gjennom en formell planprosess.

På bakgrunn av utredningen ble det også gjort en ny vurdering av hvilke delstrekninger som defineres som riksvegrute, 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 riksvegrute eller ei, vil også kunne ha betydning for hvordan tiltak på strekningen kan finansieres.

Infrastrukturtiltak sykkel og gange

Bruk av belønningsmidler og egne midler til sykkelplanlegging blir videre prioritert på bakgrunn av den regionale planen og lokale sykkelplaner. På grunn av arbeidet med planlegging av sykkeltiltak i Buskerudbypakke 2 og revidering av handlingsprogram for sykkelplanen Buskerudbyen, ble midler avsatt til infrastrukturtiltak sykkel i belønningsavtalen 2018/19 fordelt ved revidering av handlingsplan belønningsmidler i februar 2019.

En stor del av midlene på tiltaksområde 3 ble avsatt til forprosjekt og planlegging av sykkeltiltak som først ville kunne bli realisert i Buskerudbypakke 2. Da denne falt, ble det satt i gang en prosess med omdisponering av midler for å sikre drift av fortsatt forsterket busstilbud første halvår 2020. Det ble dermed først avklart i slutten av august 2019 hvilke sykkeltiltak som det er midler til å gjennomføre. Dialogmøter i oktober 2019 og rapporteringen ved årsskiftet viser at partnerne er godt i gang med sine prosjekter. Under følger en kort status per gjennomføringsansvarlig:

Statens vegvesen

Forprosjekt sykkeltiltak på Strømsø bru (rv. 282) er gjennomført, rapport med tegningshefte foreligger. Sykkelveiinspeksjoner er gjennomført sommeren 2019, mens sykkeltiltak langs E134 Ringeriksveien på strekningen Kjellstad-krysset til Amtmannssvingen i Lier vil bli gjennomført i 2020.

Buskerud fylkeskommune

Midler bevilget til planlegging av sykkeltiltak i Konnerudgata (Seterveien – Grønland) – forprosjekt og på fv. 34 Austadveien ble omdisponert 30.8.2019 til tiltaksområde 1 til forsterket bussdrift første halvår 2020. På bakgrunn av arbeidet med Felles sykkelplan, sykkelveginspeksjoner og prioriteringer av strekninger har fylkeskommunen med egne midler satt i gang med forprosjekt og planlegging på fv. 2722 Konnerudgata, fv. 2740

Engene og Tomineborggata og fv. 283 Vinnes gang- og sykkelbru. Alle strekninger som er høyt prioritert lokalt. Viken fylkeskommune skal våren 2020 iverksette ombygging av fortau på jernbanebru og kryss på fylkesveg fv. 68 ved Vestfossen stasjon.

Drammen kommune

De fleste av de utredninger, forprosjekt og planleggingsoppgavene som var planlagt på gatenettet i Drammen er gjennomført. En gate som går gjennom Drammen park, og ligger inntil en populær lekeplass – Øvre Torggate, er nå strengt for alle motorkjøretøy. Her skal det legges videre planer for en høystandard sykkelveg, som er prioritert i lokal sykkelstrategi for Drammen kommune, og vist som en manglende lenke i Felles sykkelplan for Buskerudbyen.

Lier kommune

Asfaltering av sykkelveien på gammel jernbanelinje gjøres våren 2020. Sykkelskiltingen settes opp fortløpende og lys i Gjellebekkveien er under gjennomføring.

Nedre Eiker kommune

Gang-/sykkelvei langs Hagatjernsveien er under utførelse. Det samme er en liten gang- og sykkelvegstreking på Vinnes.

Øvre Eiker kommune

Videreføring av planarbeidet med gang- og sykkelvei langs Semsveien fra Jernbanekryssing til Torespæren pågår. Kulturminneregistreringer er gjennomført, og det er behov for grunnundersøkelser før reguleringsplanarbeidet kan slutføres. Strekingen er en del av regional sykkelplan. Sykkelvei med fortau er opparbeidet langs Drammensveien på strekingen fra Lyngveien til gammel undergang Drammensveien.



Ny sykkelveg med fortau langs Drammensveien på Loesmoen i Hokksund

Kongsberg kommune

Midlene er bevilget til å anlegge tosidig sykkelfelt og adskilt ensidig fortau i Klokkerbakken. Gata ligger i et historisk miljø. Smågatesteinen i gata beholdes bortsett fra på sykkelfelt og fortau. Tiltaket ligger i sykkelrute langs riksvei og er en svært sentral forbindelse i Kongsberg sentrum. Tiltaket ferdigstilles våren 2020.

Øvrige tiltak sykkel

I Handlingsplan 2018/19 er det satt av midler til kampanjer og koordinering av sykkeltiltak.

Sykle til jobben

Sykle til jobben ble også i 2019 sponset av samarbeidet, for gratis deltagelse for alle som bor og jobber i Buskerudbyen. I Buskerudbyen var det 1 294 aktive deltagere, ned nesten 300 personer fra 2018. Det kan ha en sammenheng med at kampanjen har gått over mange år og har hatt problemer med en egen registrerings-app siste året.

<https://www.buskerudbyen.no/fortjent-vinner-av-ny-elsykkel/>

Aktiv på skoleveien

Aktiv på skoleveien er en årlig treukers 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, men alle klasser får premier. Av 49 barneskoler i Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker meldte 37 skoler seg på aksjonen (en skole mindre enn i 2018). I 2019 deltok 258 klasser med til sammen 7 324 elever. Til sammenligning mottok vi i 2018 registreringer fra til sammen 284 klasser blant 38 skoler, med til sammen 8 299 elever. Antall påmeldinger går opp og ned, og konkurransen endres litt hvert år for å holde interessen oppe.



JUBEL I LIER: God stemning ved Hennummarka skole da de fikk utdelt pris for beste skole i "Aktiv på skoleveien"-aksjonen. Foran jublende elever ser vi fra venstre: Theo Aasen (elev med sykkel), Danish Latif (Rambøll- som koordinerer kampanjen), Siv Olsen (Lier kommune), Alex Flåterud (elevrådsleder med ball) og ordfører i Lier; Gunn Cecilie Ringdal.

I 2019 var det veldig jevnt mellom de tre beste skolene, men førsteplassen gikk til Mjøndalen skole i Nedre Eiker med hele 9,67 poeng av 10 mulige. Det var gavekort-overrekkelse onsdag 29. mai på skolen, med ordfører, representanter fra kommunen og sekretariatet tilstede. Andreplass fikk Oddevall skole i Lier med 9,65 poeng, og tredjeplass fikk til Ormåsen skole i Øvre Eiker med 9,63 poeng.

<https://www.buskerudbyen.no/mjondalen-skole-til-topps/>

Ungdomsskoleelevene hadde i 2018 og 2019 eget kampanjeopplegg: U-Go fra Bedriftsidretten.

Pipp med pigg og andre kampanjer

Høsten 2018 ble "Pigg med pigg" med over 900 deltagere gjennomført. I 2019 er informasjonskampanje med tema: «Klipp hekk og busker for skolebarna» koordinert og det er arrangert sykkellys-utdeling i samarbeid med Syklistenes Landsforening via deres Synlig syklist-aktiviteter. Kampanjene er forankret i Handlingsprogram 2019-23 Felles sykkelplan for Buskerudbyen.

