

Statusrapport 2014

Buskerudbypakke1 – Belønningsmidler

Belønningsordning for bedre kollektivtrafikk, økt sykkelbruk og mindre bilbruk



06.02.2015

Innhold

Forord.....	3
1. Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2014-17.....	4
1.1 Kort om Buskerudbyen.....	4
1.2 Buskerudbysamarbeidet – med fornyet samarbeidsavtale om areal, transport og miljø	4
1.3 Avtale om belønningsmidler 2014-17 og mål for trafikkutvikling i perioden	5
2. Revidert handlingsplan 2014-17.....	6
3. Tiltaksplan 2014.....	7
4. Resultatvurdering.....	7
4.1 Gjennomføring av tiltak 2014.....	7
4.2 Opplegg for mål- og resultatoppfølging	8
4.3 Utvikling i biltrafikken.....	9
4.4 Passasjerutvikling kollektivtrafikken	12
4.5 Samlet vurdering	14
5. Sluttregnskap belønningsmidler 2010-2013	15
6. Nøkkeltall.....	16
6.1 Befolkningsutvikling	16
6.2 Trafikktall for buss og tog.....	16
6.3 Byindeks og ÅDT-tall.....	17
6.4 Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)	18
6.5 Indekser	18
7. Separate vedlegg.....	19
Handlingsplan 2014-17 med tiltaksplan 2014 og 2015	19
Byindeks Buskerudbyen	19
Metodebeskrivelse for byindeksen	19



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 ny fireårig avtale om belønningsmidler for perioden 2014-17 som forelå 4. desember 2014.

Satsingen på kollektivtransport, gåing og sykling som er startet opp med Buskerudbypakke1 2010-2013 videreføres nå i ny avtaleperiode 2014 -17.

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet har utarbeidet en revidert handlingsplan 2014-17. Denne legger rammene for de årlige tiltaksplanene. Den politiske styringsgruppen (ATM-utvalget) har vedtatt revidert handlingsplan 2014-17 og tiltaksplan 2014 i sitt møte 6. februar 2015.

Hokksund, 6. februar 2015

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

Osmund Kaldheim

Leder av administrativ styringsgruppe
Rådmann i Drammen kommune

Tore Askim

Prosjektsjef og sekretariatsleder

1. Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2014-17

1.1 Kort om Buskerudbyen

Buskerudbyen (i alt 161.501 innbyggere)¹ er i sterk vekst og utgjør en sammenhengende korridor vest for Oslo/Akershus. Buskerudbyen er et sammensatt byområde bestående av kommunene Lier (25.390), Drammen (67.129), Nedre Eiker (24.166), Øvre Eiker (18.047) og Kongsberg (26.769). 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.

1.2 Buskerudbysamarbeidet – med fornyet samarbeidsavtale 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.

Næringslivets organisasjoner i Buskerud (NHO og LO) og operatørselskaper for kollektivtrafikken (Brakar og NSB) inngår som tidligere i Buskerudbyens administrative/faglige fora.

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

I februar 2013 Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtatt. 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.

¹ Beregnet folkemengde per 31. desember 2014 (SSB, desember 2014)

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

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

For å nå disse 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.

Se mer info om Buskerudbysamarbeidet på www.buskerudbyen.no

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

Ny 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 kommer til behandling i Kongsberg kommunestyre 11. februar 2015.

I tråd med pkt. 5 i avtalen om Buskerudbysamarbeidet ivaretar ATM-utvalget (den politiske styringsgruppen) rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtalen med SD bl.a. med prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammer. Tilskuddet på 73,3 millioner kr for 2014 er utbetalt av Samferdselsdepartementet i desember 2014.

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 avtalens 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, med fordeling av midler innenfor sju tiltaksområder har Buskerudbysamarbeidets ulike samarbeidsorgan i andre halvår 2014 behandlet prinsipper for og konkretisering av innholdet i Buskerudbypakke1 del 2 2014-17.

Rammeverket har følgende hovedelementer:

1. *Politisk styring, prosess og delegering*
2. *Mål- og resultatoppfølging*
3. *Prioriteringskriterier og porteføljestyring*

Med utgangspunkt i rammeverket og for å få tydeligere politisk styring, ha planer klare i tide og få bedre gjennomføringskraft er handlingsplan 2014-17 utarbeidet. Den er et styringsdokument som synliggjør prioritering av tiltak for alle fire år i avtaleperioden. Handlingsplanen er vedtatt av ATM-utvalget i møte 6. februar 2015 og vil bli rullert årlig med behandling i by-/kommunestyre og fylkesting. Årlige tiltaksplaner vil legge den 4-årige handlingsplanen til grunn.

Hovedprioriteringen for perioden 2014-2017 fram mot BBP2 er å tilrettelegge for et bedre busstilbud (frekvens, nye tilbud, fremkommelighet, brukervennlighet), bedre tilrettelagt for kollektivknutepunkter, sykling, pendler- / innfarts-parkeringer. Det er en politisk forutsetning at gode alternativer til privatbil må foreligge når bompenger eventuelt innføres.

