



Foto: Brakar

# Årsrapport 2023

## Buskerudbysamarbeidet

ATM-utvalget 12.04.24

# Forord

Buskerudbyen er ambisiøse på vegne av eget byområde, og ønsker en bærekraftig byutvikling i tråd med lokale og nasjonale mål. Byvekstavtale lar vente på seg, men underveis prioriteringer vi satsinger som bygger opp under det lokale forhandlingsgrunnlaget. I løpet av 2023 har Buskerudbyen realisert en rekke prosjekter som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. Det har vi fått til takket være belønningsavtalen med staten og en betydelig lokal innsats. Prioriteringen av tiltak i 2023 var basert på handlingsprogram for belønningsmidler 2023-2025, vedtatt av ATM-utvalget 17.02.2023.

Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken gjennom mange år, og gjorde det også i 2023 målt opp mot referanseåret 2016. Fra 2022 til 2023 økte imidlertid trafikkmengden med 0,5 %. Det er derfor grunn til følge utviklingen nøye framover. Antall kollektivreiser har økt kraftig de siste årene, og er nå på samme nivå som før pandemien.

I 2023 ble det satt i gang arbeid for å oppdatere deler av det lokale, faglige grunnlaget for en byvekstavtale. En undersøkelse om effekten av hjemmekontor, digitale møter og kontorfellesskap ferdigstilles i første kvartal 2024, og vil gi kunnskap som samferdselsministeren konkret har etterspurt. Høsten 2023 ble det også satt i gang en utredning for å undersøke om mindre infrastrukturtiltak kan åpne for flere togavganger til Hokksund og Kongsberg. Foreløpige resultater viser at det kan være mulig å få til et mye bedre togtilbud til en langt lavere pris enn det et dobbeltspor vil koste. Ordførerne i Buskerudbyen følger opp de lovende funnene overfor nasjonale myndigheter.

Lokalvalget høsten 2023 har gitt ny politisk ledelse i samarbeidet som er samstemte om at videre samarbeid i Buskerudbyen er ønskelig og nødvendig.

Kjell Arne Hermansen

Leder av ATM-utvalget  
(politisk styringsgruppe for Buskerudbysamarbeidet)

12.04.24

# Innhold

<b>1</b>	<b>Fakta om Buskerudbysamarbeidet</b>	<b>4</b>
1.1	Organisasjon og samarbeidsform	4
1.2	Mål for Buskerudbyen	8
<b>2</b>	<b>Oppgaver og resultater 2023</b>	<b>9</b>
2.1	Oppdatering av faglig grunnlag for byvekstavgift	10
2.2	Innsatsområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet	11
2.3	Innsatsområde 2: Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkt	15
2.4	Innsatsområde 3: Tiltak for syklende og gående	18
2.5	Innsatsområde 4: Ny teknologi og smart mobilitet	20
2.6	Innsatsområde 5: Attraktiv by- og arealutvikling og parkering	22
2.7	Innsatsområde 6: Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag	23
<b>3</b>	<b>Økonomi</b>	<b>26</b>
3.1	Belønningsordningen	26
3.2	Samarbeidsmidler og drift av Buskerudbyen	30
3.3	Tilskudd til arealtiltak	32
<b>4</b>	<b>Måloppnåelse</b>	<b>34</b>
4.1	Avtalte indikatorer	34
4.2	Hovedtrekk	34
4.3	Byindeksen	35
4.4	Kollektivtrafikk	36
4.5	Sykkeltrafikk	38
4.6	Gangtrafikk	41
4.7	Befolkning	42
4.8	Reisevaner	43
4.9	Indekser for utvikling i folketall og reiser	44

# 1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet

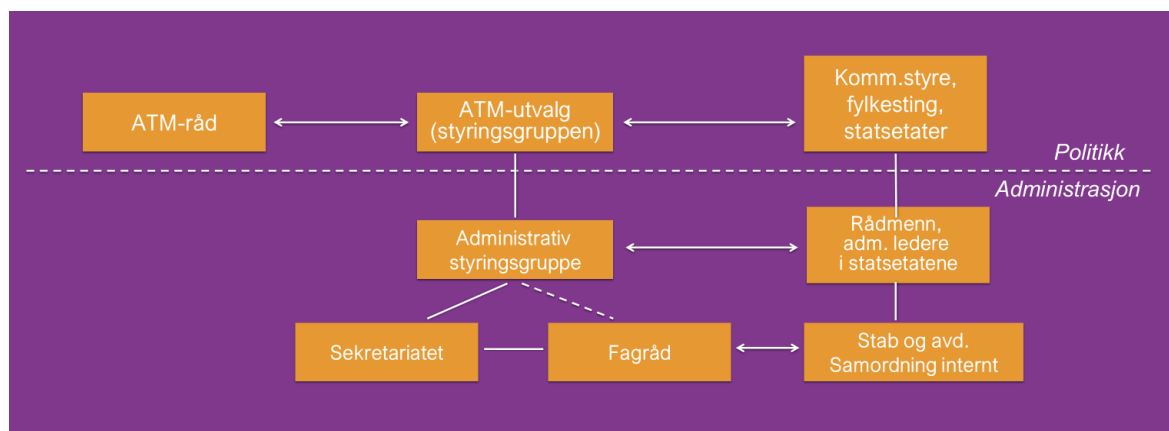
## Arbeid for framtidsrettede transportløsninger

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



## 1.1 Organisasjon og samarbeidsform

Buskerudbyen er et samarbeid om areal og transport mellom kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Statsforvalteren i Oslo og Viken er med som observatør. Samarbeidet ble etablert i 2010.



Figur 1 Organisering av Buskerudbysamarbeidet.

Alle formelle beslutninger i Buskerudbysamarbeidet fattes av kommunestyrene og fylkestinget. Prioritering av tiltak finansiert via den statlige belønningsordningen er delegert fra by-/kommunestyrene og fylkestinget til Buskerudbysamarbeidets politiske styringsgruppe; Areal-, transport- og miljøutvalget (ATM-utvalget).

I ATM-utvalget er alle partnerne i samarbeidet representert. Utvalget ble ledet av ordfører i Drammen, Monica Myrvold Berg (Ap), frem til etter kommunevalget høsten 2023. Nytt ATM-utvalg ble konstituert på møtet den 15. desember, der ny ordfører i Drammen, Kjell Arne Hermansen (H), ble valgt til leder. Ordfører i Kongsberg, Line Spiten (H), ble valgt til ny nestleder. ATM-utvalget hadde fire møter og behandlet 16 saker i 2023. Den 25. august ble det arrangert en studietur for



ATM-utvalget til Fredrikstad, for å høre nærmere om erfaringene med ferje, som ledd i vurderingen av et mulig prosjekt med «Vannveien» i Drammen.

I ATM-rådet sitter ordførerne og ytterligere fem valgte politikere fra hver kommune og fylkestinget. ATM-rådet drøfter relevante saker og gir råd til ATM-utvalget, samt bidrar til politisk forankring. Lederne fra statsetatene møter som observatører i rådet. I 2023 var det ingen møter i ATM-rådet.

Administrativ styringsgruppe, som består av kommunedirektørene, administrative ledere i fylkeskommunen og statsetatene, forbereder og anbefaler saker for ATM-utvalget. Denne styringsgruppen ble i 2023 ledet av kommunedirektør Per Morstad, Kongsberg kommune. Administrativ styringsgruppe hadde fem møter i 2023 og behandlet 36 saker.

Fagrådet har ansvaret for faglige drøftinger og forberedelser som legger grunnlaget for den videre saksbehandlingen i samarbeidets organer. Fagrådet består av faglige ledere hos partene, samt Brakar, og ledes av daglig leder i Buskerudbysekretariatet. Fagrådet hadde syv møter og behandlet 36 saker i 2023.

Drammen kommune har det formelle arbeidsgiveransvaret for Buskerudbysekretariatet. Sekretariatet har det administrative ansvaret for å lede og koordinere samarbeidet. Partene i samarbeidet har ansvaret for å gjennomføre tiltakene.



Jernbanen utgjør ryggraden i kollektivtilbudet i Buskerudbyen.

Foto: Buskerudbyen



Ordfører i Drammen, Kjell Arne Hansen (t.v) leder nå Buskerudbysamarbeidet med Line Spiten (t.h.), ordfører i Kongsberg, som nestleder.

Foto: Buskerudbyen

## ATM-utvalget

Den 11. september 2023 var det kommune- og fylkestingsvalg med konstituering av nye kommunestyre i løpet av oktober. Da ble det valgt nye ordførere. Frem til 1. november besto ATM-utvalget av følgende personer:

**Monica Myrvold Berg**, ordfører, Drammen kommune (leder)

**Gunn Cecilie Ringdal**, ordfører, Lier kommune (nestleder)

**Knut Kvale**, ordfører, Øvre Eiker kommune

**Kari Anne Sand**, ordfører, Kongsberg kommune

**Olav Skinnnes**, fylkesråd, Viken fylkeskommune

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

**Sefrid Line Jakobsen**, fagdirektør Mobilitet og samfunn, Jernbanedirektoratet

**Gunhild Dalaker Tuseth**, avdelingsdirektør, Statsforvalteren i Oslo og Viken (observatør)

Etter at konstituerende møte i ATM-utvalget ble avholdt den 15. desember, besto det av følgende medlemmer:

**Kjell Arne Hermansen**, ordfører, Drammen kommune (leder)

**Line Spiten**, ordfører, Kongsberg kommune (nestleder)

**Kjetil Kivle**, ordfører, Lier kommune

**Adrian W. Kjølø Tollefsen**, ordfører, Øvre Eiker kommune

**Tore Opdal Hansen**, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune  
**Fred Anton Mykland**, avd.dir., Transport og samfunn Øst, Statens vegvesen  
**Sefrid Line Jakobsen**, fagdirektør Mobilitet og samfunn, Jernbanedirektoratet  
**Gunhild Dalaker Tuseh**, avdelingsdirektør, Statsforvalteren i Oslo og Viken (observatør)

### Administrativ styringsgruppe

**Per Morstad**, leder, kommunedirektør Kongsberg kommune  
**Sikke Næsheim**, kommunedirektør Lier kommune  
**Leif Arne Steingrimsen**, kommunedirektør Øvre Eiker kommune (frem til 31.10.2023)  
**Susanne Vist**, kst. kommunedirektør Øvre Eiker kommune (fra 01.11.2023)  
**Elisabeth Enger**, rådmann Drammen kommune (frem til 31.07.2023)  
**Trude Andresen**, kommunedirektør Drammen kommune (fra 01.08.2023)  
**Bertil Horvli**, kst. direktør for samfunn, Drammen kommune  
**Gro Ryghseter Solberg**, avdelingsleder Viken fylkeskommune  
**Ina Abrahamsen**, seksjonssjef, Statens vegvesen, Transport og samfunn, Transport Øst  
**Sefrid Line Jakobsen**, fagdirektør Mobilitet og samfunn, Jernbanedirektoratet

### Fagrådet

**Alberte Ruud**, daglig leder Buskerudbysamarbeidet  
**Jens Sveaass**, kommunalsjef, Kongsberg kommune (31.08.2023)  
**Martin Hartmann Aasness**, konst. kommunalsjef, Kongsberg (fra 01.09.2023)  
**Anette Krekling**, seniorrådgiver, Viken fylkeskommune  
**Gert Myhren**, overingeniør samferdsel, Drammen kommune  
**Knut Kjennerud**, kommunalsjef, Lier kommune  
**Susanne Vist**, kommunalsjef, Øvre Eiker kommune (frem til 31.10.2023)  
**Vegard Knutsen**, kst. kommunalsjef, Øvre Eiker kommune (fra 01.11.2023)  
**Trond Olsen**, overingeniør, Statens vegvesen  
**Zita Asdal**, rådgiver Mobilitet og samfunn, Jernbanedirektoratet  
**Terje Sundfjord**, administrerende direktør, Brakar

### Buskerudbysekretariatet

#### Fast ansatte

**Alberte Ruud**, daglig leder  
**Ingunn Larsen**, prosjektleder kommunikasjon  
**Trond Solem**, prosjektleder sykkel  
**Kari Marie Kristoffersen**, planfaglig rådgiver og koordinator

#### Deltidsengasjerte rådgivere

**Tor Atle Odberg**  
**Jomar Lygre Langeland**  
**Olav Fosli**



## 1.2 Mål for Buskerudbyen

I samarbeidsavtalen er målene for Buskerudbyen definert slik:

### Visjon

Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransedyktig byregion av betydelig nasjonal interesse

### Mål

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet – og tilgang til de kollektive transportlinjer – skal gjøres mest mulig effektivt og rasjonelt for alle brukere
3. Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner
4. Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen arealutvikling og transportsystemet

### Hovedmål for endring av transportmønster fram mot 2025:

Gjennom belønningsavtalen forplikter Buskerudbyen seg til å nå nullvekstmålet i avtaleperioden, som innebærer at veksten i persontrafikken skal tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing.



Hjertesoner rundt skolene er et viktig bidrag for å få flere til å gå og sykle til skolen. Høsten 2023 kunne Gullaug skole i Lier feire at de har blitt en Hjertesone-skole.

Foto: Lier kommune



## 2 Oppgaver og resultater 2023

### Tiltak for grønn mobilitet og arbeid for byvekstavtale

- Oppfølging av faglig grunnlag for byvekstavtale
- Videreføre forsterket kollektivsatsing
- Tilrettelegge bedre for gående og syklende



I påvente av byvekstavtale er belønningsavtalen det viktigste felles finansieringsgrunnlaget for Buskerudbysamarbeidet. Siden 2010 har Buskerudbyen fått rundt 1,4 milliarder kroner i statlige belønningsmidler for å styrke kollektivtilbudet, redusere bilbruken og gjøre det enklere å gå og sykle. Gjeldende belønningsavtale er inngått for perioden 2022-2025. Avtalen kan erstattes av en byvekstavtale dersom den blir inngått i løpet av perioden. Buskerudbyen får om lag 337 millioner i belønningsmidler, og 88 millioner til billigere bussbilletter (beløp i 2023-kroner).

