Buskerudbyen
Raskere reiser – bedre miljø

Statusrapport 2016

Buskerudbypakke1 – Belønningsmidler

Belønningsordning for bedre kollektivtrafikk, økt sykkelbruk og mindre bilbruk

31.01.2017

Innhold

Forord ... 3
Sammendrag ... 4
1. Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2014-17 ... 6
1.1 Buskerudbysamarbeidet – samarbeid om areal, transport og miljø ... 6
1.2 Kort om Buskerudbyen ... 7
1.3 Avtale om belønningsmidler 2014-17 og mål for trafikkutvikling i perioden ... 7
2 Revidert handlingsplan 2014-17 ... 8
3 Resultater ... 9
3.1 Gjennomføring av tiltak 2014, 2015 og 2016 ... 9
3.2 Tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet ... 11
3.3 Tiltaksområde 2 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering ... 12
3.4 Tiltaksområde 3 Tiltak for syklende ... 15
3.5 Tiltaksområde 4 Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken ... 17
3.6 Tiltaksområdene 5 Areal/fortetting, 6 Kunnskap/innovasjon og 7 Kommunikasjon ... 18
4 Mål- og resultatoppfølging ... 18
4.1 Passasjerutvikling buss ... 19
4.2 Togtrafikk ... 21
4.3 Samlet kollektivutvikling ... 22
4.4 Utvikling i biltrafikken ... 22
4.5 Sykkelreiser ... 24
5 Sammenstilling av nøkkeltall ... 25
6 Nøkkeltall 2016 ... 26
6.1 Tabeller ... 26

Buskerudbysamarbeidet
Buskerudbysekretariatet, Tollbugata 2, Strømsø Torg, Drammen
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.

Med utgangspunkt i avtalen utarbeidet partnerne i Buskerudbysamarbeidet handlingsplan 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 ble i løpet 2015 behandlet i kommunestyrene og fylkestinget og det ble gitt innspill for revidering av planen. ATM-utvalget behandlet revidert handlingsplan og tiltaksplan for 2016 i sitt møte 5. februar 2016.

Handlingsplanen er oppdatert med de endringene som er vedtatt av adm. styringsgruppe og ATM-utvalget i 2016. I møte 3. februar 2017 behandler ATM-utvalget revidert handlingsplan og tiltaksplan for 2017.

Drammen, 31. januar 2017
På vegne av Buskerud fylkeskommune, Lier kommune, Drammen kommune, Nedre Eiker kommune, Øvre Eiker kommune og Kongsberg kommune.

Trude Andresen
leder av adm. styringsgruppe
rådmann i Øvre Eiker

Rolf-Helge Grønås
Daglig leder
Buskerudbysamarbeidet

Sammendrag

Gjennomføring av tiltak og økonomi

Belønningsavtalen for 2014-17 ble undertegnet i desember 2014. Handlingsplanen for perioden med tiltaksplaner for 2014 og 2015 ble vedtatt av politisk styringsgruppe (ATM-utvalget) i februar 2015, og revidert i februar 2016 samtidig som tiltaksplan 2016 ble vedtatt. Handlingsplanen for perioden 2014-17 var opprinnelig på 308,6 mill. kr. Buskerudbyen er tildelt 15 mill. kr i ekstramidler i 2015 og 2016, slik at planen nå har en ramme på 338,6 mill. kr. For perioden 2014-16 har Buskerudbyen mottatt 258,3 mill. kr. Buskerudbyen har gjennom tiltaksplan 2016 fordelt 95 mill. kr.

I perioden 2014-16 er det gjennomført tiltak for til sammen 208 mill. kr som fordeler seg slik:

	2014-tiltak	2015-tiltak	2016-tiltak	Tilsammen
Gjennomført 2015	67,5 mill	24,6 mill		92,1 mill
Gjennomført 2016	2,0 mill	59,7 mill	54,2 mill	115,9 mill
Avtaleperioden 14-16	**69,5 mill**	**84,3 mill**	**54,2 mill**	**208,0 mill**
Rest				50,6 mill

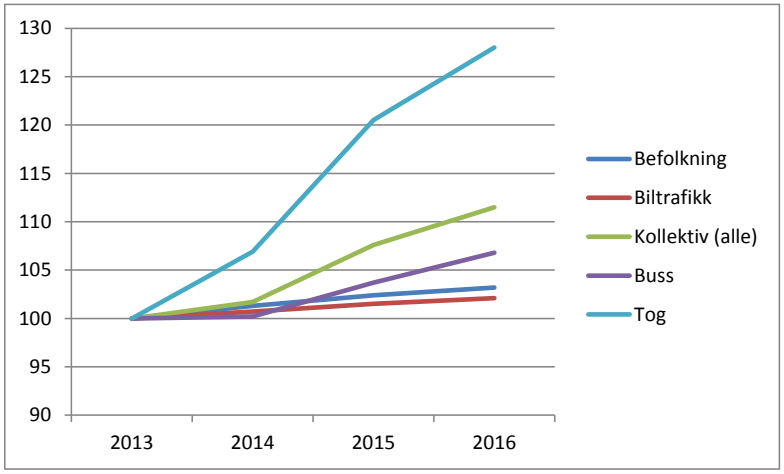
Som det går fram av tabellen er det i 2016 gjennomført tiltak for nærmere 116 mill. kr. Rest tildelte belønningsmidler er 50,6 mill. kr. Flere av de resterende tiltakene er igangsatt og vil være gjennomført tidlig i 2017, mens andre er under planlegging og gjennomføres i løpet av 2017. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken og infrastrukturtiltak sykkel. Mange av disse tiltakene er omfattende og kompliserte. Gjennomføring vil derfor først kunne skje året etter at bevilgning er gitt.

Resultater og nøkkeltall

Kommunene i Buskerudbyen har en befolkningsvekst på til sammen 0,8 prosent i 2016 og 3,1 i perioden 2013 -16. Den positive utviklingsretningen mht. passasjertall for kollektivtrafikken i Buskerudbyen fortsatte i 2016 med en samlet økning for tog og buss på 4 % og til sammen 11,9 prosent i perioden 2013-16. Antall togpassasjerer økte i 2016 med 6,2 % og i perioden 2013-16 med nærmere 30 %. Mens buss øker med 3,1 % i 2016.

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

Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv spesifisert på buss og tog fra 2013 til 2016



Byindeksen for 2015 viste økning i biltrafikken på 1,8 prosent, i 2014 var det nedgang på 0,2 prosent. For 2016 har ikke Statens vegvesen ferdigstilt byindeksen til rapporteringstidspunktet. Bruker vi gjennomsnittlig økning for de 16 (15) tellepunktene som anses som mest sentrale i Buskerudbyen, vises en økning i biltrafikken på 0,6 prosent i 2016. I grafen over er det gjennomsnittlig økning for 15 tellepunkt basert på ÅDT-tall som er brukt for biltrafikk i perioden. Tallene omfatter all biltrafikk, både lange og korte kjøretøy og gjennomgangstrafikk.

Ser en spesifikt på tellepunktene gis det ikke noen entydig tendens. Totalt sett har punktene på riksvegene en gjennomsnittlig høyere prosentvis økning i trafikkvolumet enn de fylkeskommunale og kommunale veiene i området. Det kan indikere at veger med større innslag av gjennomgangstrafikk har en høyere vekst enn lokalveiene. Eksempelvis har hverken Fv 282 Bj. Bjørnsonsgt eller Fv 283 Rosenkrantsgt. økning i biltrafikken sist året, mens E 134 ved Stømsåstunnelen har hatt betydelig vekst. Hovedveier i Buskerudbyområdet er sterkt berørt av vegarbeider i 2016 med utbedring av Fosskolltunnelen på E 18 i Lier og utbygging av E134 ved Kongsberg noe som også gjenspeiles i ÅDT-tallene.

Som tidligere påpekt, er det lite realistisk å forvente å ha nullvekst i biltrafikken på kort sikt, så lenge befolkningsveksten er høy og det ikke er tilgjengelig økonomiske midler til å styrke kollektivtilbudet i tilstrekkelig grad. Det er innført parkeringstiltak i kommunene som bidrar til begrensning i langtidsparkering i sentrum.

Nullvekst og umiddelbar nedgang i biltrafikken kan imidlertid forventes i det øyeblikk trafikant-betaling innføres. Gjennomførte trafikkberegninger underbygger dette. Lokalt forslag til Buskerudbypakke 2 som er vedtatt i de fire kommunestyrene og fylkestinget inneholder mål om nullvekst. Forslag til Buskerudbypakke2 er oversendt Vegdirektoratet for videre behandling. Kommunene og fylkeskommunen venter på at det settes i gang ekstern KS2-prosess og at det utarbeides en stortingsproposisjon.

1. Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2014-17

1.1 Buskerudbysamarbeidet – samarbeid om areal, transport og miljø

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

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

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. Frem til 2023 er det et mål å endre reisevanene for innbyggerne i Buskerudbyen (jfr. RVU 2009):

- Andel kollektivreisende skal dobles (fra 7 til 14 %)
- Andel syklende skal dobles (fra 4 til 8 %)
- Andel gående skal øke (fra 21 %)
- Andel bilreisende (bilfører + passasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng (fra 65 %).

For å nå disse ambisiøse målsettingene kreves det kontinuerlig innsats innen samordnet areal-utvikling 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 KVU Buskerudbypakke2 gav Samferdselsdepartementet i brev av 08.05.2015 sine hovedlinjer for videreutvikling av transportnettet i Buskerud.

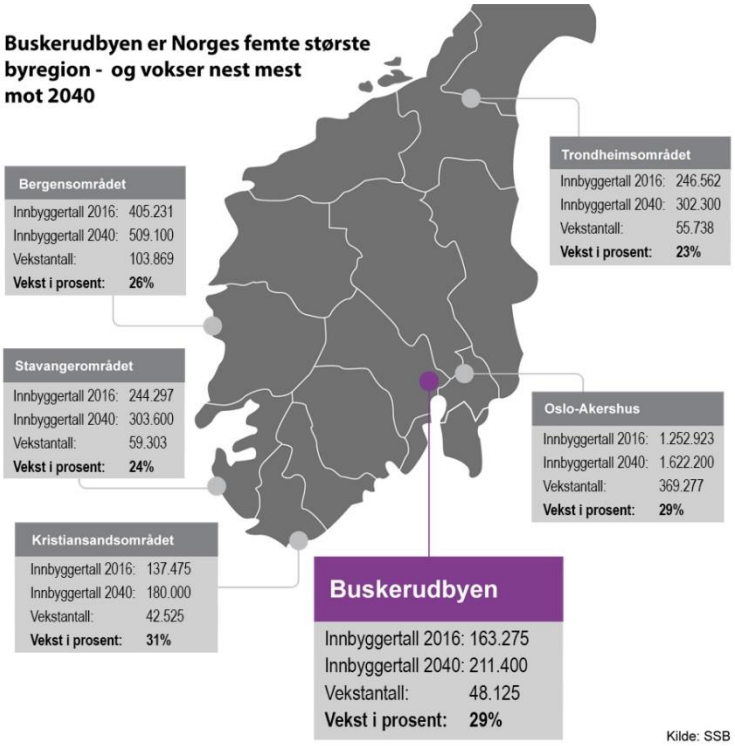
Buskerudbysamarbeidet har høsten 2015 og våren 2016 jobbet med revidering av forslag til Buskerudbypakke2. I august 2016 forelå anbefalt forslag til Buskerudbypakke2 som er vedtatt i kommunestyrene i Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker, bystyret i Drammen og Buskerud fylkestinget i september 2016. Det anbefalte forslaget ble deretter oversendt fra Statens Vegvesen region sør til Vegdirektoratet for videresendelse til Samferdselsdepartementet for Stortingsbehandling.

Se mer info om Buskerudbysamarbeidet på www.buskerudbyen.no

1.2 Kort om Buskerudbyen

Buskerudbyen (i alt 164 563 innbyggere)[1] er i sterk vekst og utgjør en sammenhengende korridor vest for Oslo/Akershus. Buskerudbyen er et sammensatt byområde bestående av kommunene Lier (25 741), Drammen (68 411), Nedre Eiker (24 640), Øvre Eiker (18 585) og Kongsberg (27 186).

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



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

Hele korridoren fra Lier til Kongsberg er bundet sammen av jernbane og flere stamveger; E18 gjennom Lier og Drammen, E134 fra Drammen gjennom Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Rv23 fra Lier mot 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 ryggrad i et framtidig kollektivtilbud.

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

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

[1] Beregnet folkemengde per 31. desember 2016 (SSB, januar 2017)

Kongsberg kommunestyre 11. februar 2015. Etter søknad fikk Buskerudbyen ekstra belønningsmidler på 15 mill. kr i 2015 og i 2016 til Bragernes kollektivknutepunkt.

I tråd med pkt. 5 i avtalen om Buskerudbysamarbeidet ivaretar ATM-utvalget (politiske styrings-gruppe) rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtalen med SD bl.a. med prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammer.

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

"Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i avtaleperioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt (fotnote). Veksten i persontransporten skal således tas med kollektivtransport, sykkel og gange.
Fotnote: Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtaleperioden 2014-17. Tidspunkt for oppnåelse av 0-vekstmålet er ett år etter at bompenger er iverksatt som en del av Buskerudbypakke2, alternativt at virkemidler med tilsvarende effekt iverksettes.

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

2 Revidert handlingsplan 2014-17

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

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

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. Forutsetning for tildeling av midler til et tiltak er at det foreligger godkjent tiltaksbeskrivelse og at tiltaket er forankret i gjennomføringsorganisasjonen.

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

Som hoved ambisjon er det avtalt følgende frister for ferdigstillelse av tiltak for å sikre gjennomføringskraft: For 2014 tiltak 01.11.2015, for 2015 tiltak 01.06.2016, for 2016 tiltak 01.03.2017 og 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 3.2.17) med fordeling mellom tiltaksområdene.

Tab 1: Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler fordelt på tiltaksområder

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

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

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

Tabellen viser at det ved siste revidering av handlingsplanen er foretatt noen omdisponeringer (ca 4 mill. kr) fra tiltaksområde 2 infrastruktur kollektivtrafikk til tiltaksområde 3 Sykkel. Dette er gjort fordi noen større infrastrukturanlegg som bl.a. utvidelse av innfartsparkering ved Heiatoppen langs E18 i Lier ikke har vært mulig å realisere i fireårsperioden. Ekstra belønningsmidler i 2015 og 2016 går til ombygging av Buskerudbyens viktigeste kollektivknutepunkt for buss, Bragernes kollektivknutepunkt. Ved tidligere revideringer er tiltaksområde 6 styrket ved overføringer fra tiltaksområdene 5 og 7. Bakgrunnen for dette er i stor grad behovet for økt utredningskapasitet i forbindelse med arbeidet med Buskerudbypakke2.

3 Resultater

3.1 Gjennomføring av tiltak 2014, 2015 og 2016

Tiltaksplanene for 2014, 2015 og 2016 er vedtatt i tråd med handlingsplan 2014-17 og gir tildeling av tilskudd til 2014 tiltak for 73,3 mill.kr (overført fra SD i desember 2014) og tildeling av tilskudd til 2015 tiltak for 75 mill. kr (overført fra SD i april 2015), samt 15 mill. kr i ekstra belønningsmidler, (overført fra SD juli 2015). For 2016 er tildelt til sammen 95 mill. kr i tilskudd (inkludert 15 mill. i

ekstra belønningsmidler). I tillegg inngår 0,32 mill. kr som er overført fra 2013. Totalt tildelt tilskudd per 31.12.2016 kr 258,60 mill. kr.

Tabell 2: Økonomisk oversikt per 20.01.2017 viser anvendelsen av belønningsmidler for 2014,2015 og 2016.

Tiltaksområde	**Tiltaksplan 2014 mill. kr**		**Tiltaksplan 2015 mill. kr**		**Tiltaksplan 2016 mill. kr**		**2014 - 2016**
	Gjeld. bev.	Sum påløpt	Gjeld. bev.	Sum påløpt	Gjeld. bev.	Sum påløpt	**Rest**
1 Forbedring av kollektivtilbudet	13,0	13,0	23,1	23,1	25,2	24,5	**0,7**
2 Forbedring av infrastrukturen for kollektivtilbudet	19,8	19,7	46,5	45,8	38,7	19,0	**20,5**
3 Tiltak for syklende	30,0	30,0	15,8	10,7	21,7	6,4	**20,4**
4 Tiltak for miljø-vennlige reiser og parkerings-politikk	2,2	1,8	2,0	0,2	4,8	0,2	**6,8**
5 Arealutvikling og fortetting	0,5	0,5	0,8	0,2	0,2	0	**0,8**
6 Felles kunnskaps-grunnlag	2,1	2,3	3,3	3,2	2,3	1,6	**0,6**
7 Kommunikasjon	2,3	2,3	1,1	1,1	3,2	2,4	**0,8**
SUM BELØNNINGSMIDLER	69,8	69,5	92,6	84,3	96,1	54,2	**50,6**

Hovedvurdering

Avtale om ny belønningsavtale ble inngått i desember 2014. Handlingsplan for fireårsperioden med tiltaksplaner for 2014 og 2015 ble vedtatt 5. februar 2015 og partnerne startet umiddelbart med gjennomføringen av tiltak. I 2015 ble det gjennomført tiltak for til sammen 92,1 mill. kr for perioden 2014-2015, hvorav 67,5 mill. kr 2014-tiltak og 24,6 mill. kr 2015-tiltak.