Med følgende tiltak av både positive og biltrafikkreduserende karakter vurderes muligheten for måloppnåelse som god:

- Prioritering av kollektivtransportens fremkommelighet og samtidig forbedre tilbudet (frekvens, nye tilbud, fremkommelighet, brukervennlighet)
- Økt attraktivitet for syklende gjennom utvikling av sammenhengende sykkelvegnett og bedret drift og vedlikehold
- Videreutvikling av parkeringspolitikken

Den fireårige handlingsplanen 2014-2017 inneholder de samme sju tiltaksområdene som i handlingsprogrammet. Fordelingen mellom de sju tiltaksområdene i søknaden har vært en overordnet føring for prioritering av tiltak i den vedtatte handlingsplanen.

I tabellen nedenfor gis en oversikt over vedtatt handlingsplan 2014-17 med fordeling mellom tiltaksområdene:

Tiltaksområde	Mill kr
1. Forbedring av kollektivtilbudet	98,35
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter og pendlerparkering	101,75
3. Tiltak for syklende	73,20
4. Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	12,50
5. Arealutvikling og fortetting	3,80
6. Kunnskapsgrunnlag og innovasjon	6,25
7. Kommunikasjon	12,75
SUM	308,60*

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

Vedtatt handlingsplan 2014-17 følger som separat vedlegg.

3. Tiltaksplan 2014

Tiltaksplan 2014 er vedtatt i tråd med handlingsplan 2014-17 og gir tildeling av tilskudd til tiltak for 73,3 mill.kr som tildelt og overført fra Samferdselsdepartementet i desember 2014 i tråd med avtale. I tillegg inngår 0,3 mill. kr som er overført fra 2013 i tiltaksplanen. Tiltaksplan 2014 inngår i handlingsplan 2014-17 og følger som vedlegg i denne.

4. Resultatvurdering

4.1 Gjennomføring av tiltak 2014

Ny belønningsavtale 2014-17 ble inngått i desember 2014 og belønningsmidler 2014 ble mottatt senere samme måned. Gjennomført tiltak i 2014 er avgrenset til videreføring av forsterket drift buss (forskuttet av Buskerud fylkeskommune med 5,5 mill. kr).

Følgende forsterket busstilbud videreføres i 2014 :

Linje	Beskrivelse
102	Hokksund-Mjøndalen-Drammen (½ times rute sammen med 101)
117	Hokksund-Ormåsen. Timesfrekvens. Korresponderer med toget – kun hverdager
22, 24	Drammen – Konnerud: Fra 15 min til 10 minutter avganger på Konnerud
22	Drammen – Konnerud: Assistansebuss fra Svingen kl 0738 til Bragernes i skoleåret
51	Drammen – Krokstadelva – Mjøndalen: 2 lørdagsavganger og generelt flere avganger
6	Fjell-Liejordet: Flere avganger om sommeren
4	Bera/Vinnes-Knivbråten: 8 rushtidsavganger
401,407	Kongsberg. Sentrum – Gamlegrendsåsen. Utvidelse av antall avganger lør og søn. Gjelder Lindbojordet-Eilertsløkka og Teknologiparken-Gamlegrendåsen. Begge gjelder kun lørdag (ingen tilbud søndag).

Tiltaksplan for 2014 angir videre hvilke tiltak som får tilskudd og som vil bli igangsatt. I handlingsplanen 2014-17 angis hvilken organisasjon som er ansvarlig for gjennomføring tiltakene. I etterkant av ATM-utvalgets vedtak 6. februar 2015 om tiltaksplan 2014 vil det for hvert tiltak bli inngått gjennomføringsavtale med ansvarlig organisasjon.

I tråd med tidligere vedtak praktiseres en desentralisert gjennomføringsmodell. Hvert tiltak eller en gruppe av tiltak vil ha en gjennomføringsansvarlig organisasjon (kommune, BFK, BFK/Brakar, BFK/SVV, SVV eller JBV). Noen av tiltakene vil Buskerudbysekretariatet ha ansvar for gjennomføring av og noen vil sekretariatet ha ansvar for å sette i gang, for så overlate gjennomføringsansvaret til en eller flere av partnerne. I gjennomføringsavtalene avtales det når det enkelte tiltak skal være ferdigstilt. Som hovedambisjon legges det opp til følgende frister for å sikre gjennomføringskraft:

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

4.2 Opplegg for mål- og resultatoppfølging

Handlingsplanen beskriver et opplegg for mål og resultatoppfølging av belønningsordningen 2014-17 som tar utgangspunkt i det fastsatte rammeverket med mål/ indikatorer for bymiljøavtaler.

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.

System for mål og resultatoppfølging:

For hovedmålet for rapportering til SD legges det opp til å bruke følgende indikatorer/datakilder for de områder der tiltak iverksettes i avtaleperioden:

MÅL	INDIKATORER	REFERANSE-INDIKATOR
Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtaleperioden 2014-17	Byindeks i kombinasjon med vurdering av utvalgte målepunkter, jfr. kap 4.3	Reisemiddel-fordeling kollektiv, sykkel, gange og bil fra NRVU 2013 med Referanse-indikatorer: Befolkningsvekst og Befolkningsvekst sammen-
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	tilleggsutvalg fra Buskerudbyen.	lignet med andre byområder
Infrastruktur for syklende	Antall km nye og oppgraderte sykkelanlegg		
Attraktiv by- og stedsutvikling	Gjennomsnittlig tetthetsgrad i prioriterte utviklingsområder		

Når det gjelder opplegg for måling av vegtrafikk og vekst i personbiltrafikken henvises det til kapittel 4.3 som redegjør mer detaljert for resultatoppfølging biltrafikk.