I handlingsprogrammet prioriteres satsinger som bygger opp under det faglige grunnlaget for forhandlinger om byvekstavtale, og som:

- Bidrar til nullvekstmålet for persontransport med bil
- Er kostnadseffektive
- Berører store reisestrømmer i kommunen
- Bidrar til en klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling
- Bidrar til økt attraktivitet for gående, syklende og/eller kollektivreisende
- Bidrar til rask, positiv og synlig verdi for innbyggerne

Det er et betydelig større behov for investeringsmidler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak enn det er rom for med belønningsmidler og lokal ressursinnsats. Det betyr at mange viktige prosjekter må settes på vent inntil vi får byvekstavtale.

## 2.1 Oppdatering av faglig grunnlag for byvekstavtale

### Buskerudbyen arbeider for mer langsiktig avtale

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

Alle kommunene og fylkeskommunen sluttet seg til et lokalt forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale våren 2022. Etter ATM-utvalgets møte den 1. april 2022 ble saken oversendt Samferdselsdepartementet med anmodning om oppstart av forhandlinger om byvekstavtale.

Buskerudbyen er ambisiøs på vegne av eget byområde, og ønsker en bærekraftig byutvikling i tråd med nasjonale mål. Vi har tatt inn over oss at de økonomiske rammene er begrensede. En av grunnsteinene i satsingen for å løse transportutfordringer er derfor å få mer ut av infrastrukturen som allerede ligger her. Tiltakene skal også støtte opp under statens øvrige investeringer i byområdet, som nytt sykehus på Brakerøya og dobbeltspor på jernbanen Drammen – Kobbervikdalen.

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

Det har ikke vært formell dialog mellom partene siden sommeren 2022. Siden da har det skjedd flere endringer i Buskerudbyen, og deler av det faglige grunnlaget for en byvekstavtale er under oppdatering. Lokalvalget høsten 2023 har gitt ny politisk ledelse i samarbeidet.

Samarbeidet satte høsten 2023 i gang en undersøkelse om effekten av hjemmekontor, digitale møter og kontorfelleskap som skal være klar i første kvartal 2024, og dermed gi kunnskap som ministeren konkret etterspurte i 2022 (se Kunnskapsgrunnlag side 21 og 22 for mer informasjon om denne undersøkelsen og utredningen nevnt under).

Høsten 2023 satte Buskerudbyen også i gang en utredning for å se på om det kan være mulig å få til et bedre togtilbud til Hokksund og Kongsberg til en lavere pris enn det et dobbeltspor vil koste. Jernbanen er ryggraden i kollektivtilbudet i Buskerudbyen, og fortrinnet med ti jernbanestasjoner i bybåndet bør utnyttes bedre. Utredningen skal være klar i mars 2024. Foreløpige resultater viser at det kan være mulig å få til et mye bedre togtilbud til en langt lavere pris enn det et dobbeltspor vil koste. Ordførerne i Buskerudbyen følger opp de lovende funnene overfor nasjonale myndigheter.

### Forslag til tiltak i byveksttalen

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

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



Figur 2 Tiltaksområder i faglig grunnlag for byvekstavtale. III: Buskerudbysektariatet

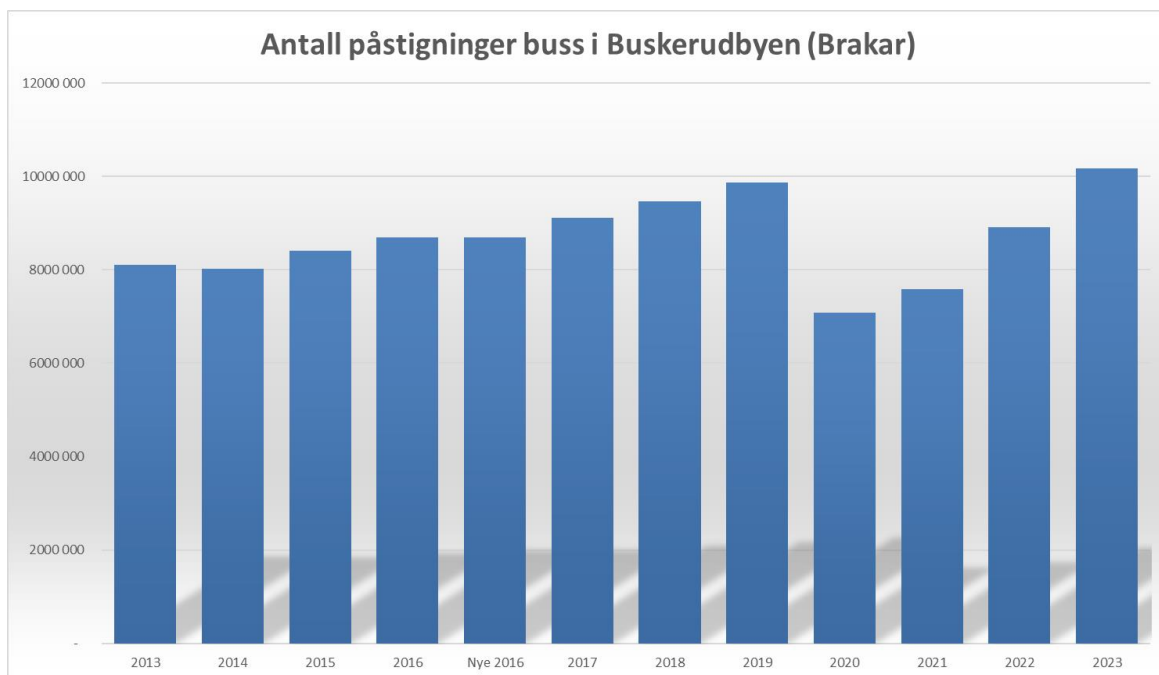
## 2.2 Innsatsområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet

For å nå nullvekstmålet er det avgjørende å ha et godt kollektivtilbud som er tilpasset befolkningens transportbehov og reisemønster. En stor andel av belønningsmidlene er brukt på forsterket rutetilbud i alle kommuner. I tillegg er 22,1 millioner 2023-kroner øremerket billigere billetter. Disse øremerkede midlene ble vedtatt som en del av bompengeforliket høsten 2019, og gis årlig i en 10-årsperiode.

Målrettet satsing på kollektivtransport gjennom mange år har bidratt til en kraftig økning i antall passasjerer. Samlet økte kollektivtrafikken i Buskerudbyen langt raskere enn befolkningsveksten, frem til Covid 19-pandemien rammet oss. Fra 2013 til 2019 økte antall kollektivreiser med 24 prosent.

Under pandemien falt antall reiser naturlig nok sterkt, men har økt kraftig i årene 2021-2023 til tross for omfattende endringer i busstilbudet som følge av anleggsarbeidet for ny bybro i Drammen. I 2023 er antall reiser tilbake på nivået før pandemien.

Ny bybro, tilpasset nye Drammen stasjon med nedganger til plattformene, er under bygging. Det er bygd en midlertidig gang- og sykkelbro, men for busstrafikken innebar prosjektet store endringer i rutetilbudet. Før stenging passerte 1,2 busser per minutt over Bybrua. Fra å ha et busstilbud med mange gjennomgående linjer som betjente både Bragernes- og Strømsø-siden, ble mange linjer avkortet og terminert på «sin» side av elva. Brakar har tilstrebet et rutetilbud i anleggsfasen som gir minst mulig ulemper for passasjerene, men det har ikke vært mulig å unngå at en del reisende har fått lengre gangavstander og reisetid samt dårligere byttemuligheter. Til tross for krevende forutsetninger, har en lykkes med å øke antall bussreiser i både 2022 og 2023. Det planlegges et mer attraktivt busstilbud når den nye Bybrua og nytt sykehus etter planen åpner i 2025.



Figur 3: Passasjerutvikling buss i Buskerudbyen 2013-2023. Inkl. Svelvik fra 2020. Kilde: Brakar

### Forsterket rutetilbud

Belønningsmidlene for 2023 er først og fremst prioritert på busslinjene som betjener store reisestrømmer, og som på en effektiv måte når en stor del av innbyggerne. Satsingen bidrar også til klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling ved at den tilrettelegger for miljøvennlige reisevalg.

**Linje 3 Fjell – Kastanjesletta:** Dette er den klart største linjen i Buskerud, med over 2 mill. passasjerer i 2023. Linjen betjener folketette boligområder, spesielt på Fjell, men også langs hele traséen til Åssiden er det mange som bor. I tillegg betjenes sentrum, samt de store videregående skolene (Drammen og Åssiden). Belønningsmidler bidrar til tidligere start hverdager og på søndager, og til utvidet sommertilbud.

**Linje 4 Kniveåsen – sentrum:** Linje 4 hadde stor vekst fra 2017, med blant annet høyt belegg på mange rushavganger. Tilbudet er derfor styrket i flere omganger, og det er nå avganger hvert kvarter i rush. Resten av uken er det avganger hver halvtime. Belønningsmidler bidrar til ekstra rushtidsavganger og avganger minimum hver halvtime hele uken.

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





I 2023 er antallet reiser på nivå med før pandemien.

Foto: Brakar

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

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

**Linje 51 Mjøndalen – Solbergelva – Drammen:** Denne linjen betjener en strekning med mye befolkning, både i Mjøndalen, Krokstadelva, Solbergelva og på Åssiden. Det er den eneste bybusslinjen som kjører mellom Åssiden og Bragernes torg i anleggsperioden for Bybrua, og passasjertallene har derfor økt mye fra mai 2022. I 2023 fikk linja for første gang over 1 mill. passasjerer. De første elektriske bussene i Drammen ble satt inn på denne linjen. Belønningsmidler bidrar til avganger hvert tiende minutt i rush i rushretning (til Drammen om morgenen, til Mjøndalen om ettermiddagen), avganger minimum hvert kvarter store deler av dagen hverdager, avganger minimum hver halvtime hele uken, ekstra avganger lørdag kveld og utvidet sommertilbud.

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

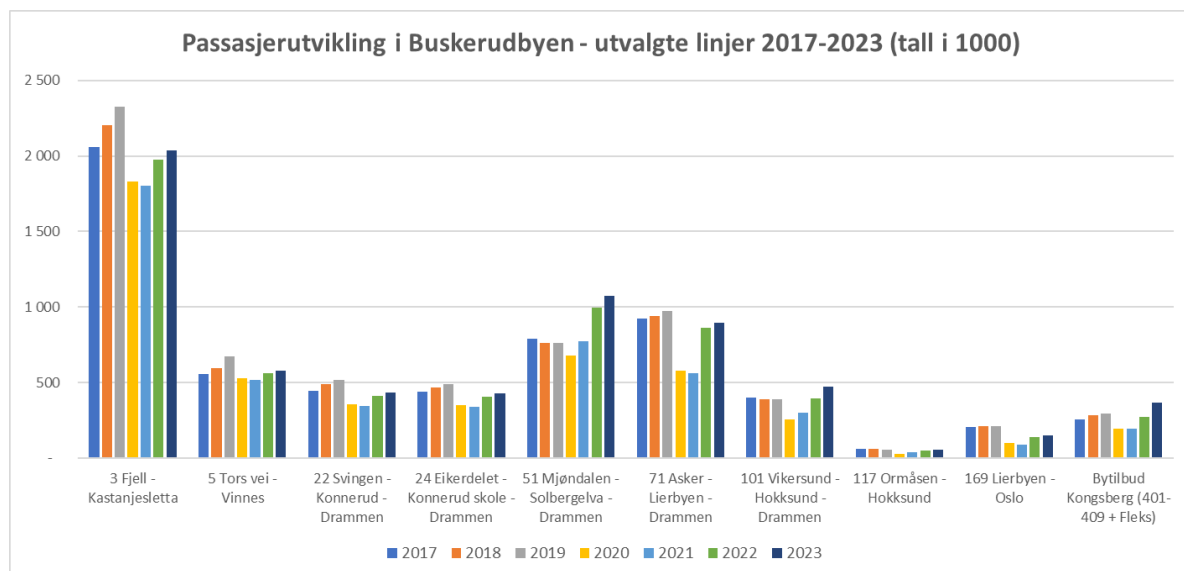
**Linje 71 Asker – Tranby – Lierbyen – Drammen:** Linje 71 betjener store deler av Lier, og gir tilbud både til Asker og Drammen. Det er mange reiser på store deler av strekningen, både ordinære og skolereiser. Belønningsmidler bidrar til avganger minimum hver halvtime hele uken, og til tidligere start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

**Linje 101 Hokksund – Mjøndalen – Åssiden – Drammen:** Tilbudet mellom Hokksund og Drammen er styrket som en følge av at det går bare ett tog i timen på strekningen. Sammen med linje 52 som kjører sørsiden av Drammenselva mellom Mjøndalen og Drammen, gir linje 101 avganger hvert kvarter i rush mellom Hokksund/Mjøndalen og Drammen sentrum. Belønningsmidler bidrar til avganger hver halvtime mellom kl. 06 og 21 på hverdager, avganger hver time i helger og utvidet sommertilbud.

**Linje 117 Ormåsen – Hokksund:** Ormåsen er et boligområde ca. fem km sørvest for Hokksund sentrum som har hatt stor befolkningsvekst de siste tjue årene. Busstilbudet er derfor styrket, og belønningsmidler bidrar til avganger hver time fra kl. 06 til 21 i korrespondanse med tog på Hokksund stasjon.

**Linje 169 Lierbyen – Oslo:** Det er mange som pendler mellom Lier og Oslo. Rutetilbudet var tidligere redusert i åtte uker om sommeren, men reisemønsteret gjenspeilet ikke dette helt. Belønningsmidler bidrar til utvidet sommertilbud.

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



**Figur 4 Passasjerutvikling 2017-2023 på busslinjer delfinansiert med belønningsmidler. Linje 25 er utelatt da det ikke er mulig å få passasjertall for kun strekningen Drammen sentrum – Gulsbogen pga omlegging av linjene i anleggsfasen for ny bybru.**

## Bedre informasjon om rutetilbudet og effektivisering av billettsystem

En satsing innen kollektivtilbudet har vært bedre informasjon om rutetilbudet og forbedret billettsystem. Det gjør det enklere og raskere å reise kollektivt for de fleste. Dette innebærer blant annet sanntidsinformasjon om avganger på holdeplasser og i Brakars app, samt tilgang til billetter på mobiltelefonen. Når sjåførene avlastes for billettering, reduseres oppholdstiden på holdeplasser. Tilskudd til drift og investeringer i disse systemene har vært videreført i 2023. Brakar, i samarbeid med veieierne, har oppgradert holdeplasser.

