

Statusrapport 2015

Buskerudbypakke1 – Belønningsmidler

Belønningsordning for bedre kollektivtrafikk, økt sykkelbruk og mindre bilbruk



1. februar 2016

Innhold

Forord.....	3
1. Sammendrag	4
2. Buskerudbyen og avtale om belønningmidler 2014-17.....	6
2.1 Buskerudbysamarbeidet – samarbeid om areal, transport og miljø	6
2.2 Kort om Buskerudbyen.....	7
2.3 Avtale om belønningmidler 2014-17 og mål for trafikkutvikling i perioden	7
3. Revidert handlingsplan 2014-17.....	8
4. Resultater for 2014 og 2015.....	9
4.1 Gjennomføring av tiltak 2014 og 2015.....	9
4.2 Tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet	11
4.3 Tiltaksområde 2 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter pendlerparkering	12
4.4 Tiltaksområde 3 Tiltak for syklende	14
4.5 Tiltaksområde 4 Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken.....	16
4.6 Tiltaksområdene 5 Areal/fortetting, 6 Kunnskap/innovasjon og 7 Kommunikasjon.....	16
5. Mål- og resultatoppfølging.....	17
5.1 Utvikling i biltrafikken 2015.....	18
5.2 Passasjerutvikling kollektivtrafikken 2015	20
5.3 Antall sykkelreiser	24
5.4 Sammenstilling av nøkkeltall	24
6. Nøkkeltall 2015.....	25



Buskerudbysamarbeidet

Buskerudbysekretariatet, Rådhuset, Stasjonsgata 24, Hokksund

Postadresse: Postboks 76, 3300 Hokksund, E-post: post@buskerudbyen.no

www.buskerudbyen.no

Forord

Denne statusrapporten er oppfølging av fireårig avtale om belønningsmidler for perioden 2014-17 som forelå 4. desember 2014. Rapporten omfatter både 2014 og 2015 tiltak, da statusrapport for 2014, datert 06.02.15, ikke inneholdt utfyllende tiltaksrapportering, da belønningsavtalen forelå så sent i 2014.

Med utgangspunkt i avtalen utarbeidet partnerne i Buskerudbysamarbeidet handlingsplan belønningsmidlene for perioden 2014-17. Denne legger rammene for de årlige tiltaksplanene. Politisk styringsgruppe (ATM-utvalget) vedtok handlingsplan 2014-17 og tiltaksplaner for 2014 og 2015 6. februar 2015.

Handlingsplanen er i løpet av 2015 behandlet i kommunestyrene og fylkestinget og det er gitt innspill for revidering av planen. ATM-utvalget behandler revidert handlingsplan og tiltaksplan for 2016 i sitt møte 5. februar 2016.

Hokksund, 31. januar 2016

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

Georg N. Smedhus
leder av adm. styringsgruppe
fylkesrådmann i Buskerud

Tore Askim
prosjektsjef

1. Sammendrag

Gjennomføring av tiltak og økonomi

Buskerudbysamarbeidet har gjennom tiltaksplan 2014 og 2015 til sammen fordelt 163,6 mill. kr til tiltak i 2015. Av dette er 73,3 mill. kr tilskudd til 2014-tiltak og 90 mill. kr (inkl. 15 mill. kr i ekstratildeling) tilskudd til 2015-tiltak. I tillegg inngår 0,3 mill. kr som er overført fra 2013.

Belønningsavtalen for 2014-17 ble undertegnet i desember 2014. Handlingsplanen for perioden med tiltaksplaner for 2014 og 2015 ble vedtatt av politisk styringsgruppe (ATM-utvalget) i februar 2015, og partnerne kom raskt i gang med gjennomføring av tiltak. I regnskap for 2015 er det til sammen utgiftsført 92,4 mill. for perioden 2014-2015, hvorav kr 66,9 mill. kr på 2014-tiltak og 25,5 mill. kr på 2015-tiltak. I tråd med avtalen med SD, er felles ambisjon at gjenstående 2015-tiltak i stor grad skal være gjennomført til juni 2016.

Hovedfokus i tiltaksgjennomføringen er tiltak som skal gjøre det bedre og lettere å være busspassasjer og syklist i de fem kommunene i Buskerudbyen, men også parkeringspolitikk er prioritert. De største bevilgningene er gitt til tiltak som kan forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken. Mange av disse tiltakene er omfattende og kompliserte. Gjennomføringen vil derfor først kunne ferdigstilles året etter at bevilgning er gitt.

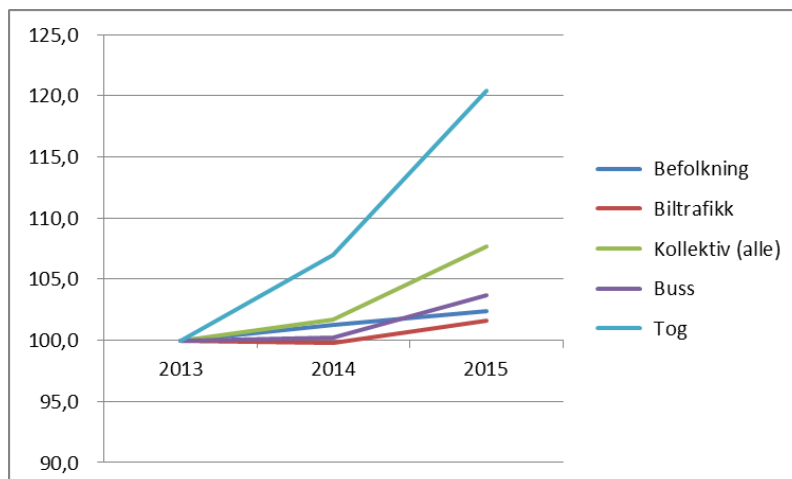
Hovedårsaken til at ikke alle 2014-midlene er realisert innen 31.12.2015 er at avtale med SD forelå så sent som desember 2014. Bakgrunn for at det gjenstår et betydelig beløp fra 2015-midlene er beskrevet i rapporten og viser at ett meget stort tiltak, Bragernes kollektivknutepunkt (samlet tilskudd i 2015 og 2016 er 29,4 mill. kr), først vil starte bygging på etter vinteren/vår 2016.

Resultater og nøkkeltall

Kommunene i Buskerudbyen har en befolkningsvekst på til sammen 2,3 prosent i 2014 og 2015. Det er en betydelig vekst i antall kollektivpassasjerer, til sammen 7,6 prosent i samme periode. Antall togpassasjerer hos NSB økte i perioden med over 20 prosent (7,3 i 2014 og 13,5 i 2015).

Grafen nedenfor viser hvordan utviklingen de to 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 2013 til 2015



Byindeksen for 2015 viser økning i biltrafikken på 1,8 prosent, mens det i 2014 var nedgang på -0,2 prosent. Om en ser spesifikt på utviklingen i de 20 tellepunktene som ansees som mest sentrale i Buskerudbyen, gir ikke dette en entydig tendens. Totalt sett har punktene i gjennomsnitt en mindre prosentvis økning i trafikkvolumet enn det byindeksen viser for området. Det kan indikere at veger med større innslag av gjennomgangstrafikk har en høyere vekst enn lokalveier. Eksempelvis har ikke Fv 36 Konnerudgata hatt trafikkvekst de siste årene, og fylkesvegen ved Gulskogen har hatt en nedgang på 1,5 %. Mens både Rosenkrantzgt og E 134 Stømsåstunnelen har hatt betydelig vekst, på henholdsvis 4,2 % og 3,8 % de siste to årene.

Det er positive utviklingstrekk mht. passasjertall for kollektivtrafikken i Buskerudbyen. Men som tidligere påpekt, er det lite realistisk å forvente å ha nullvekst i biltrafikken på kort sikt, så lenge befolkningsveksten er så sterk som den er og det ikke er tilgjengelig økonomiske midler til å styrke kollektivtilbudet i tilstrekkelig grad. Det er innført parkeringstiltak i kommunene som bidrar til begrensning i langtidsparkering i sentrum, senest ved innføring av beboerparkering i deler av Kongsberg

Nullvekst og umiddelbar nedgang i biltrafikken kan imidlertid forventes i det øyeblikk trafikantbetaling innføres. Gjennomførte trafikkberegninger underbygger dette. Buskerudbysamarbeidet arbeider med forslag til Buskerudbypakke2 som inneholder mål om nullvekst. Etter framdriftsplanen vil forslag til Buskerudbypakke2 bli lokalpolitisk behandlet og oversendt Samferdselsdepartementet for videre behandling høsten 2016.

2. Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2014-17

2.1 Buskerudbysamarbeidet – samarbeid om areal, transport og miljø

Buskerudbysamarbeidet ble formelt etablert fra 1.1.2010 med en femårig avtale. Fra 1.1. 2015 er det inngått fornyet langsiktig avtale mellom partnerne; kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Fylkesmannen i Buskerud. Operatørselskaper for kollektivtrafikken (Brakar og NSB) inngår i Buskerudbyens administrative/faglige fora.

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

I februar 2013 ble Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtatt av fylkestinget. I denne regionale planen fremgår helhetlige strategier for utvikling av arealer og transportsystem for byområdet og med 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 at nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontransporten i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Fram 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 (bilførere + passasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng (fra 65 %).

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

Kommunene og fylkeskommunen ble i juni 2014 enige om en skisse til Buskerudbypakke2 som grunnlag for videre drøftinger med staten. Etter behandling av KVV Buskerudbypakke2 ga Samferdselsdepartementet i brev av 08.05.2015 sine hovedlinjer for videreutvikling av transportnettet i Buskerud. Buskerudbysamarbeidet har høsten 2015 jobbet med revidering av forslag til Buskerudbypakke2 og i henhold til avtalt framdrift er det planlagt at et omforent forslag til Buskerudbypakke2, vil foreligge sommeren 2016. Etter vedtak i kommunestyrene og fylkestinget tidlig september 2016 kan dette oversendes departementet for videre behandling med mål om stortingsbehandling i inneværende stortingsperiode.