Når det gjelder opplegg for måling av kollektivreiser henvises det til kapittel 4.4 som redegjør mer detaljert for metode.

For de øvrige indikatorer er opplegg for måling fortsatt under utvikling.

4.3 Utvikling i biltrafikken

Samferdselsdepartementet har i brev av 5.12.14 spesifisert ønsker for resultatrapportering. Når det gjelder trafikk på vegnettet ber departementet om at det rapporteres om følgende: *"Personbiltrafikk ved passering gjennom avtalte trafikkregistreringspunkter i 2014"*.

Samtidig ber departementet i brevet om at Buskerudbysamarbeidet redegjør for et opplegg for hvordan resultatene skal måles for avtaleperioden 2014-17. Samferdselsdepartementet skal godkjenne dette opplegget. Det er senere avtalt med departementet at forslag til metode for resultatmåling inngår i første rapportering for avtalen, dvs. innen 6.2.2015.

Vegdirektoratets byindeks – et utgangspunkt for rapportering også for belønningsavtale

Vegdirektoratet har utviklet et opplegg for byindeks for norske byområder som er aktuelle for bymiljøavtale med staten. Buskerudbyen er en av disse ni byområdene. Metodebeskrivelse for denne byindeksen fremgår av separat vedlegg. Her heter det: *"En byindeks er utviklet som et mål på utviklingen av trafikkmengden på det offentlige vegnettet i et byområde. Beregningsmetoden er den samme som for vegtrafikkindeksen"*.

Byindeksen er altså ikke utviklet spesifikt med formål å følge opp inngåtte avtaler om belønningsmidler, men ut fra formålet å måle total trafikkmengde i et byområde. Byindeksen gir altså ikke uttrykk for utvikling av personbiltrafikken isolert eller den trafikken som byområdet har virkemidler til å påvirke. Byindeksen inneholder all vegtrafikk, også gjennomgangstrafikk på stamvegnettet som ikke har start- eller endepunkt i det aktuelle byområde.

Vegdirektoratet har foreslått i alt 38 trafikkregistreringspunkter for Buskerudbyen som skal inngå i byindeksen for Buskerudbyen. Punktene fremgår av kart i separat vedlegg som også redegjør for byindeks for Buskerudbyen. I tillegg er det tre punkter som er planlagt opprettet i løpet av 2015. Basert på alle trafikkregistreringspunktene utarbeides det månedsindekser og årsindekser. Som det fremgår av vedlegget varierer det hvor mange punkter som inngår i indeksen for den aktuelle måned og det aktuelle år. Dette avhenger bl a av hvor mange trafikkregistreringspunkter som har vært midlertidig ute av drift den aktuelle måned og år.

Når det gjelder hvilke trafikkregistreringspunkter som skal benyttes for rapportering av trafikkutvikling for belønningsavtaleperioden 2014-17 har Vegdirektoratet og Buskerudbysamarbeidet blitt enige om at alle punktene i byindeksen inngår med unntak av punktene på E18. Trafikken på E18 antas å inneholde stor andel gjennomgangstrafikk / trafikk som Buskerudbyen i liten grad har virkemidler til å påvirke. Selv om disse punktene utelates vurderes det å være et tilstrekkelig antall punkter i byområdet som vil fange opp trafikkutvikling i byområdet. Det er derfor i tillegg utviklet en egen indeks for Buskerudbyen hvor punkter på E18 er utelatt, men fortsatt er det en indeks for all trafikk på vegnettet, ikke en indeks for utvikling av personbiltrafikken.

Metode for resultatrapportering for biltrafikken i avtaleperioden 2014-17

Buskerudbysamarbeidet er basert på at beslutninger skal fattes på et mest mulig kunnskapsbasert beslutningsgrunnlag. Datagrunnlaget og metode for å måle utvikling av vegtrafikk i byområdet var mangelfullt utviklet når Buskerudbysamarbeidet startet opp i 2010. Buskerudbyen ga derfor støtte til Statens vegvesen for å utvikle nye og flere trafikkregistreringspunkter for vegtrafikk i byområdet. Dette ble finansiert gjennom avtale om belønningsmidler for perioden 2010-13.

Det foreslås resultatrapportering for perioden 2014-17 som en kombinasjon av:

- 1. Byindeks for utvikling av trafikkmengden i byområdet (indeks for Buskerudbyen unntatt punkter på E18)** – dvs. %-vis endring i samlet vegtrafikk over tid i byområdet
- 2. Trafikkutvikling i utvalgte trafikkregistreringspunkter sentralt i byområdet** – dvs. endring i ÅDT (volumtall) for personbiltrafikk og tyngre kjøretøygrupper over tid.