## Tilskudd til reduserte takster

Fordelingen av øremerket tilskudd til reduserte billettpriser er delegert fra ATM-utvalget til administrativ styringsgruppe. Størsteparten av tilskuddet brukes til å subsidiere enkeltbilletter innenfor 1 sone (Bybilletten). Det øvrige tilskuddet går til subsidiering av 30-dagersbilletten. I 2023 har Bybilletten kostet 25 kr for voksne og 13 kr for barn og honnør, mens de ville kostet hhv. 40 og 20 kr uten tilskuddet. Den lave prisen på Bybilletten kommer de fleste bussreisene til gode. Om lag 70 prosent av alle Brakar-enkeltbilletter i Buskerudbyen er for én sone.

Bruken av tilskuddet ble evaluert av Asplan Viak i 2023 på oppdrag fra Brakar. Evalueringen gir ikke grunnlag for å konkludere med at andre taksttiltak ville gitt bedre måloppnåelse. På bakgrunn av funnene fra evalueringen, vedtok ATM-utvalget at fordelingen av tilskuddet videreføres.

## 2.3 Innsatsområde 2: Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkt

Innsatsområde 2 inkluderer infrastrukturtiltak som gjør kollektivtrafikken raskere og mer tilgjengelig. Tiltak kan gjelde hele Buskerudbyområdet. Fem busstrekninger og seks utviklingsområder har høyest prioritet. Disse er:

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

### Følgende type tiltak er prioritert:

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

## Fremkommelighetstiltak buss til nytt sykehus på Brakerøya

Sykehuset skal etter planen åpnes for normal drift i 2025. Med over 4 000 ansatte og rundt 500.000 besøkende i året, blir det viktig å få på plass et attraktivt tilbud for kollektivreisende, syklende og gående fra dag én.

Den nye busslinjen mellom Mjøndalen/Krokstadelva og det nye sykehuset vil bli en av de viktigste i Drammen. Brakar har inngått avtale om kapasitetssterke el-leddbusser på ruten fra Mjøndalen/Krokstadelva via Drammen sentrum til nytt sykehus allerede fra sommeren 2024. I 2023 var det prioritert midler til tilrettelegging for det høvfrekvente busstilbudet. Det har blant annet vært jobbet med oppgradering av holdeplasser på det kommunale og fylkeskommunale veinettet.

## Tilrettelegging for ny busslinje i Øvre Eiker

Innenfor innsatsområde 2 er det også brukt belønningsmidler til å tilrettelegge for busstilbudet til Harakollen i Øvre Eiker. Dette er et nytt, stort boligområde nord for Hokksund sentrum som ikke hadde kollektivtilbud. Området er relativt sentrumsnært (ca. 3 km), men ligger likevel litt for høyt og langt unna sentrum og stasjonen til at gange og sykkel kan forventes å dekke mesteparten av transportbehovet. Holdeplasser og snuplass for bussen ble etablert i 2023, og busstilbudet er i drift. Øvre Eiker har forskuttert beløpet, og får tilbakebetalt om lag halvparten fra belønningsmidlene.

## Stasjonstiltak for å forbedre knutepunktene

På initiativ fra Jernbanedirektoratet og Bane Nor, ble det gjennomført befarings på alle de ti jernbanestasjoner i Buskerudbyområdet; Lier, Brakerøya, Drammen, Gulskogen, Mjøndalen, Steinberg, Hokksund, Vestfossen, Darbu og Kongsberg. Hensikten var å få en oversikt over små og store tiltak som kan gjøre det enda mer attraktivt å reise kollektivt. Det ble avsatt 1 mill. kr i belønningsmidler i 2023 for å gjennomføre mindre oppgraderingstiltak på flere av stasjonene i området. Tiltakene gjennomføres tidlig i 2024, og er dels prioritert på grunnlag av befaringsen.

Reisevaneundersøkelser viser at nær halvparten alle kollektivreisene innbyggerne i Buskerudbyen utfører skjer med tog. Buss er viktig for interne, kortere reiser, mens tog spiller en større rolle for lengre regionale reiser. Et hovedgrep i det lokale forhandlingsgrunnlaget for en byvekstavtale for Buskerudbyen er nettopp å styrke jernbanen som rygggrad i kollektivtilbudet. Økt frekvens fra ett tog i timen til to eller flere i større deler av døgnet er nødvendig for å få til dette. Men det legges også opp utvikling av stasjonsknutepunktene med gode overgangsmuligheter, delingsmobilitet og god tilgjengelighet for gående, syklende, kollektivreisende og de som trenger bil på deler av reisen (innfartsparkering/delebil).

I påvente av en byvekstavtale jobbes det med å konkretisere planene ytterligere. Er det mindre kostbare tiltak som kan gjennomføres tidligere? I etterkant ble det utarbeidet et notat med oversikt over stasjonene og forslag til tiltak (*Stasjons- og knutepunktutvikling i Buskerudbyen. 21.11.23*).





I Hokksund fikk behovet for bedre universell utforming ekstra oppmerksomhet under befaringen. Susanne Vist og Andreas Birkeland fra Øvre Eiker kommune i samtale med Kamran Nikazm fra Bane Nor Eiendom om hva som skal til for å gjøre det enda mer attraktivt å ta toget. Foto: Buskerudbyen

## Pendler- og innfartsparkering

Innfartsparkering for bil og sykkel er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. Det er utarbeidet en felles strategi for satsingen. Parkeringsplassene skal bidra til at de som ikke har gangavstand til stasjoner, eller som bor utenfor et tjenlig busstilbud, skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen.

Belønningsmidler er for eksempel brukt til å delfinansiere innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil ved flere jernbanestasjoner. Tilbudene er med i parkeringsappen til Bane NOR. Som et direkte resultat av satsningen, er det nå sykkelhotell på syv stasjoner i Buskerudbyen: Lier, Brakerøya, Drammen, Gulskogen, Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg. Det sistnevnte ble offisielt åpnet av ordfører på Kongsberg i 2023.

For å tilrettelegge enda bedre for pendlere ved Lier stasjon, i tråd med Bane NORs mobilitetsstrategi, ble det avsatt 0,8 mill. kr i belønningsmidler til utvidelse av parkeringsområdet i 2023. Tiltaket er planlagt over lengre tid og skal gjennomføres i 2024. Tiltaket vil gjøre det mulig for flere å bruke togtilbudet. Dette er et viktig tiltak for Lier som har en del spredt boligbebyggelse med lav kollektivdekning. Bane NOR finansierer størstedelen av tiltaket.



I august ble sykkelhotellet og ny utendørs sykkelparkering ved Kongsberg knutepunkt offisielt åpnet av ordfører Kari Anne Sand. «Snora» var av gamle sykkelslanger. Foto: Kongsberg kommune

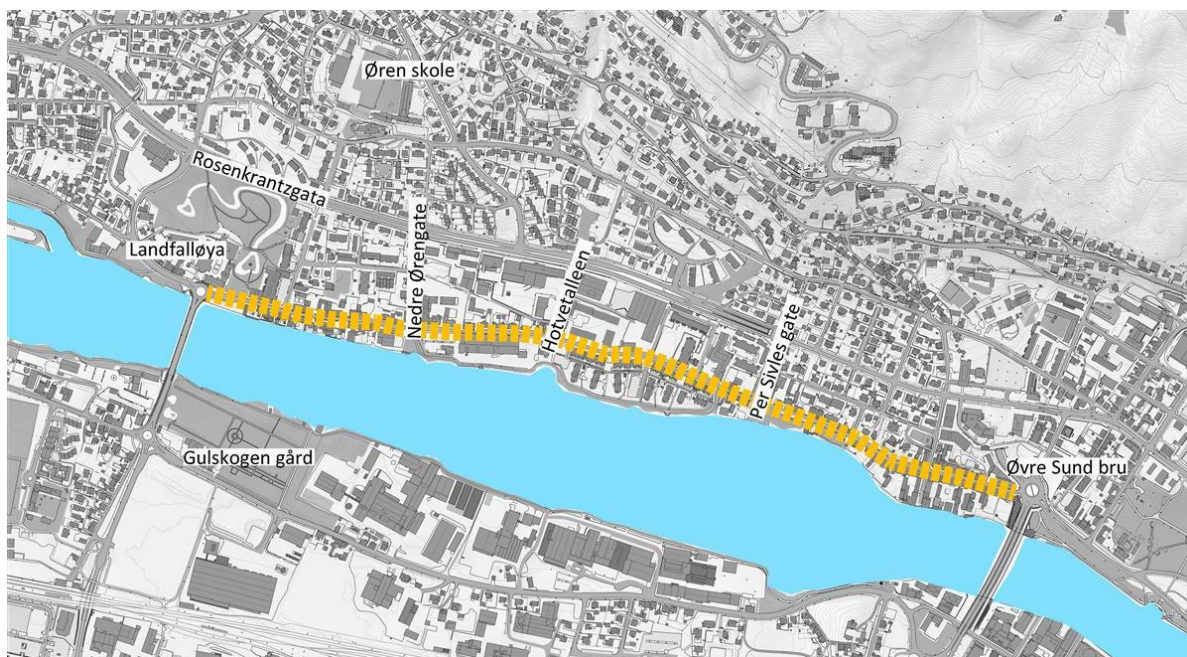
## 2.4 Innsatsområde 3: Tiltak for syklende og gående

I forarbeidet til forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale ble det gjort en omfattende jobb med å prioritere infrastrukturtiltak for gående og syklende i hele Buskerudbyen. Tiltakene ble rangert ut fra bidrag til nullvekstmålet. Denne prioriteringen ble lagt til grunn i handlingsprogrammet for 2023. I løpet av året er det bygget og opprustet flere snarveier, åpnet sykkelveier og kommet på plass flere sykkelparkeringer.

### Infrastrukturtiltak sykkel og gange

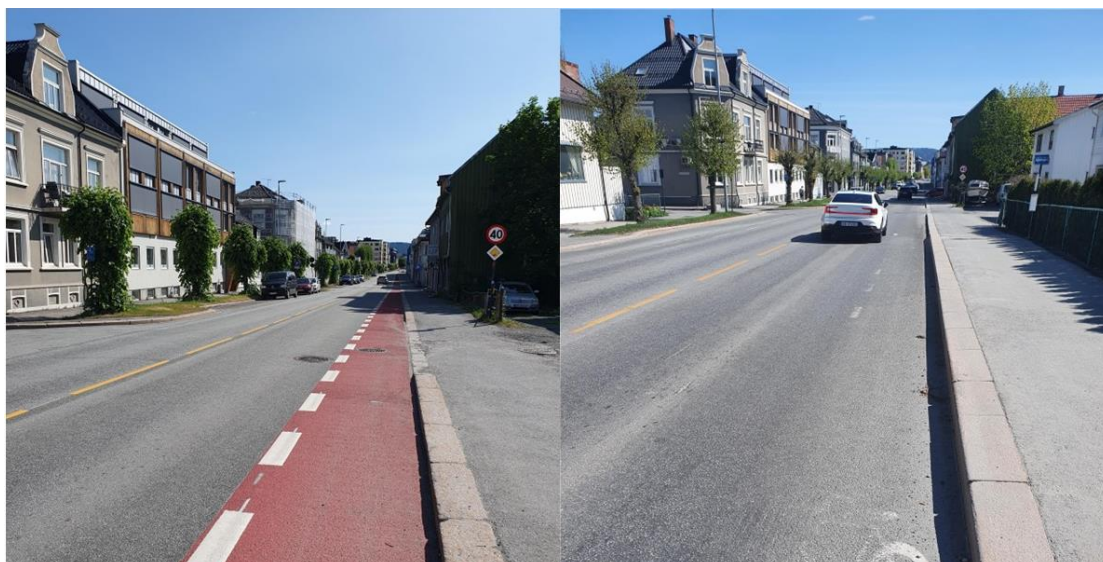
**Viken fylkeskommune** har blant annet fått belønningsmidler til sykkeltilrettelegging på strekningen Landfalløya - Øvre Storgate i Drammen (begge Fv. 2729). Strekningen rustes opp for å bedre fremkommeligheten og trafiksikkerheten for de som sykler. Løsningen skal gi sykkelfelt mot kjøreretning på nesten hele strekningen. Tiltaket har en kostnadsramme på 30 mill. kr, ca halvparten finansieres med belønningsmidler. Arbeidene har blitt noe forsinket, men skal etter ny plan være ferdig i løpet av 2024.





**Strekningen Landfalløya - Øvre Storgate i Drammen (begge Fv. 2729) tilrettelegges for syklende.**

Flere nye sykkelfelt i Drammen fikk rød farge i løpet av året. I Drammen gjelder det i første omgang sykkelfeltene i Konnerudgata (bildet under), Austadveien, Nedre Eikervei og ved Landfalløya. Hensikten er å gjøre sykkelfeltene langs fylkesveinettet mer attraktive og gi syklisterne en tydelig plass i trafikksystemet. Mens Drammen kommune har lagt rød asfalt i mange sykkelfelt, har fylkeskommunen valgt å legge en type rød veimerking for å oppnå den samme effekten. Over tid vil det høstes erfaringer, og det blir enklere å vurdere hva som totalt sett er beste løsning i ulike situasjoner.



**Rødmerking av sykkelfelt i Konnerudgata har gitt syklisterne en mer tydelig plass i trafikksystemet.**  
Foto: Viken fylkeskommune

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

**Lier kommune** har blant annet fått belønningstilskudd til å fullføre oppsett av gateløp langs gang- og sykkelvei i Terminalen. Dette er en av veiene som skal få separat gang- og sykkelvei til og fra utviklingsområdet Fjordbyen og nytt sykehus og helsepark på Brakerøya. Fra 2022 til 2025 skal det etableres hjertesoner ved alle 12 skoler i Lier kommune. Kommunen har fått belønningstilskudd til både gjennomføring og oppfølging av mindre tiltak på skoleveiene.

I **Drammen kommune** har belønningstilskudd blant annet delfinansiert et anlegg for gående og syklende langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate og den nye flerbrukshallen ved Brandengen skole. Dette anlegget åpnet høsten 2023. Den nye gang- og sykkelveien er en viktig lenke for å koble sammen et helhetlig, sammenhengende sykkelnett. Flere snarveier har også blitt opprustet og åpnet, og ny gang- og sykkelvei med lys og asfalt ved Åsen skole er ferdigstilt.