Se mer info om Buskerudbysamarbeidet på www.buskerudbyen.no

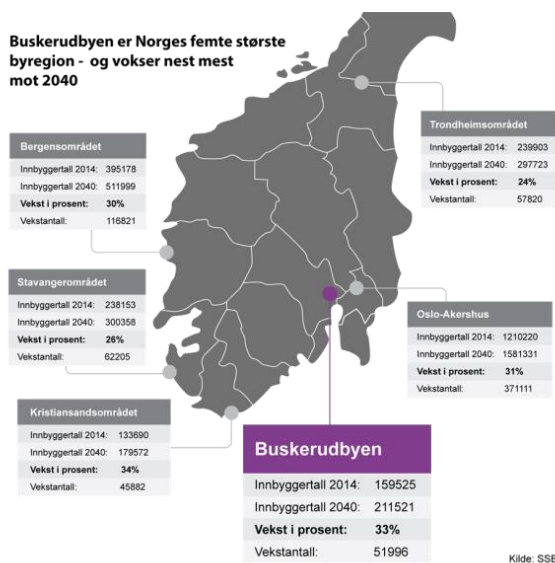
2.2 Kort om Buskerudbyen

Buskerudbyen (i alt 161 298 innbyggere)¹ er i sterk vekst og utgjør en sammenhengende korridor vest for Oslo/Akershus. Buskerudbyen er et sammensatt byområde bestående av kommunene Lier (25 747), Drammen (67 765), Nedre Eiker (24 429), Øvre Eiker (18 206) og Kongsberg (27 026).

Norges femte største byregion

Som figuren under viser er Buskerudbyen Norges femte største byregion og vil i følge Statistisk Sentralbyrås 2014-beregninger være den byregionen som vokser nest mest fram mot 2040.

Figur 2: Forventet vekst i innbyggertallet mot 2040 i landets seks største byregioner.



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 som har stasjoner i alle de fem kommunene, og flere stamveger; E18 gjennom Lier og Drammen, E134 fra Drammen gjennom Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Rv23 fra Lier mot Oslofjordforbindelsen og Rv35 fra Hokksund mot Åmot.

Togtilbudet fra Drammen stasjon i retning Oslo er meget bra (fem avganger pr time + tre flytog pr time). På strekningen Kongsberg-Oslo er det grunnrute med kun ett tog pr time. Å få utviklet et bedre togtilbud på strekningen Kongsberg-Oslo-Gardermoen som binder sammen Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda (det nye utviklingsområdet i Lier) er av stor strategisk betydning både for framtidig byutvikling og som kapasitetssterk rygggrad i et framtidig kollektivtilbud.

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

Belønningsavtale for perioden 2014 -17 forelå 4. desember 2014. Avtalen gir mål og tilskuddsbeløp og rammer for bruk av midlene på til sammen 308,3 mill. kr fordelt med følgende årlige beløp: 2014: 73,3 mill. kr, 2015: 75 mill. kr, 2016: 80 mill. kr, 2017: 80 mill. kr. Avtalen er godkjent i Buskerud fylkesting, Drammen bystyre, kommunestyrene i Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker i desember 2014 og i

¹ Beregnet folkemengde per 31. desember 2015 (SSB, januar 2016)

Kongsberg kommunestyre 11. februar 2015. Etter søknad fikk Buskerudbyen ekstra belønningsmidler på 15 mill. kr i 2015 til Bragernes kollektivknutepunkt.

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 2014-2023 om at veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det heter i punkt 3 i avtalen:

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

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

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

3. Revidert handlingsplan 2014-17

I belønningsavtalens pkt. 4 heter det at Buskerudbyens søknad om belønningsmidler (februar 2014) med 4-årig handlingsprogram ligger til grunn for avtalen, med unntak av målformuleringen og kobling til tidspunkt for oppstart av Buskerudbypakke2. Det heter videre at *“Innenfor det formål, de mål og årlige tilskudd som fremgår av denne avtalen, kan byområdets tiltaksplan revideres årlig uten at dette vil endre rammene for årlige tilskudd, såfremt revidert handlingsplan er tilpasset avtalens forutsetninger om måloppnåelse, jf. punkt 3. Revidert handlingsplan skal senest foreligge samtidig med anmodning om utbetaling av årlig tilskudd”.*

På bakgrunn av handlingsprogrammet som var vedlagt søknaden er det utarbeidet en fireårig handlingsplan. Handlingsplanen er et styringsdokument som synliggjør prioritering av tiltak for alle fire år i avtaleperioden. Handlingsplanen ble vedtatt av ATM-utvalget i møte 6. februar 2015 og er i løpet av 2015 behandlet i kommunestyrene og fylkestinget med innspill til revidering av planen. ATM-utvalget vil behandle revidert handlingsplan med tiltaksplan for 2016 i sitt møte 5. februar 2016, og denne vil bli ettersendt.

Belønningsmidlene er som det står i retningslinjene et tillegg til midler fra lokale myndigheter. I handlingsplanen angis 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.

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

For å sikre gjennomføringskraft er det som hovedambisjon avtalt følgende frister for ferdigstillelse av tiltak:

- For 2014-tiltak 01.11.2015
- For 2015-tiltak 01.06.2016
- For 2016-tiltak 01.03.2017
- For 2017-tiltak 31.12.2017

Den fireårige handlingsplanen 2014-2017 inneholder sju tiltaksområder. I tabellen nedenfor gis oversikt over vedtatt handlingsplan 2014-17 (6.2.15), og forslag til revidert handlingsplan (som behandles 5.2.16) med fordeling mellom tiltaksområdene:

Tabell 1: Fordeling av midler i belønningsavtalen på tiltaksområder, jfr. vedtatt handlingsplan 2014-17, og forslag til revidert handlingsplan.

Tiltaksområde	Vedtatt HP kr mill.	Revidert HP kr mill.
1. Forbedring av kollektivtilbudet	98,35	98,35
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter og pendlerparkering	101,75 +15,00	116,05
3. Tiltak for syklende	73,20	73,80
4. Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	12,50	12,50
5. Arealutvikling og fortetting	3,80	2,50
6. Kunnskapsgrunnlag og innovasjon	6,25	8,77
7. Kommunikasjon	12,75	11,65
SUM	308,60* + 15,00	323,60

15 mill. kr i tildelt ekstra belønningsmidler for 2015.

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

Som det går fram av tabellen er det i liten grad foretatt omdisponeringer mellom tiltaksområdene ved revideringen av handlingsplanen, bortsett fra mellom tiltaksområdene 5, 6 og 7, der ca en 1 mill. fra hver av tiltaksområdene 5 og 7 overføres til tiltaksområde 6. Bakgrunnen for dette er i stor grad behovet for økt planleggingskapasitet i forbindelse med arbeidet med Buskerudbypakke2. Tiltaksplan 2014 og 2015 inngår i handlingsplan 2014-17.

4. Resultater for 2014 og 2015

4.1 Gjennomføring av tiltak 2014 og 2015

Tiltaksplanene for 2014 og 2015 er vedtatt i tråd med handlingsplan 2014-17 og gir tildeling av tilskudd til 2014-tiltak for 73,3 mill.kr (overført fra SD i desember 2014) og tildeling av tilskudd til 2015 tiltak for 80 mill. kr (overført fra SD i april 2015), samt 15 mill. kr i ekstra belønningsmidler, (overført fra SD juli 2015). I tillegg inngår 0,3 mill. kr som er overført fra 2013.

I regnskapet for 2015 er det utgiftsført 66,9 mill. kr på 2014-tiltak og 25,5 mill. kr på 2015-tiltak, til sammen 92,4 mill. kr for perioden 2014-2015. Det har vært høyest fokus på å iverksette 2014-tiltak.

Felles ambisjon om ferdigstilling av 2015-tiltak er 1. juli 2016. Administrativ styringsgruppe har sett 2014-midler og 2015-midler under ett og gjennom året foretatt noen omdisponeringer for å ivareta framdrift.

Tabell 2: Økonomisk oversikt per 31.12.2015 viser anvendelsen av belønningsmidler for 2014 og 2015

Tiltaksområde	2014		2015	
	Gjeldende	Sum påløpt	Gjeldende	Sum påløpt
1 Forbedring kollektivtilbudet	13 000 000	13 026 805	23 100 000	14 949 991
2 Forbedring infrastruktur kollektiv	20 228 885	18 255 270	46 400 000	4 818 350
3 Tiltak for syklende	30 350 000	29 850 059	16 254 553	2 435 999
4 Tiltak for miljøvennlige reise/videreutvikling av parkeringspolitikk	2 161 336	1 725 191	2 000 000	
5 Arealutvikling/fortetting	500 000	402 795	800 000	200 000
6 Kunnskapsgrunnlag/innovasjon	2 100 000	1 347 209	3 350 000	2 250 028
7 Kommunikasjon	2 250 000	2 285 712	1 106 641	816 712
SUM	70 590 221	66 893 041	93 011 194	25 471 080

Avtale om ny belønningsavtale ble inngått i desember 2014. Handlingsplan for fireårsperioden med tiltaksplaner for 2014 og 2015 ble vedtatt 5. februar 2015 og partnerne startet umiddelbart med gjennomføringen av tiltak.

Hovedvurdering

Det er i 2015 gjennomført tiltak for til sammen 92,4 mill. for perioden 2014-2015, hvorav kr 66,9 mill. kr 2014-tiltak og 25,5 mill. kr 2015-tiltak. Mange av de resterende tiltakene er igangsatt og vil i stor grad være gjennomført innen juni 2016. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken. Mange av disse tiltakene er omfattende og kompliserte og gjennomføring vil derfor først kunne skje året etter at bevilgning er gitt. Det største tiltaket er ombygging av kollektivknutepunkt på Bragernes (med samlet tilskudd på 29,35 mill. kr for 2014 og 2015) starter bygging vinter/vår 2016.

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

- Område 1: Bedre trafikantinformasjon (TID) kom i gang etter sommeren 2015. To tiltak er gjennomført, resten gjennomføres i 2016 sammen med 2015-tiltakene (3,0 mill.), se omtale av framdrift under kap. 3.1.1. Resten av differensen i 2015 mellom gjeldende bevilgning og påløpte midler, ca 5 mill. kr, er midler til tiltak med sanntidsinformasjon og nytt billettsystem som utføres over flere og år og der fakturering vil skje i første halvår 2016.
- Område 2: 2014 – Avviket i 2014 skyldes delvis at et tiltak ble noe rimeligere enn budsjettet og noen mindre tiltak ikke er iverksatt. Avviket i 2015 skyldes i hovedsak at ombygging av Bragernes kollektivknutepunkt (27,3 mill.kr) ikke kunne starte opp før første fase var fullfinansiert, noe som ble klart med tildeling av ekstramidlene i juni 2015. I tillegg har det også tatt tid å komme i gang med mange mindre infrastrukturtiltak for buss (til sammen 11,8 mill. kr), samt at slutføring av buss-prioritering i krysset Vinjes gate- Hauges gate (2,1 mill. kr Drammen kommune) slutføres i 2016.