1. Byindeks for vegtrafikk i Buskerudbyen

Byindeksen utarbeides av Statens vegvesen og gir et samlet uttrykk for utviklingen av vegtrafikken i byområdet. Alle punkter i byområdet inngår i indeksen med unntatt punkter på E18. Datagrunnlaget som indeksen er basert på vil kunne skille mellom lette og tunge kjøretøy, men den vil ikke kunne skille mellom lokal-, regional- og gjennomgangstrafikk. Selve indeksen vil være lite egnet til å forklare årsaker til hvorfor trafikken øker eller går ned. For å kunne vurdere årsaker til endringer i trafikk vil det være et bedre utgangspunkt å følge trafikkutviklingen i de enkelte trafikkregistreringspunkt.

2. Trafikkutvikling i et utvalg trafikkregistreringspunkter sentralt i byområdet

Det foreslås at i tillegg til ovennevnte byindeks for vegtrafikk i Buskerudbyen, så rapporteres det på utvikling av trafikk i et utvalg av punkter sentralt i byområdet (ca 20). Dette vil kunne være en bedre metodisk tilnærming for å vurdere årsaker til at trafikk øker eller reduseres i det enkelte trafikkregistreringspunkt og for å vurdere effekt av tiltak Buskerudbyen iverksetter med bruk av belønningsmidler og evt. justering av virkemiddelbruk.

Eksempler:

F eks har det vært interessant å følge trafikkutviklingen i punktet mellom Konnerud og Drammen sentrum i foregående 4-årsperiode (2010-13). I perioden har det vært satt inn økt kollektivtilbud på strekningen mellom Drammen og Konnerud og i tillegg er det innført biltrafikkdempende tiltak i Drammen sentrum i form av boligsoneparkering og økte parkeringsavgifter. Det har derfor vært interessant å se at det ikke har vært trafikkøkning i dette tellepunktet i fireårsperioden 2010-13. Dette tyder på at de tiltak som er innført har hatt en viss effekt.

Tilsvarende vil det være interessant å følge andre utvalgte tellepunkter i byområdet. Ved åpning av Øvre Sund bru og samtidig stenging av bybrua i Drammen for biltrafikk, kan det se ut til at det har skjedd en betydelig omfordeling av trafikk i byområdet. Trafikken har økt i Rosenkrantzgata og samtidig blitt redusert ved Gulsbogen. Dette kan skyldes nytt kjøremønster ettersom mulighetene for å krysse Drammenselva har endret seg i perioden.

Når trafikkregistreringspunkter sentralt i byområdet skal velges ut foreslås å legge følgende til grunn:

- Det er en forutsetning at trafikkregistreringspunktet har tilstrekkelig god datakvalitet til å sammenliknes over tid. Det vil derfor også kunne variere hvilke punkter som inngår år for år.
- Det vil være naturlig å velge ut punkter som har stort innslag av lokal / regional trafikk og lavt innslag av gjennomgangstrafikk. Det er først og fremst lokal og regional trafikk som vil kunne påvirkes av tiltak Buskerudbyen iverksetter i perioden 2014-17.
- Det er også ønskelig å velge ut punkter slik at evt. omfordeling av trafikk i byområdet i avtaleperioden fanges opp best mulig.
- For det enkelte trafikkregistreringspunkt fremgår også informasjon om lengdeklasser for kjøretøy. Det vil dermed være mulig å isolere mengden personbiltrafikk i det enkelte punkt og hvor stor andel av trafikken som består av lengre kjøretøy. Det vil kunne være interessant å følge utviklingen av hvordan personbiltrafikk (lengdeklasse L21, jfr. vedlegget) og andre lengdeklasser (tyngre kjøretøy) utvikler seg i de enkelte tellepunkt.

Det vesentlige med denne metodiske tilnærmingen er å foreta en kvalifisert vurdering av årsaker til at trafikken øker / reduseres i ulike trafikkregistreringspunkter i byområdet fra år til år, studere trafikkvolum og utviklingen av personbiltrafikken spesielt. Dette gir ikke byindeksen eller månedsindeksen noe grunnlag for å vurdere. Byindeksen og månedsindeksen gir ikke uttrykk for trafikkvolum eller kjøretøygruppe, kun prosentvis endring i samlet trafikkmengde over tid.

Resultater for 2014

1. Byindeks for vegtrafikk i Buskerudbyen

Samlet endring i vegtrafikk fra desember 2013 til desember 2014 er -0,2 %. Det har altså vært en svak nedgang i trafikkmengdene på vegnettet fra 2013-2014 i Buskerudbyen. I foregående fireårsperiode (2010-13) var det samlet sett en vekst i vegtrafikken på 4,1 % (med utgangspunkt i de tellepunkt som hadde data i hele denne fireårsperioden.) Ovennevnte tall gjelder all vegtrafikk, ikke personbiltrafikk spesielt.

2. Trafikkutvikling i utvalgte trafikkregistreringspunkter sentralt i byområdet

Kvalitetssikrede ÅDT-tall for 2014 fra Statens vegvesen forelå først 5. februar 2015. En vurdering av trafikkutvikling i utvalgte punkter må derfor ettersendes til departementet når denne vurderingen er gjennomført.