Elsykkelutlån

Elsykelbiblioteket i Drammen, med støtte fra Buskerudbyen og Drammen kommune, startet opp 21. juni 2016 og har vært i drift i hele 2019 via en lokal elsykkelbutikk. De som har lånt sykkel gjennom ordningen gir svært gode tilbakemeldinger:

- 38 prosent sier de har kjøpt elsykkel etter lånet
- 55 prosent av de som ikke har kjøpt sier de helt sikkert vil kjøpe (20 prosent) eller at det er sannsynlig at de kommer til å kjøpe (35 prosent)
- 70 prosent sier innkjøpet har ført til at de kjører mindre privatbil
- På spørsmålet om hvor positive de var til Elsykkelbiblioteket svarte 100 av 102 (98 prosent) at de var fornøyde eller veldig fornøyde.

BUA i Lier har også fått midler fra Buskerudbyen til innkjøp av elsykler. Dette har vært svært vellykket, med mange brukere og uttak. Med dette som bakgrunn ble støtten utvidet til alle kommunene i Buskerudbyen i 2019.

<http://www.lier.kommune.no/aktuelt/far-80.000-kroner-til-bua-elsykler/>



Sykkel til utlån fra Elsykkelbiblioteket i Drammen

Transport 2.0

Buskerudbyen er med i Nettverk for Grønn mobilitet: Transport 2.0, der det blant annet arrangeres frokostmøter som er åpne for publikum. Det er ønskelig med minst ett årlig møte med sykkel som tema.

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 sentrum og Kongsberg sentrum samt etablering av forbedret håndhevsregime i Hokksund sentrum og Mjøndalen sentrum.

I 2018 er dette arbeidet videreført. Nedre Eiker ble parkeringskommune i 2018 og har inngått avtale med Drammen parkering for håndheving. Skiltene er satt opp og patruljering ble startet opp sommeren 2019.

Øvre Eiker kommune har fått utarbeidet en parkeringsutredning for Hokksund sentrum som foreslår etappevis utvikling av parkeringspolitikken. Det er tidligere utarbeidet skiltplan og skiltet i sentrumsområdene i Hokksund og Vestfossen der mange parkeringsplasser omfattes av tidsbegrensning (2 timer). Kommunestyret vedtok 31.10.18: *«Det gis oppdrag om å utrede betingelsene for at Øvre Eiker kommune kan søke om å få myndighet til å håndheve egne parkeringsbestemmelser».*

Lier kommune skal på grunnlag av resultatene fra tilsyn som Statens vegvesen gjennomført i 2018, vurdere hvordan håndheving av parkeringsbestemmelsene i Lierbyen skal organiseres i fremtiden og se på flere sider ved parkeringsstrategien og vurdere andre endringer samtidig.

Det pågår et arbeid med å få til bedre håndheving av parkeringsbestemmelser i Øvre Eiker kommune og Lier kommune i tråd med vedtatt regional parkeringsstrategi. For å kunne håndheve parkeringsbestemmelser, må kommunene søke Vegdirektoratet om å bli

parkeringskommune. Det stilles en del krav for å kunne bli det, blant annet til bemanning, kompetanse og håndtering av klager. Det er adgang til at kommuner kan samarbeide om håndheving. Det betyr at Lier og Øvre Eiker har følgende alternativer:

- a) Etablere egen enhet i hver kommune
- b) Etablere eget parkeringsselskap i hver kommune
- c) Etablere felles parkeringsselskap for begge kommuner
- d) Samarbeide med kommuner som er parkeringskommune og har en organisasjon med ansvar for håndheving. De mest aktuelle er Drammen, Kongsberg og Asker.

Både Lier og Øvre Eiker ønsker seg primært en løsning basert på samarbeid med en annen kommune av hensyn til økonomi, effektivitet og mulighet til at ansatte kan inngå i et robust fagmiljø. Det er ikke konkludert med en løsning. Lier og Øvre Eiker fortsetter dialogen med Kongsberg og Asker med sikte på å komme fram til en løsning for bistand til håndheving av parkerings-bestemmelsene i begge kommuner. I tillegg er det et ønske om å holde muligheten oppe for et samarbeide med Drammen kommune som trolig vil gi mer rasjonell drift siden nye Drammen kommune grenser til både Lier og Øvre Eiker.

Drammen kommune vedtok i 2018 ny parkeringsstrategi der tiltakene i større grad er rettet mot arbeidsreiser og få større omløp på parkeringsplasser i sentrum. Det er innført halv takst på el-biler og korttidsparkeringen i sentrum er mange steder endret fra 5 timer til 3 timer.

Kongsberg har videreført sitt arbeid med parkeringsordningen, og vil bruke midler fra belønningsordningen til nye parkeringsautomater og skilting ved Kongsberg sykehus. Tiltakene utføres våren 2020.

Det er igangsatt et felles arbeid med å få et oppdatert kunnskapsgrunnlag parkering inkludert innfartsparkering som kan danne grunnlag for oppfølging av Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og som faglig grunnlag for revidering av handlingsplan for innfartsparkering samt for videre arbeid med parkeringspolitikken i kommunene.

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

Gjennom ordningen Reis Smart hvor bedrifter kan søke veiledning og midler til tiltak i egen bedrift som er med på å vri ansattes arbeidsreisevaner i retning av buss, tog, sykkel og gange, har Buskerudbysamarbeidet i 2018 gjennom Drammen kommune sponset

oppsetting av sykkelstativ ved Drammen sykehus (Helse-foretaket Vestre Viken) og gjennom Kongsberg kommune tiltak ved teknologiparken.

Det er også bevilget tilskudd til utprøving av selvkjørende buss-prosjektet i Kongsberg. Partene i prosjektet er Vy, Brakar, Applied Autonomy og Kongsberg kommune. I tillegg bidrar Statens vegvesen med verdifull input i sin rolle som premissgiver og veimyndighet. Selvkjørende buss på linje 450 i Kongsberg har vært en suksess. Etter at pilotprosjektet ble avsluttet sommer 2019, er det nå ordinær drift med to autonome elektriske busser. Godt samarbeid mellom flere parter har gjort dette til et unikt prosjekt i verdensmålestokk, og det har fått internasjonal oppmerksomhet. Nå er prosjektet klar for ny fase og en ny og smartere buss. En ny generasjon selvkjørende buss har ankommet Kongsberg som forventes å gå i rute i løpet av første kvartal 2020.



Autonom buss på linje 450 i Kongsberg.

I 2019 er det også bevilget midler til å bidra inn i Jernbanedirektoratets KVVU-prosess om bedre mobil-/internettdekning på tog. For å fremheve Buskerudbyområdet som en mulig strekning for utprøving og pilotering for løsninger som kan gi bedre mobil- og internettdekning på tog mellom Kongsberg og Lier, og videre mot Oslo.