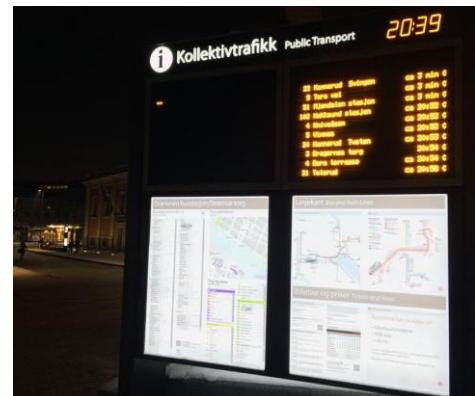
- Område 3: 2014-tiltakene er i stor grad gjennomført, det gjenstår sluttregnskap for noen prosjekter. Området er tilført 2015-midler, 3,6 mill. kr til reguleringsplanlegging av sykkeltiltak i Buskerudbypakke2. Flere større tiltak gjennomføres i 2016.
- Område 4: Avviket for 2014 skyldes at Reis Smart har fått noe endret framdrift . 2015-midlene brukes til tiltak i første halvdel 2016.
- Område 5: 2015-tiltak iverksettes første halvdel 2016.
- Område 6: Det er omdisponert midler for planlegging Buskerudbypakke2, som vil bli brukt første halvdel 2016. 2014- og 2015 midler sees her i sammenheng.

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

4.2 Tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet

Forsterket drift buss fra forrige belønningsperiode er videreført på samme nivå i 2014 og 2015. Tilskudd på 14,6 mill. kr i 2015-tiltak er ivaretatt av Brakar på vegne av Buskerud fylkeskommune som gjennomføringsansvarlig.

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



Det er vektlagt å få installert egne billettvalidatorer bak på bussene for å effektivisere påstigning og redusere bussenenes ståtid på holdeplassene. I mai 2015 laserte fylkeskommunens kollektivselskap Brakar appen "Brakar Billett", slik at enkeltbillett, periodebillett, ungdomsbillett og Brakar 20/25 nå kan betales med mobil på bussen. Både arbeid med nytt billetteringssytem og sanntidsinformasjon vil pågå med tilskudd også i 2016

Bedre trafikantinformasjon (TID)

Når det gjelder tiltak 1.2.5 Bedre trafikantinformasjon (TID) har Brakar fått utarbeidet system for trafikantinformasjon og design i kollektivtrafikken i Buskerud; kalt Brakar TID. Brakar TID omfatter prinsipper for bruk av fysiske elementer som skilt, søyler, stolper, lehus samt bruk av kart, tabeller og annen informasjon til kundene. Det er laget en framdriftsplan for iverksetting av tiltak på følgende knutepunkt/strekninger. I 2015 er tiltak på strekningen Kongsberg knutepunkt – Gamlegrendsåsen og

Lierbyen bussterminal ferdigstilt. Kongsberg knutepunkt er forsinket da det har vært utfordrende å avklare hvor på knutepunktet installasjonen skal gjøres, men det er nå klart for ferdigstillelse. Resten ferdigstilles i henhold til planen under.

Figur 3: Plan for ferdigstillelse av trafikkantinformasjon (TID) på knutepunkt/strekninger

Planlagt ferdigstilt	Knutepunkt/strekning
2. halvår 2015	Kongsberg knutepunkt, Lierbyen bussterminal
1. halvår 2016	Mjøndalen stasjon, Hokksund stasjon, Kongsberg knutepunkt Gamlegrenåsen
2. halvår 2016	Strømsø torg – Konerudgt – Gulskogen Strømsø torg – Rundtom Bragernes torg – Lierbyen Drammen sykehus

Kilde: Brakar 2015

4.3 Tiltaksområde 2 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering

Fremkommelighetstiltak

For å bidra til effektiv, punktlig og forutsigbar kollektivtrafikk er det startet opp med fremkommelighetstiltak i krysset Vinjesgate - Haugesgate på den sentrale busstraseen i Rosenkrantzgate i Drammen. Tiltaket ferdigstilles i 2016. Tiltak i Tollbugata mot Rundtomkrysset på Strømsø siden iverksettes våren 2016. Midler (0,4 mill. kr) avsatt i 2014 til videre planlegging av Bru over Lågen i Kongsberg for bl.a. forsterket busskjøring er omdisponert da Kongsberg anser det som lite realistisk å få finansiert en slik bru uten å være omfattet av en bypakke. 0,2 mill. er avsatt til forprosjekt sykkelbru lenger nord over Lågen og 0,2 mill. kr til å støtte Kongsberg og Øvre Eikers bidrag i Jernbaneverkets utredning om jernbaneutvikling på strekningen Hokksund – Kongsberg.

Det ble i 2015 utarbeidet en rapport om utbedring av kollektivtraséer og holdeplasser i Buskerud-byen 2014-2017 (Rambøll; datert 20.03.2015). Med bakgrunn i denne og tidligere utredninger ble det foretatt en prioritering av foreslåtte fysiske tiltak på prioriterte strekninger, knutepunkt og andre aktuelle lokasjoner innenfor gitte kostnadsramme (tiltak 2.2.2). Tildeling av midler var ikke klar før i mai 2015, og noen tiltak fikk ikke tildeling før mot slutten av året. Det ble opparbeidet snuplass for buss på Gamlegrendåsen i Kongsberg, oppgradert bussholdeplasser på strekningen fra Bragernes til Amtmannssvingen og utbedret holdeplass med adkomst sykkel og gange ved den nye innfartsparkeringen på Lyngås i Lier i 2015. De resterende tiltakene vil bli gjennomført i løpet av første halvår 2016.

Mulighetsstudie for bybane i Lier, Drammen og Nedre Eiker

Det er i 2015 gjennomført en mulighetsstudie for bybane på strekningen Lierstranda-Brakerøya-Bragernes Torg-Åssiden-Solbergelva-Krokstadelva/Mjøndalen. Mulighetsstudien viser at det på lengre sikt kan være markedsgrunnlag for "bybane på hjul" (superbuss) i Drammensområdet når sykehus etableres på Brakerøya og Lierstranda bygges ut. I første omgang bør det arbeides videre med framkommelighetstiltak for buss og øke kvaliteten for øvrig på kollektivtilbudet; økt frekvens, sanntidsinformasjon, sømløs billettering, knutepunktsutvikling med gode parkerings- og overgangsmuligheter for alle trafikantergrupper, moderne vognmateriell osv. Framkommelighetstiltak /

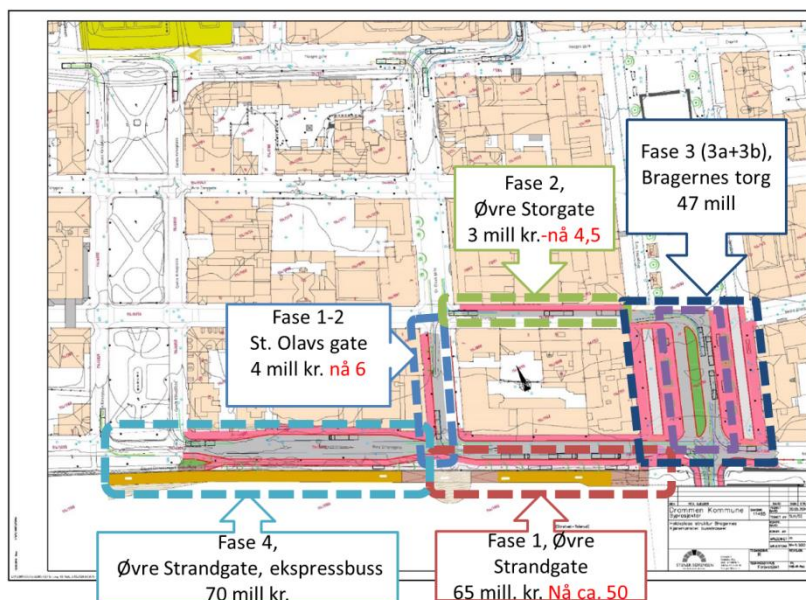
etablering av egne traseer for buss på enkelte strekninger nå vil kunne inngå i et konsept med "bybane på hjul" (superbuss) på lengre sikt.

Bragernes kollektivknutepunkt

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

Det er utarbeidet detaljplaner for standardheving og kapasitetsøkning på holdeplasser, bedret fremkommelighet, tilpasning til leddbuss, bedret belysning og en helhetlig pakke rundt fotgjengere, syklist, busser og taxi på Nedre Bragernes torg inkludert Øvre Storgate fra torget til St. Olavs gate og Øvre Strandgate.

Figur 4: Oversikt over utbyggingsfaser Bragernes kollektivknutepunkt. Kilde: Drammen kommune 2015.



Første byggetrinn omfatter ombygging i Øvre Strandgate (fase 1), St. Olavsgt og Øvre Storgate (fase2). I 2015 ble detaljprosjektering og konkurransegrunnlag for ombygging utarbeidet. Bygging kostnadsberegnet til 60,5 mill. kr, skal igangsettes vår 2016 som en felles entrepris med ferdigstillelse i løpet av 2016. Første byggetrinn er fullfinansiert med tilskudd fra belønningsmidler og egne midler fra Drammen kommune.

Andre byggetrinn består av ombygging Bragernes torg nedre del, kostnadsberegnet til ca 47 mill. kr. Arbeid med detaljprosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag skal starte opp. Bygging er avhengig av fullfinansiering. Det vil bli søkt om ekstra midler fra belønningsordningen 2016 til tiltaket. Fase 4 Øvre Strandgate er det foreløpig ikke tatt noe stilling til gjennomføring av.

Utvidelse av Bragernes kollektivknutepunkt er avgjørende for å få realisert et styrket kollektivtilbud som del av Buskerudbypakke2.

Knutepunktutvikling

Mulighetsstudien for utvikling av Hokksund og Mjøndalen knutepunkter som ble påbegynt i 2014, ble ferdigstilt i 2015. Jernbaneverket har startet opp arbeid med reguleringsplan og teknisk hovedplan for de to stasjonene. Disse reguleringsplanprosessene og nyoppstartet kommunedelplanprosess for dobbeltspor fra Gulskogen til Hokksund er gode samordningsarenaer for videre arbeid. Kommunene og fylkeskommunen forbereder planlegging for tilgrensende områder til stasjonene for at gode helhets-løsninger for buss, sykkel og gange skal bli realisert.