**Øvre Eiker kommune** fikk avsatt belønningstilskudd til forlengelse av gang-/sykkelvei langs Semsveien i 2023. Kommunen har imidlertid fått godkjenning for å vurdere omprioritering av midlene til gang-sykkeltiltak i tilknytning til en ny barneskole på Loesmoen.

I **Kongsberg kommune** er det blant annet planlagt og ferdigstilt løsninger for gående og syklende langs Baneveien. Kommunen fortsetter også arbeidet med snarveier og stier, som startet i 2019.

**Statens vegvesen** er tildelt belønningstilskudd i 2023-2024 for å finansiere enkle strakstiltak for gående og syklende på Brakerøya (E18). Nye løsninger ble skissert og prisestimert i 2023. Avsatte midler vil i første omgang kun dekke én mindre delstrekning for å skille gående og syklende forbi stasjonsområdet. Dette er planlagt ferdigstilt senest i 2024, før åpningen av det nye sykehuset. Det jobbes for å videreføre satsingen med andre delprosjekter.

## 2.5 Innsatsområde 4: Ny teknologi og smart mobilitet

I samarbeid med bedrifter og egne virksomheter er belønningstilskuddene med på å finansiere tiltak for mer miljøvennlige arbeidsreiser. En mer stedstilpasset parkeringspolitikk i byområdene i Buskerudbyen er også et satsingsområde for å nå nullvekstmålet.

### Elsparkesykler – forskningsprosjekt

Buskerudbyen har i perioden 2021-2023 bidratt med belønningstilskudd til delfinansiering av MikroReg, et forskningsprosjekt som eies av Bymiljøetaten i Oslo kommune og gjennomføres av TØI. Prosjektet er forlenget inn i 2024. Prosjektet har flere partnere, deriblant Oslo Universitetssykehus HF, Oslo legevakt, Bergen kommune, Trondheim kommune, Entur, Kolumbus, Ruter, Skyss, og relatert til Buskerudbyen: Statens vegvesen, fylkeskommunen, Brakar, og Drammen kommune. Drammen kommune representerer i praksis alle partnerne i Buskerudbyen i prosjektarbeidet. Prosjektet skal gi byene kunnskap for å regulere markedet for elsparkesykler og stimulere til videre innovasjon og samfunnsnytte.

### Trygg sykkelparkering ved hjelp av ny teknologi

Tilbudet om trygg sykkelparkering på Bragernes torg er mye brukt, og flere har etterspurt utvidelse av tilbudet fordi det ofte er fullt. Det er avsatt belønningstilskudd til å delfinansiere flere trygge sykkelparkeringer ved større knutepunkter og mye brukte målpunkter i form av sykkelstativer,



sykkelbokser og/eller andre løsninger i Drammen kommune. Prosjektet hadde oppstart i 2023, og det er blant annet satt ut flere sykkelbokser fra Bikely.

### Smart Drift

Pilotprosjektet Smart Drift, i regi av Viken fylkeskommune, har hatt som mål å forbedre helårsdriften av gang- og sykkelveier ved å prøve ut ny teknologi og datadeling på tvers av aktører og forvaltningsnivåer. Prosjektet ble avsluttet i juni 2023. På grunnlag av erfaringene fra Smart Drift er det foreslått å videreføre et prosjekt med ny teknologi for forbedret helårsdrift av gang- og sykkelveier.

### Selvkjørende buss

Høsten 2018 var Brakar først i verden med å lansere en selvkjørende buss fullintegrert i kollektivtransporten. Pilotperioden i Kongsberg varte frem til desember 2021, og deretter overført til Drammen. Bussen gikk i fast rute mellom Drammen park og CC etablert som linje 1. Prøveprosjektet var et samarbeid mellom Brakar, Applied Autonomy, Vy og Drammen kommune, og ble finansiert av Brakar med støtte fra Buskerudbyen. Prosjektet i Drammen ble evaluert og avsluttet i juni 2023.

### Elektriske bysykler

Elbysykkeltilbudet i Buskerudbyen ble etablert i Kongsberg og Lier høsten 2021. En evaluering gjennomført av Transportøkonomisk institutt i 2023 viste at driften av elbysykelordningene er håndtert på en god måte. Det er høy brukertilfredshet blant de som har benyttet ordningen. Tilbudet er imidlertid lite brukt, spesielt i Lier kommune. På grunnlag av resultatene av evalueringen, besluttet ATM-utvalget at ordningene utvikles i sin nåværende form. Lier kommune vil vurdere muligheten for å bli en del av Drammen kommunes kommersielle elby- og elsparkeresykkelordning. I Kongsberg kommune skal det vurderes en ny innretning på et elbysykkeltilbud, i et mulig samarbeid med lokalt næringsliv.

### Sykkelveier.no

Det finnes få gode digitale kart for hverdagssykkelreisen fra A til B i Norge. Dette ønsker flere offentlige aktører i Norge å rette på, som Oslo kommune (Bymiljøetaten), Kolumbus/Nord-Jæren, Grenland, Nedre Glomma, Kristiansand, Midt-Telemark, Buskerudbyen med flere. Sykkelveier.no skal tilby lett tilgjengelig og oppdatert informasjon, inkludert de nyeste sykkelanleggene. Entur, som en nasjonal aktør, har tilbudt samarbeidet å benytte sine IT-løsninger, som blant annet er bygget i samarbeid med internasjonale kollektivaktører i åpen kildekode (open source). Dette betyr at man enkelt kan dele løsninger på tvers av organisasjoner eller landegrensener. Som et resultat kan også kollektiv-Norge integrere bedre sykkelvisning i sine lokale reiseapper, eller man kan fremheve kombinasjonsreiser og tryggere sykkelparkering. Bikely sine sykkelbokser og alle Bane NORs sykkelhotell i hele Norge, begge omtalt som lokale løsninger over, er for eksempel fremhevet i sykkelkartet.

## 2.6 Innsatsområde 5: Attraktiv by- og arealutvikling og parkering

For å bygge opp under attraktiv byutvikling med levende bysentra, og for å nå målene om redusert bilbruk, arbeides det med mer stedstilpasset parkeringspolitikk i byområdene i Buskerudbyen. Dette er et viktig satsingsområde for å nå nullvekstmålet. I samarbeid med bedrifter og egne virksomheter er belønningstilskuddene med på å finansiere tiltak for mer miljøvennlige arbeidsreiser.

### Videreutvikling av parkeringspolitikken

Kommunestyret i Drammen kommune vedtok ny parkeringsstrategi med parkeringsnorm 14.06.2023. Dette er den første felles parkeringsstrategien og -normen for den sammenslåtte kommunen. Parkeringsstrategien legger til grunn at samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser skal holdes om lag uendret, men at dette ikke skal være til hinder for prioritering av gående, syklende, kollektivtransport og deleordninger foran privatbiler. Et moderat antall parkeringsplasser kan fjernes i denne forbindelse.

Videre legger strategien opp til at kommunen skal sette inn tiltak som gjør det mindre attraktivt å benytte bil til jobb, mens man skal være mer forsiktig med å sette inn tiltak mot handle- og fritidsreiser med bil.

Parkeringsnormen for Drammen kommune er endret. Det er lavere krav til antall parkeringsplasser for bil og det er innført maksimumskrav for antall parkeringsplasser knyttet til bolig i den mest sentrale sonen (sone 1). Ulike typer næring/service har maksimumskrav i alle soner. Det ble også innført en mulighet for å redusere minimumskravene med inntil 25 % dersom det legges til rette for bildeling/mobilitetspunkt. Midler fra frikjøpsordningen kan også benyttes til å tilrettelegge for løsninger som reduserer behovet for privatbil, slik som bildeling/mobilitetspunkt. Når det gjelder sykkelparkering, er kravet minimum to sykkelparkeringsplasser per boenhet for boliger og minimum to sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA for næring/service. Kvalitetskravene til sykkelparkering er noe hevet i forhold til tidligere.

Fra 2023 er Lier kommune parkeringskommune, og håndhever parkeringsbestemmelsene selv. Målet er blant annet å prioritere korttidsparkering for handel i sentrumsnære områder, hvor det i større grad legges til rette for gange/sykkel/kollektiv.

Øvre Eiker kommune har politisk vedtak om å forhandle videre med aktuelle vertskommuner om parkering, og kunne innføre parkeringsregime og kommunal håndhevingsmyndighet. Prosessen med å bli egen parkeringskommune er forsinket, men etter planen vil saken behandles politisk i 2024.

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

## 2.7 Innsatsområde 6: Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag

### Kommunikasjon og kampanjer

Hovedfokuset for arbeidet med kommunikasjon i 2023 har vært å synliggjøre at Buskerudbyen har gjennomføringskraft, og at det er vilje til lokal egeninnsats for å få mer klimavennlig by- og tettstedsutvikling, mindre kø og enklere reisehverdager. Samtidig jobbes det med kunnskapsbygging, holdningsskapende tiltak og mobilitetsveiledning. Skoler, større offentlige og private virksomheter og arbeidsplassklynger er viktige målgrupper.

#### Eksempler på kampanjer og tiltak gjennomført i 2023:

**Barnas sykkel-service:** Buskerudbyens mobile sykkelverksted har vært på en rekke skoler i 2023, og fikset sykler gratis mens barna har hatt undervisning. Nesten 1 600 barnesykler har hittil fått gratis service.

**Sykkellykttaksjon** i samarbeid med Syklistenes Landsforening, der det har blitt delt ut gratis lys til de som sykler i mørket uten. Målet er å gi en positiv oppmerksomhet til de som sykler, samtidig som det er et trafikksikkerhetstiltak.



Buskerudbyen har så langt fikset over 1600 barnesykler helt gratis. Vårt mobile sykkelverksted besøker skoler og reparerer sykler mens barna har undervisning.

Foto: Buskerudbyen

**Grønn Jobbvei:** Satsing rettet mot bedriftene for å tilrettelegge for at flere ser sykkel og gange som et alternativ til bil på korte arbeids- og tjenestereiser. Per 2023 er det rekruttert 34 bedrifter, etater og organisasjoner (fra ni på slutten av 2022). Grønn Jobbvei har et skreddersydd oppfølgingsopplegg overfor den enkelte bedrift, som inkluderer goder som elsykkel- og elsparkesykkelutlån, innkjøpsordning for elsykler, gratis sykkelservice, motivasjonsforedrag og mindre økonomiske bidrag til fysisk tilrettelegging som sykkelparkering, garderobe eller lignende.

**Elsykelbiblioteket:** Utlån av elsykler til befolkningen.

**Vintersyklingskampanjen «Pigg med pigg»** ble gjennomført også i 2023, men lagt inn som en reisevanefordel i næringslivssamarbeidet Grønn Jobbvei.

**Støtte til flykninger og lavinntektsfamilier i Buskerudbyen:** Sykler, reparasjoner, lykter, reflekser og diverse er formidlet via flere frivillige og veldedige organisasjoner.

**Sykelkart:** Buskerudbyen har tatt et initiativ for å få pilotert og utarbeidet bedre digitale sykkelkart i åpen kildekode. Entur deler sin kompetanse og tilgang til sine systemer. Kolumbus, Grenland, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen (ITS) har bidratt med midler, i tillegg til Buskerudbyen.

## Kunnskapsgrunnlag

### Hjemmekontor, kontorfellesskap, digitale møter og mer fleksibel arbeidstid: påvirkning på arbeidsreisene i Buskerudbyen

Økt bruk av hjemmekontor, digitale møter og tilrettelegging for lokale kontorfellesskap ble lagt inn som en av forutsetningene for å nå nullvekstmålet i beregningene som ligger til grunn for det lokale forhandlingsgrunnlaget om byvekstavtale. Beregningene viste at denne typen tiltak kan gi en reduksjon i biltrafikken på om lag 3 prosent. Resultatene er basert på data fra en undersøkelse gjennomført i 2020, der Buskerudbybefolkningen ble stilt spørsmål om forventninger til egne reisevaner etter pandemien.

Høsten 2023 ble det gjennomført en ny undersøkelse om dette temaet både blant arbeidstakere og et utvalg offentlige og private arbeidsgivere. Norconsult har gjennomført utredningen. Hovedformålet var å finne ut om det er behov for å oppdatere forutsetningen om bruk av hjemmekontor i det faglige grunnlaget for byvekstavtale. Sluttrapport vil leveres i februar 2024.

### Enkle tiltak for økt frekvens på strekningen Oslo–Hokksund–Kongsberg

Ett av hovedgrepene i forhandlingsgrunnlaget er å styrke jernbanen som ryggrad i Buskerudbyens kollektivsystem. Økt frekvens på strekningen Oslo–Hokksund–Kongsberg er et viktig tiltak for å oppnå dette. Jernbanedirektoratet har tidligere pekt på at det er nødvendig med dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund for å øke togfrekvensen mellom Oslo og Kongsberg. Buskerudbysamarbeidet ønsket å utfordre dette premisset. I 2023 ble det derfor igangsatt en utredning for å kartlegge om det finnes grep som muliggjør økt frekvens på stekningen uten dobbeltspor. Utredningen, som gjennomføres av WSP, er finansiert med belønningsmidler og midler fra Viken fylkeskommune. Sluttrapportering vil foreligge i mars 2024.

### Den nasjonale reisevaneundersøkelsen med tilleggsutvalg

Resultatene fra reisevaneundersøkelsen (RVU) gir informasjon om utviklingen i reisemiddelbruk. Undersøkelsen brukes derfor som et supplement til byindeksen for å kartlegge måloppnåelse



(nullvekstmålet) for Buskerudbyen. RVUen gir i tillegg viktig kunnskap om blant annet reisemål, reiselengde og tilgang til bil, sykkel og kollektivtilbud i ulike deler av befolkningen.

Buskerudbyen har i flere år hatt tilleggsutvalg til den nasjonale RVUen. Nasjonalt utvalg utgjør under 100 intervjuer for de fire Buskerudbykommunene til sammen, men med tilleggsutvalg blir det om lag 2 500 intervjuer. Tilleggsutvalget muliggjør mer detaljerte analyser av reisevaner, tilgang til transportmidler, parkering, mv. Det muliggjør også analyse av resultater i hver enkelt kommune i Buskerudbyen. Bedre innsikt i lokale forskjeller gir et bedre grunnlag for å tilpasse tiltak basert på unike behov og utfordringer i ulike deler av byområdet. I 2023 ble tilleggsutvalget finansiert av belønningsmidler fra Buskerudbyen og av Viken fylkeskommune.