Feie for egen dør

“Feie for Egen Dør” går ut på at partnerne i Buskerudbysamarbeidet kan tildeles midler til tiltak som er med på å legge til rette for redusert bilbruk ved reiser i/til/fra jobb for egne ansatte. Til sammen 3 mill. kr er i 2018 og 2019 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 fem kommunene og fylkeskommunen og tiltakene er under iverksetting.

Elektriske bysykler

Brakar er prosjektleder for etablering av elektriske bysykkelordning i Buskerudbyen. Systemet skal etableres som et samkjørt nettverk rundt knutepunkter, holdeplasser og steder med stort transportbehov for å gi kundene et bedre mobilitetstilbud. Primært rettes systemet mot pendling/arbeidsreiser, men også aktuelt for andre reiser internt i byer og steder. Brakar samarbeider tett med Kolumbus og Ruter. Kongsberg og Lier vil være de første kommunene hvor systemet startes opp sommeren 2020.

Det jobbes etter følgende framdriftsplan:

Oppgaver	Frist
Test av sykler	Høst 2019
Service- og vedlikeholdsavtale	15.11.2019
Drift elbysykelordning i Rogaland	Oktober/november 2019
Avtale kommunene - Brakar	Desember 2019
Bestille sykler	Desember 2019
Avtale levering av ladestasjoner	1.3.2020
Etablerer ladestasjoner	Vår/sommer 2020
Levering sykler og oppstart Buskerud	August 2020



Prototype Elbysykel som utvikles av Kolumbus i samarbeid med Brakar og Buskerudbyen

3.6 Tiltaksområdene 5 Areal/fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon

Planlegging og arealforvaltning

Det er igangsatt et arbeid med å ajourføre handlingsprogram for 2020-23 til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Gåstrategi Buskerudbyen ble anbefalt i ATM-utvalget i 2017. I 2019 ble det utarbeidet forslag til handlingsprogram for gåing i Buskerudbypakke 2. Arbeid med handlingsprogram med spesiell vekt på gåkultur ble ikke iverksatt og belønningsmidler avsatt til mindre tiltak som oppgradering av snarveier, belysning etc. ble i august 2019 omprioritert til å være med å dekke opp forsterket drift buss første halvår 2020. Handlingsplan sykkel er revidert. Det ble utarbeidet et handlingsprogram for sykkeltiltak i Buskerudbypakke 2.

Kunnskapsgrunnlag

Utredningsarbeid vedrørende revidering av forslag til Buskerudbypakke 2 har vært et prioritert arbeid gjennom året. Tiltaksområdet ble tilført ekstra midler til Statens vegvesens arbeid med plangrunnlaget for tilfartsveg vest del 1 og 2 (fylkesveg) for KS2 gjennomgang og detaljplanlegging av bomsystemet i Buskerudbypakke 2. Det har vært nært samarbeid med Byutredning Buskerudbyen og Byutredningen trinn 2. Våren 2019 var det stort fokus på utarbeidelse av handlingsprogram for de ulike tiltaksområdene i Buskerudbypakke 2 og bidrag med kunnskapsgrunnlag i forbindelse med KS2 Buskerudbypakke 2.

Kommunikasjon

Hovedfokus for kommunikasjonsarbeidet i 2018 og 2019 har vært på de omfattende prosessene med Buskerudbypakke 2.

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. Tidspunkt for oppnåelse av nullvekstmålet settes til utgangen av avtaleperioden eller ett år etter at Buskerudbypakke 2 iverksettes (dersom denne iverksettes senere)”.

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 bypakke/byvekstavtale.

Tabell 4: Mål og resultatoppfølging av belønningsordningen 2018-19

MÅL	INDIKATORER	REFERANSE-INDIKATOR	
Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtale-perioden	Byindeks i kombinasjon med vurdering av utvalgte målepunkter	Reisemiddel-fordeling kollektiv, sykkel, gange og bil fra RVU 2013 med tilleggssutvalg fra Buskerudbyen.	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 bussfremkommelighet 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		

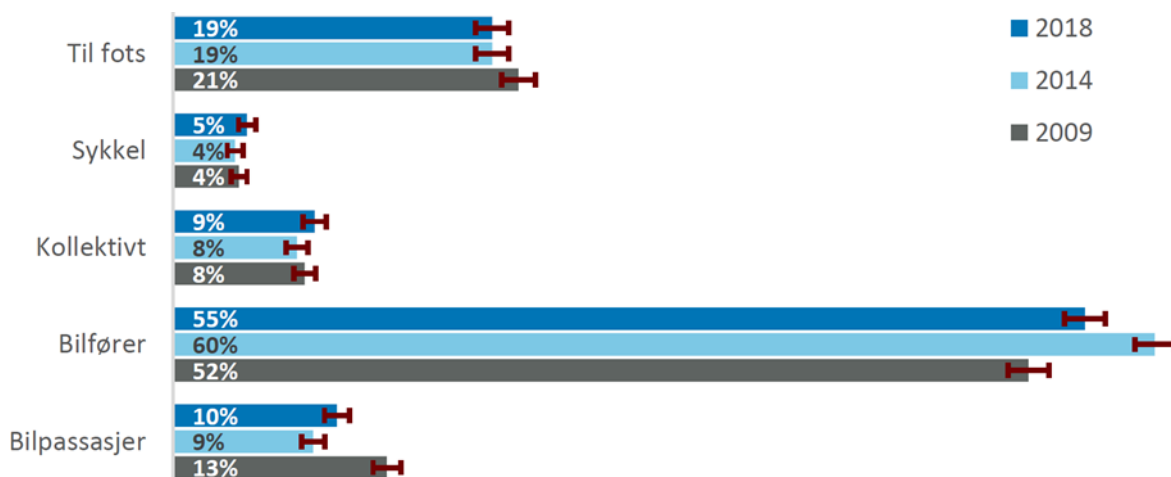
Reisemiddelfordeling

Sammenlignet med Reisevaneundersøkelsen 2013/14 viser reisevaneundersøkelse 2018 en økning i kollektivandelen og sykkelandelen, stabil gangeandel og nedgang i andelen

bilførere. Det er høyest kollektivandel i Drammen med 11 %, mens økningen har vært størst i Øvre Eiker (fra 4 % til 7 %) og Nedre Eiker (fra 6 % til 8 %). Ca. halvparten av kollektivreisene i Buskerudbyen er togreiser og er i stor grad Oslo-/Akershus-rettet.

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

Fig. 3 Endring i transportmiddelbruk – hele Buskerudbyen



4.1 Passasjerutvikling kollektivtrafikken i 2018 og 2019

Buss

Passasjertall for påstigende passasjerer buss i Buskerudbyen i 2018 og 2019 er basert på data fra Brakar.