4.4 Passasjerutvikling kollektivtrafikken

Metode for rapportering av busstrafikk

Passasjertall for påstigende passasjerer når det gjelder buss i Buskerudbyen er nå basert på data fra Brakars elektroniske billetteringssystem og vurderes å være en mer pålitelig kilde enn de data det har vært rapportert på i forrige avtaleperiode (2010-13). Den gang var data basert på innrapporterte tall fra Nettbuss.

Den nye dataserien ble startet opp i 2012 og avviker derfor noe fra dataserien i forrige avtaleperiode (2010-13).

I tillegg til data fra Brakar som gjelder bybusser og regionale busser er det andre kommersielle busstilbud i området. I 2014 har TimEkspressen og Norwegian on wheels (NOW) operert ekspressbusslinjer i byområdet. For de nevnte ekspressbusselskap er passasjerdata ikke mottatt per dato. I 2013 utgjorde TimEkspressens andel av busstrafikken i området ca 4 %, mens NOW opererte tre måneder i sommeren 2014, slik at disse tallene vil ha begrenset påvirkning på resultatene.

Resultater for 2014

I tabellen under fremgår passasjertall for busstrafikk i regi av Brakar. I 2014 har det vært en svak nedgang i antall passasjerer på 0,52 %.

	2012	2013	2014	2013-2014	Prosent	2012-2014	Prosent
Drammen	4181018	4199702	4192869	-6833	-0,16%	11851	0,28%
Lier	1216941	1173408	1176495	3087	0,26%	-40446	-3,32%
Linje 169	329827	327838	289214	-38624	-11,78%	-40613	-12,31%
Lier totalt inkludert linje 169	1546768	1501246	1465709	-35537	-2,37%	-81059	-5,24%
Kongsbergby	281783	258451	232567	-25884	-10,02%	-49216	-17,47%
Kongsberg totalt	590931	606704	608522	1818	0,30%	17591	2,98%
Nedre Eiker	1139768	1097764	1082071	-15693	-1,43%	-57697	-5,06%
Øvre Eiker	1018274	1040507	1053109	12602	1,21%	34835	3,42%
Totalt	8476759	8445923	8402280	-43643	-0,52%	-74479	-0,88%

Vurderinger av resultater

Lier:

Her har det vært en liten negativ utvikling over tid. Noe av hensikten med ruteendringen høst 2014 var å stoppe den utviklingen. For de lokale Lierlinjene isolert har dette resultert i en liten vekst. Linje 169 som tidligere gikk til Drammen fikk stoppested i Lierbyen. Linjen har hatt svært dårlig punktlighet, og målet var å unngå forsinkelser både i Oslo og i Drammen. Samtidig ble det innført fast stopp i Sandvika. Tidligere stoppet bare noen avganger i Sandvika. Disse endringene har ikke slått bra ut på reisetallene. En del lokale reiser har flyttet seg til linje 71.

Øvre Eiker:

Gode resultater. Dette er det beste området i Buskerudbyen i forhold til vekst buss. Satsingen på Ormåsen og koordinering med tog på Hokksund stasjon har vært en god strategi.

Drammen:

En spesiell hendelse som påvirker Drammen i 2014 var skolestreiken som fikk betydning for antall passasjerer høsten 2014. Det er likevel en liten oppgang i Drammen totalt, men ikke så stor som forventet. Nytt materiell pleier å gi resultater. Nye leddbusslinjer har bra vekst og linje 3 vokser mest. Det er nedgang på linjene til Konnerud og linjene til Skoger/Mehlen. På linje 15 og 16 er det færre reisende fordi linjen var ute av drift i flere måneder pga. veiarbeid i Styremos vei.

Nedre Eiker:

Det er ganske stor nedgang på linje 51 og 54. Linje 51 er den linjen hvor det er flest klager på full buss.

Kongsberg:

Kongsberg har hatt en fin og god vekst over tid. Særlig etter at de nye bussene kom i 2013. Men endringene på bylinjene høsten 2014 har ikke slått bra ut, og så å si all nedgang skyldes dette. Korrespondanse med tog har ikke gitt flere reiser med buss i Kongsberg by. For Kongsberg med regionallinjer er det vekst, både siste år og gjennom hele perioden.

Metode for rapportering av togtrafikk

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

Resultater tog 2014

Tabellen nedenfor angir oppgitte trafikktall (stasjonstrafikk) fra NSB:

STASJONSTRAFIKK 2009 - 2014 FOR STREKNINGEN KONGSBERG - LIER										
NSB Persontog/KE/Analyse 12.01.15										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	%	Anslag 14	%	
Kongsberg	349 000	305 000	374 000	321 000	342 000	488 000	42,7 %	400 000	17,0 %	
Skollenborg	24 000	17 000	22 000	21 000	0	0	0,0 %	0	0,0 %	
Darbu	22 000	19 000	29 000	23 000	33 000	43 000	30,3 %	43 000	30,3 %	
Vestfossen	120 000	92 000	118 000	125 000	120 000	131 000	9,2 %	131 000	9,2 %	
Hokksund	256 000	250 000	245 000	252 000	271 000	313 000	15,5 %	313 000	15,5 %	
Steinberg	70 000	54 000	75 000	62 000	0	0	0,0 %	4000	-	
Mjøndalen	240 000	208 000	285 000	252 000	316 000	336 000	6,3 %	336 000	6,3 %	
Gulskogen	225 000	200 000	226 000	244 000	306 000	256 000	-16,3 %	256 000	-16,3 %	
Drammen	1 900 000	1 924 000	1 960 000	2 020 000	1 956 000	2 125 000	8,6 %	2 125 000	8,6 %	
Brakerøya	165 000	169 000	187 000	213 000	188 000	200 000	6,4 %	200 000	6,4 %	
Lier	210 000	186 000	234 000	249 000	230 000	229 000	-0,4 %	229 000	-0,4 %	
SUM	3 581 000	3 424 000	3 755 000	3 782 000	3 762 000	4 121 000	9,5 %	4 037 000	7,3 %	

NSB kan vise til gode resultater i Buskerudbyen etter ruteomlegging de siste år. I tabellen over har NSB gitt anslag for trafikk på Steinberg stasjon og for trafikken på Kongsberg stasjon. Ved beregninger av passasjertallene er det brukt disse anslagene. Passasjerutviklingen for NSB for 2014 i Buskerudbyen viser da en økning i antall passasjerer på 7,3 %.

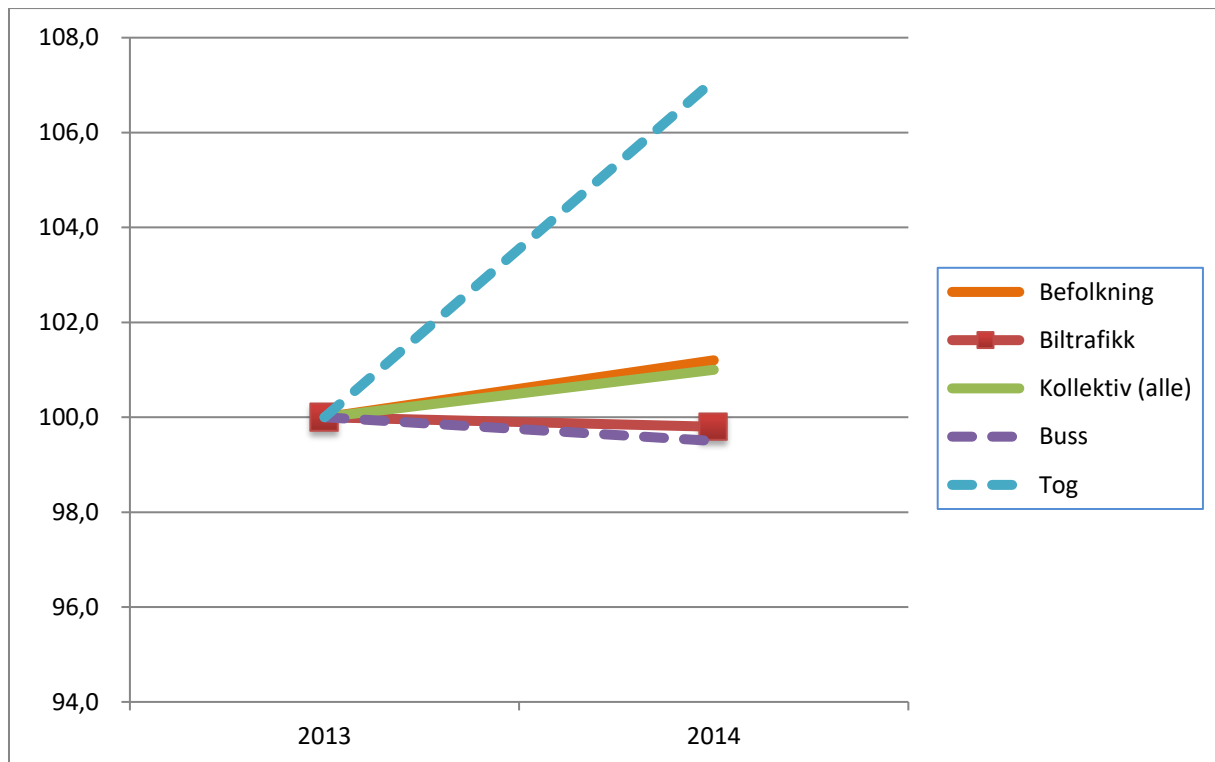
Flytoget kan også vise til betydelig vekst i 2014 med 5,3 %.

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	Endring i prosent
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	5,3%

Kilde: Flytoget 5.2.2015

4.5 Samlet vurdering

Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv (samlet) og spesifisert på buss og tog fra 2013 til 2014



Av figuren over fremgår en samlet fremstilling av sentrale data for utvikling i 2014:

- Befolkningen i Buskerudbyen har økt med 1,2 % til i alt 161 501 innbyggere (SSBs beregning av folkemengde per 31.12.14)
- Vegtrafikken har ifølge Statens vegvesens byindeks for Buskerudbyen sunket med 0,2% i 2014.
- Samlet har kollektivtrafikken (buss og tog) økt med 1,0 % i 2014. Av dette:
 - Antall busspassasjerer har ifølge Brakar blitt redusert med 0,5 % i 2014.
 - Antall togpassasjerer har ifølge NSB og Flytoget økt med 7,1 % i 2014.