### **Tellepunkter**

Buskerudbysamarbeidet har fokus på å få stabile tall for motorkjøretøy, syklist og gående i området. Belønningsmidler er brukt til å ruste opp eldre tellepunkter, få supportavtale på eksisterende og lease utstyr for å telle alle busnitter i Drammen sentrum. I oktober 2023 ble det også satt opp et tellepunkt for gående og syklende på GS-vegen langs E134 mellom Hokksund og Mjøndalen. For 2024 planlegges det nye sykkel-tellepunkter i Lier (kommunalt anlegg), i Drammen ved det nye sykehuset (kommunalt), og på Hokksund bru (Statens vegvesen).

### **Ulykker med sykkel og elsparkesykkel – registrering som grunnlag for avbøtende tiltak**

I april 2023 ble det startet et prosjekt som omfatter digital registrering av ulykker med sykkel og elsykkel ved sykehus og legevakst i Buskerudbyen. Hensikten med «ReCyClist» er å få mer kunnskap om denne typen ulykker, avdekke eventuelle mørketall og kunne dokumentere mulig oppfølging for å unngå flere lignende ulykker. «ReCyClist» er en videreføring av et lignende prosjekt i Agder, og er her et samarbeidsprosjekt med Viken fylkeskommune i regi av Transportøkonomisk institutt. Halvparten av kostnadene finansieres med belønningsmidler. Det er planlagt videreføring og oppfølging av rapporterte ulykker i 2024. Da vurderes det også å inkludere enulykker eller mindre alvorlige ulykker med gående.

### **Evalueringsprosjekt av elbysykelordningene i Lier og Kongsberg**

Transportøkonomisk institutt gjennomførte en evaluering av elbysykelordningene i 2023 (Jf. avsnitt 2.5). Evalueringen er finansiert med belønningsmidler. Link til rapporten: [Evalueringsprosjekt av elbysykelordningene i Buskerudbyen - Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](#) Se side 19 for mer informasjon om prosjektet og veien videre.

### **Aimsun trafikkmodell**

Viken fylkeskommune ferdigstilte: «Aimsun Lier, Drammen og Øvre Eiker - Trafikkmodell for Drammensområdet» i 2023. Dette er et verktøy for å beregne effekter av forskjellige tiltak innen areal og samferdsel, og gjøre analyser sammenlignbare og etterrettelige. Grunnmodellen er satt opp og klar for videre arbeid, og kan benyttes av alle partnerne i samarbeidet. Fylkeskommunen har mål om oppfølging og kontinuerlig forbedring av modellen, slik at den er klar til bruk til enhver tid. Opprettelse av modellen ble finansiert av belønningsmidler i 2022.



## 3 Økonomi

### To hovedkilder til finansiering

- Belønningsordningen
- Samarbeidsmidler fra partnerne



### 3.1 Belønningsordningen

#### Belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser

Belønningsordningen er en statlig ordning for nullvekstmålet i de ni største byområdene. Ordningen skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse ved å finansiere tiltak som bidrar til at veksten i persontrafikk tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Det er krav om at byområdene setter mål og dokumenterer måloppnåelse i avtaleperioden. Midler til reduserte billettpriser på kollektivtransport inngår i belønningsavtalene sammen med belønningsmidlene.

#### Tidligere belønningsavtaler

I 2010 ble den første belønningsavtalen mellom Buskerudbyen og Samferdselsdepartementet inngått. Avtalen omfattet i alt 280 mill. kr i belønningsmidler for fireårsperioden 2010–2013.

I 2014 fikk Buskerudbyen en ny fireårig belønningsavtale på 358,3 millioner kr for 2014–2017.

I 2018 ble det inngått en toårig belønningsavtale for 2018–2019 med samlet ramme på 166 millioner kr.

I 2020 kom en ny toårig belønningsavtale på plass for 2020–2021 med til sammen 160 mill. kr. I tillegg fikk Buskerudbyen et årlig tilskudd på 20 millioner kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikken.

#### Belønningsavtale 2022–2025

Sommeren 2022 ble det inngått ny fireårig belønningsavtale med Staten. Avtalen omfatter årlige belønningsmidler på 85 mill. kr samt 21,3 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivreiser. Til sammen utgjør dette 425,2 mill. 2022-kr i avtaleperioden. Midlene prisjusteres.

**Tabell 1 Belønningsavtale Buskerudbyen 2022-2025. Alle beløp i mill. 2022-kr.**

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

Etterfølgende tabell gir en oversikt over fordeling av belønningsmidler til ulike tiltak og endringene i forhold til vedtatt handlingsprogram 2023.

**Tabell 2 Fordeling av belønningsmidler i handlingsprogram 2023. Endringer/omdisponeringer på grunn av økt ramme i signert belønningsavtale 2022-2025 og endringer i prosjekter. I tillegg er det gjort en forenkling av fordelingen på tiltaksnummer, og lagt til nye tiltaksområder (6 og 7). Alle beløp i 1000 kr.**

	Gj.førings- ansvar	Kom- mune	HP 2022	Endring fra rapport 2022	HP 2023
<b>1 Forbedring av kollektivtilbudet</b>			<b>74 000</b>		<b>74 800</b>
1.1.1 Forsterket rutetilbud	VFK/Brakar	Alle	47 000		47 000
1.1.40 Tiltak for reduserte takster	VFK/Brakar	Alle	21 000		22 100
1.2.1 Sanntidsinformasjon – stolper	VFK/Brakar	Alle	1 000		1 000
1.2.2 Drift mobilbillett	VFK/Brakar	Alle	1 200		1 200
1.2.3 Driftsmidler til SIS og TID	VFK/Brakar	Alle	3 000		3 000
1.2.7 Autonome busser Drammen	VFK/Brakar	DK	500		500
<b>2 Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter</b>			<b>6 680</b>		<b>13 670</b>
2.1.8 Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	VFK	DK	2 380		
2.2.7 Oppgradering kollektiv Hasbergtjerdalen, Kongsberg	KK	KK	2 000		
2.2.8.2 Lehus bussholdeplasser i Øvre Eiker	ØEK	ØEK	300		
2.2.9.1 Oppgradering av holdeplasser	VFK/Brakar	DK			5 000
2.3.3 Innfartsparkering Kongsberg	KK	KK	500		
2.101 Fremkommelighet for buss i Drammen - Del 1: Planlegging/prosjektering	VFK				1 500
2.103 Fremkommelighet for buss på kommunal vei Mjøndalen-nytt sykehus	DK		1 500	+1 500	4 720
2.104 Busstilrettelegging på Harakollen	ØE				250
2.105 Lehus Lierbyen skole	LK				400
2.107 Pendlerparkering Lier stasjon	LK				800
2.108 Stasjonsoppgraderinger (Jernbanedirektoratet / Bane NOR)	Jdir/Bane NOR				1 000
<b>3 Tiltak for syklende og gående</b>			<b>14 450</b>		<b>14 280</b>
3.1.1.6 Fv 2731 Sykkelrute Landfalløybrua – Vinnest	VFK	DK	250		
3.1.1.7 Fv. 35 Vestfossen sentrum, detaljplan	VFK	ØEK	2 000		
3.1.1.8 Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekt	VFK	DK	300		
3.1.3.18 Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	DK	DK	1 600		
3.1.3.19 Snarveier fysiske tiltak	DK	DK	1 000		1 530

3.1.3.20 Felles sykkelveivisning	DK	DK	800		700
3.1.3.22 Bedre forhold for buss og gående i Bergeråsen, Svelvik	DK	DK	1 800		
3.1.4.2 Semsveien videreføring av GSV – Jernbanekryssing - Torespæren	ØE	ØE			1 000
3.1.4.3.1 Drammensveien fra Idrettsparken til Teigen gsv	ØE	ØE	1 000		
3.1.6.9 Fv. 2704 Kirkeveien – Jensvollveien, reguleringsplan	VFK	LK	1 500		
3.1.6.1.2 Gatelys langs Terminalen	LK	LK	1 000		
3.1.6.11 Hjertesoneskoler – gjennomføring av enkle fysiske tiltak	LK	LK	500		
3.1.6.13 Busstopp Ringveien ved Hennesbråtan, utbedring av gangvei	LK	LK	500		
3.1.7.2 Gjenåpne snarveier	KK	KK	300		300
3.1.7.4 Baneveien etablering av gang og sykkelvei til sykkelhotell	KK	KK	200		
3.2.2.1 Vedlikehold på fylkesveger	VFK	Alle			5 000
3.2.2.3 Vedlikehold på vegger i Øvre Eiker	ØE	ØE			1 000
3.2.2.6 Vedlikehold på vegger i Kongsberg	KK	KK			100
3.3.1 Planlegging, koordinering og samordning sykkelveivisning	Felles/Sekr		800		
3.3.2 Kampanjer og annen tilrettelegging	Felles/Sekr		500		
3.3.3 Aktiv på skoleveien og andre skolekampanjer	Felles/Sekr		400		
3.102 Sykkelveivisning Kongsberg	KK	KK			700
3.104 Gang- og sykkelveg langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Brandengen skole	DK	DK			2 000
3.106 Lierstranda - Mulighetsstudie Amtmannssvingen-Bruusgaards vei	LK	LK			300
3.108 Haragarn prosjektering og gjennomføring	LK	LK			250
3.109 Ovenstadveien – kryss ved Heiaveien	LK	LK			300
3.112 Gamle Gomsrud vei/Hyttegata - Tiltak	KK	KK			200
3.113 Tiltak på gang- og sykkelanlegg på riks- og europaveier (Brakerøya)	SVV	DK			400
3.114 Lys langs Haugestadsbakken og Vindernveien	LK	LK			500
<b>4 Ny teknologi og smart mobilitet</b>			<b>3 870</b>		<b>2 600</b>
4.1.3 Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum og 4.1.3.1 Parkering i sentrum – Skilting	ØE	ØE	0	-1 500	
4.1.5 Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	LK	LK	1 000		
4.2.1 Reis Smart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg	Felles/Sekr		200		
4.2.1.5 Grønn jobbvei	Felles/Sekr		2 000		
4.2.1.6 Smart drift Viken	VFK		600		
4.2.1.7 MikroReg Elsparkesykler TØI og Oslo kommune	Felles/Sekr				200
4.2.2.2 Drammen Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	DK	DK	70		
4.2.3 Elektrisk bysykkelordning	VFK/Brakar	LK & KK			500
4.2.3.3 Elbysykelprosjekt – Lier	LK	LK			200
4.2.3.4 Elbysykelprosjekt – Kongsberg	KK	KK			200
4.103 Trygg sykkelparkering ved hjelp av ny teknologi - Ved knutepunkt	DK	DK			1 500

<b>5 Attraktiv by- og arealutvikling og parkering</b>			<b>6 250</b>		<b>0</b>
5.2.1 Planlegging for byvekstavtale/ oppfølging BBP1	Felles/Sekr		3 000		
5.2.1.1 Ulykkeregistering sykkel og elsparkesykkel	Felles/Sekr		250	+250	
5.2.2 Kontinuerlig RVU	Felles/Sekr		100		
5.2.4 Aimsun trafikkmodell	VFK		1 000		
5.2.5 Tellepunkter	Felles/Sekr		400		
5.3.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	Felles/Sekr		1 000		
5.3.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen/Byvekstavtale/kampanjer	Felles/Sekr		500		
<b>6 Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og kampanjer</b>			<b>-</b>		<b>5 350</b>
6.101 Planlegging for byvekstavtale og oppfølging av handlingsprogram					1 000
6.102 Kontinuerlig RVU	VFK	Alle			400
6.103 Tellepunkter	Felles/Sekr	Alle			100
6.104 Bygge kunnskap om Buskerudbyen	Felles/Sekr	Alle			500
6.105 Kampanjer og annen tilrettelegging	Felles/Sekr	Alle			200
6.107 Skolekampanjer	Felles/Sekr	Alle			500
6.108 Hjertesoner ved skoler	LK	LK			350
6.109 Holdningsskapende arbeid	LK	LK			300
6.110 Bedriftsrettede tiltak inkl Grønn Jobbvei	Felles/Sekr	Alle			1 000
<b>7 Drift av Buskerudbysektariatet</b>			<b>-</b>		<b>1 400</b>
7.101 Personalkostnader sykkel og samordning sykkelsatsing og kampanjer	Felles/Sekr	Alle			0
7.102 Personalkostnader kommunikasjon, planlegging og koordinering	Felles/Sekr	Alle			500
7.103 Øvrige lønns- og driftskostnader	Felles/Sekr	Alle			900
<b>Sum totalt disponert (utgifter)</b>			<b>105 250</b>		<b>112 100</b>
Ikke brukt i 2020-2021, overført til 2023 (kr 600 000) og 2024 (kr 1 947 010)					600
Bevilgning (belønningsmidler og Tilskudd til reduserte takster)					111 500
Tiltak som ikke kom med i rapport for 2022 ved en feil *			-250		
<b>Sum totalt disponert (inntekter)</b>			<b>105 000</b>		<b>112 100</b>
Udisponert – overført til 2023 **					1 300

\* Tiltak 5.2.1.1 i 2022 «Ulykkeregistering sykkel og elsparkesykkel» fikk bevilget kr 250 000 i omdisponerte midler i administrativ styringsgruppe 9.12.2022. Bevilgningen er utelatt i revidering av HP og i årsrapportering i 2022. Rettes på i neste rullering.

\*\* 1,3 mill. overføres til prosjekter i HP 2023. Behandlet i administrativ styringsgruppe 3. februar 2023. Midlene er distribuert til: Tiltak 2.107 «Pendlerparkering Lier stasjon» (kr 800 000) og tiltak 2023-3.102 «Sykkelveivisning Kongsberg» (kr +500 000). Summen er utelatt i totalen for disponible midler for HP-revideringen vedtatt av ATM-utvalget 15.12.2023. Rettes på i neste rullering.