Tabell 5: Passasjertall med buss Brakar as

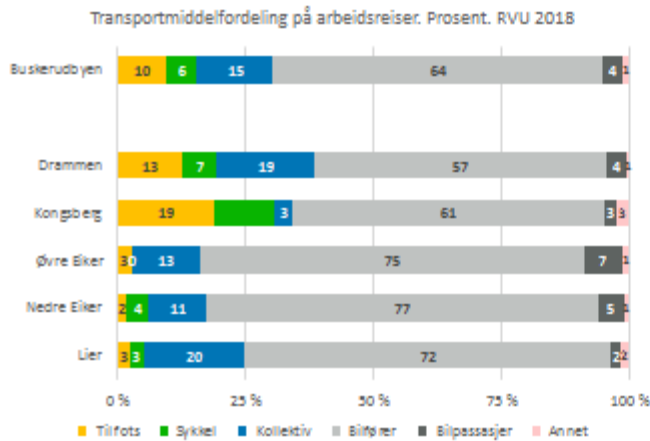
Passasjertall med buss i Buskerudbyen	Antall påstigninger						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brakar	8 445 923	8 462 691	8 758 043	9 028 081	9 477 598	9 798 601	10 211 930
Endring i prosent Brakar	-0,4 %	0,2 %	3,5 %	3,1 %	5,0 %	3,4 %	4,2 %
Nettbuss*	358 713	340 249	Ikke tall	Ikke tall	Ikke tall	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 på buss også i perioden 2018/2019

Den årlige økning i antall busspassasjerer i Buskerudbyen har vært mellom 3,1 og 5,0 prosent i årene 2015 til 2019. I 2018 var passasjerveksten på 3,4 % og 2019 på 4,2 %.

Fig. 4 Transportformidling på arbeidsreiser. Prosent RVU 2018



- Flest arbeidsreiser med kollektivtransport i Lier kommune og Drammen kommune
- Flest går på arbeidsreisen i Kongsberg kommune
- Her er også sykkelandelen høyest
- Bilandelen på arbeidsreiser er høyest i Øvre Eiker og Nedre Eiker

Togtrafikk

Tabellen nedenfor angir beregnede tall for antall av- og påstigende pr stasjon fra Vy. Stasjonstrafikk 2014-2019 for strekningen Kongsberg - Lier. I 2019 omfatter ikke tallene av- og påstigninger for reisende med lange regiontog på Sørlandsbanen etter 15. desember 2019 da GoHead overtok

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

Totalt antall på- og avstigninger Vy, stasjonene i Buskerudbyen

Stasjoner	2014	2015	2016	2016 skyggeregnskap	2017	2018	2019	Vekst 2018-2019
Kongsberg	499 000	568 000	646 165	574 000	576 000	598 000	603 000	0,8 %
Ørnbu	38 000	42 000	44 049	43 000	43 000	49 000	50 000	2,0 %
Vestfossen	114 000	132 000	139 881	142 000	146 000	148 000	149 000	0,7 %
Tokksund	332 000	387 000	412 595	409 000	432 000	437 000	430 000	-1,6 %
Steinberg		24 000	69 714	61 000	68 000	73 000	81 000	11,0 %
Vjøndalen	398 000	459 000	461 348	394 000	413 000	409 000	411 000	0,5 %
Sulsjøen	352 000	409 000	425 933	328 000	334 000	311 000	309 000	-0,6 %
Drammen	3 259 000	3 625 000	3 863 454	3 245 000	3 296 000	3 345 000	3 498 000	4,6 %
Trakerøya	165 000	198 000	199 877	213 000	215 000	222 000	233 000	5,0 %
Lier	331 000	387 000	396 000	264 000	262 000	260 000	278 000	6,9 %
SUM	5 488 000	6 231 000	6 659 016	5 673 000	5 785 000	5 852 000	6 042 000	3,2 %

Kilde: Vy januar 2020 – foreløpige beregninger

Vy skriver i sin oversendelse i 2018 "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 sammenligningsgrunnlag for vekst fra 2016 til 2017".

Tabell 7: Antall på- og avstigninger Flytoget i Drammen

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% 2018-19
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	366 000 366 400	371 225 370 785*	340 630	363 596	6,7 %

Kilde: Flytoget januar 2020

Vy og flytoget har til sammen en vekst i antall passasjerer i Buskerudbyområdet på 1,0 prosent i 2018 og 3,5 prosent i 2019.

Samlet kollektivutvikling

Den positive utviklingen med vekst i antall kollektivreiser i Buskerudbyen har fortsatt i 2018-2019 med en samlet økning for tog og buss på 7,0 prosent. Det har vært noe høyere passasjervekst på buss enn tog i perioden.

4.2 Utvikling i biltrafikken

Opplegg for resultatrapportering

Samferdselsdepartementet har i brev av 22. april 2015 godkjent et opplegg for byindeks for vegtrafikk i Buskerudbyen som skal brukes for å dokumentere utviklingen i personbiltrafikken. Samferdselsdepartementet bestemte høsten 2019 at nullvekstmålet skal måles på en ny måte. Det skal være nullvekst i personbiltrafikken med en årlig vurdering av utviklingen, trafikktallene skal måles over tre år der en må ha netto nullvekst i personbiltrafikken i perioden.

Byindeks

Byindeks for utvikling av personbiltrafikken 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 hvert år. Buskerudbyen mottok rapport for 2019 den 27. januar 2020. I datagrunnlaget inngår også næringstransport med kjøretøy under 5,6 m da det ikke er mulig å skille disse fra andre kjøretøy. Det er heller ikke tatt hensyn til ren gjennomgangstrafikk. Også dette inngår derfor i datamaterialet.

Utvikling i personbiltrafikken har de siste årene vært på henholdsvis -0,2 prosent i 2014, 1,8 prosent i 2015. Utviklingene de siste årene har i følge rapporten Byindeks Buskerudbyen 2016-2019 vært følgende:

Estimert endring i trafikkmengde uten E18.

Periode	Endring i trafikkmengde (%)	95 % konfidensintervall	Dekningsgrad (%)
2016–2017	-0.2	-1.0 0.6	94
2017–2018	-0.1	-1.5 1.3	96
2018–2019	0.3	-1.0 1.5	97
2016–2019	-0.1	-0.3 0.2	96
2016–2018	-0.3	-0.7 0.1	95
2017–2019	0.1	-0.5 0.7	96

Måloppnåelsen på denne hovedindikatoren har over tid utviklet seg i riktig retning. Veksten i avtaleperioden 2014-2017 var mindre enn i avtaleperioden 2010-13. For perioden 2016-2019 er det en liten nedgang på 0,1 prosent.

4.3 Sykkelseiser

Sykkeltellinger og data

Et par av nivå 1 sykkeltellere i Buskerudbyområdet er nå kvalitetssikret og data frigjort på trafikdata.no. Det gjør at man kan sammenligne data fra tidligere år. Under følger en tabell med to tellepunkter på grensa mellom Lier og Drammen kommune, samt et lokalt tellebarometer eid av Drammen kommune.

Tabell 9: Viser totalt antall sykkel-passeringer på tre tellesøyfer i Drammen og Lier, med sammenlignbare hele måneder mellom 2017 og 2019.