I 2016 er det gjennomført tiltak for til sammen 115,9 mill. kr hvorav 2 mill. kr er 2014-tiltak, 59,7 mill. kr er 2015-tiltak og 54,2 mill. kr er 2016-tiltak. Rest tildelte belønningsmidler er 50,6 mill. kr. Flere av de resterende tiltakene er igangsatt og vil være gjennomført tidlig i 2017, mens andre er under planlegging og gjennomføres i løpet av 2017. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken og til infrastrukturtiltak sykkel. Mange av disse tiltakene er omfattende og kompliserte og gjennomføring vil derfor først kunne skje året etter at bevilgning er gitt.

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

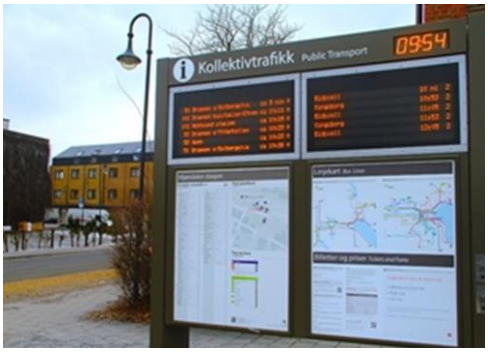
- Område 2: Avviket i 2016 skyldes at det har tatt noe tid å komme i gang med noen av infrastrukturtiltakene for buss (til sammen 8 mill. kr; Strømsø bussterminal, tilfartskontroll Strandveien, Mjøndalsbrua og Klopptjernsgata), samt at sluttføring av fase 1 ombygging Bragernes kollektivknutepunkt vil strekke seg noe ut i 2017. I tillegg vil enkelte pendler-parkeringer med bevilgning i 2016 først bli realisert i 2017
- Område 3: Det akkumulerte avviket (20,5 mill. kr) skyldes at to større sykkeltiltak ikke er klare for iverksetting før i 2017. Det er også avsatt midler til oppfølging av sykkelinspeksjoner og midler til planlegging av tiltak i ny felles sykkelplan der iverksettelse skjer i 2017.

- Område 4: Det akkumulerte avviket (6,8 mill. kr) skyldes i stor grad at kommunene utsetter nye parkeringstiltak til 2017 når de har gjennomført evaluering av dagens parkeringsordning. Tiltak innenfor ReisSmart og Feie for egen dør har også blitt forskjøvet noe i tid på grunn av generelt høyt aktivitetsnivå i Buskerudbysamarbeidet.
- Område 5: Det akkumulerte avviket (0,8 mill. kr) skyldes at arbeid med felles gåstrategi ikke har kommet i gang før på nyåret 2017 og at arbeidet med statusgjennomgangen av gjennomføring handlingsprogram 2013-16 areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ikke avsluttes før våren 2017.
- Område 6: Avviket (0,6 mill. kr) skyldes at noen aktiviteter på slutten av 2016 og ikke er utgiftsført i sin helhet.
- Område 7: Det akkumulerte avviket (0,8 mill. kr) skyldes i hovedsak at høstkampanjen og informasjonstiltak tilknyttet Buskerudbypakke2 er utsatt til 2017.

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.

3.2 Tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet

Det styrkede busstilbudet som ble igangsatt i forrige belønningsperiode er videreført. I tillegg er det igangsatt ytterligere styrket busstilbud på linje 51 mellom Drammen og Mjøndalen. Passasjertallene for 2016 viser at denne linjen har hatt en økning på rundt 9 %.



Brakar fikk 1 mill. kr til et forprosjekt for å avklare tekno-logiske alternativer, finansieringsplan og konkurransegrunnlag for anskaffelse av materiell for elektrisk bussdrift på linje 51. Gjennom finansiering fra ENOVA og fylkeskommunen vil Brakar i 2017 igangsette drift av elektriske busser på linje 51. De fleste av Brakars linjer i Drammen, Lier og Nedre Eiker går ellers på fornybart drivstoff (HVO - Hydrotreated Vegetable Oil).

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 installeres i over 100 av bussene i Buskerudbyen i 2017. Tavler på knutepunktene og skilt på noen større holdeplasser er satt opp. Systemet gir informasjon til kundene om kollektivtilbudet i sanntid, dvs. reell tid som tar høyde for eventuell forsinkelse. SIS gir også mulighet for automatisk holdeplassopprop, automatisk skilting av destinasjon i og på buss og automatisk passasjertelling ved på- og avstigning.

Bedre trafikantinformasjon (TID)

Brakar har videreført arbeidet med trafikantinformasjon og design i kollektivtrafikken i Buskerud; kalt Brakar TID. Brakar TID omfatter prinsipper for bruk av fysiske elementer som skilt, søyler, stolper, lehus samt bruk av kart, tabeller og annen informasjon til kundene. I 2015 ble tiltak på strekningen Kongsberg knutepunkt – Gamlegrendåsen og Lierbyen bussterminal ferdigstilt. I 2016 er Mjøndalen

stasjon, Hokksund stasjon og Kongsberg knutepunkt ferdigstilt, mens strekningsvise tiltak Strømsø torg – Gulskogen, Strømsø torg – Rundtom, Bragernes torg – Lierbyen og Drammen sykehus er under planlegging og gjennomføres våren 2017.

Billedtekst: Busstopp Strømsø Torg, Drammen

3.3 Tiltaksområde 2 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering

Fremkommelighetstiltak

Fremkommelighetstiltak for effektiv, punktlig og forutsigbar kollektivtrafikk er et hovedtema innenfor tiltaksområde 2. Tiltak (2.1.2) i krysset Vinjesgate - Haugesgate på den sentrale busstraseen i Rosenkrantzgate i Drammen er ferdigstilt i 2016. Det samme er tiltak (2.1.1) i Tollbugata mot Rundtomkrysset på Strømsøsiden.

Da ny belønningsavtale ikke var klar før i desember 2014, ble det noe forsinkelse i forhold til gjennomføring av 2015-tiltak på tiltak 2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer. Det ble i 2015 utarbeidet en rapport om utbedring av kollektivtraséer og holdeplasser i Buskerudbyen 2014-2017 (Rambøll; datert 20.03.2015). Med bakgrunn i denne og tidligere utredninger ble det foretatt en prioritering av foreslåtte fysiske tiltak på prioriterte strekninger, knutepunkt og andre aktuelle lokasjoner innenfor gitte kostnadsramme (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. I 2015 ble det opparbeidet snuplass for buss på Gamlegrendåsen i Kongsberg, oppgradert bussholde-plasser på strekningen fra Bragernes til Amtmannssvingen og utbedret holdeplass med adkomst sykkel og gange ved den nye innfartsparkeringen på Lyngås i Lier.