Ut fra de data som foreligger fra Statens vegvesen er det svak nedgang i biltrafikken samlet sett. Det kan likevel være vekst eller reduksjon i deler av byområdet. Dette vil Buskerudbysamarbeidet analysere nærmere fremover ved å studere ÅDT-tall for utvalgte trafikkregistreringspunkter sentralt i byområdet.

Det har vært en sterk vekst i antall togpassasjerer, dette gjelder både Flytoget og NSB. Antall busspassasjerer viser en svak nedgang. Samlet sett er det en svak vekst i antall kollektivpassasjerer, men litt mindre enn befolkningsveksten.

5. Sluttregnskap belønningsmidler 2010-2013

Det er tidligere oversendt sluttrapport for forrige avtaleperiode 2010-13 datert 4.2.2014. Supplerende rapport ble oversendt 29.8.2014. For å dokumentere sluttregnskap for forrige avtaleperiode er etterfølgende tatt med i denne rapporten:

Totaltabell - 2010-2013						
	Overføringer fra Samferdselsdepartementet	280 000 000				
	Restmidler fra 2008 & 2009	4 921 183				
	Sum tildelte bevilgningsmidler	284 921 183				
	Udisponerte midler til overføring BPP1 Del 2*	337 627				
	Disponerte belønningsmidler	284 583 556				
Tiltaksområde	Handlingsplan	Gjeldende bevilgning 2010-2013	Utbetalt 2010-2014	Herav Utbetalt 2014	Rest pr utgangen av regnskapsåret 2014	
1 Felles areal & transportplan	7500000	8 377 396	8 133 724	1 262 248		
2 Forbedring av kollektivtilbudet	65000000	64 844 574	64 851 573	13 265 447		
3 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	121000000	131 159 124	131 159 145	61 009 331		
4 Tiltak for syklende og gående	50000000	44 453 257	44 447 017	9 440 322		
5 Biltrafikkreduserende tiltak	15000000	10 997 800	10 996 550	2 718 384		
6 Informasjon og holdningskampanjer	15000000	14 411 738	14 452 581	3 551 253		
7 Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger	6500000	10 339 667	10 172 744	2 942 248		
Sum	280 000 000	284 583 556	284 213 333	94 189 233	370 223	

*) Disse midlene kr 337 627 er disponert gjennom vedtatt tiltaksplan 2014 (06.02.15)

Gjenstående, men disponerte midler utgjør pr. 31.12.14 kr 370.223,-. Disse midlene er disponert til planarbeider under slutføring og omfatter tre tiltak; Mulighetsstudie bussmetro, Forprosjekt arealkrevende næring og planlegging for Buskerudbypakke1 og Buskerudbypakke2.

6. Nøkkeltall

Under følger de nøkkeltall som ligger til grunn for rapporteringen:

- Befolkningsutvikling
- Trafikktall for buss og tog
- Byindeks og ÅDT – trafikktall for vegtrafikk
- Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)
- Indekser

6.1 Befolkningsutvikling

Folkemengde i kommunene

Folkemengde i kommunene	2013	2014	2015*	2014-15	2013-15
Lier	24763	25175	25390	0,9 %	2,5 %
Drammen	65473	66214	67129	1,4 %	2,5 %
Nedre Eiker	23640	23811	24166	1,5 %	2,2 %
Øvre Eiker	17752	17919	18047	0,7 %	1,7 %
Kongsberg	25479	26406	26769	1,4 %	3,4 %
SUM	157515	159525	161501	1,2 %	2,5 %
Endring i prosent	-	1,3 %	1,2 %		

* Beregnet folkemengde per 31.12.2014. Kilde: SSB januar 2014

6.2 Trafikktall for buss og tog

Påstigninger buss i Buskerudbyen

	2012	2013	2014	2013-2014	Prosent	2012-2014	Prosent
Drammen	4 181 018	4199702	4192869	-6833	-0,16 %	11 851	0,28 %
Lier	1216941	1173408	1176495	3087	0,26 %	-40 446	-3,32 %
Linje 169	329827	327838	289214	-38624	-11,78 %	-40 613	-12,31 %
Lier totalt inkludert linje 169	1546768	1501246	1465709	-35537	-2,37 %	-81 059	-5,24 %
Kongsberg by	281 783	258 451	232 567	-25884	-10,02 %	-49 216	-17,47 %
Kongsberg totalt	590 931	606 704	608 522	1818	0,30 %	17 591	2,98 %
Nedre Eiker	1139768	1097764	1082071	-15693	-1,43 %	-57 697	-5,06 %
Øvre Eiker	1018274	1040507	1053109	12602	1,21 %	34 835	3,42 %
Totalt	8 476 759	8 445 923	8 402 280	-43 643	-0,52 %	-74 479	-0,88 %

Kilde: Brakar januar 2014

I tillegg kommer trafikk på Timeekspresen (Nettbuss) og Norwegian on wheels som ikke foreligger.