Drammen og Lier, NSB og ROM Eiendom har i samarbeid med Jernbaneverket, Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune, Brakar og Buskerudbyen utforsket mulighetene til å utvikle et kollektiv knutepunkt på Lierstranda. Tre team med arkitekter og andre faggrupper har laget hvert sitt forslag.

<http://fjordbyenlierdrammen.no>



Pendler- og innfartsparkering

Pendlerparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. I henhold til felles strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen som ATM-utvalget har fått utarbeidet i 2015, 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. Strategien dokumenterer eksisterende tilbud og definerer prinsipper for hvordan videreutviklingen av tilbudet skal gjøres fram mot og gjennom Buskerudbypakke 2. Det vil bli utarbeidet en egen handlingsplan. Innfarts- og pendlerparkeringsstrategien skal i 2016 vedtas i de fem kommunestyrene og fylkestinget.

I 2015 er det opparbeidet en ny innfartsparkering ved busstrase ved Lyngås i Lier og utvidet to innfartsparkeringer i nærheten av Hokksund, Langebru ved E134 og Lerberg ved RV 35/FV 283. Drammen kommune har gjennomført en utredning om innfartsparkering i bydelene ved barnehagene og ved busstraseer for å gjøre det mulig for barnefamilier å kjøre til barnehagen for så å velge annen transport (buss, sykkel eller gange) inn til sentrum.

Tilskudd til utvidelse av pendlerparkering ved Gulskogen stasjon er omdisponert da det er igangsatt arbeid med revidering av reguleringsplan for Gulskogensenteret og reguleringsarbeid i forbindelse med dobbeltspor Gulskogen – Hokksund. Det er ikke forventet at det vil foreligge regulerings-avklaringen slik at pendlerparkeringen kan utvides i denne belønningsperioden.

4.4 Tiltaksområde 3 Tiltak for syklende

Kommunene i Buskerudbysamarbeidet har vedtatt sykkelplaner, og i 2015 er det igangsatt arbeid med å sy disse sammen til en felles sykkelplan for Buskerudbyen, som skal behandles i kommunestyrene og fylkestinget i 2016. Arbeidet vil også inneholde en handlingsplan som grunnlag for helhetlig prioritering. Kunnskapsgrunnlaget viser at det er et stort behov for tiltak for syklende, både

når det gjelder utbedring på eksisterende nett og nye sykkelveier.

Av større tiltak som er gjennomført i 2014 og 2015 kan nevnes 500 m sykkelfelt og dobbeltsidig fortau i Baneveien Nord på Kongsberg. Baneveien går parallelt med Kongsberg stasjon og tiltaket gir et sammenhengende og mer helhetlig tilbud for syklende og et bedre tilbud for gående bl.a. fra Raummyrområdet der det planlegges nye større boligområder.

Drammen kommune etablerer 350 m sykkelvei med fortau på nordsiden av C.O. Lundsgate. Strekningen er skolevei for barn på Brandengen barneskole i ene enden og Marienlyst ungdomsskole i andre enden, med tilhørende arena for fritidsinteresser. Ruta er en del av hovedsykkelnettet som ikke var tilrettelagt for verken fotgjengere eller syklist.

Lier kommune har i 2015 videreført arbeidet med sykkelvei av høy standard på den gamle jernbanelinjen mellom Lierbyen og Drammen ved å skille sykkelveien fra ridevei forbi Linnsvollen ride-senter samt asfaltere en strekning på 1200 m. Sikker kryssløsning med Ringeriksveien og ferdigstilling av traseen med forbindelse til Lierbyen er foreslått gjennomført med tilskuddsmidler for 2016.



Øvre Eiker kommune har ferdigstilt sykkelvei på en strekning på ca 500 meter langs Drammensveien som en del av hovedsykkelnettet mellom Mjøndalen og Hokksund. Mens tilrettelegging for syklende og gående i krysset mellom Drammensvegen og Støperigata sees i sammenheng med knutepunktsutvikling ved Hokksund stasjon og er under planlegging for gjennomføring i 2016.

Drammen har satset på utvidelse av sykkelparkering ved bussholdeplasser. Nedre Eiker kommune har satt opp sykkelstativ flere steder i Mjøndalen sentrum, mens Kongsberg har installert servicestasjoner, informasjonstavler og sykkelparkering i sentrum og ved idretts- og leikeplasser. Gode og trygge muligheter for å parkere sykkel er viktig for å få flere motivert til å sykle.



Sykkelkampanjer

Det er i 2015 gjennomført flere sykkelkampanjer; Sykle til Jobben, Aktiv på skoleveien, «Gjør det» - på sykkel og «Tråkk til» i nytt semester.

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

Det er gjort vesentlige grep i videreutviklingen av parkeringspolitikken i Buskerudbyen.

Drammen

Drammen har et system med progressiv takst i bysentrum som prioriterer korttidsparkering fremfor langtidsparkering. I tillegg videreutvikles boligsoneparkering for å hindre fremmed- og langtidsparkering i boligområder nær sentrum. Det legges til rette for publikumsvennlige betalingsløsninger.

Kongsberg

Kongsberg kommunestyre vedtok i 2015 ny parkeringsordning for Kongsberg og det er gjennomført tiltak, spesielt for vestsiden av byen hvor høgskolen har fått ny lokalisering. Parkeringsordningen medfører redusert parkeringstilbud, prioritering av korttidsparkering for å ivareta sentrumsfunksjoner, prising med håndheving og beboerparkeringsordning. Den nye parkeringsordningen ble innført med en større informasjonskampanje om ordningen og for økt bruk av miljøvennlig transport. Det legges til rette for publikumsvennlige betalingsløsninger.

Mjøndalen

Vedtatt skiltplan er iverksatt med skilting for et differensiert parkeringstilbud som prioriterer korttidsparkering i sentrum. Det er sendt ut parkeringsskiver til alle innbyggere og inngått avtale med politiet for håndheving.

Hokksund

Vedtatt skiltplan er iverksatt med skilting for et differensiert parkeringstilbud som prioriterer korttidsparkering i sentrum. Det er igangsatt en prosess med politiet for å få til et system for håndheving som forventes å være på plass i løpet av 2016 sammen med tidsskive og informasjonsopplegg.

ReisSmart

ReisSmart er tiltak hos næringslivsvirksomheter for å tilrettelegg for mer miljøvennlige reiser til/fra og i jobbsammenheng. Det er gjennomført et pilotprosjekt med Teknologiparken i Kongsberg med el-syssel ordning for bruk i arbeid. Det er knyttet nært samarbeid med virksomheter i tre kommuner for tiltak i 2016.

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

Gjennomføring av areal- og transportplanen

I 2015 er det igangsatt arbeid med evaluering og statusgjennomgang av Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 med handlingsprogram 2013-2016. Dette vil danne grunnlag for evt. beslutning om revidering av planen. TØI har utarbeidet en rapport "Arbeidsplasser og boliger i Buskerudbyen – konsentrasjon og utviklingen" der det gis følgende oppsummering: "*Generelt viser utviklingen de senere år at det er en rimelig god konsentrasjon av virksomhetene og boliger generelt, og kontorarbeidsplasser spesielt, rundt knutepunktene. Dette må også ses på i sammenheng med*

at Buskerudbyen generelt har hatt en solid utvikling mht næringsvirksomhet, bosetning og innpendling. Veksten har vært konsentrert rundt knutepunktene”.

Arealer for areal- og transportintensive næringer

I arbeidet med felles Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble det identifisert mangel på næringsarealer for arealkrevende og transportintensive virksomheter i Buskerudbyen. I 2015 er det gjennomført en utredning med kartlegging av mulige nye arealer for areal- og transportintensive næringer i Buskerudbyen og fem nabokommuner. Felles markedsvurdering av arealene er under arbeid. Hensikten er tilrettelegging for transformasjon av arealer i byområdene til annen byutvikling, og tilrettelegging for vekst i disse næringene.

Kommunikasjon

Det er gjennomført et omfattende kommunikasjonsarbeid med vekt på god informasjon om Buskerudbysamarbeidet og de tiltak som er gjennomført med tilskudd fra belønningsmidlene i perioden 2010 -14. Det er bl.a. utarbeidet film og brosjyre som viser fellestiltak og gjennomførte tiltak i hver av de fem kommunene i samarbeidet.

Det er også laget et spesialtilpasset opplegg for hver enkelt kommune til bruk i folkevalgt-opplæringen etter kommune- og fylkestingsvalget i 2015 med fokus på samarbeidets historie, gjennomførte tiltak og sentrale problemstillinger og oppgaver i tiden som kommer. Videre er det gjennomført to større kampanjer. Vårens kampanje “Gjør det” hadde fokus på å få flere til velge sykkel som fremkomstmiddel, mens høstens kampanje “Myte-TV” hadde fokus på ulike tiltak som er gjennomført i hver av de fem kommunene. <http://www.buskerudbyen.no/Aktuelt/Filmer>

Kunnskapsgrunnlag

Utredningsarbeid vedrørende revidering av forslag til Buskerudbypakke2 er en prioritert og omfattende oppgave. Tiltaksområde 6 er styrket med omdisponering fra tiltaksområdene 5 og 7. Bakgrunnen for dette er i stor grad behovet for økt planleggingskapasitet i forbindelse med arbeidet med Buskerudbypakke2.

5. Mål- og resultatoppfølging

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

Overordnet mål

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

Hovedmål for hele fireårsperioden

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

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

Innsatsområder (tiltaksområder) med resultatoppfølging

I tillegg til rapportering til SD på hovedmålet over legger partnerne i Buskerudbysamarbeidet opp til egenrapportering på indikatorer for de mest sentrale tiltaksområder for å få en bredere oppfølging

av belønningsmidlene og for å forberede en senere implementering med bymiljøavtale/bypakke.