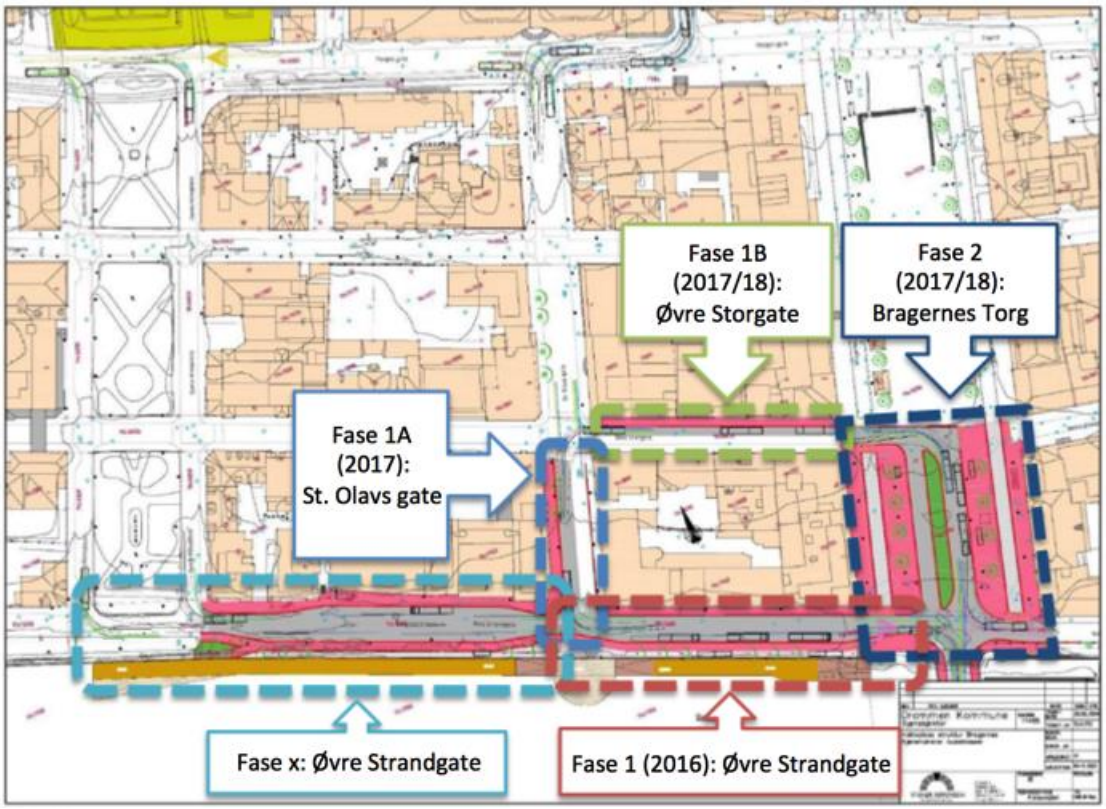
I 2016 er det utført holdeplassutbedringer på strekningen Strømsø Torg – Rundtom, Drammen sentrum – Vinnes og på fylkesvei 38 Åssiden – fylkeshuset og opparbeidet snuplass for buss på Konnerud. I Øvre Eiker er holdeplass og snuplass for buss og pendlerparkering i Ormåsen og holdeplass og snuplass for buss og pendlerparkering i Skotselv under opparbeidelse og vil bli ferdigstilt våren 2017.

2016-midlene er prioritert til oppgradering av Strømsø busstasjon (3 mill. kr), til tilfartskontroll i Strandveien (3 mill. kr), ny busstrasé i Klopptjerngata i Mjøndalen (1,5 mill. kr) og bussprioritering på eksisterende Mjøndalsbru (0,5) mill. kr. Tiltakene er under oppstart og vil bli gjennomført i 2017.

Bragernes kollektivknutepunkt

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

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



Første byggetrinn omfatter ombygging i Øvre Strandgate (fase 1), St. Olavsgt (fase 1A) og Øvre Storgate (fase1B). Fase 1 Øvre Strandgate er igangsatt høsten 2016 og ferdigstilles 1. februar 2017. Fase 1B St. Olavs gate iverksettes våren 2017, mens fase 1B Øvre Storgate iverksettes sammen med fase 2 Bragernes Torg nedre del. Fase 1 med A og B er fullfinansiert med tilskudd fra belønnings-midler og egne midler fra Drammen kommune.

Detaljprosjektering og konkurransegrunnlag for fase 2 Bragernes Torg er ferdig og arbeidet lyses ut så fort finansieringen er avklart. Det vil bli søkt om ekstra midler fra belønningsordningen 2017 til

tiltaket. Fase x Øvre Strandgate er det fortsatt 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 ble ferdigstilt i 2015. Jernbaneverket startet opp reguleringsplanarbeid og teknisk hovedplan for de to stasjonene samtidig med kommunedelplanprosess for dobbeltspor på strekningen Gulskogen – Hokksund. Reguleringsplanarbeidet ved Hokksund stasjon ble stoppet sommeren 2016 da Jernbaneverket anså at det var for mange usikkerhetsfaktorer for videre detaljplanlegging nå. Kommunedelplanen skal ivareta behovet for overordnede avklaringer. Detaljplanarbeidet ved Mjøndalen stasjon blir gjennomført for et noe mer avgrenset område enn ved oppstart. Jernbanedirektoratet sender i mars 2017 over forslag til kommunedelplan for strekningen Gulskogen – Hokksund til behandling i kommunene. Det er også under oppstart planleggingsplanarbeid for å i vareta behovet for hensetting på strekningen Drammen - Hokksund

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

Billedtekst: Nye leskur ved knutepunkt Kongsberg.

Pendler- og innfartsparkering
Pendlerparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. I henhold til felles strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen som ATM-utvalget har fått utarbeidet 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. I 2016 er det arbeidet med en egen handlingsplan og innfarts- og pendlerparkeringsstrategien vil bli behandlet i de fem kommunestyrene og fylkestinget sammen med handlingsplanen våren 2017. Det er spesielt i Nedre Eiker, Lier og Kongsberg en nå ser på om det er behov for ytterligere pendlerparkeringer og hvor disse kan plasseres.

Innfartsparkering ved busstrase (Fv 285) ved Lyngås i Lier og innfartsparkeringene ved Langebru (E134) og Lerberg (RV 35/FV 283) i Hokksund ble ferdigstilt i 2016.

Billedtekst: Innfartsparkering Lerberg

Drammen kommune har satt i gang prosjektering av flere pendlerparkeringsplasser med sykkelparkering ved barnehager i bydelene for å gjøre det mulig for barnefamilier å kjøre til barnehagen for så å velge annen transport (buss, sykkel eller gange) inn til sentrum. Områder som er prosjektert og under oppstart/iverksetting er plasser ved Bernåsvillaen/ Djupdalsveien på Konnerud, ved Gulskogen barnehage og ved Jordbrekkskogen barnehage. Ferdigstilling er forventet sommeren 2017. I tillegg jobbes det med å finne arealer for prosjektering og bygging av pendlerparkerings-plasser i bydelene Tangen/Åskollen.

Tilskudd til planlegging/prosjektering av utvidelse innfartsparkering på Heiatoppen (E18/Fv 16) i Lier er omdisponert da Statens vegvesen meddelte at de ville trenge lengre tid til planlegging og at det ikke kan forventes at det vil foreligge reguleringsavklaringer slik at pendlerparkeringen kan utvides i denne belønningsperioden.

3.4 Tiltaksområde 3 Tiltak for syklende

Felles regional sykkelplan for Buskerudbyen er utarbeidet og etter behandling i kommunestyrene sluttbehandles den i Buskerud fylkes-ting 15. februar 2017. Planen er en temaplan som inneholder både strategier for å styrke sykkel som transportform og en plan for utvikling av et sammenhengende regionalt sykkelvegnett – uavhengig av vegeier. Innholdet i planen er samordnet med kommunale sykkelstrategier og -planer. Det arbeides med en handlingsplan som ferdigstilles i løpet av våren 2017.

Infrastrukturtiltak sykkel og gange
I Lier er igangsetting av etappe 2 av sykkelvei på den gamle jernbanetraseen til Drammen med kryssing av Ringeriksveien og forbindelse inn til Lierbyen utsatt til 2017. Midler til tiltaket i 2016 ble omdisponert til lys og skilting på tidligere opparbeidet strekning, mens midler til etappe to er foreslått bevilget i tiltaksplan 2017.

I Øvre Eiker er tilrettelegging for syklende og gående i krysset mellom Drammensvegen og Støperigata i Hokksund sentrum ferdigstilt, mens arbeidet med oppgradering av gang- og sykkelvei langs Rv 35 mellom Kirkeveien og Haugveien ved Haug kirke har oppstart i 2017. Oppstart har tatt noe mer tid enn beregnet på grunn av forsinket grunnerverv av erstatningsareal for dagens bruk av områder langs gang/sykkelveien til parkering for kirken.

På vegne av fylkeskommunen forestår Statens vegvesen opparbeiding av gang-/sykkelveg på strekningen Horgen – Klommestein langs Fv 283 i Øvre Eiker. Gang-/sykkelveien vil stå ferdig i 2017. Statens vegvesen har oppdatert planer og foretatt grunnundersøkelser for gang-/sykkelveg fra Ytterkollen til jernbaneovergangen på Fv 28 i Nedre Eiker. Kompliserte grunnforhold med kvikkleire på deler av strekningen har forsinket iverksetting av tiltaket.

Sykkelveginspeksjoner
Det er gjennomført sykkelveginspeksjoner på utvalgte strekninger i alle de fem kommunene i Buskerudbyområdet i 2016, med fokus på skoleveier og det regionale nettet som foreslås i felles sykkelplan. Det ble rapportert totalt 441 punkter på alle strekninger. Av disse er 43 av høy risiko og prioriteres i det videre arbeidet i å utbedre sykkelløsningene. Dette planlegges og utføres utover i 2017.

Bysykkelordning med elsykler
Det er startet opp pilotprosjekt i samarbeid med Vestregionen om elektriske bysykler i aksen fra Kongsberg til Lier og Asker/Bærum. Pilotprosjektet ble gjennomført med to konkurrerende løsninger i Lier, Eiker, Øvre Eiker og på Kongsberg. Hovedprosjektet skal utvikle samspillet mellom kollektivtransport og sykkel, og gjøre begge transportmidlene mer effektive og egnede.