Tellepunkt	2017	2019	Endring
Bruusgaardsvei (600024) mellom juni og september	21 270	25 118	+18,1 %
Gml. Lierstranda (600025) mellom april og september	56 655	56 862	+0,4 %
Drmk "Strandveien" tellebarometer januar-september	85 609	86 161	+0,6 %

Sykkelregnskap for 2018

Det er viktig å ha indikatorer for sykkel i Buskerudbyområdet for å se om vi når målene satt for sykkelandel og skolesykling. Sykkelregnskapet fra 2016 er i løpet av 2019 utvidet med tall fra 2018 for å kunne starte med å se trender:

<https://sykkelregnskap.buskerudbyen.no/>

Regnskapet er publisert uten tall fra holdningsundersøkelsen, som var en del av RVU-prosessen. Regnskapet viser, som 2016-regnskapet, at Buskerudbyen har en lang vei å gå for å nå målene satt i samarbeidet. Gledelig er det derimot at andelen syklister øker med ett

prosentpoeng fra forrige RVU-undersøkelse, og at det er få alvorlig skader og dødsfall der syklist er involvert

4.4 Sammenstilling av nøkkeltall

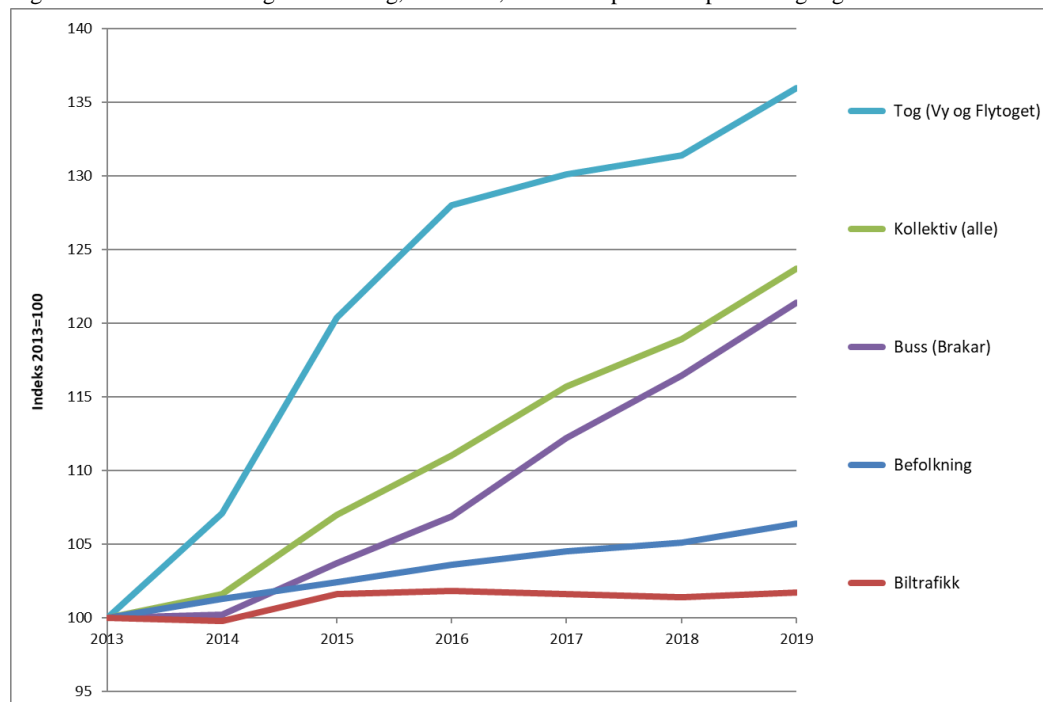
I 2018 økte befolkningen med 0,6 % til i alt 166 867 innbyggere per 31.12.2018. For 2019 baserer befolkningstallene seg på SSBs framskrevet tall per 31.12.2019. De viser en økning i 2019 på 1,3 % til 169 042 innbyggere. Folketallet er ved utgangen av 3. kvartal 2019 (med % vekst i 2019): Drammen 69 430 (0,7 %), Kongsberg 27 663 (0,7 %), Øvre Eiker 19 383 (1,4 %), Nedre Eiker 25 272 (1,2 %), Lier 26 687 (1,2 %). Tallene viser at framskrevet tall for Drammen og Nedre Eiker antagelig ligger noe for høyt, mens de andre kommunene har passert framskrevet tall ved utgangen av tredje kvartal. Vekst Buskerudbyen i 2019 til og med tredje kvartal er på 1 %, mens vekst i 2019 ifølge framskrevet tall er 1,3 %.

Samlet økte kollektivtrafikken (buss og tog) med 4,7 % i 2017, 3,2 % i 2018 og 4,8 % i 2019. Antall bussreisende økte med 3,4 % i 2018 og 4,2 % i 2019. Tilsvarende tall for tog var 1,0 % i 2018 og 3,5 %, i 2019

Personbiltrafikken har ifølge Statens vegvesens byindeks for Buskerudbyen for perioden 2016-2019 gått ned med 0,1 % som betyr at nullvekstmålet er nådd i denne perioden.

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

Figur 3: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv spesifisert på buss og tog 2013-2019. Indeks 2013=100