Figur 5: Mål og resultatoppfølging av belønningsordningen 2014-17

MÅL	INDIKATORER		REFERANSE-INDIKATOR
Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtaleperioden 2014-17	Byindeks i kombinasjon med vurdering av utvalgte målepunkter	Reisemiddel-fordeling kollektiv, sykkel, gange og bil fra NRVU 2013 med tillegg utvalg fra Buskerud-byen.	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 bussfremkomme-lighet 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		

5.1 Utvikling i biltrafikken 2015

5.1.1 Opplegg for resultatrapportering

Samferdselsdepartementet har i brev av 22. april 2015 godkjent at byindeks for vegtrafikk i Buskerudbyen unntatt tre tellepunkter på E 18, skal brukes når resultatene skal måles. De årlige rapportene kan suppleres med utvalgte tellepunkter hvis Buskerudbyen ønsker det. Gjennomgangs-trafikken skal inkluderes i beregningene. I brev av 26. november 2015 ber Samferdselsdepartementet spesielt om at det rapporteres personbiltrafikk ved passering gjennom avtalte trafikkregistrerings-punkter i 2013- 2015.

5.1.2 Byindeks 2015

Byindeks for utvikling av trafikkmengden i byområdet (indeks for Buskerudbyen unntatt punkter på E18) er utarbeidet av Statens Vegvesen. Som eget vedlegg følger SVVs notat Byindeks Buskerudbyen 2015, datert 27. januar 2016.

Samlet indeks for 2015 er **1,8 %** som da er samlet endring i vegtrafikk fra desember 2014 til desember 2015, alle kjøretøy, uten målestasjonene på E 18. Samme tall fra 2013 til 2014 viste -0,2 %.

Indeksen skiller også på korte og lange kjøretøy. Indeksen for korte kjøretøy er 1,8 %, mens indeksen for lange kjøretøy er 3,1 %. Disse viser at det har vært en større økning i antall lange kjøretøy, men da det er forholdsvis færre lange kjøretøy slår det i liten grad ut på den samlede indeksen. Indeksen for korte kjøretøy på 1,8 %, er den samme som indeksen for alle kjøretøy.

5.1.3 Trafikkutvikling i utvalgte trafikkregistreringspunkter sentralt i byområdet

For å kunne vurdere trafikkutviklingen nærmere, inneholder opplegget for rapportering også mulighet for å se på endring i ÅDT (volumtall) for personbiltrafikk og tyngre kjøretøygrupper over tid på utvalgte punkter sentralt i byområdet . Dette gir oss bedre mulighet til å vurdere årsaker til at trafikk øker eller reduseres i det enkelte trafikkregistreringspunkt og se effekt av tiltak som

iverksettes.

ÅDT-tallene for 2015 gir ikke grunnlag for å gjøre nærmere analyser. Under følger en oversikt over de samme 20 punktene som tidligere er fulgt, med stort innslag av lokal / regional trafikk og mindre innslag av gjennomgangstrafikk og hvor det er også lagt vekt på å få med punkter på begge sider av elva.

Tabell 3: Biltrafikk total i 4 punkter som er fulgt siden 2009

Biltrafikk (totalt)	2011	2012	2013	2014	2015	2014-15	2013-15
E134 Strømsåstunnelen (600050)	16 738	17 045	17 449	17 638	18 118	2,7 %	3,8 %
FV 283 Rosenkrantzgata (600013)	26 336	28 367	28 053	29 171	29 227	0,2 %	4,2 %
FV 35 Gulskogen (600146)	11 057	10 042	10 099	10 433	9 951	-4,6 %	-1,5 %
FV 36 Konnerudgata(601037)	11 157	10 995	10 944	10 983	10 966	-0,2 %	0,2 %
SUM	65 288	66 449	66 545	68 225	68 262	0,1 %	2,6 %
Endring i prosent		1,8 %	0,1 %	2,5 %	0,1 %		2,6 %

Tabell 4: Biltrafikk total ytterligere 12 (11) punkter som er fulgt siden 2011

Biltrafikk (totalt)	2011	2012	2013	2014	2015	2014-2015	2013-15
FV 23 Stoppen (600611)	3 475	3 473	3 579	3 747	3 826	2,1 %	6,9 %
FV 285 Lierbyen Nord (600124)	6 636	6 753	6 880	7 018	7 142	1,8 %	3,8 %
FV 282 Lierstranda (600116)	19 603	18 411	19 895	19 670	19 904	1,2 %	0,0 %
FV 282 Damtjern (600121)	3 558	3 751	3 866	3 994	4 213	5,5 %	9,0 %
RV 282 Bj. Bjørnsonsgate (600135)	25 423	25 902	27 485	27 364	27 990	2,3 %	1,8 %
FV 283 Nedre Eiker Bru Nord (600009)	14 971	14 092	14 618	13 515	13 997	3,6 %	-4,2 %
EV 134 Mjøndalen (600148)	19 973	18 431	18 268	19 032	19 582	2,9 %	7,2 %
FV 283 Herstrøm (600145)	17 184	17 284	17 370	17 452	-		
RV 35 Hokksund vest (600150)	12 344	11 851	12 296	11 982	12 312	2,8 %	0,1 %
FV 88 Nymoene (600006)	3 503	3 848	3 699	4 638	4 288	-7,5 %	15,9 %
FV 87 Gomsrudveien (600506)	12 150	11 924	12 191	12 093	11 325	-6,4 %	-7,1 %
EV 134 Gml. Kongsberg kro (600505)	16 792	16 581	16 728	16 262	16 324	0,4 %	-2,4 %
SUM	155 612	152 301	156 875	156 767			
Sum uten FV 283 Herstrøm	138428	135017	139504	139315	140 903	1,1 %	1 %

Tallene for 2015 viser ikke klare utviklingstrekk. Totalt sett har punktene i gjennomsnitt en mindre prosentvis økning i trafikkvolumet enn det byindeksen viser for området. Det kan indikere at vegger med større innslag av gjennomgangstrafikk har høyere vekst enn veier med stor andel lokaltrafikk.

Eksempelvis har ikke Fv 36 Konnerudgata hatt trafikkvekst de siste årene, og fylkesvegen ved Gulskogen har hatt en nedgang på 1,5 %. Mens både Rosenkrantzgt og E 134 Strømsåstunnelen har hatt betydelig vekst, på henholdsvis 4,2 % og 3,8 % de siste to årene.

For 2015 har vi ikke mottatt data om lengdeklasser for kjøretøy i de enkelte trafikkregistreringspunktene. Det er derfor ikke mulig å isolere mengden personbiltrafikk i det enkelte punkt og hvor stor andel av trafikken som består av lengre kjøretøy.

5.2 Passasjerutvikling kollektivtrafikken 2015

5.2.1 Buss

Passasjertall for påstigende passasjerer buss i Buskerudbyen for 2015 er basert på data fra Brakar. Dette er en endring fra tidligere da fylkeskommunen også innhentet tall fra andre kommersielle busstilbud i området. I 2015 har Nettbuss som kjører TimEkspressbusslinje Notodden – Kongsberg – Drammen – Oslo gitt tilbakemelding om at de ikke lenger ønsker å rapportere kommersielle tall for linjen.

Tabell 4: Passasjertall med buss

Passasjertall med buss i Buskerudbyen Brakar/Nettbuss	Antall påstigninger			
	2012	2013	2014	2015
Brakar	8 476 759	8 445 923	8 462 691	8758043
Endring i prosent Brakar		-0,4 %	0,2 %	3,5 %
Nettbuss	439 017	358 713	340 249	Ikke fått tall

Kilde: Brakar januar 2016

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.



Nærmere resultater for 2015

I den detaljerte tabellen under fremgår passasjertall for busstrafikk i regi av Brakar. I 2014 var det en svak økning på 0,2 % for Brakar (oppdatert telling for 2014 har gitt noe høyere passasjertall i 2014 sammenlignet med de som ble oppgitt i statusrapport 2014). I 2015 har det vært en vekst på 3,49 % passasjerer for Brakar. Det utgjør ca nye 300 000 reiser i Buskerudbyområdet.

Tabell 5: Oversikt over passasjertall for Brakars linjer i Buskerudbyområdet

	2013	2014	2015	Endring		Endring	
				2014-2015	%	2012-2015	%
Drammen	4199702	4253280	4327550	74270	1,75 %	127848	3,04 %
				0			
Lier	1173408	1176495	1308576	132081	11,23 %	135168	11,52 %
Linje 169	327838	289214	232162	-57052	-19,73 %	-95676	-29,18 %
Lier inkl.169	1501246	1465709	1 540 738	75029	5,12 %	39492	2,63 %
				0			
Kongsberg by*	258 451	232 567	223 045	-9522	-4,09 %	-35406	-13,70 %
Kongsberg	606 704	608 522	595208	-13314	-2,19 %	-11496	-1,89 %
				0			
Nedre Eiker	1097764	1082071	1099681	17610	1,63 %	1917	0,17 %
				0			
Øvre Eiker	1040507	1053109	1194866	141757	13,46 %	154359	14,83 %
				0			
Totalt	8 445 923	8 462 691	8 758 043	295352	3,49 %	312120	3,70 %

Kjøremønster Lier linje 169 ble endret høsten 2014. Strekning Drammen - Lierbyen ble kuttet.

* Høsten 2014 ble to linjer gjort om til bestillingstilbud. Disse er ikke med i tallene for 2015. Tas disse ut er det vekst siste år på ca 2000 reiser, eller 0,1 %. Kilde: Brakar januar 2016

Utdrag fra brakars vurdering av passasjerutviklingen

Drammen

I Drammen ser vi en vekst i antall bussreiser på 1,75 % siste år. Det er først og fremst de store linjene som vokser. Linje 3 Fjell – Kastanjesletta og linje 6 Fjell – Liejordet har til sammen rundt 1,9 millioner reiser siste år. Linjene ble slått sammen høsten 2015, og totalt er veksten for de to linjene 3,1 prosent fra 2014 – 2015. Linje 25 Strøtvvet – Gulsbogen har økt med hele 8,5 prosent og hadde i 2015 noe over 286 000 reiser. Det er nedgang på henholdsvis 1,1 og 2,8 prosent på de to linjene som kjører Drammen sentrum – Konnerud.

Nedre Eiker

I Nedre Eiker er det først og fremst linje 51 Drammen – Mjøndalen som øker. Antall reiser steg med litt over 13 000 reiser, eller 2 prosent. Utover dette er det skolekjøring som utgjør mesteparten av veksten i området.

Lier

Busstilbudet i Lier har totalt sett vekst på 2,6 prosent. Også her ser vi at det er de store linjene som vokser ytterligere. Linje 71 Drammen – Asker har økt med 14 prosent og tar over den tapte trafikken på linje 169 som nå går fra Lierbyen. Linjen er nå den nest største i fylket. Både arbeids- og

skolereiser er viktige reiser på denne linjen.