Elsykkelbibliotek
Elsykkelbiblioteket i Drammen, med støtte fra Buskerudbyen og Drammen kommune, startet opp 21. juni etter en prosjektidé fra Sykkel og byliv i Bylivsprogrammet i Drammen, inspirert fra en lignende ordning i Sverige. Elsykkelbiblioteket låner ut elsykler og laste-elsykler. Prosjektet har vært en suksess med over 40 utlån, og med venteliste på over 300 personer for videre testing.

Sykkelkampanjer
I 2016 er det gjennomført ulike kampanjer for eksisterende og potensielt nye syklister:
- Pigg med pigg - Støtte til syklister som ønsker å prøve ut piggdekk og vintersykling.
- Aktiv på skoleveien - God deltagelse og en økning i antall grunnskoleelever som var med.
- Sykle til jobben - Årlig aktivitetskampanje i samarbeid med Bedriftsidretten, for alle til og fra jobb, og trening ellers i hverdagen.

- Elsykkelprøving med Jobbsykkelen.no - Et ikke-kommersielt Enova-støttet prosjekt i regi av Norsk Elbilforening og Syklistenes Landsforening. Hovedaktiviteten i prosjektet var lokalt oppmøte på «roadshows» der alle fikk muligheten til å prøve en eller flere typer elsykler.
- Lysrazzia er en dag i oktober der partnerne i Buskerudbyen sammen med politiet stopper syklister på vei til jobb på morgenen som ikke har lys på sykkelen.

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

I 2015 ble det tatt vesentlige grep for å videreutvikle parkeringspolitikken i Buskerudbyen med nye takstsystem som prioriterer korttidsparkering i Drammen sentrum, ny parkeringsordning for Kongsberg og innføring av parkeringsskiver i Mjøndalen.

I 2016 har kommunene satt i gang et arbeid med evaluering av parkeringsordningene, og avsatte 2016-midler til parkeringstiltak vil derfor bli disponert i 2017 når det foreligger bedre kunnskapsgrunnlag for iverksettelse av ytterligere tiltak.

Billedtekst: Parkeringsordning Kongsberg og Mjøndalen

ReisSmart

ReisSmart er tiltak hos næringslivsvirksomheter for å tilrettelegge for mer miljøvennlige reiser til/fra og i jobbsammenheng. I 2016 har det i tillegg til Teknologiparken på Kongsberg vært jobbet med et prosjekt i samarbeid med ASKO Drammen. *- Vi tar skrittet videre for å nå målet vårt om å være en klimanøytral bedrift. Og med transportkampanjen "Reis smart ASKO» ønsker vi å gjøre det spennende og hyggelig for de ansatte å la bilen stå litt oftere, sier direktør Knut-Andreas Kran i ASKO Drammen AS.*

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

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

Lokale gåstrategier
Med bakgrunn i utarbeidet felles kunnskapsgrunnlag for gåing i Buskerudbyen vil det i 2017 bli jobbet med forslag til felles gåstrategi for Buskerudbyen.

Kunnskapsgrunnlag
Utredningsarbeid vedrørende revidering av forslag til Buskerudbypakke2 har vært et prioritert arbeid også i 2016.

Kommunikasjon
Innbyggerundersøkelsen ble gjennomført våren 2016 etter samme modell som i 2014. Undersøkelsen viser en økende tendens blant Buskerudbyens innbyggere til å velge miljøvennlig transport i fremtiden, og et stor flertall ønsker en utvikling av transporttilbudet hvor det både satses på kollektivløsninger, bedre forhold for gående og syklende og effektive veier.

Det er gjennomført én stor informasjonskampanje i 2016 om Buskerudbypakke 2. Til denne kampanjen ble det utviklet en 100 sekunder lang animasjonsfilm som viser reisen gjennom Buskerudbyen. I tillegg ble det produsert brosjyre som ble distribuert til samtlige husstander i de fire kommunene som samarbeider om Buskerudbypakke 2. Animasjonsfilmen kan ses her http://www.buskerudbyen.no/Aktuelt/Filmer

I forbindelse med årsrapporten for 2015 ble det også utarbeidet en samlet oversikt over samtlige tiltak som er gjennomført for belønningsmidler siden 2010.

4 Mål- og resultatoppfølging

Etterfølgende dokumentasjon og vurdering av resultater følger opp opplegg for mål og resultatopp-følging 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 4: Mål og resultatoppfølging av belønningsordningen 2014-17

MÅL	INDIKATORER		REFERANSE-INDIKATOR
Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtale-perioden 2014-17	Byindeks i kombinasjon med vurdering av utvalgte målepunkter	Reisemiddel-fordeling kollektiv, sykkel, gange og bil fra NRVU 2013 med tilleggsutvalg fra Buskerud-byen.	Referanse-indikatorer: Befolknings-vekst og Befolknings-vekst sammen-lignet 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		

4.1 Passasjerutvikling buss

Passasjertall for påstigende passasjerer buss i Buskerudbyen for 2016 er basert på data fra Brakar.

Tabell 4: Passasjertall med buss Brakar as

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

Kilde: Brakar januar 2017

I 2014 utgjorde TimEkspressens andel av busstrafikken i området ca 4 % slik at disse tallene vil ha begrenset innvirkning på resultatene. Imidlertid ble Nettsbuss 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 2016

I den detaljerte tabellen under fremgår passasjertall for busstrafikk i regi av Brakar. I 2015 var det en økning på 3,49 % passasjerer for Brakar. I 2016 er veksten på 3,1 % passasjerer. Det utgjør årlig ca 300 000 nye reiser i Buskerudbyområdet. Av oversikten under ser vi at veksten har vært størst i Kongsberg by og i Nedre Eiker. I Nedre Eiker har linje 51 fått økt frekvens med tilskudd fra belønningsmidlene.

Tabell 5: Oversikt over passasjertall for Brakars linjer i Buskerudbyområdet

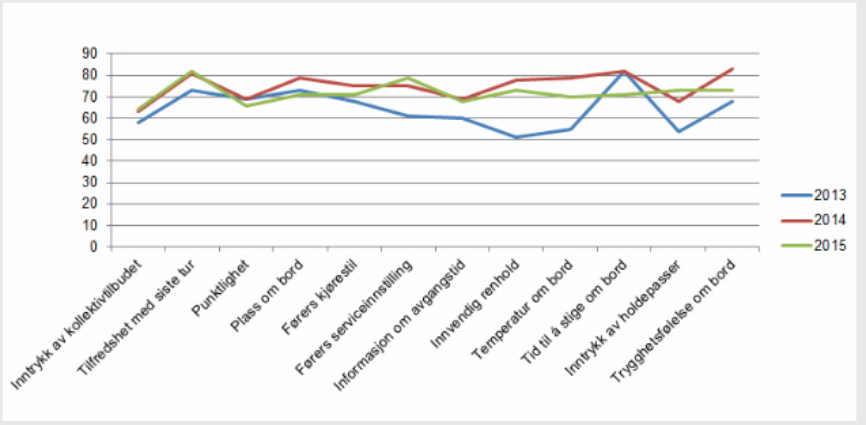
					Endring		*Endring*	
	2013	*2014*	*2015*	*2016*	*2015-2016*	*Prosent*	*2013-2016*	*%*
Drammen	4199702	4253280	4327550	4465293	*137743*	3,2	265591	6,3 %
							0	
Lier	1173408	1176495	1308576	1375625	*67049*	5,1	202217	17,2 %
Linje 169	327838	289214	232162	217 267	*-14895*	-6,4	-110571	-33,7 %
Lier inkl.169	1501246	1465709	1 540 738	1592892	*52154*	3,4	91646	6,1 %
							0	
Kongsberg by*	258 451	232 567	223 045	245 520	*22475*	10,1	-12931	-5,0 %
Kongsberg	606 704	608 522	595208	616152	*20944*	3,5	9448	1,6 %
							0	
Nedre Eiker	1097764	1082071	1099681	1145945	*46264*	4,2	48181	4,4 %
							0	
Øvre Eiker	1040507	1053109	1194866	1207799	*12933*	1,1	167292	16,1 %
							0	
Totalt	**8 445 923**	**8 462 691**	**8 758 043**	**9 028 081**	***270038***	**3,1**	**582158**	**6,9 %**

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 2017

Kundetilfredshet

Brakar foretar årlige kundetilfredshetsundersøkelser. Grafen under viser resultater for 2013, 2014 og 2015 når det gjelder prosentandel svært godt fornøyd eller ganske fornøyd med kollektivtilbudet.