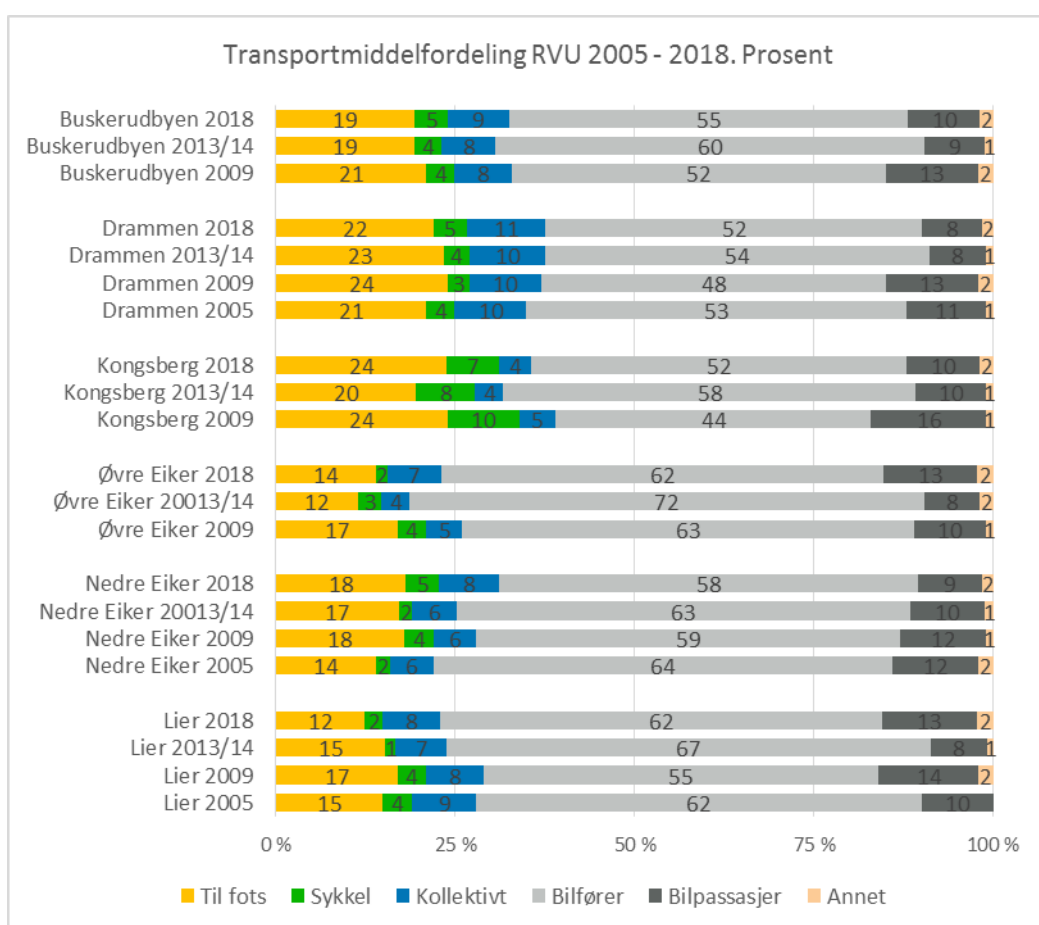
5. Nøkkeltall

Under følger de nøkkeltall som ligger til grunn for rapporteringen:

Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)

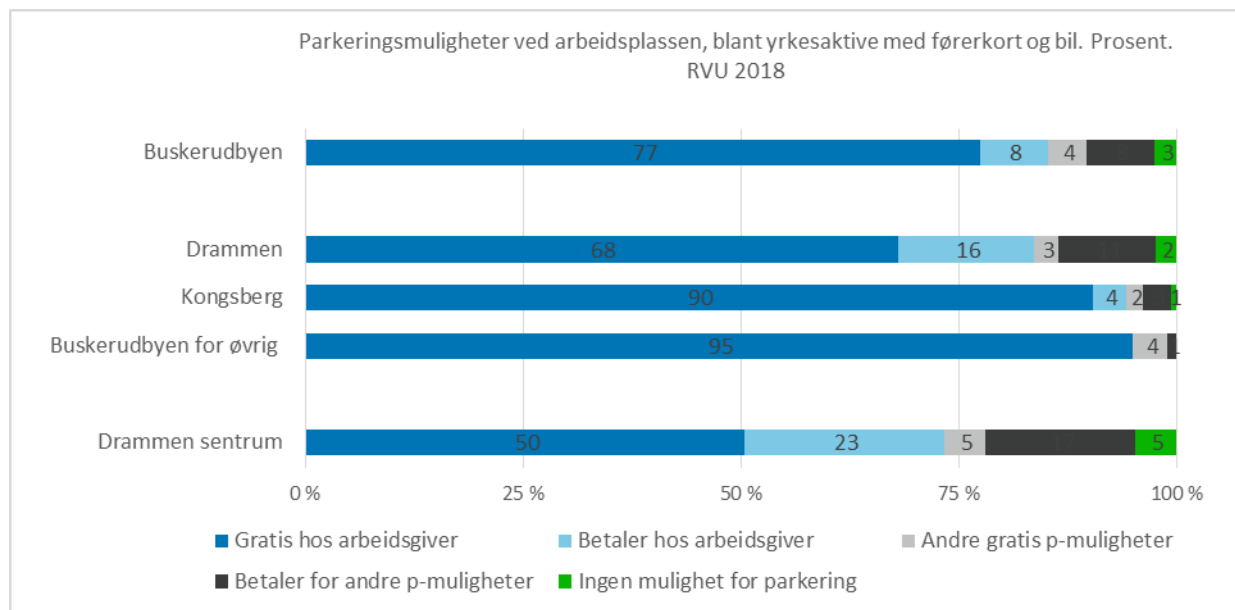
Nasjonal Reisevaneundersøkelse 2018 Resultater for Buskerudbyen. Rapportene er utarbeidet av Urbanet Analyse i 2019.

Figur 4: Reisemiddelfordeling i Buskerudbyen (prosent)



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

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



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

Befolkningsutvikling

Folkemengde i kommunene pr 1.1.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2019 -20
Lier	24 763	25 175	25 378	25 731	25 740	25 980	26 373	26 498	0,5 %
Drammen	65 473	66 214	67 016	67 895	68 363	68 713	68 933	70 035	1,6 %
Nedre Eiker	23 640	23 811	24 154	24 431	24 718	24 917	24 963	25 378	1,6 %
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 205	18 560	18 926	19 117	19 383	1,4 %
Kongsberg	25 887	26 406	26 711	27 013	27 216	27 410	27 481	27 748	1,0 %
SUM Buskerudbyen	15 7 515	159 525	161 298	163 275	164 597	165 916	166 867	169042	1,3 %
Endring i prosent	1,3 %	1,1 %	1,2 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %	0,6 %	1,3 %	

*Fremskrevet tall per 1.1.2020. Kilde SSB jan 2020. Tidligere har vi brukt SSBs statistikk 05231: Beregnet folkemengde per 31.12. og folketilvekst per kommune (K), men dette er nå en sluttet serie.

Folketallet er ved utgangen av 3. kvartal 2019: Drammen 69 430 (0,7 %), Kongsberg 27 663 (0,7 %), Øvre Eiker 19 383 (1,4 %), Nedre Eiker 25 272 (1,2 %), Lier 26 687 (1,2 %)

%). Kilde SSB. Tallene viser at framskrevet tall for Drammen og Nedre Eiker antagelig ligger noe for høyt, mens de andre kommunene har passert framskrevet tall ved utgangen av tredje kvartal. Vekst Buskerudbyen i 2019 til og med tredje kvartal er på 1 %, mens vekst i 2019 ifølge framskrevet tall er 1,3 %.

Trafikktall for buss

Passasjertall med buss i Buskerudbyen Brakar. Kilde Brakar januar 2020.

Antall påstigninger								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brakar	8 476 759	8 445 923	8 462 691	8 758 043	9 028 081	9 477 598	9 798 601	10 211 930
Endring i %		-0,4 %	0,2 %	3,5 %	3,1 %	5,0 %	3,4 %	4,2 %

Trafikktall for tog

Stasjonstrafikk for strekningen Kongsberg – Lier

Totalt antall på- og avstigninger Vy, stasjonene i Buskerudbyen

Stasjoner	2014	2015	2016	2016 skyggeregnskap	2017	2018	2019	Vekst 2018-2019
Kongsberg	499 000	568 000	646 165	574 000	576 000	598 000	603 000	0,8 %
Barbu	38 000	42 000	44 049	43 000	43 000	49 000	50 000	2,0 %
Vestfossen	114 000	132 000	139 881	142 000	146 000	148 000	149 000	0,7 %
Tokksund	332 000	387 000	412 595	409 000	432 000	437 000	430 000	-1,6 %
Steinberg		24 000	69 714	61 000	68 000	73 000	81 000	11,0 %
Vljøndalen	398 000	459 000	461 348	394 000	413 000	409 000	411 000	0,5 %
Bulslogen	352 000	409 000	425 933	328 000	334 000	311 000	309 000	-0,6 %
Drammen	3 259 000	3 625 000	3 863 454	3 245 000	3 296 000	3 345 000	3 498 000	4,6 %
Brakerøya	165 000	198 000	199 877	213 000	215 000	222 000	233 000	5,0 %
Lier	331 000	387 000	396 000	264 000	262 000	260 000	278 000	6,9 %
SUM	5 488 000	6 231 000	6 659 016	5 673 000	5 785 000	5 852 000	6 042 000	3,2 %