Øvre Eiker

Øvre Eiker har vokst betydelig gjennom hele Buskerudbyperioden. Siste år er det først og fremst linjene som er bundet opp i skolekjøring som vokser. Linje 102 og 117 som i samspill betjener strekningen Drammen – Hokksund - Ormåsen har noe redusert antall passasjerer siste år.

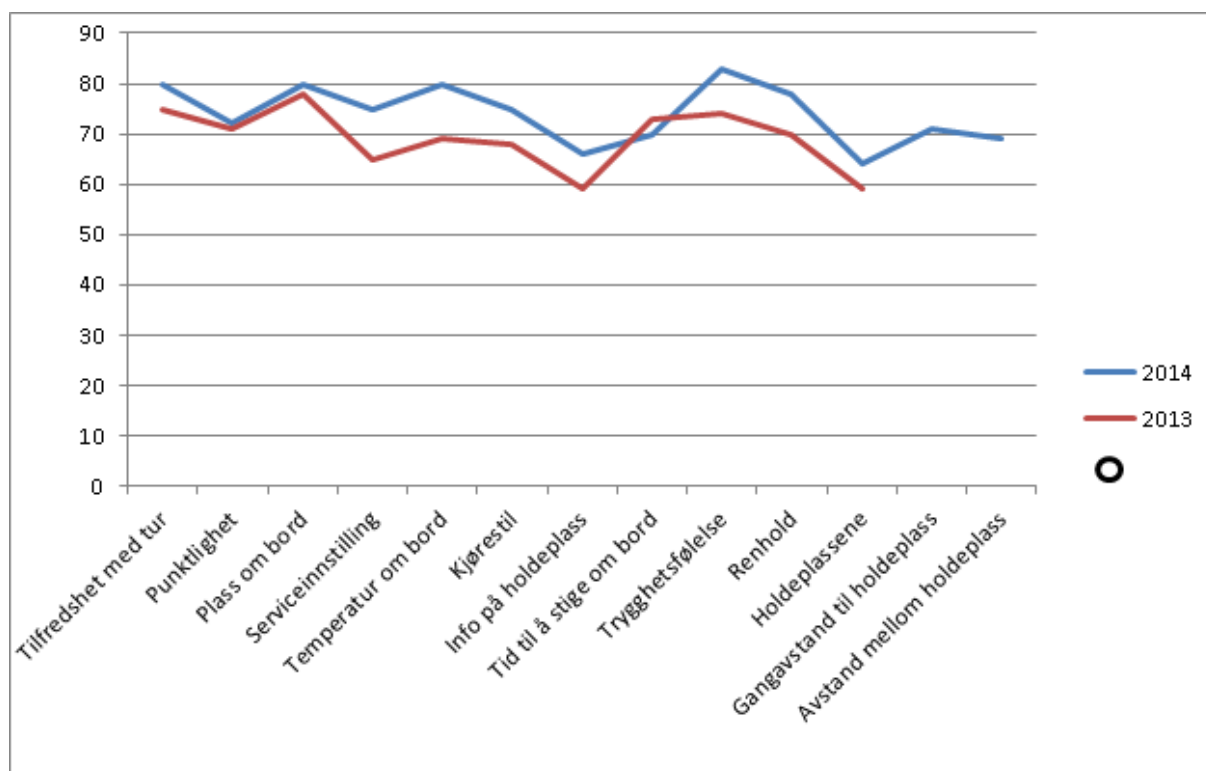
Kongsberg

Den store nedgangen på bylinjene i Kongsberg skyldes først og fremst at linjen til Kapermoen og Vibehaugen ble endret til bestillingstilbud i høsten 2014. Disse linjene inngår ikke i tallene for 2015. Dersom disse linjene tas ut av statistikken er det en ørliten vekst på ca 2000 reiser, eller 0,1 prosent. I Kongsberg er det linjen Rødshøgda – Kongsberg skisenter som vokser mest med ca 3,3 prosent. Linje 407 fra Gamlegrendåsen har også flere reiser, mens det er liten endring på de øvrige linjene.

Kundetilfredshet

Brakar foretar årlige kundetilfredshetsundersøkelser. Grafen under viser resultater for 2013 og 2014 når det gjelder prosentandel svært godt fornøyd eller ganske fornøyd med kollektivtilbudet. Kundetilfredsheten har økt noe på de fleste tema.

Figur 6: Kundetilfredshet 2013 og 2014 Brakar



Kilde: Brakar 2015 <http://www.brakar.no/om-brakar?section=Kundetilfredshet>

4.2.2 Togtrafikk

NSB gjennomfører passasjertellinger regelmessig for på- og avstigende passasjerer. Tilsvarende for Flytoget. Dette benyttes som grunnlag for å beregne / anslå totale trafikkmengder på de ulike stoppene.

NSB melder at de har foretatt nye beregninger av passasjergrunnlaget i 2014 og det vil derfor være vanskelig å sammenligne med tidligere år. Under viser tabell som viser endringene i 2015. I 2014 rapporterte NSB en vekst på 7,3 %. I 2015 vises en betydelig vekst på gjennomsnittlig 13,5 %. Jernbanen befester med dette sitt potensiale til å være en viktig forutsetning for styrket knutepunktutvikling i Buskerudbyen.

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

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

Stasjoner	2014	2015	Vekst 2014-2015
Kongsberg	499 000	568 000	14 %
Darbu	38 000	42 000	11 %
Vestfossen	114 000	132 000	16 %
Hokksund	332 000	387 000	17 %
Steinberg		24 000	
Mjøndalen	398 000	459 000	15 %
Gulskogen	352 000	409 000	16 %
Drammen	3 259 000	3 625 000	11 %
Brakerøya	165 000	198 000	20 %
Lier	331 000	387 000	17 %
SUM	5 488 000	6 231 000	13,5 %

Kilde: NSB januar 2016 – foreløpige beregninger

Etter en betydelig vekst for flytoget på 5,3 % i 2014, har passasjertallene stabilisert seg i 2015. Flytoget hadde 375.000 passasjerer til/fra Drammen i 2015. Det utgjorde 5,7 % av Flytogets passasjerer.

Tabell 7: Antall på- og avstigninger Flytoget i Drammen

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	Endring i prosent
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	-0,05 %

Kilde: Flytoget januar 2016

NSB og flytoget har tilsammen en gjennomsnittlig vekst på 12,6 % i Buskerudbyområdet i 2015.

4.2.3 Samlet kollektivutvikling

Tog og buss har til sammen en betydelig vekst i perioden 2013 – 15, på 7,5 %, ikke minst på grunn av den høye veksten i passasjertrafikken hos NSB.

Tabell 8: Samlet passasjerutvikling for buss og tog

SUM BUSS OG TOG (inkl. Flytog)	2013*	Nye 2014	2015
SUM BUSS OG TOG (tog er delt på 2)	11 204 779	11 395 191	12 061 043
Endring i prosent		1,7 %	5,8 %

* I tabellen er NSBs nye tall for 2014 brukt. NSBs 2013-tall er da beregnet ut fra NSBs rapportering om 7,3 prosents vekst i 2014.

5.3 Antall sykkelreiser

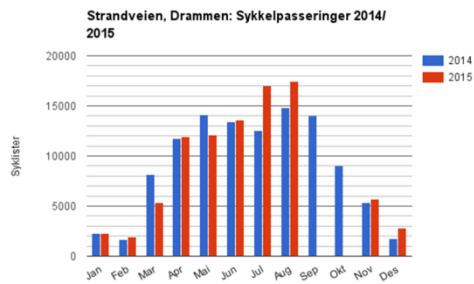
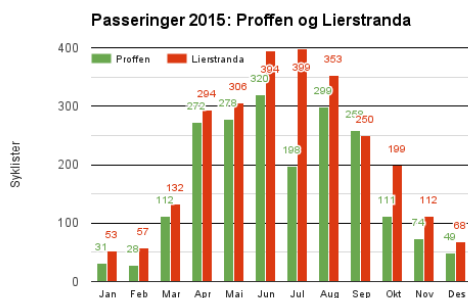
Sykkeltellinger

Det er per dato 14 sykkeltellepunkt i Buskerudbyområdet. De fleste punktene har vist ustabilitet i tellingene. Statens vegvesen i samarbeid med partnerne i Buskerudbyen har igangsatt et arbeid for å sikre mer stabile sykkeltellepunkt.

Under følger oversikt over målinger i 2015 fra to av tellepunktene:

- Proffen - På gang- og sykkelveg ved Professor Smiths alle, i sørøstlige hjørne av Gulskogen skole.
- Lierstranda - På gang- og sykkelveg mellom E18 og jernbanen sør for Bruusgaards vei bru og Strandbrua.

I tillegg foreligger Drammen kommunes tellinger for 2014 og delvis 2015 for Strandveien på sykkelveg, like ovenfor Aas bryggeri (mangler minst 25 dager med passeringer i september og oktober 2015, derfor er ikke disse to månedene tatt med i grafen).



Infrastrukturtiltak for syklende

Antall km nye og oppgraderte sykkelanlegg:

- Kongsberg: Sykkelfelt Baneveien Nord 500 meter
- Drammen: Sykkelfelt med fortau C.O. Lunds gate 350 meter
- Lier: Gang- og Sykkelvei på gammel Jernbanetrase 1200 meter
- Øvre Eiker: Gang- og sykkelveg langs Drammensvegen (asfaltering og kryssing) 500 meter
- Nedre Eiker: Tiltak etter sykkelinspeksjoner. Utbedret stedvis mellom 2 og 2,5 km av Gamle Riksvei. I tillegg er det utbedret flere avvik langs GS-veinettet i hele kommunen. Dette er utbedringer som går på skilting, merking og fjerning av farlige forhold som hull og sprekker i veidekket.