Figur 6: Kundetilfredshet 2013, 2014 og 2015 Brakar



Kilde: Brakar 2017 http://www.brakar.no/om-brakar?section=Kundetilfredshet

4.2 Togtrafikk

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

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

Stasjoner	2014	2015	2016	Vekst 2015-2016
Kongsberg	499 000	568 000	646 165	14 %
Darbu	38 000	42 000	44 049	5 %
Vestfossen	114 000	132 000	139 881	6 %
Hokksund	332 000	387 000	412 595	7 %
Steinberg		24 000	69 714	190 %
Mjøndalen	398 000	459 000	461 348	1 %
Gulskogen	352 000	409 000	425 933	4 %
Drammen	3 259 000	3 625 000	3 863 454	7 %
Brakerøya	165 000	198 000	199 877	1 %
Lier	331 000	387 000	396 000	2 %
SUM	5 488 000	6 231 000	6 659 016	**7 %**

Kilde: NSB januar 2017 – foreløpige beregninger

NSB har en gjennomsnittlig vekst på 7 % i Buskerudbyområdet i 2016.

Tabell 7: Antall på- og avstigninger Flytoget i Drammen

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	Endring i prosent
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	360 000	- 4

Kilde: Flytoget januar 2016

NSB og flytoget har tilsammen en gjennomsnittlig vekst på 6,2 % i Buskerudbyområdet i 2016.

4.3 Samlet kollektivutvikling

Tog og buss har til sammen en vekst på 4 % i 2016 og nærmere 12 % i perioden 2013 – 16, ikke minst på grunn av den høye veksten i passasjertrafikken hos NSB. Brakar som daglig står for frakt av langt flere passasjerer har også hatt en fin vekst de to siste årene med rundt 3 % årlig vekst.

Tabell 8: Samlet passasjerutvikling for buss og tog

SUM BUSS OG TOG (inkl. flytoget)	2013*	Nye 2014	2015	2016
SUM BUSS OG TOG (** tog er delt på 2)	11 204 779	11 395 191	12 061 043	12 537 589
Endring i prosent		1,7 %	5,8 %	4 %

* 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.

** Passasjertellinger tog omfatter både på og avstigende passasjerer.

4.4 Utvikling i biltrafikken

Opplegg for rapportering

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 21.november 2016 ber Samferdselsdepartementet spesielt om at det rapporteres personbiltrafikk ved passering gjennom avtalte trafikkregistrerings-punkter i 2013- 2015.

Byindeks 2016

Byindeks for utvikling av trafikkmengden i byområdet (indeks for Buskerudbyen unntatt punkter på E18) utarbeides av Statens Vegvesen. For 2016 har Statens Vegvesen gitt tilbakemelding om at byindeksen ikke vil være klar før i mars 2017.

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

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.

Under følger en oversikt over de samme 16 punktene som tidligere er fulgt, med stort innslag av lokal / regional trafikk og mindre innslag av gjennomgangstrafikk.

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

Biltrafikk (totalt)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015-16	2013-16
E134 Strømsåstunnelen (600050)	16 738	17 045	17 449	17 638	18 118	18 559	2,4 %	6,4 %
FV 283 Rosenkrantzgata (600013)	26 336	28 367	28 053	29 171	29 227	29 026	- 0,7 %	3,4 %
FV 28 Gulskogen (600146)	11 057	10 042	10 099	10 433	9 951	9 902	- 0,5 %	- 2,0 %
FV 36 Konnerudgata(601037)	11 157	10 995	10 944	10 983	10 966	10 989	0,2 %	0,4 %
SUM	65 288	66 449	66 545	68 225	68 262	68 476	0,3 %	2,6 %
Endring i prosent		1,8 %	0,1 %	2,5 %	0,1 %	0,3 %		

Tabell 10: Biltrafikk total ytterligere 12 (11) punkter som er fulgt siden 2011

Biltrafikk (totalt)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015-16	2013-16
FV 23 Stoppen (600611)	3 475	3 473	3 579	3 747	3 826	3 885	1,5 %	
FV 285 Lierbyen Nord (600124)	6 636	6 753	6 880	7 018	7 142	7 590	6.3 %	
FV 282 Lierstranda (600116)	19 603	18 411	19 895	19 670	19 904	20 294	2,0 %	
FV 282 Damtjern (600121)	3 558	3 751	3 866	3 994	4 213	4 983	18,3 %	
RV 282 Bj. Bjørnsonsgate (600135)	25 423	25 902	27 485	27 364	27 990	27 551	-1,6 %	
FV 283 Nedre Eiker Bru Nord (600009)	14 971	14 092	14 618	13 515	13 997	14 613	4.4 %	
EV 134 Mjøndalen (600148)	19 973	18 431	18 268	19 032	19 582	19 491	-0,5 %	
FV 283 Herstrøm (600145)	17 184	17 284	17 370	17 452	-	17 469		
RV 35 Hokksund vest (600150)	12 344	11 851	12 296	11 982	12 312	12 156	-1,3 %	
FV 88 Nymoen (600006)	3 503	3 848	3 699	4 638	4 288	4 525	5,5 %	
FV 87 Gomsrudveien (600506)	12 150	11 924	12 191	12 093	11 325	10 453	-7,7 %	
EV 134 Gml. Kongsberg kro (600505)	16 792	16 581	16 728	16 262	16 324	16 450	0,7 %	
SUM 12 tellepunkt	155 612	152 301	156 875	156 767		159 460		
Sum uten FV 283 Herstrøm	138428	135017	139504	139315	140 903	141 991	0,8 %	
Sum 4 tellepunkt	65 288	66 449	66 545	68 225	68 262	68 476	0,3 %	
Sum 16 tellepunkt	203 716	201 466	206 049	207 504	209 165	210 467	0,6 %	1,8 %
Prosent			100	0,7 %	0,8 %	0,6 %		

Tallene for 2016 viser ikke klare utviklingstrekk. Enkelte veier i Lier har hatt stor økning, spesielt FV 282 ved Damtjern som har en økning på 18 %, også Fv 284 Lierbyen Nord har økning på 6,3 %. Begge disse vegene kan være omkjøringsveier for E 18 der det har pågått utbedringsarbeider i Fosskolltunnellen store deler av 2016. Dette underbygges av at tellepunkt Frydenlund på E18 (se tabell kap 6.1.6) som ligger mellom Tranbykrysset og Kjelstad har hatt nedgang, mens tellepunkt Liertoppen på E 18 har en økning på 2,8 %.

De største trafikkårene i Drammen (Fv 282 Bj. Bjørnsonsgate og Fv 283 Rosenkrantzgate) har hatt en liten nedgang i trafikken, mens E 134 Strømsåstunnellen har en økning på 2,4 %. De store endringene på Kongsberg kan ha sammenheng med omlegging av kjøremønster i forbindelse med utbygging av E 134 gjennom Kongsberg, bl.a. er Gomsrudveien stengt og det er omkjøring via Ove Gjeddes vei. Den store økningen i 2016 på tellepunkt Nymoen kan forklares med at det i 2015 var sterk nedgang da deler av veien var stengt på grunn av gateutbedringer i området. Det kan bemerkes at 2016-tallene ligger litt lavere enn 2014-nivået.

For 2016 har vi ikke mottatt data om lengdeklasser for kjøretøy i de enkelte trafikkregistrerings-punktene. Det er derfor ikke mulig å isolere mengden personbiltrafikk i det enkelte punkt og hvor stor andel av trafikken som består av lengre kjøretøy.

4.5 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.

Det er gjennomført tre runder med manuelle sykkel- (og gange-) tellinger i 2016. Disse er kun for noen timer i morgenrush. Noen av resultatene også sammenlignet med tall fra 2014:

- Bybroa i Drammen har tosidig sykkelfelt. 13 av 374 syklister (3,5 %) syklet på feil side av vegen i sykkelfeltet.
- Nybrua i Kongsberg har flere syklende enn gående i rush. Plassfordelingen, mellom syklende og motorkjøretøy i vegbanen ellers, bør undersøkes nærmere.
- Fra 2014 er det en øking (28 %) i antallet syklister under jernbaneundergangen på Grønland i Drammen (fra 140 til 176 syklister).
- Nybrua i Kongsberg har 24 % økning i antall syklister (fra 279 til 347 syklister).
- Bølgen bru i Kongsberg har 70 % økning (fra 168 til 286 syklister).
- Bybrua i Drammen har en liten nedgang på 5 % i samme datagrunnlag (fra 218 til 208 syklister).