Kilde: Vy januar 2020 – foreløpige beregninger

Antall på- og avstigninger Flytoget i Drammen

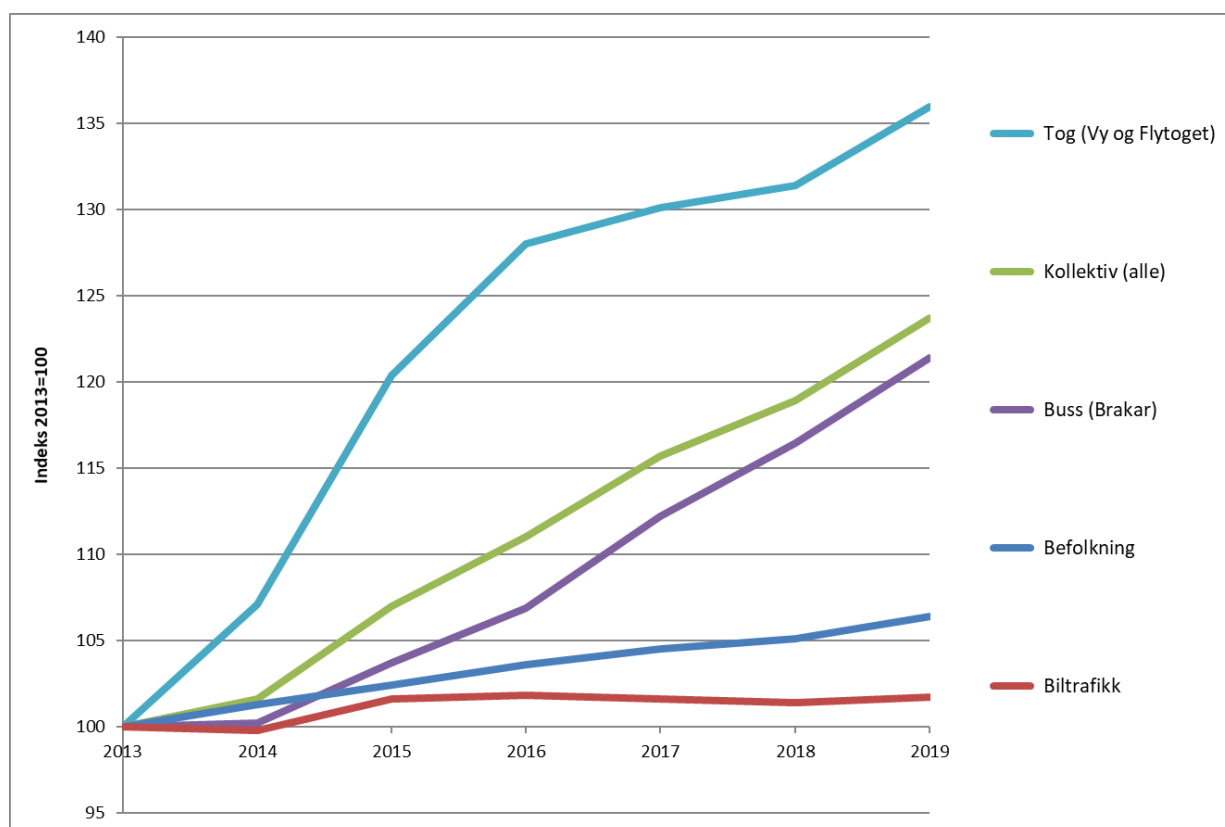
Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% 2018-19
Antall på- og avstigninger	358 000	377 000	375 000	366 000 366 400	371 225 370 785*	340 630	363 596	6,7 %

* Nye tall 2019. Kilde: Flytoget januar 2019

Vy og Flytoget har til sammen en gjennomsnittlig vekst på 1,0 % i Buskerudbyområdet i 2018 og 3,5 i 2019. Til sammen 4,5 % i perioden 2018-19.

Indekser

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



6 Gjeldende handlingsplan for 2018-2019

(Etter vedtak i ATM-utvalget 22. juni 2018 og adm. styringsgruppe 30. august og 9. november 2019)

	Gjennomføringsansvar	Kommune	2018 1000 kr	2019 1000 kr
1 Forbedring av kollektivtilbudet			22700	54000
1.1.1 Forsterket rutetilbud 2018	BFK/Brakar		10500	20000
1.1.10 Opptrapping mot busstilbud i BBP2	BFK/Brakar		6000	10800
1.1.30 Forsterket rutetilbud 2020	BFK/Brakar			18000
1.2.1 Sanntidsinformasjon - stolper	BFK/Brakar		1000	
1.2.2 Drift mobilbillett	BFK/Brakar		1200	1200
1.2.3 Driftsmidler til SIS og TID	BFK/Brakar		3000	3000
1.2.4 Felles reiseplattform for grønne reiser	BFK/Brakar		1000	
1.2.5 Detaljplanlegging av rutetilbud for BBP2	BFK/Brakar			1000
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering			15591	8800
2.1.1 Planlegging av infrastrukturtiltak buss for BBP2	BFK/DRM/BR			
2.1.2 Fremkommelighetstiltak Hans Hansens vei	BFK/SVV			
2.1.3 Fremkommelighetstiltak Fv28 / Fv 53	SVV			1000
2.1.4 Fremkommelighetstiltak Drammen	DK			
2.1.4.1 Planlegging trase for buss Gulskogen/Baker Thoens alle	DK		1000	
2.1.5 Fremkommelighetstiltak Klopptjerngata, Mjøndalen	DK			1000
2.2.1 Ladeinfrastruktur elbuss	BFK/Brakar		7500	
2.2.2 Kollektivknutepunkt Lier	LK			500
2.2.3 Prosjektering Hokksund stasjon Haugveien – sentrum	ØEK		791	750
2.2.4 Planlegging rundt kollektivknutepunkt Drammen	DK			500
2.2.5 Knutepunktutvikling Mjøndalen stasjon	NEK			
2.2.6 Detaljplanlegging Vestfossen stasjon	ØEK/JD			
2.2.7 Kongsberg – bussholdeplass Hasbergtjerdalen	KK			1000
2.2.8 Lehus Lyngås	BFK			200
2.2.9 Utredning – Holdeplass-standard utenom de fem prioriterte strekn.	BFK			500
2.3.1 Innfartsparkering ved Nedre Eiker kirke	NEK		2800	
2.3.2 Innfartsparkering Drammen	DK		1000	
2.3.3 Innfartsparkering Kongsberg	KK		500	
2.3.4 Innfartsparkering Lier	LK		1000	
2.3.5 Trygg sykkelparkering Vestfossen stasjon	ØEK		1000	
2.3.6 Trygg sykkelparkering Mjøndalen stasjon	NEK			2200
2.3.7 Matebuss/trygg sykkelparkering Lierbyen – Lier stasjon	LK/BFK			1150
3 Tiltak for syklende			21870	16730
3.1.1 Planlegging og sykkeltiltak på fylkesveg	VFK			
3.1.1.1 Fv 36 Konnerudgata (Seterveien – Grønland). Forprosjekt	BFK			
3.1.1.2 Fv 68 Jernbanegata og Møllergata, Vestfossen	BFK		1125	350
3.1.1.3 Fv 319 Skippergata, Drammen	BFK		425	100
3.1.1.4 Fv 34 Austadveien, Drammen. Forprosjekt	BFK			
3.1.2 Forprosjekt sykkeltiltak Strømsø bru	SVV		1200	
3.1.3 Planlegging og sykkeltiltak Drammen	DK			
3.1.3.1 Nedre Strandgate	DK		1000	500
3.1.3.2 Øvre Storgate, Øvre Torggate fra Øvre Sund bru til St. Olavs gt	DK		1000	
3.1.3.3 Grønland ved Papirbredden	DK		100	
3.1.3.4 Nedre Storgate eller Tomtegata	DK		150	
3.1.3.5 Hotvetveien	DK		100	
3.1.3.6 Henrik Ibsens gate	DK		450	350
3.1.3.7 Betsy Kjelsbergs	DK		150	
3.1.3.8 Tillate sykling mot enveikjøring	DK		150	
3.1.3.9 Forkjøringsregulering hovedsykkelveier	DK		200	
3.1.3.10 Tydeliggjøre vikepliktsforhold der sykkelvei krysser annen veg	DK			150
3.1.3.11 Tamburgata utbedring dekke undergang	DK			1000
3.1.3.12 Hermannstorffs gate	DK		500	
3.1.4 Planlegging og sykkeltiltak Øvre Eiker	ØEK			
3.1.4.1 RV 35 Mulighetsstudie Hokksund bru for gående og syklende	ØEK/SVV			
3.1.4.2 Semsveien videreføring av GSV – Jernbanekryssing - Torespæren	ØEK		500	
3.1.4.3 Drammensveien fra Vestfosselva – Loesmoen Idrettspark	ØEK		2000	2000
3.1.5 Planlegging og sykkeltiltak Nedre Eiker	DK			
3.1.5.1 Hagatjernsveien gang-/sykkelvei vest mulig fortau øst	NEK/DK		1400	1000