5.4 Sammenstilling av nøkkeltall

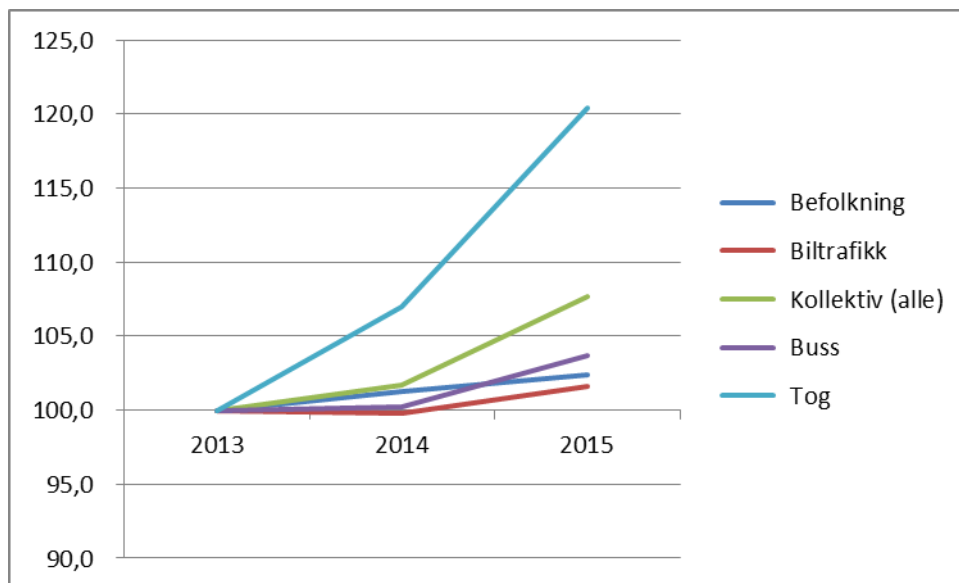
Av figuren under fremgår en samlet fremstilling av sentrale data for utvikling i Buskerudbyen i 2014 og 2015. I 2014 økte befolkningen med 1,1 % til i alt 161 298 per 31.12.2014. For 2015 baserer befolkningstallene seg på SSBs beregnede tall per 31.12.2015. De viser en økning i 2015 på 1,2 %. Til sammen 2,3 % for perioden 2014-15.

Samlet økte kollektivtrafikken (buss og tog) med 1,7 % i 2014 og med 5,8 % i 2015. Antall togpassasjerer hos NSB økte i perioden med over 20 prosent (7,3 i 2014 og 13,5 i 2015).

Vegtrafikken hadde ifølge Statens vegvesens byindeks for Buskerudbyen økt med 1,8 % i 2015, mens

oppgitte tall for 2014 var -0,2 %. Om en ser spesifikt på utviklingen i de 20 tellepunktene som ansees som mest sentrale i Buskerudbyen, er det vanskelig å få noe entydig svar. Tallene for 2015 viser ikke klare utviklingstrekk. Totalt sett har punktene i gjennomsnitt en mindre prosentvis økning i trafikkvolumet enn det byindeksen viser for området. Det kan indikere at veger med større innslag av gjennomgangstrafikk har en høyere vekst. Eksempelvis har ikke Fv 36 Konnerudgata hatt trafikkvekst de siste årene, og fylkesvegen ved Gulsbogen har hatt en nedgang på 1,5 %. Mens både Rosenkrantzgt og E 134 Stømsåstunnelen har hatt betydelig vekst, på henholdsvis 4,2 % og 3,8 % de siste to årene.

Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv (samlet) og spesifisert på buss og tog fra 2013 til 2015



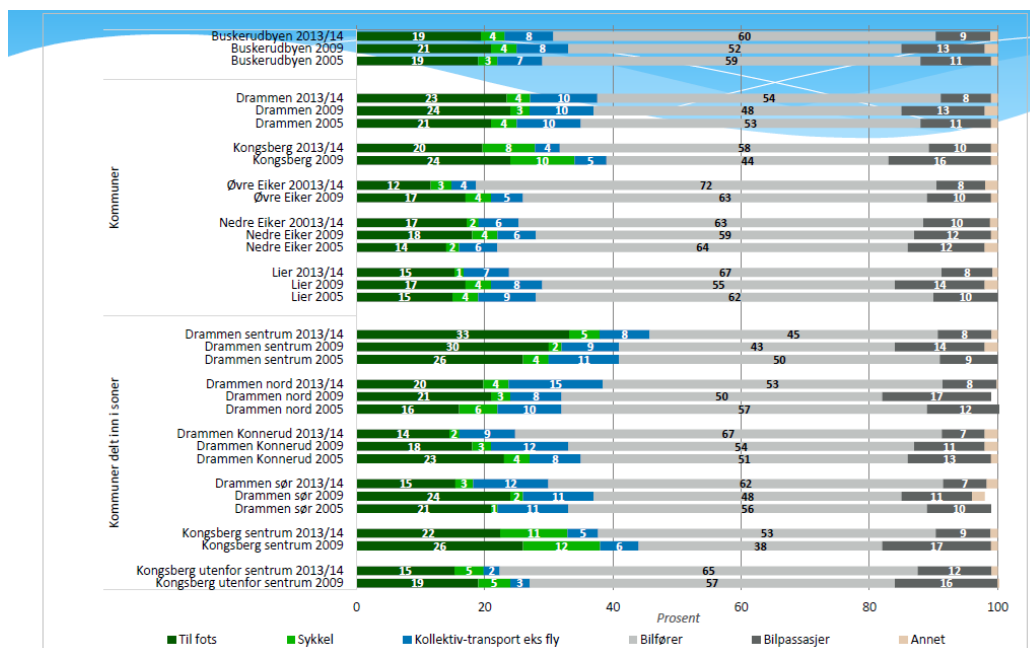
6. Nøkkeltall 2015

Under følger de nøkkeltall som ligger til grunn for rapporteringen:

6.1.1 Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)

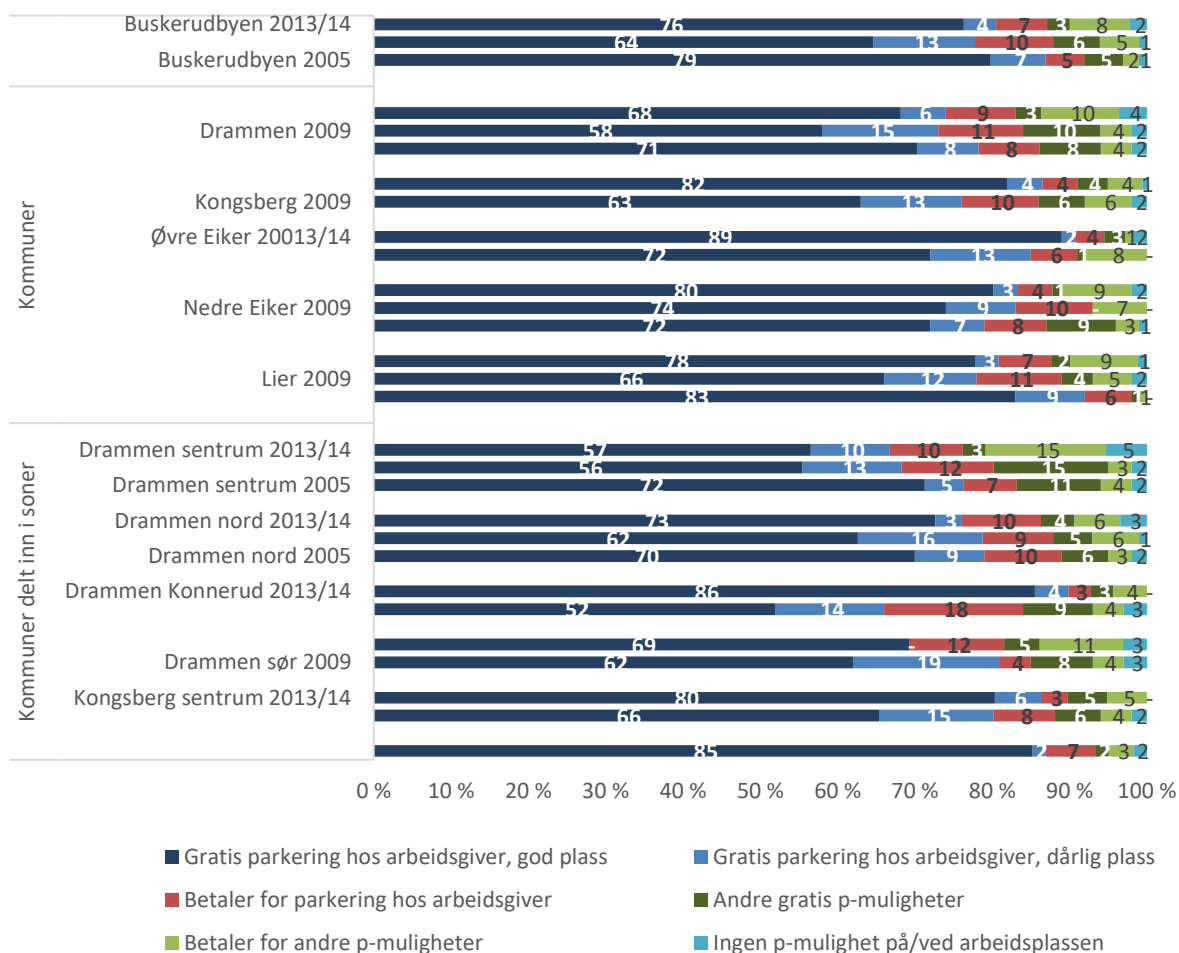
Nasjonal Reisevaneundersøkelse 2013-14 Resultater for Region Sør (Buskerud – Vest-Agder), Buskerudbyen. Rapportene er utarbeidet av Urbanet Analyse i 2015.

Figur 7: Reisemiddelfordeling i Buskerudbyen (antall reiser)



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

Figur 9: Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant bosatte i ulike områder, yrkesaktive. Prosent. RVU 2005-2013/14. Soner som ikke vises i figuren har ikke tilstrekkelig med data.



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

6.1.2 Befolkningsutvikling

Folkemengde i kommunene per 1.1.	2013	2014	2015	2016*	2015-16	2014-16
Lier	24 763	25 175	25 378	25 747	1,5 %	2,3 %
Drammen	65 473	66 214	67 016	67 765	1,1 %	2,3 %
Nedre Eiker	23 640	23 811	24 154	24 429	1,1 %	2,6 %
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 206	1,2 %	1,6 %
Kongsberg	25 887	26 406	26 711	27 026	1,2 %	2,3 %
SUM Buskerudbyen	157 515	159 525	161 298	163 173	1,2 %	2,3 %
Endring i prosent	-	1,3 %	1,1 %	1,2 %		

*Beregnet tall per 1.1.2016. Kilde SSB jan 2016.

6.1.3 Trafikktall for buss

Passasjertall med buss i Buskerudbyen Brakar	Antall påstigninger			
	2012	2013	2014	2015
Brakar	8 476 759	8 445 923	8 462 691	8 758 043
Endring i prosent Brakar		-0,4 %	0,2 %	3,5 %

Kilde: Brakar 2016

Nettbuss la ned sin linje 10 til Hønefoss i 2014. Brakar opprettet i 2015 ny linje mellom Drammen og Vikersund. Denne ligger inne i tallene for Brakar i 2015.