Telling av syklister med godkjent lys - Lysrazzia

Det er en fin økning i prosentandelen av kontrollerte syklister med godkjente lys på sykkelen i Kongsberg og Drammen, sammenlignet med tall fra 2015: Økning fra 45 % til 71 %, med flere syklister kontrollert også.

Aktiv på skoleveien

Skolekampanjen i 2016 hadde ca. 8 700 deltagende grunnskoleelever, fordelt over 400 klasser i alle de fem kommunene (70 % av skolene er med). En økning på ca. 1500 elever fra 2015.

Sykkelregnskap for 2016

Det er viktig å ha indikatorer for sykkel i Buskerudbyområdet for å være i stand til å se om vi når målene satt for sykkelandel og skolesykling. Forslag for indikatorer og metode for disse er beskrevet i Statens vegvesen Vegdirektoratet sin sykkelregnskap-rapport. Basert på hvordan Oslo kommune har jobbet med sitt regnskap, skal partnerne lage et felles sykkelregnskap for Buskerudbyregionen. Målet er å ha et ferdig regnskap for 2016 i løpet av våren 2017.

5 Sammenstilling av nøkkeltall

I 2015 økte befolkningen med 1,8 % til i alt 163 275 per 31.12.2015. For 2016 baserer befolkningstallene seg på SSBs beregnede tall per 31.12.2016. De viser en økning i 2016 på 0,8 % til 164 563. Til sammen 3,1 % for perioden 2013-16.

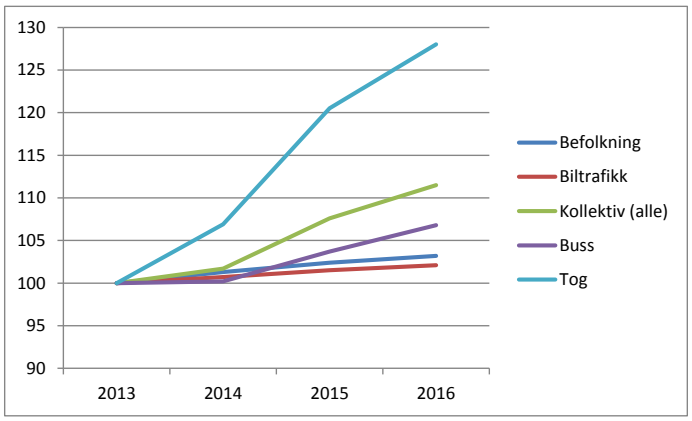
Samlet økte kollektivtrafikken (buss og tog) med 1,7 % i 2014 og med 5,9 % i 2015. I 2016 er samlet økning på 4 %. Antall togpassasjerer hos NSB økte i perioden 2013-16 med 29,8 prosent (7,3 % i 2014, 13,5 % i 2015 og 7 % i 2016), mens det er 3,1 prosent flere busspassasjerer i 2016 og til sammen 6,7 prosent flere i 2013-16 (0,2 % i 2014, 3,5 % i 2015 og 3,1 % i 2016).

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

Om en ser spesifikt på utviklingen i de 16 tellepunktene som ansees som mest sentrale i Buskerudbyen, er det vanskelig å få noe entydig svar. Gjennomsnittelig økning var 0,6 %. Tallene for 2016 viser ikke klare utviklingstrekk.

Ved tidligere rapporteringer er det laget en samlet fremstilling av sentrale data for utvikling i Buskerudbyen. Hovedrapporteringskilde for vegtrafikk for 2014 og 2015 var byindeksen. I og med at vi i år ikke vil få byindekstall før i mars 2017 lager vi her et diagram som viser indeksert utvikling med gjennomsnitt prosentvisøkning ÅDT for de 16 (15) tellepunkter som ansees som mest sentrale i Buskerudbyen.

Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv (samlet) og spesifisert på buss og tog fra 2013 til 2016



6 Nøkkeltall 2016

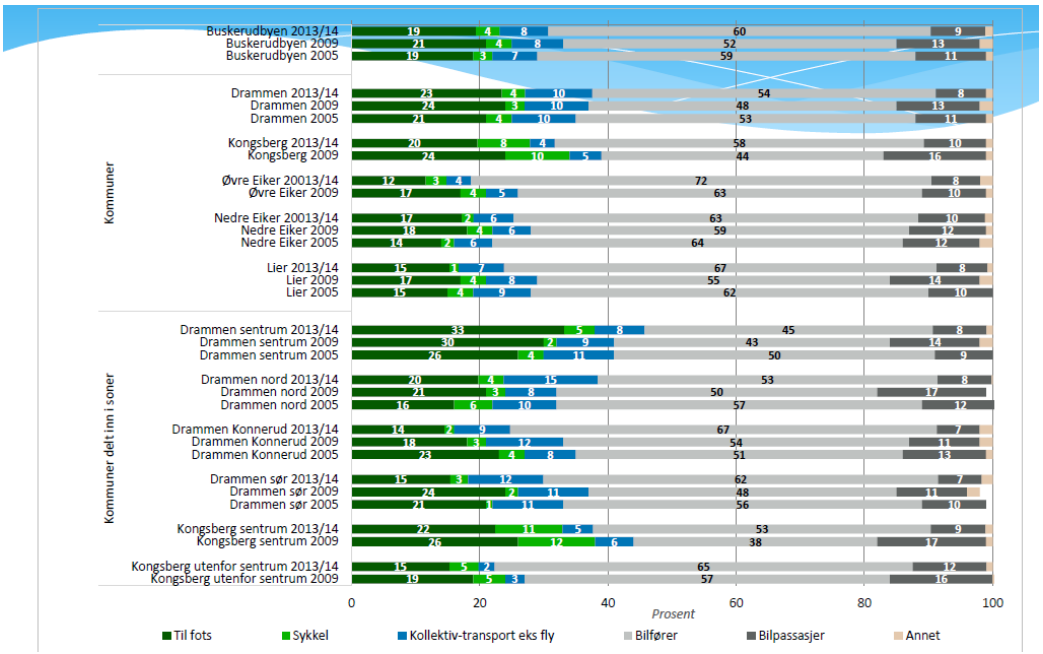
6.1 Tabeller

Under følger de nøkkeltall som ligger til grunn for rapporteringen:

6.1.1 Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)

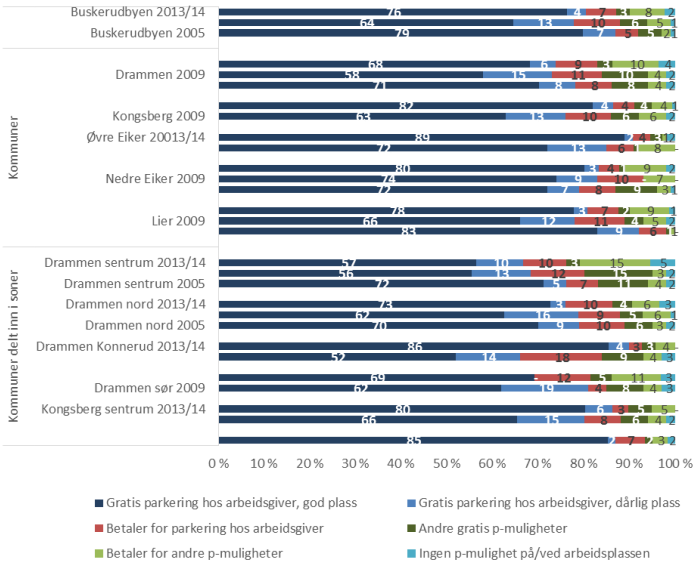
Nasjonal Reisevaneundersøkelse 2013-14 Resultater for Region Sør (Buskerud – Vest-Agder), Buskerudbyen**.** Rapportene er utarbeidet av Urbanet Analyse i 2015**.**

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	2017*	2016-17	2014 -17
Lier	24 **763**	25 175	25 378	25 731	25741	0,03	2,2
Drammen	65 473	66 214	67 016	67 895	68411	0,80	3,3
Nedre Eiker	23 640	23 811	24 154	24 431	24640	0,86	3,5
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 205	18585	2,09	3,7
Kongsberg	25 887	26 406	26 711	27 013	27186	0,64	3,0
SUM Buskerudbyen	157 515	159 525	161 298	163 275	164 563	0,80	3,1
Endring i prosent	-	1,3 %	1,1 %	1,2 %	0,8 %		

*Beregnet tall per 1.1.2017. Kilde SSB jan 2017.
Folketall ved utgangen av 3 kvartal 2016: Drammen 68 300, Kongsberg 27 228, Øvre Eiker 18 530, Nedre Eiker 24 526, Lier 25 762. Kilde SSB. Beregnede tall for Lier og Kongsberg synes noe lave.