Passasjertall med tog i og til/fra Buskerudbyen

Beregning av passasjertall med tog i og til/fra Buskerudbyen				Endring	Endring
Antall på- og avstigninger på den enkelt	2012	2013	2014	2013-14	2012-14
Kongsberg	321 000	342 000	400 000	17,0 %	24,6 %
Skollenborg	21 000	-	-		
Darbu	23 000	33 000	43 000	30,3 %	87,0 %
Vestfossen	125 000	120 000	131 000	9,2 %	4,8 %
Hokksund	252 000	271 000	313 000	15,5 %	24,2 %
Steinberg	62 000	-	4 000		0,0 %
Mjøndalen	252 000	316 000	336 000	6,3 %	33,3 %
Gulskogen	244 000	306 000	256 000	-16,3 %	4,9 %
Drammen	2 020 000	1 956 000	2 125 000	8,6 %	5,2 %
Brakerøya	213 000	188 000	200 000	6,4 %	-6,1 %
Lier	249 000	230 000	229 000	-0,4 %	-8,0 %
SUM	3 782 000	3 762 000	4 037 000	7,3 %	6,7 %
Endring i prosent	-	-0,5 %	7,3 %		
Flytoget fra/til Drammen		358 000	377 000		
Endring i prosent	-	-	5,3 %		
Sum NSB og flytoget		4 120 000	4 414 000		

Samlet kollektivreiser

SUM BUSS OG TOG (inkl. Flytog)	2012	2013	2014	2013-14
SUM BUSS OG TOG (tog er delt på 2 for å få sammenli)		10 505 923	10 609 280	1,0 %
Endring i prosent	-		1,0 %	

6.3 Byindeks og ÅDT-tall

Byindeks for vegtrafikk i Buskerudbyen

Samlet endring i vegtrafikk fra desember 2013 til desember 2014 er -0,2 %. Det vises til kap. 4.3 og til separat vedlegg. I foregående fireårsperiode (2010-13) var det samlet sett en vekst i vegtrafikken på 4,1 % (med utgangspunkt i de tellepunkt som hadde data i hele denne fireårsperioden.) Ovennevnte tall gjelder all vegtrafikk, ikke personbiltrafikk spesielt.

Trafikkutvikling i utvalgte trafikkregistreringspunkter sentralt i byområdet

Statens vegvesen oversendt kvalitetssikrede ÅDT-tall for hver måned i 2014 den 5. februar 2015.

Tallene vil bli sammenstilt og systematisert og ettersendt sammen med en vurdering av trafikkutvikling i utvalgte punkter.

6.4 Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)

Tabell: Hovedtransportmiddel per reise for daglige reiser. RVU 2009. Prosent.

Bosted	Til fots	Sykel	MC/ moped	Bilfører	Bilpas- sasjer	Drosje	Buss	Trikk/ T-bane	Tog	Fly	Ferge/ rutebåt	Annet	Sum	Gyldige svar (uvektet n)	Manglende svar (prosent)
Hele landet	22,3	4,2	0,6	51,5	11,0	0,7	5,4	1,8	1,0	0,4	0,2	0,7	100,0	94 372	0,1
Region sør	18,0	5,4	1,0	56,1	13,0	0,5	3,7	0,1	0,7	0,2	0,2	1,1	100,0	34 431	0,0
Buskerudbyen	21,1	4,5	0,7	51,9	13,4	0,5	5,0	0,1	2,0	0,3	0,0	0,6	100,0	6 156	0,0
Buskerud	18,9	3,3	0,6	55,0	15,3	0,7	3,9	0,1	1,6	0,1	0,0	0,4	100,0	6 877	0,0
Drammen	24,1	3,0	0,5	48,2	13,5	0,3	6,4	0,1	2,8	0,3	0,1	0,8	100,0	2 455	0,0
Kongsberg	24,0	9,9	0,7	44,1	16,3	0,7	3,3	0,0	0,7	0,2	0,0	0,3	100,0	1 070	0,1
Øvre Eiker	16,8	4,1	0,8	63,0	9,8	0,3	3,0	0,0	1,7	0,1	0,0	0,4	100,0	682	0,0
Nedre Eiker	17,8	3,8	0,8	58,9	11,8	1,1	4,3	0,2	0,8	0,4	0,1	0,0	100,0	965	0,0
Lier	16,7	3,6	1,1	54,7	14,4	0,5	5,3	0,1	2,6	0,1	0,0	0,9	100,0	984	0,0

TØI 2011

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

Annet transportmiddel: Blant annet traktor og snøscooter.

Note: Gyldige svar (uvektet n) er antall reiser.

Tall for RVU 2013 foreligger ikke per dato. For senere år vil RVU 2013 bli lagt til grunn.

6.5 Indekser

Indekser (2013=100)	2013	2014	2015
Befolkning	100,0	101,2	
Sysselsetting			
Biltrafikk	100,0	99,8	
Kollektiv (alle)	100,0	101,0	
Buss	100,0	99,5	
Tog	100,0	107,1	

7. Separate vedlegg

Handlingsplan 2014-17 med tiltaksplan 2014 og 2015

Byindeks Buskerudbyen

Metodebeskrivelse for byindeksen