Foto: Buskerudbyen

## 3.2 Samarbeidsmidler og drift av Buskerudbyen

Samarbeidspartnerne bidrar med en årlig sum til Buskerudbyen i tråd med samarbeidsavtalen inngått i 2009. Avtalen ble fornyet 1. januar 2015. ATM-utvalget vedtok budsjett 2023 for Buskerudbysamarbeidet den 24.11.2022 med følgende fordeling av bidrag:

Tabell 3 Bidrag fra partnerne til Buskerudbysamarbeidet i 2023

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

Samarbeidsmidlene har i tråd med vedtatt budsjett for 2023 i hovedsak gått til planlegging, drift og koordinering av samarbeidet. Dette omfatter blant annet lønn til daglig leder og rådgiver, leie av kontorer, kontorutstyr, it-drift og møtekostnader. 2023 er første året Drammen kommune fører regnskap for både samarbeidsmidler og belønningsmidler. Samarbeidet har besluttet at noen utgifter for drift av samarbeidet dekkes av belønningsmidler som det fremgår av tabellen på neste side. Sekretariatet bestod i 2023 av fire ansatte. Som omtalt over, dekkes lønn for daglig leder og

rådgiver av samarbeidsmidler. Lønn for prosjektleder sykkel og prosjektleder kommunikasjon dekkes av belønningsmidler.

**Tabell 4 Regnskap for 2023 for samarbeidsmidler Buskerudbyen**

Type utgift/inntekt	Regnskap 2023	Merknader
<b>Utgifter</b>		
Fast lønn (inkludert feriepengar)	2 758 442,90	Lønn samtlige ansatte til og med mai 2023, og for to ansatte resten av året <sup>1</sup>
Arbeidsgiveravgift og pensjon	1 239 635,96	
Leie av kontorlokaler	649 440,29	
Øvrige driftsutgifter	333 923,00	Bl.a. kontorutstyr, møteutgifter, konsulent-tjenester for sykkelkart og anskaffelser
Finansutgifter	147,31	Valutakurs-endringer
Avsetninger til bundne fond	967 915,79	Samarbeidsmidler som overføres til 2024
Betalt mva.	21 920,84	
<b>Sum utgifter</b>	<b>5 971 426,09</b>	
<b>Finansiering</b>		
Bidrag fra Bypakke Grenland/Vestfold og Telemark i Sykkkelkartsamarbeidet	-100 000,00	Se beskrivelse i kapittel 2.5 Innsatsområde 4: Ny teknologi og smart mobilitet
Bidrag fra Nord-Jæren/Kolumbus i Sykkkelkartsamarbeidet	-100 000,00	Se over.
Delfinansiering ReCyClist - innbetaling Viken fk.	-250 000,00	Vil bli overført til belønningsmidlene i 2024
Delfinansiering Økt togfrekvens Hokksund - Kongsberg - innbetaling fra Viken fk.	-125 000,00	Vil bli overført til belønningsmidlene i 2024
Belønningsmidler til lønn prosjektledere 01.01.2023-31.05.2023	-987 562,07	Overført fra Viken til Drammen kommune
Belønningsmidler til drift av sekretariatet	-600 000,00	Overført fra Viken til Drammen kommune
Samarbeidsmidler fra kommunene og fylkeskommunen	-2 600 000,00	Refusjons- og overføringsinntekter
Finansinntekter	-211,69	Valutakurs-endringer
Bruk av bundne fond	-1 186 731,49	Overførte samarbeidsmidler fra 2022
Kompensasjon mva.	-21 920,84	
<b>Sum finansiering</b>	<b>-5 971 426,09</b>	

<sup>1</sup> Av regnskapstekniske årsaker ble lønn for alle fire medarbeidere dekket med samarbeidsmidler t.o.m. mai måned, men i etterkant «tilbakebetalt» med belønningsmidler. Utgiften «Fast lønn» må derfor ses i sammenheng med finansieringsposten «Belønningsmidler til lønn prosjektledere 01.01.2023-31.05.2023». I sum er lønnen for to ansatte dekket av samarbeidsmidler og lønnen for to ansatte dekket av belønningsmidler.

### 3.3 Tilskudd til arealtiltak

Etter søknad fra Buskerudbysamarbeidet, har Kommunal- og moderniseringsdepartementet (nå; Kommunal- og distriktsdepartementet) i 2018, 2019 og 2020 gitt tilsagn om støtte på totalt inntil 5,35 mill. kr til prosjekter i regi av Buskerudbyen. Midlene er utbetalt til Buskerudbysamarbeidet v/ Øvre Eiker kommune og avsatt til fond for overføring til omsøkte prosjekter.

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

Tabell 5 Oversikt over KMD-tilskudd til arealtiltak i Buskerudbyen. Beløp i kr.

Kommune	Prosjekt	2018	2019	2020
Lier kommune	Før byen kommer	400 000	200 000	
Drammen kommune	Gulskogen Nord	400 000	400 000	
Drammen kommune	Dagens sykehustomt		200 000	
Nedre Eiker kommune	Torget i Mjøndalen	400 000		
Øvre Eiker kommune	Sentrumsutvikling Hokksund	400 000	400 000	
Øvre Eiker kommune	Sentrumsutvikling Vestfossen		600 000	
Buskerudbyen	Utvikling av GIS-verktøy	200 000		
Buskerudbyen	Boligpreferanser	300 000		
Kongsberg kommune	Sentrumsutviklingsprosjektet – overordnet strategiplan for utvikling av sentrum, samt veiled-ende plan for parker og byrom"			400 000
Øvre Eiker kommune	Vestfossen – urban transformasjon, mulighetsstudie for tomt der cellulosefabrikken lå tidligere			350 000
Buskerudbyen	Arealdataverktøy for bruk i transportmodeller			500 000
Buskerudbyen	Kartlegge interesse og muligheter for samarbeid om mer bærekraftig mobilitet til og fra jobb			200 000
<b>Sum</b>		<b>2 100 000</b>	<b>1 800 000</b>	<b>1 450 000</b>

Under omtales status for prosjektene:

- **Vestfossen – urban transformasjon, mulighetsstudie for tomt der cellulosefabrikken lå tidligere.** Transformasjonsprosjektet vil kunne bidra til fortetting med urbane kvaliteter og høy arealutnyttelse. *Status: Øvre Eiker kommune har gjennomført prosjektet.*
- **Sentrumsutviklingsprosjektet – overordnet strategiplan for utvikling av sentrum, samt veiledende plan for parker og byrom.** En plan for sentrum vil kunne bidra til å sikre urbane kvaliteter og høy arealutnyttelse. Samtidig vil den også sikre fortetting med kvalitet ved at den skal omfatte tiltak for å sikre god kvalitet på byens parker og byrom. *Status: Kongsberg kommune gjennomfører prosjektet. Arbeidet pågår fortsatt.*

- **Intervjuundersøkelse blant arbeidsgivere for å kartlegge interesse og muligheter for samarbeid om mer bærekraftig mobilitet til og fra jobb.** Tiltak som klarlegges gjennom undersøkelsen, vil kunne bidra til å endre reisevaner, parkeringsandel og annen tilrettelegging som vil kunne medføre en overføring fra bil til sykkel, kollektiv eller gange. Dette kan også bidra til at mindre arealer benyttes til parkering. *Status: Viken fylkeskommune har gjennomført prosjektet på vegne av Buskerudbysamarbeidet. Rapport fra TØI er utarbeidet og kan lastes ned fra [toi.no](https://toi.no).*
- **Arealdataverktøy for bruk i transportmodeller (ADV RTM).** Arealdataverktøyet vil være et viktig verktøy til å vurdere effekten av arealbruk og parkering på transportomfang. Sekretariatet i Buskerudbyen følger opp prosjektet på vegne av kommunene Drammen, Lier, Øvre Eiker, Kongsberg og Viken fylkeskommune. *Status: En lokal prosjektgruppe med representanter fra sekretariatet, Drammen kommune, Lier kommune, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen følger prosjektet. Prosjektet startet opp høsten 2023 og vil videreføres i 2024 i samarbeid med Kommunal- og distriktsdepartementet.*



Kongsberg har fått støtte til et sentrumsutviklingsprosjekt, som innebærer å lage en overordnet strategiplan for utvikling av sentrum, og plan for parker og byrom.

Foto: Kongsberg kommune



## 4 Måloppnåelse

### Vekst i befolkning, kollektiv- og biltrafikk i 2023 – fortsatt mindre biltrafikk enn før pandemien

- 1,0 % flere innbyggere 2022–23
- 14 % flere kollektivreiser 2022–23
- 0,5 % mer personbiltrafikk 2022–23, men -0,8 % ift. 2016
- Nullvekstmålet for personbiltrafikken er nådd



#### 4.1 Avtalte indikatorer

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

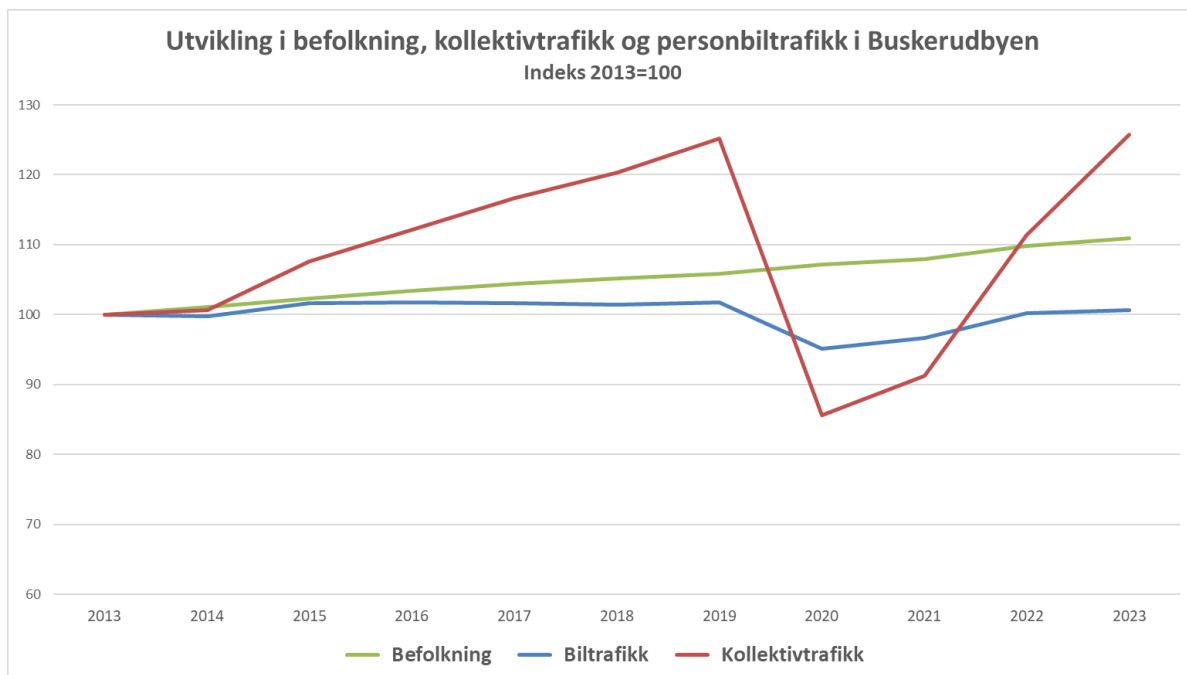
- Endring i trafikk med lette kjøretøy i byområdet (byindeksen)
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)

I tillegg dokumenteres utviklingen i befolkningstall, sykkeltrafikk og reisevaner.

#### 4.2 Hovedtrekk

Vi blir stadig flere innbyggere i Buskerudbyen. I 2023 økte befolkningen med 1,0 prosent. Både kollektivtrafikken og biltrafikken ble redusert kraftig under pandemien som følge av ulike tiltak mot smittespredning i perioden mars 2020 til mars 2022. Antall passasjerer på buss og tog har imidlertid økt kraftig de siste årene og er tilbake på omtrent samme nivå som før pandemien. Også biltrafikken har økt de siste årene, men ligger fortsatt under nivået før pandemien. Personbiltrafikken er 0,8 prosent lavere i 2023 enn i 2016. Buskerudbyen har dermed nådd nullvekstmålet.

Antall påstigende på buss og tog økte med hele 14 prosent i 2023. Etterfølgende figur gir en samlet fremstilling av utvikling i Buskerudbyen siden 2013:



**Figur 5: Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum påstigende på buss og tog) 2013-2023. Passasjertall for Svelvik er inkludert etter kommunesammenslåingen med Drammen kommune 1.1.2020 Indeks 2013=100. Figur: Buskerudbysektariatet.**

### 4.3 Byindeksen

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

Rapporten fra Statens vegvesen for 2023 viser følgende for Buskerudbyen: Sammenlignet med referanseåret 2016 er trafikkmengden de tre siste årene i gjennomsnitt blitt 1,3 % mindre. Om en kun ser på siste året (2023), er trafikken 0,8 % lavere enn i referanseåret 2016.

Resultatene viser at Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken med god margin. Fra 2022 til 2023 økte imidlertid trafikkmengden med 0,5 %. Det er derfor grunn til følge utviklingen nøye framover, og vurdere endringer i tiltaksporteføljen dersom biltrafikken fortsetter å øke.

Tabell 6 Byindeks Buskerudbyen 2016-2023. Kilde: Statens vegvesen.

Periode	Endring i trafikkmengde (%)
2016-2017	-0,2
2017-2018	-0,1
2018-2019	0,3
2019-2020	-6,5
2020-2021	1,7
2021-2022	3,8
2022-2023	0,5
<b>2016-2023</b>	<b>-0,8</b>

## 4.4 Kollektivtrafikk

### Buss

Tallene viser påstigende busspassasjerer i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner. Fra 1.1.2020 ble også Svelvik en del av Drammen kommune, og dermed en del av Brakars trafikkområde. For Svelvik er det derfor med tall fra og med 2020 vist i egen rad i tabellen og summert nederst.

Etter et betydelig fall i antall busspassasjerer i 2020 og 2021 som følge av pandemien og smitteverntiltakene, var det en kraftig innhenting i 2022 som fortsatte i 2023. I 2023 økte antall passasjerer med 14 prosent til i overkant av 10 millioner reisende. Med det er busstrafikken i Buskerudbyen tilbake på samme nivå som før pandemien.