6.1.3 Trafikktall for buss

Passasjertall med buss Buskerudbyen Brakar	Antall påstigninger				
	2012	2013	2014	2015	2016
Brakar	8 476 759	8 445 923	8 462 691	8758043	9 028 081
Endring i prosent Brakar		-0,4 %	0,2 %	3,5 %	3,1 %

Kilde: Brakar 2017

					Endring		*Endring*	
	2013	*2014*	*2015*	*2016*	*2015-2016*	*Prosent*	*2013-2016*	*%*
Drammen	4199702	4253280	4327550	4465293	*137743*	3,2	265591	6,3 %
							0	
Lier	1173408	1176495	1308576	1375625	*67049*	5,1	202217	17,2 %
Linje 169	327838	289214	232162	217 267	*-14895*	-6,4	-110571	-33,7 %
Lier inkl.169	1501246	1465709	1 540 738	1592892	*52154*	3,4	91646	6,1 %
							0	
Kongsberg by*	258 451	232 567	223 045	245 520	*22475*	10,1	-12931	-5,0 %
Kongsberg	606 704	608 522	595208	616152	*20944*	3,5	9448	1,6 %
							0	
Nedre Eiker	1097764	1082071	1099681	1145945	*46264*	4,2	48181	4,4 %
							0	
Øvre Eiker	1040507	1053109	1194866	1207799	*12933*	1,1	167292	16,1 %
							0	
Totalt	**8 445 923**	**8 462 691**	**8 758 043**	**9 028 081**	***270038***	**3,1**	**582158**	**6,9 %**

6.1.4 Trafikktall for tog

Stasjonstrafikk 2014 – 2015 for strekningen Kongsberg – Lier

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

Stasjoner	2014	2015	2016	Vekst 2015-20116
Kongsberg	499 000	568 000	646 165	14 %
Darbu	38 000	42 000	44 049	5 %
Vestfossen	114 000	132 000	139 881	6 %
Hokksund	332 000	387 000	412 595	7 %
Steinberg		24 000	69 714	190 %
Mjøndalen	398 000	459 000	461 348	1 %
Gulskogen	352 000	409 000	425 933	4 %
Drammen	3 259 000	3 625 000	3 863 454	7 %
Brakerøya	165 000	198 000	199 877	1 %
Lier	331 000	387 000	396 000	2 %
SUM	5 488 000	6 231 000	6 659 016	**7 %**

Kilde: NSB januar 2017 – foreløpige beregninger

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	Endring i prosent
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	360 000	-4 %

Kilde: Flytoget januar 2016

6.1.5 Trafikktall for kollektiv (buss og tog)

SUM BUSS OG TOG (uten flytoget)	2013*	Nye 2014	2015	2016
SUM BUSS OG TOG (tog er delt på 2) **	11 025 779	11 206 691	11 873 543	12 357 589
Endring i prosent		1,6 %	5,9 %	4,0 %

* 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.

** Passasjertellinger tog omfatter både på og avstigende passasjerer.

6.1.6 Trafikktall for vegtrafikk

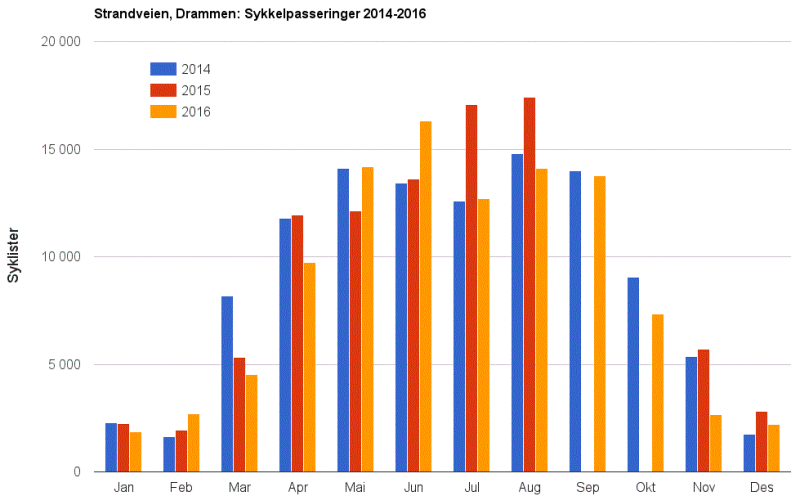
Byindeks

Byindeks Buskerudbyen (Statens vegvesen)foreligger ikke for 2016.

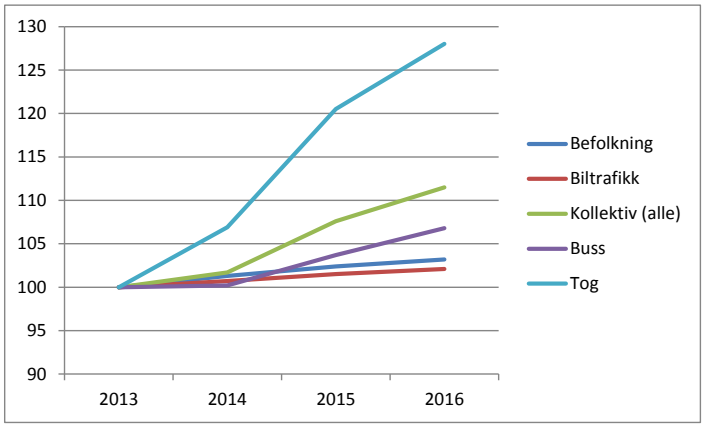
ÅDT

Tellepunkt	Veg	2013	2014	2015	2016	
600001 Lierskogen	EV18	45119	45858	46463	47804	
600137 Frydenlund	EV18	54394	55550	57189	57114	
600005 Bergsenga	EV18	28367	29165	30105	31552	
600050 Strømsåstunnelen	EV134	17449	17638	18118	18559	
600148 Mjøndalen	EV134	18268	19032	19582	19491	
600011 Avkj.Darbu Vest	EV134	10574	10655	10956	11229	
600505 Gml.Kongsberg Kro	EV134	16728	16262	16324	16450	
600164 Veungsdalen	EV134	8287	8066	8429	8919	
600007 Meheia Stasjon	EV134	4994	5029	5173	5176	
600118 Gullaug	RV23	17425	17655	18364	18466	
600150 Hokksund Vest	RV35	12296	11982	12312	12156	Tall mangler fra august 2016
600008 Kverk	RV35	10521	10546	10776	11011	
600135 Bj.Bjørnsonsgt.	Rv282	27485	27364	27990	27551	
602016 Liertoppen Nord	FV16	7927	8071	8213	8412	
600611 Stoppen	FV23	3579	3747	3826	3885	
600146 Gulskogen	FV28	10099	10433	9951	9902	
600147 Daler	Fv28	4761	4776	4851		Mangler fra4.7.2015, påkjørt
601037 Konnerudgata	FV36	10944	10893	10966	10989	
600170 Hostvedt	FV40	4250	4292	4314	4241	
600176 Stengelsrud	FV40	5063	5183	5276	5441	
600149 Landfalløya Bru Syd	FV42	10873	10234	10386	10655	Igangsatt juni 2014
600506 Gomsrudveien	FV87	12191	12093	11325	10453	
600006 Nymoen	FV88	3699	4638	4288	4525	
600116 Lierstranda	FV282	19896	19670	19904	20294	
600121 Damtjern	FV282	3866	3994	4213	4983	
600002 Kreftingsgate	FV282	20597	21062	21323	19628	Sløyfe felt 1 defekt fra aug 2016
600190 Øvre Sund Bru	FV282	16968	17129	17511	18660	Sløyfe felt 1 og 3 defekt fra 12.11 205
600061 Bragernestunnellen	FV283	15158	15494	16086	15849	
600013 Roesnkr.gt	FV283	28053	29171	29227	29026	
600003 Travbanen	FV283	22299	22333	22889	22806	
600145 Herstrøm	FV283	17370	17452	-	17469	Tall mangler 2015
600009 Nedre Eiker bru	FV283	14618	13515	13997	14613	
600124 Lierbyen Nord	FV285	6880	7018	7142	7590	
600004 Krekling	FV286	2351	2407	-		Tall mangler 2015
600010 Slipen	FV319	10573	10573	10493	10569	

6.1.7 Sykkeltellinger



Kilde: Drammen kommune januar 2017

6.1.8 Indekser

Indekser (2013=100)	2013	2014	2015	2016
Befolkning	100,0	101,3	102,4	103,2
Biltrafikk	100,0	100,7	101,5	102,1
Kollektiv (alle)	100,0	101,7	107,6	111,5
Buss	100,0	100,2	103,7	106,8
Tog	100,0	106,9	120,5	128,0