3.1.5.2 Fv 53 Drammensveien fortau nord	BFK		2120	
3.1.5.3 Nedbergkollveien gang- og sykkelvei syd	BFK			
3.1.5.4 Bruveien gang- og sykkelvei	DK			
3.1.6 Planlegging og sykkeltiltak Lier kommune	LK			
3.1.6.1 Strandbrua/Bruusgaardsv. fra Baches v til Terminalen. Forprosjekt	LK		400	
3.1.6.2 Lierstranda fra Strandbrua til Drammen grense. Forprosjekt	LK			
3.1.6.3 E 134 Ringeriksveien fra Kjellstadkrysset til Atmannssvingen	SVV		400	
3.1.6.4 FV 21 Vestsideveien kryssing av Fv 285 Mulighetsstudie	BKF/LK			
3.1.6.5 Sykkelveg på gamle jernbanelinja - asfaltering	LK			1100
3.1.6.6 Sykkelskilting	LK		200	
3.1.6.7 Lys gang og sykkel Gjellebekkveien	LK		600	500
3.1.6.8 Sykkelhotell Lierbyen	LK		400	400
3.1.7 Planlegging og sykkeltiltak Kongsberg kommune	KK		2800	2000
3.1.7.1 Kongsberg – prosjektering sykkelbru nord	KK			800
3.1.8 Nedre Eiker Gang- og sykkelveg Vinnes	NEK			480
3.2.1 Sykkelveinspeksjoner (underganger) 200	Felles/Sekr		200	
3.2.2 Oppgradering etter sykkelinspeksjoner	Felles/Sekr			
3.2.2.1 Vedlikehold sykkel på fylkesveger	VFK		500	500
3.2.2.2 Vedlikehold på sykkelveger i Drammen	DK		300	300
3.2.2.3 Vedlikehold på sykkelveger i Øvre Eiker	ØEK		300	300
3.2.2.4 Vedlikehold på sykkelveger i Nedre Eiker	DK		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		1300	1500
3.3.2 Kampanjer og annen tilrettelegging	Felles/Sekr		1000	1200
3.3.3 Aktiv på skoleveien og andre skolekampanjer	Felles/Sekr			500
3.3.4 Elykkelbiblioteket	Felles/Sekr			
3.3.4.1 Elykkelbibliotek Drammen	DK			200
3.3.4.2 Elykkelbibliotek Lier	LK			200
3.3.4.3 Elykkelbibliotek Nedre Eiker	NEK			200
3.3.4.4 Elykkelbibliotek Øvre Eiker	ØEK			
3.3.4.5 Elykkelbibliotek Kongsberg	KK			200
4 Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport			3300	6600
4.1.1 Drammen: Videreutvikling av parkeringsteknologi og beboerpark.	DK			
4.1.2 Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan etc	KK		500	
4.1.3 Hokksund: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	ØEK			500
4.1.4 Mjøndalen: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	NEK			700
4.1.5 Lier - Parkeringspolitikk	LK		500	
4.1.6 Oppdatering samordnet parkeringspolitikk Buskerudbyen	Felles/Sekr			
4.2.1 ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg	Felles/Sekr		300	
4.2.1.1 Drammensveien mobilitetspunkt med lademuligheter	ØEK			200
4.2.1.2 Autonome busser Kongsberg	KK			200
4.2.2 Feie for egen dør. Effektive og miljøven. reisevalg for partnerne	Felles/Sekr			
4.2.2.1 Viken fylkeskommune	VFK		500	
4.2.2.2 Drammen kommune	DK		500	
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 bysykkelordning	BFK/Brakar		1000	3000
5 Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon			15809	5500
5.1.1 Revidering og oppfølging av handlingsprogram ATP Buskerudbyen	Felles/Sekr		350	200
5.1.2 Oppfølging felles gåstrategi	Felles/Sekr			
5.1.3 Revidering handlingsplan sykkel	Felles/Sekr		259	
5.2.1 Planlegging for BBP2/byvekstavtale/planlegging/oppfølging BBP1	Felles/Sekr		3000	3000
5.2.1.1 Planlegging tilfartsveg vest del 1	BFK/SVV		4000	
5.2.1.2 Planlegging tilfartsveg vest del2/Konnerudnedføring	BFK/SVV		1400	
5.2.1.3 Detaljplanlegging bomsnitt forberedelser KS2	SVV		5000	
5.2.2 Kontinuerlig RVU	Felles/Sekr			300
5.2.3 Byutredning trinn 2	Felles/Sekr		300	
5.3.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	Felles/Sekr		1000	1500
5.3.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen/BBP2/kampanjer	Felles/Sekr		500	500
Sum totalt disponert			79270	91630
Sum totalt 2018/2019			170 899	

buskerudbyen.no

Resultatrapport belønningsmidler 2018-2019