Tabell 7 Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen. Tall i hele 1000. Kilde: Brakar

Antall påstigende	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Buskerudbyen*</b>	8104	8028	8416	8689	9109	9470	9868	6798	7282	8549	9755
<b>Svelvik**</b>								278	308	373	411
<b>SUM</b>	8104	8028	8416	8689	9109	9470	9868	7076	7590	8922	10166
<b>Endring</b>								-28,3 %	7,3 %	17,5 %	13,9%

\* Ekskl. tidligere Svelvik kommune og Kongsberg-ruter som kjører i Numedal

\*\*Påstigende i tidligere Svelvik kommune. Til sammenligning var det 387 910 påstigende i Svelvik kommune i 2019 ifølge Vestfold kollektivtrafikk.

## Tog

Neste tabell viser togreisende på de ti stasjonene i Buskerudbyen. Tallene inneholder sum på- og avstigninger for lokaltog, InterCity, regiontog, fjerntog samt flytoget der disse stopper.

**Tabell 8 Antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen, alle togselskap. Tall i 1000. Kilde: NSB/VY, GoAhead og Flytoget.**

Av- og påstigende togpassasjerer	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Sum alle togselskap	6 156	6 193	6 406	3 729	3 889	5 423	5 944
Endring	1,9 %	0,6 %	3,4 %	-41,8 %	4,3 %	39,4 %	9,6 %

Bruken av tog gikk kraftig ned under Covid19-pandemien, men har hentet seg inn en god del i 2022 og 2023. I 2023 var det 5,9 millioner passasjerer som gikk på eller av på stasjoner i Buskerudbyen – en økning på om lag 10 prosent sammenlignet med 2022.

Neste tabell viser utviklingen pr stasjon. Det var store endringer i antall passasjerer på enkelte stasjoner i 2023. Det må sees i sammenheng med omfattende endringer i togtilbudet som følge av anleggsarbeidet for nytt dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen og ombygging av Drammen stasjon.

**Tabell 9 Antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen, alle togselskap. Tall i hele 1000. Kilde: NSB/VY, GoAhead og Flytoget**

Stasjon	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2022-2023
Kongsberg	574	576	598	603	395	411	517	500	-3 %
Darbu	43	43	49	50	32	33	48	80	67 %
Vestfossen	142	146	148	149	93	101	125	135	8 %
Hokksund	409	432	437	430	256	262	351	384	9 %
Steinberg	61	68	73	81	55	53	69	72	4 %
Mjøndalen	394	413	409	411	251	256	348	409	18 %
Gulskogen	328	334	311	309	183	192	273	262	-4 %
Drammen	3 611	3 667	3 686	3 862	2 188	2 305	3 234	3 383	5 %
Brakerøya	213	215	222	233	133	135	220	429	95 %
Lier	264	262	260	278	143	141	237	290	22 %
<b>SUM</b>	<b>6 039</b>	<b>6 156</b>	<b>6 193</b>	<b>6 406</b>	<b>3 729</b>	<b>3 889</b>	<b>5 423</b>	<b>5 944</b>	<b>10 %</b>

## Samlet utvikling kollektivreiser

Den positive utviklingen mht. passasjertall for kollektivtrafikken i Buskerudbyen fra 2013 til 2019, endret seg dramatisk i 2020 som følge av koronapandemien og tiltakene mot den. Redusert belegg var et av de viktigste virkemidlene for å redusere smittespredning. Trafikken tok seg noe opp igjen i 2021, men også store deler av 2021 ble preget av pandemien og tiltak for å begrense smitte. I 2022 og 2023 har trafikken tatt seg ytterligere opp. Kollektivtrafikken i Buskerudbyen er nå tilbake til samme nivå som før pandemien.



## 4.5 Sykkeltrafikk

I 2022 og 2023 var det store endringer i Drammen sentrum på grunn av arbeidene med InterCity på Vestfoldbanen, oppgradering av Drammen stasjon, og Bybrua var stengt for rivning og erstattet av midlertidig gang- og sykkelbru med lavere standard. Det var også to andre sentrale bruer brukt av mange gående og syklende, i Lier (E18-ruta ved Brakerøya) og Drammen (Vinnesbrua), som måtte stenge. Den ene på grunn av en påkjørsel av en for høy lastebil, og Vinnesbrua ble stengt etter en sikkerhets- og vedlikeholdskontroll. Som et resultat av alt dette fant mange syklister andre veier og ruter, som da har endret tallene for syklister forbi mange av tellerne i de berørte områdene. Videre var flere av sykkeltellene nede i lengre perioder på grunn av stor issåle på anleggene. Dermed er det ikke laget en systematisk oversikt over trafikk tallene for 2023.

Det planlegges for et større arbeid med å få oversikt og lage rutiner for sykkel tall for året 2024, med så gode som mulig sammenlignbare tall i årene før. Trafikkdatagrappa i Buskerudbyen jobber videre med å få bedre telldata for området vårt. Ved utgangen av 2023 var det 19 tellepunkt som registrer sykkeltrafikk. Tre av disse er i Lier, ni i Drammen, to i Øvre Eiker og fem på Kongsberg. Det har pågått arbeid med å få til et tellepunkt til på Hokksund bru, med det har dessverre vist seg å være praktisk vanskelig på grunn av plassering av stolper med tellekamera relatert til gjerder og autovern som skiller gående/syklende og motortrafikken. Under følger en oversikt over alle tellepunkt for gående og syklende i Buskerudbyen, listet fra øst mot vest:

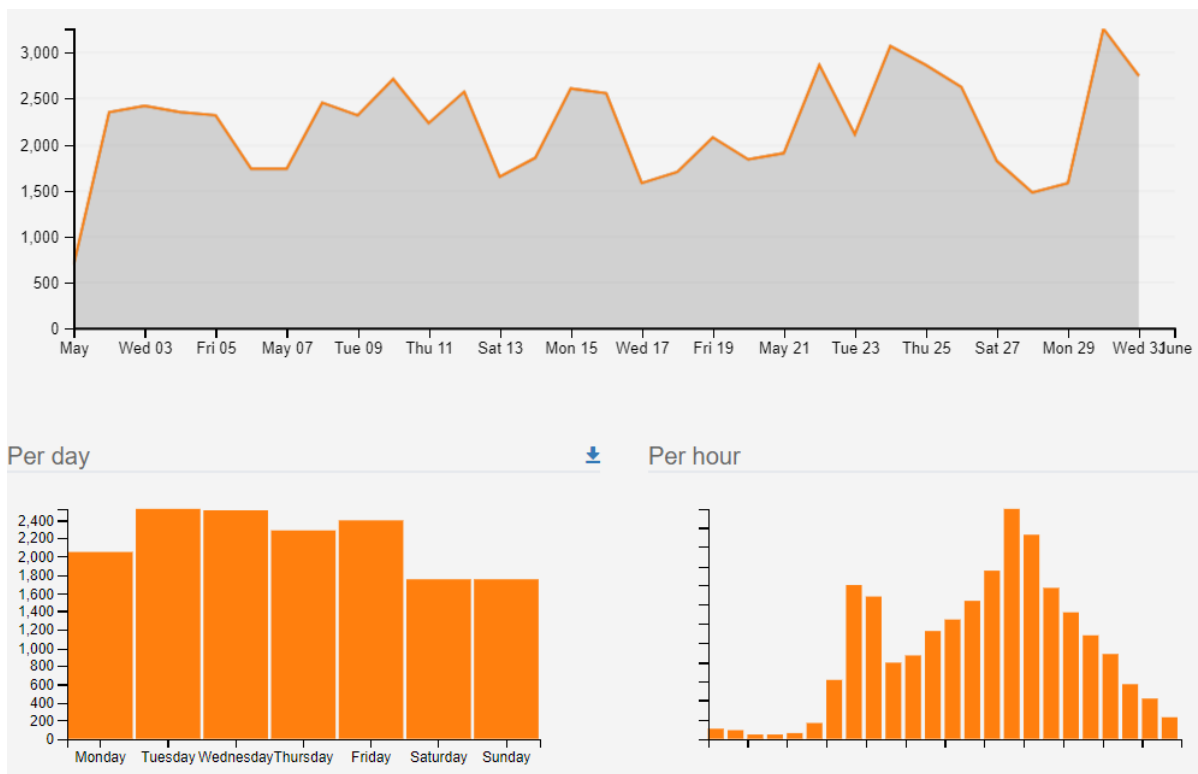
**Tabell 10 Oversikt over status på tellepunkt som registrerer sykkeltrafikk og gående i Buskerudbyen.**

Navn	Kommune	Anlegg	Teknologi	Teller	Ansvarlig	Data i 2022-23 *
1) Lierbyen nord	Lier	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	3.6.2022-d.d.
2) Bruusgaardsvei	Lier	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	SVV	27.04.2022-19.08.2022
3) Gml. Lierstranda	Lier	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	SVV	16.10.2020-d.d.
4) Kullkompaniet	Drammen	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	08.11.2019-20.06.2022
5) Strømsø	Drammen	Fortau	Otus3D	Gange, sykkel og motorkjøretøy	SVV	9.6.2022-d.d.
6) Nedre Strandgate	Drammen	GS-vei	Sløyfe med trafikkbarometer	Sykkel	SVV	Hele 2022/2023 med noe nedetid
7) Midlertidig gang- og sykkelbru	Drammen	GS-vei	Otus3D	Gange og sykkel	DRMK	26.11.2022-d.d.
8) Ypsilon	Drammen	GS-vei	Otus3D	Gange og sykkel	DRMK	3.5.2022-d.d.
9) Øvre Sund bru	Drammen	GS-vei	Otus3D	Gange og sykkel	DRMK	-26.3.22, 6.4.2022-26.07.2022

						& 2.8.2022-d.d.
10) Professor Smiths allé	Drammen	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	05.05.2022-d.d.
11) Gml: Mjønd. bru nord	Drammen	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	19.03.2021-22.03.2022 & 07.05.2022-d.d.
12) Mjøndalen (E134)	Drammen	GS-vei	Otus3D	Gange og sykkel	SVV	02.10.2023-d.d.
13) Nøsteelva sykkel	Øvre Eiker	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	05.04.2023-d.d.
14) Kantum bru sykkel	Øvre Eiker	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	26.04.2022-d.d.
15) Bekkedokk sykkel	Kongsberg	Sykkelvei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	22.06.2022-14.07.2022 & 28.08.2022-d.d.
16) Gomsrudveien	Kongsberg	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	14.09.2021-d.d.
17) Bølgen	Kongsberg	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	SVV	16.10.2020-d.d.
18) Numedalsveien	Kongsberg	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	23.03.2022-d.d.
19) Sandsværsvn	Kongsberg	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	08.07.2019-06.02.2022 & 22.03.2022-d.d.

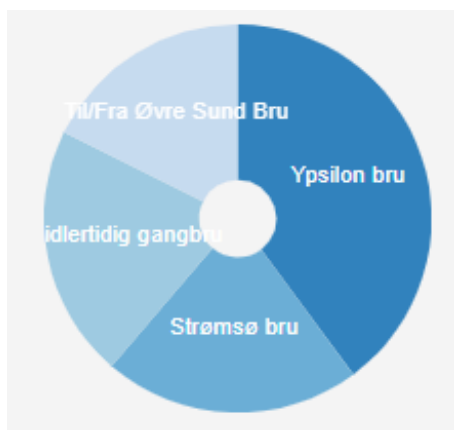
\* Kolonnen med oppetid for tellepunktene er ikke fullstendig oppdatert for året 2023, i påvente av fordeling av dette arbeidet i Trafikkdatagrappa.

Etterfølgende figur viser sykkeltrafikken over bruene over Drammenselva sentralt i Drammen i mai 2023. Øverste diagram viser totalene per dag, mens de to nederste viser gjennomsnitt per ukedag og per time over alle dager i perioden. På en vanlig hverdag var det om lag 2 500 som krysset elva med sykkel, mens det er lavere i helgene.



**Figur 6 Sum sykkeltrafikk over bruene Øvre Sund, Ypsilon, midlertidig bybro og Strømsøbrua mai 2023. Data 1.5.2023-31.5.2023. Kilde: Viscando**

Ypsilon bru er mest populær for kryssing av elva med sykkel, mens sykkeltrafikken fordeler seg relativt jevnt mellom de øvrige bruene.

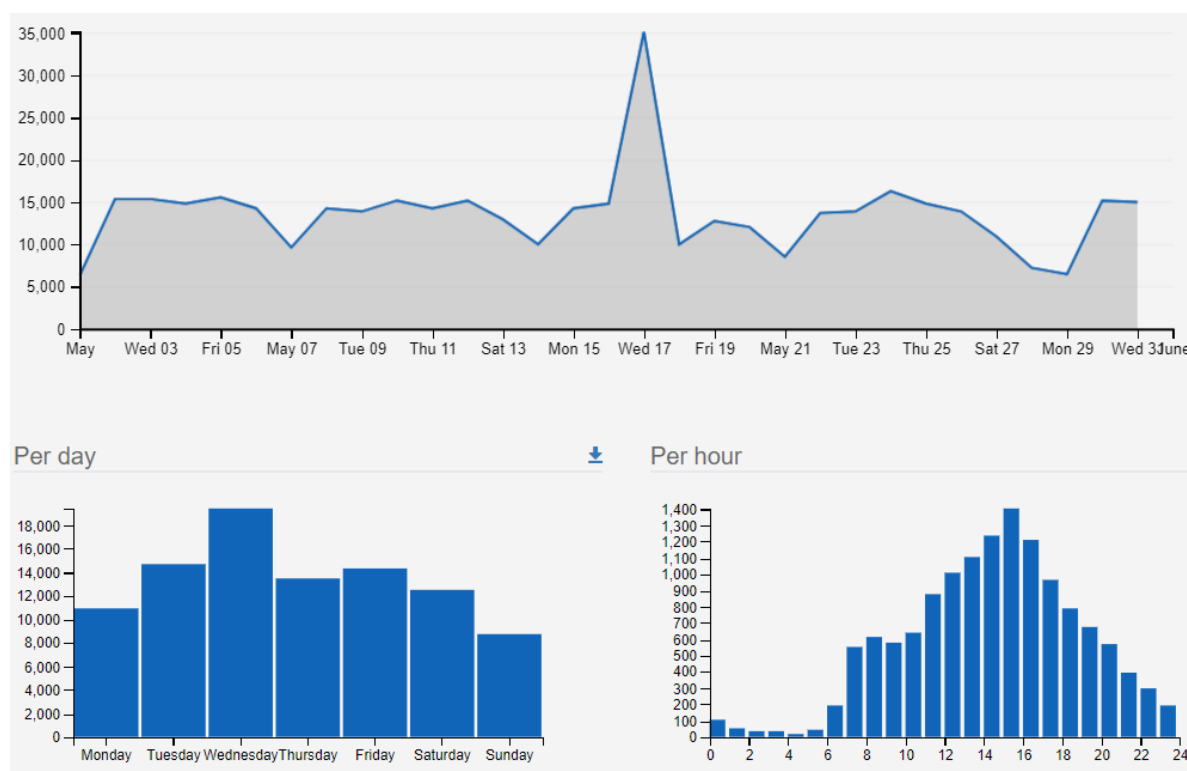


**Figur 7 Fordeling av sykkeltrafikken over bruene Øvre Sund, Ypsilon, midlertidig bybro og Strømsøbrua mai 2023. Data 1.5.2023-31.5.2023. Kilde: Viscando**

## 4.6 Gangtrafikk

Det registreres også gående i tellesystemene Otus3D fra Viscando. Disse har tidligere stått flere forskjellige steder, blant annet på Bybroa i Drammen som nå er revet. Nå telles Strømsløpet, Ypsilon, Øvre Sund bru samt den midlertidige gang- og sykkelbrua i anleggsfasen for ny Bybru. I 2023 startet det også opp tellinger på gang- og sykkelvegen langs E134 mellom Hokksund og Mjøndalen, og det planlegges flere nye gangetellepunkt. Blant annet ved det nye sykehuset i Drammen og over Hokksund bru (rv. 350). Også beskrevet over. Tallene brukes til å planlegge for bedre løsninger for gående og følge med på om man får til en ønsket vekst i antallet som går.