6.1.4 Trafikktall for tog

Stasjonstrafikk 2014 – 2015 for strekningen Kongsberg – Lier

Totalt antall på- og avstigninger

Stasjoner	2014	2015	Vekst 2014-15
Kongsberg	499 000	568 000	14 %
Darbu	38 000	42 000	11 %
Vestfossen	114 000	132 000	16 %

Hokksund	332 000	387 000	17 %
Steinberg		24 000	
Mjøndalen	398 000	459 000	15 %
Gulskogen	352 000	409 000	16 %
Drammen	3 259 000	3 625 000	11 %
Brakerøya	165 000	198 000	20 %
Lier	331 000	387 000	17 %
SUM	5 488 000	6 231 000	13,5 %

Kilde: NSB januar 2015 – foreløpige beregninger

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	Endring i prosent
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	-0,05 %

Kilde: Flytoget januar 2016

6.1.5 Trafikktall for kollektiv (buss og tog)

SUM BUSS OG TOG (inkl. Flytog)	2013*	Nye 2014	2015
SUM BUSS OG TOG (tog er delt på 2)	11 204 779	11 395 191	12 061 043
Endring i prosent		1,7 %	5,8 %

* I tabellen er NSBs nye tall for 2014 brukt. NSBs 2013-tall er beregnet ut fra NSBs rapportering i 2014 om 7,3 prosents vekst i 2014.

6.1.6 Trafikktall for vegtrafikk

Byindeks

Byindeks Buskerudbyen (Statens vegvesen) Oppdatert 27. januar 2016 med indekstall til og med desember 2015, følger vedlagt.

Tabellen under viser byindeksen for 2015 for Buskerudbyområdet alle kjøretøy, uten stasjonene på E18. Samlet indeks for hele året er det samme som «Indeks hittil i året» i desember. Tallene viser endringen i prosent sammenlignet med samme periode året før. Samlet endring i vegtrafikk fra desember 2014 til desember 2015 er 1,8 %. Samme tall fra 2013 til 2014 viste -0,2 %.

Tabell 3. Byindeks i Buskerudbyen i 2015, alle kjøretøy, uten stasjonene på E18.

	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
MI	1,0	2,3	1,2	3,2	0,0	4,2	2,8	1,8	0,7	1,5	2,7	1,5
ÅI	1,0	1,7	1,5	1,8	1,4	1,9	2,0	2,0	1,8	1,7	1,8	1,8
AS	22	23	24	18	21	23	19	24	23	23	24	23

MI= Månedsindeks, ÅI= Indeks hittil i året, AS= Antall stasjoner

Tabell 4. Byindeks i Buskerudbyen i 2015, korte og lange kjøretøy.

	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
MIK	1,4	2,8	1,1	2,6	0,4	3,4	2,9	2,1	0,7	1,3	2,2	1,2
ÅIK	1,4	2,1	1,6	1,9	1,6	1,9	2,0	2,0	1,8	1,8	1,9	1,8
MIL	-4,9	-0,5	-2,2	1,7	0,3	13,9	9,9	1,0	-2,6	3,4	7,0	12,1
ÅIL	-4,9	-2,7	-2,7	-1,7	-1,3	1,6	2,5	2,3	1,8	2,0	2,4	3,1
AS	25	26	27	21	24	26	21	27	25	25	26	26

MIK= Månedsindeks, korte. ÅIK= Indeks hittil i året, korte. MIL=Månedsindeks, lange. ÅIL= Indeks hittil i året, lange. AS= Antall stasjoner.

Vegdirektoratets byindeks for Buskerudbyen 2015 følger som separat vedlegg.

ÅDT

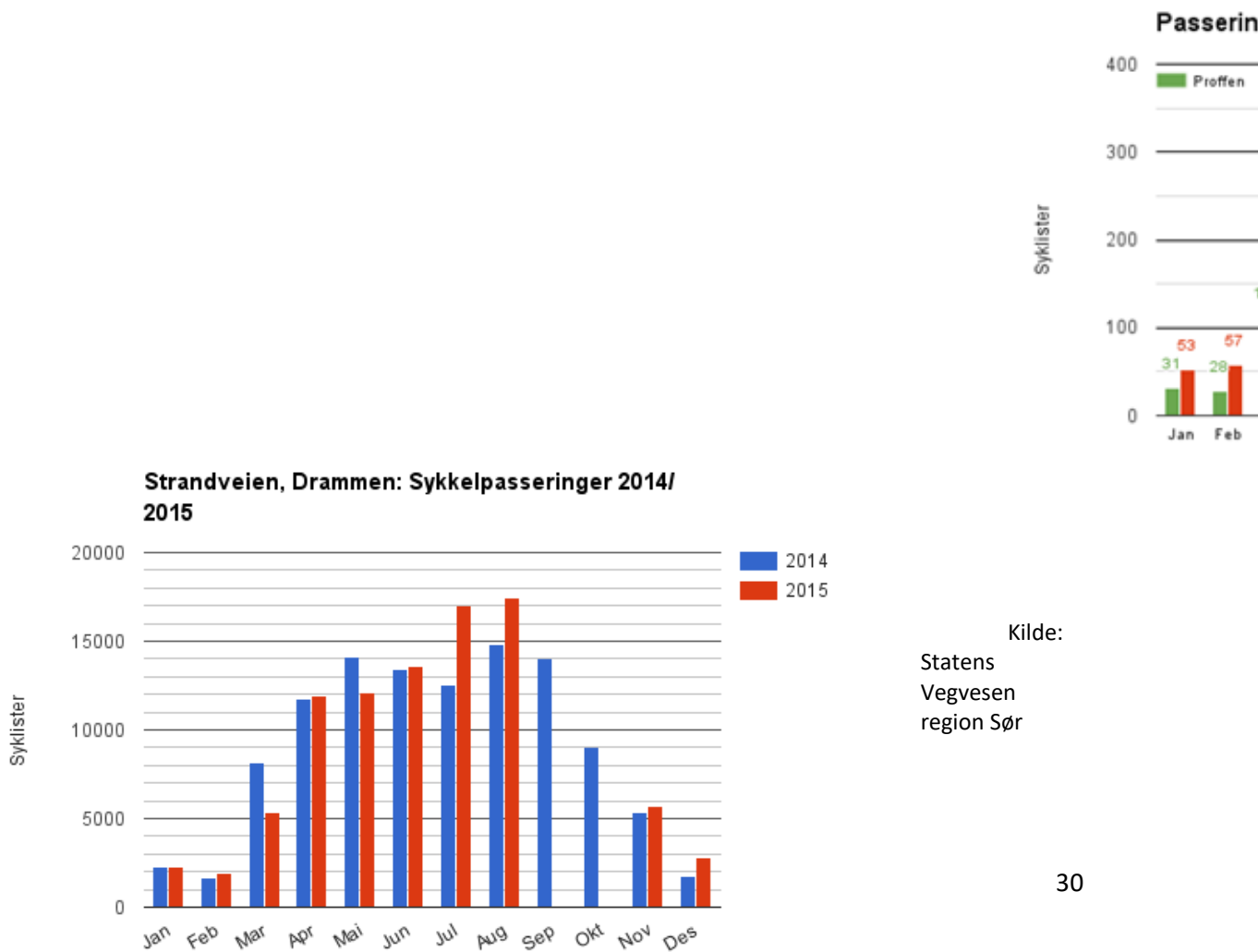
Tellepunkt	Veg	2013	2014	2015
600001 Lierskogen	EV18	45119	45858	46463
600137 Frydenlund	EV18	54394	55550	57189
600005 Bergsenga	EV18	28367	29165	30105
600050 Strømsåstunnelen	EV134	17449	17638	18118
600148 Mjøndalen	EV134	18268	19032	19582
600011 Avkj. Darbu Vest	EV134	10574	10655	10956
600505 Gml. Kongsberg Kro	EV134	16728	16262	16324
600164 Veungsdalen	EV134	8287	8066	8429
600007 Meheia Stasjon	EV134	4994	5029	5173
600118 Gullaug	RV23	17425	17655	18364
600150 Hokksund Vest	RV35	12296	11982	12312
600008 Kverk	RV35	10521	10546	10776
600135 Bj.Bjørnsonsgt.	Rv282	27485	27364	27990
602016 Liertoppen Nord	FV16	7927	8071	8213
600611 Stoppen	FV23	3579	3747	3826
600146 Gulskogen	FV28	10099	10433	9951
600147 Daler	Fv28	4761	4776	4851
601037 Konnerudgata	FV36	10944	10893	10966
600170 Hostvedt	FV40	4250	4292	4314

Mangler
fra 4.7.2015, påkjørt

600176 Stengelsrud	FV40	5063	5183	5276	
600149 Landfalløya Bru Syd	FV42	10873	10234	10386	Igangsatt juni 2014
600506 Gomsrudveien	FV87	12191	12093	11325	
600006 Nymoen	FV88	3699	4638	4288	
600116 Lierstranda	FV282	19896	19670	19904	
600121 Damtjern	FV282	3866	3994	4213	
600002 Kreftingsgate	FV282	20597	21062	21323	
600190 Øvre Sund Bru	FV282	16968	17129	17511	Sløyfe felt 1 og 3 defekt fra 12.11 2015
600061 Bragernestunellen	FV283	15158	15494	16086	
600013 Roesnkr.gt	FV283	28053	29171	29227	
600003 Travbanen	FV283	22299	22333	22889	
600145 Herstrøm	FV283	17370	17452	-	Tall mangler 2015
600009 Nedre Eiker bur	FV283	14618	13515	13997	
600124 Lierbyen Nord	FV285	6880	7018	7142	
600004 Krekling	FV286	2351	2407	-	Tall mangler 2015
600010 Slipen	FV319	10573	10573	10493	

Kilde: Statens Vegvesen Region Sør

6.1.7 Sykkeltellinger



Kilde: Drammen kommune januar 2016

6.1.8 Indekser

Indekser (2013=100)	2013	2014	2015
Befolkning	100,0	101,3	102,4
Biltrafikk	100,0	99,8	101,6
Kollektiv (alle)	100,0	101,7	107,6
Buss	100,0	100,2	103,7
Tog	100,0	106,9	120,5