Neste figur viser gangtrafikken over bruene over Drammenselva sentralt i Drammen registrert mai 2023. Øverste diagram viser totalene per dag, mens de to nederste viser gjennomsnitt per ukedag og per time over alle dager i perioden. På en vanlig hverdag var det om lag 15 000 som krysset elva til fots, mens det er lavere i helgene. På festdagen 17. mai ble det registrert over dobbelt så mange fotgjengere over dette snittet sammenlignet med en vanlig hverdag.



Figur 8 Sum gangtrafikk over bruene Øvre Sund, Ypsilon, midlertidig bybro og Strømsløpet mai 2023. Data 1.5.2023-31.5.2023. Kilde: Viscando.

Neste figur viser at det var størst fotgjengertrafikk over midlertidig gangbro. To tredeler av dem som krysset elva til fots i det sentrale Drammen, gikk her, mens om lag én av fire brukte Ypsilon.





Figur 9 Fordeling av gangtrafikken over bruene Øvre Sund, Ypsilon, midlertidig bybro og Strømsøbrua mai 2023. Data 1.5.2023-31.5.2023. Kilde: Viscando.

## 4.7 Befolkning

Befolkningsveksten fortsatte i 2023. Det ble 1838 flere innbyggere som utgjør en vekst på 1,0 prosent. Det var vekst i alle kommuner. Størst vekst var det i Øvre Eiker kommune med 1,4 prosent, etterfulgt av Drammen med 1,2 prosent.

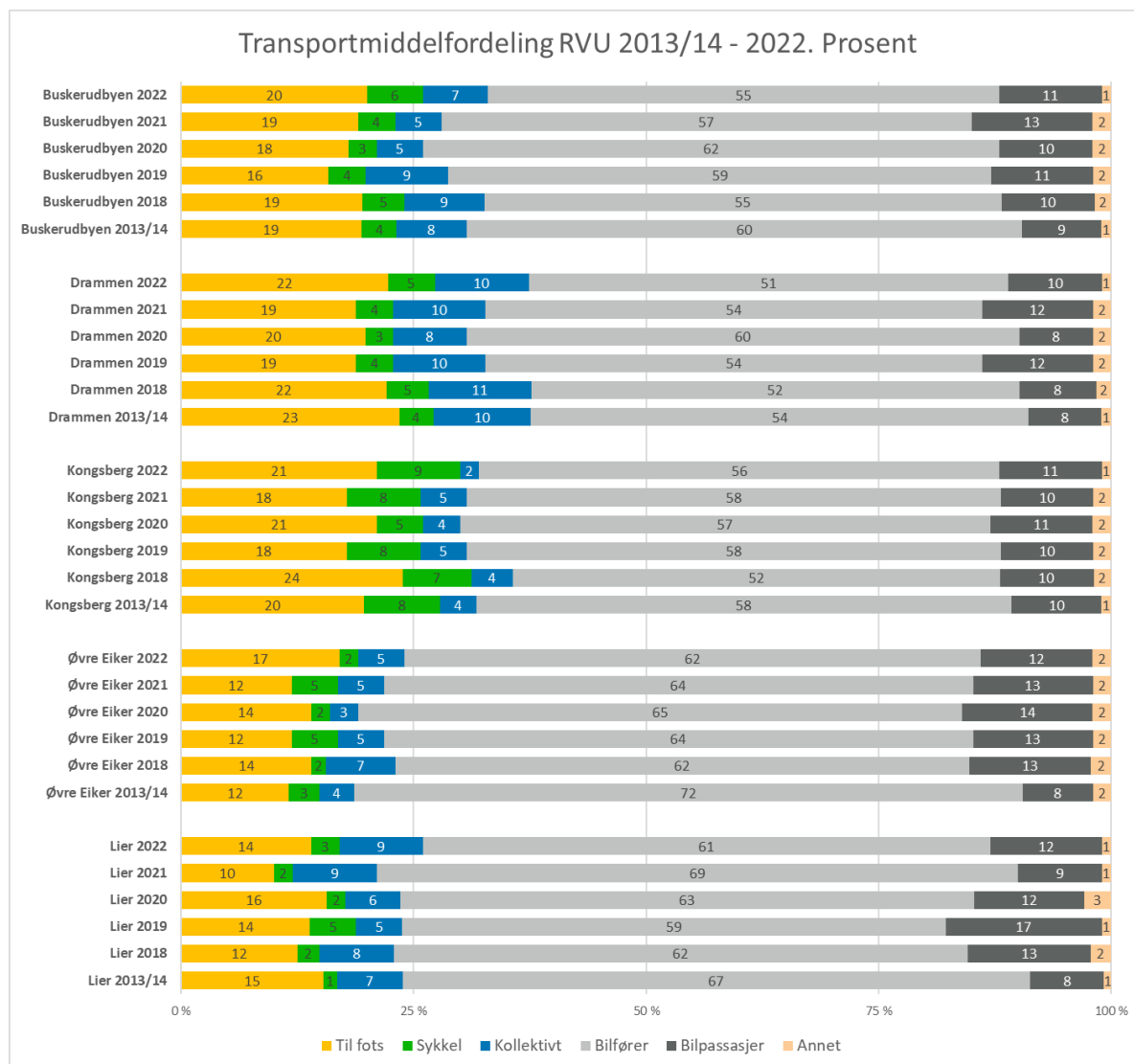
Tabell 11 Befolkningsmengde pr 1. januar. Basert på nye kommunegrenser. Kilde: SSB

Folkemengde pr 1. januar*	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2022-23
Drammen	94 440	95 683	96 605	97 771	98 930	99 734	100 302	100 581	101 859	102 273	103 291	104 487	1,2 %
Kongsberg	25 479	25 887	26 406	26 711	27 013	27 216	27 410	27 481	27 694	27 879	28 793	28 848	0,2 %
Lier	24 763	25 175	25 378	25 731	25 740	25 980	26 373	26 811	27 118	27 584	28 167	28 470	1,1 %
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 205	18 562	18 926	19 117	19 423	19 709	20 044	20 495	20 779	1,4 %
<b>Sum</b>	<b>162 434</b>	<b>164 664</b>	<b>166 428</b>	<b>168 418</b>	<b>170 245</b>	<b>171 856</b>	<b>173 202</b>	<b>174 296</b>	<b>176 380</b>	<b>177 780</b>	<b>180 746</b>	<b>182 584</b>	<b>1,0 %</b>
Endring		1,3 %	1,1 %	1,2 %	1,1 %	0,9 %	0,8 %	0,6 %	1,2 %	0,8 %	1,7 %	1,0 %	

\*Fra 1. januar 2020 er tidligere kommuner Svelvik, Nedre Eiker og Drammen slått sammen til én kommune. I tabellen over er befolkningstallet for de tre tidligere kommunene slått sammen for å gjøre utviklingen sammenlignbar.

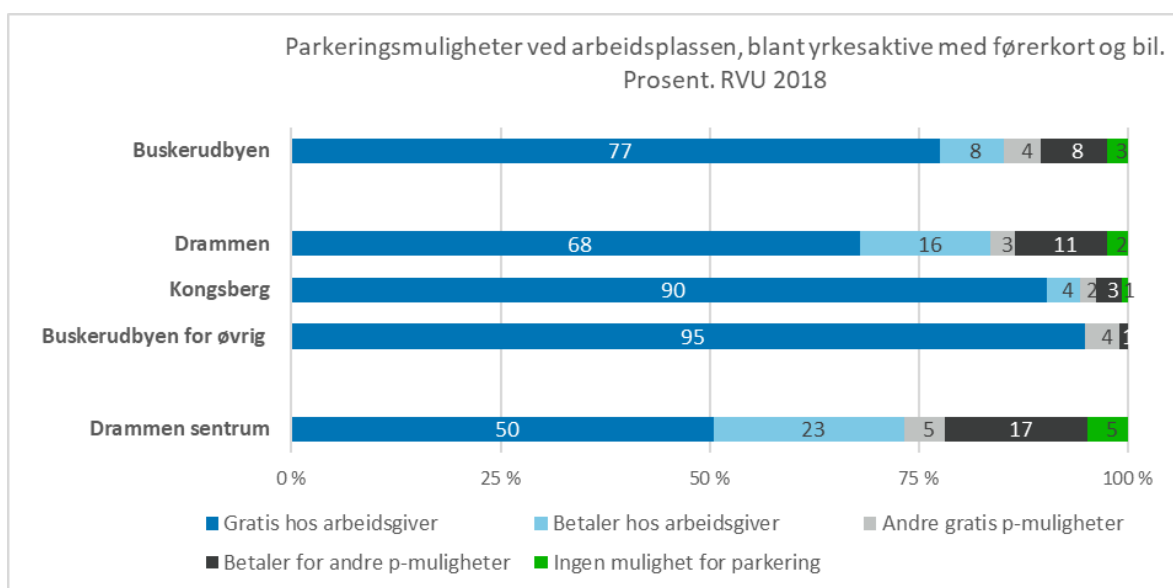
## 4.8 Reisevaner

Figuren under viser hvordan reisemiddelfordelingen (hovedtransportmiddel) har utviklet seg i Buskerudbyen siden 2013 til 2022.



Figur 10 Reisemiddelfordeling i Buskerudbyen (prosent). Kilde: RVU

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



Figur 11 Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant yrkesaktive med førerkort og bil. Prosent. RVU 2018.

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

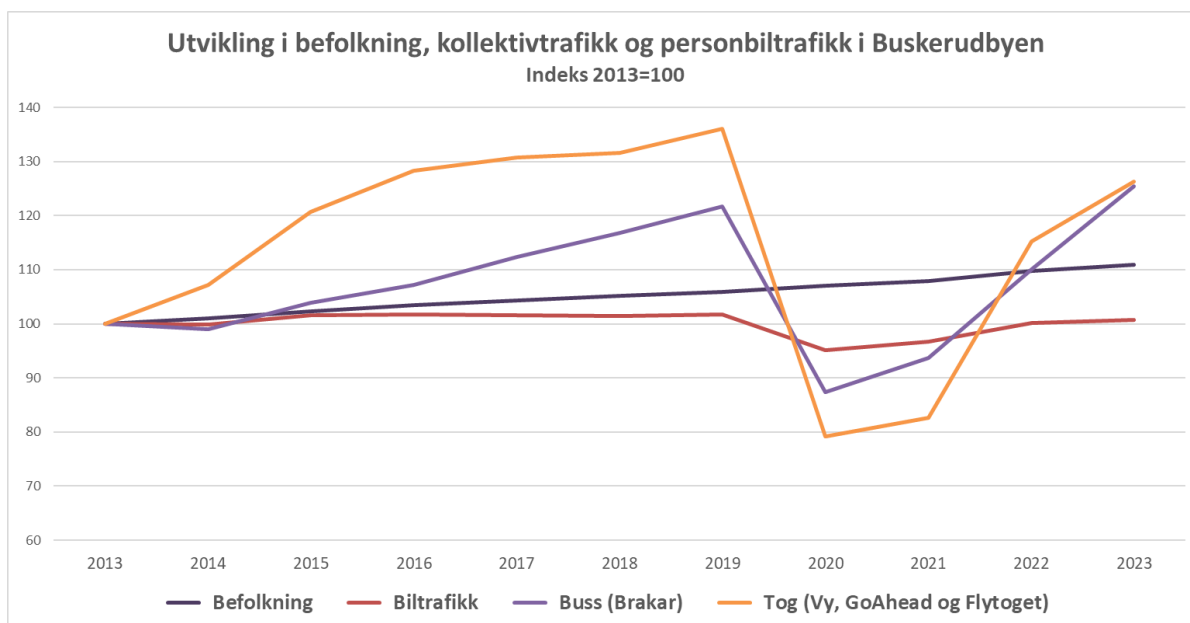
## 4.9 Indekser for utvikling i folketall og reiser

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

Tabell 12 Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og påstigende kollektivtrafikanter spesifisert på buss og tog 2013-2023. Indeks: 2013=100.

Indekser (2013=100)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Befolkning	100	101,1	102,3	103,4	104,4	105,2	105,8	107,1	108,0	109,8	110,9
Biltrafikk	100	99,8	101,6	101,8	101,6	101,4	101,7	95,1	96,7	100,2	100,7
Kollektivtrafikk	100	100,7	107,7	112,1	116,7	120,3	125,1	85,6	91,3	111,4	125,8
Buss (Brakar)	100	99,1	103,8	107,2	112,4	116,9	121,8	87,3	93,7	110,1	125,4
Tog (Vy, GoAhead og Flytoget)	100	107,1	120,7	128,3	130,8	131,6	136,1	79,2	82,6	115,2	126,3

Figur 12 under gir en grafisk framstilling av utviklingen.



**Figur 12** Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og antall påstigende på buss og tog. Indeks: 2013=100. III: Buskerudbysekretariatet.



