



Buskerudbypakke 1 – belønningsmidler Statusrapport – 2020

Forord

Det har vært et år utenom det vanlige, noe som har gitt utslag på kollektivbruken og personbiltrafikken i Buskerudbyområdet. Men det har også vært et år med stor lokal oppslutning rundt Buskerudbyen, og et vedtatt, felles mål om å legge grunnlaget for en byvekstavtale med staten for å videreutvikle byområdet i mer bærekraftig retning.

Denne statusrapporten viser resultatene av det første året av den toårige avtalen om belønningsmidler på til sammen 160 millioner kroner for perioden 2020-21. Byområdet fikk tilbudet 29. november 2019, og avtalen ble signert på nyåret 2020 av kommunene Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg og Viken fylkeskommune. Med utgangspunkt i avtalen utarbeidet og vedtok partnerne i Buskerudbysamarbeidet en handlingsplan for perioden 2020-21, inkludert en tiltaksplan for 2020.

Etter søknad fra Buskerudbysamarbeidet fikk samarbeidet i brev av 5. mai 2020 fra Samferdselsdepartementet tilsagn om tilskudd på 20 mill. kr årlig i avtaleperioden, til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Midlene innlemmes i belønningsavtalen Buskerudbyen har med staten.

Som følge av prisjustering av belønningsmidlene i 2020, fikk byområdet utbetalt 82,56 mill. kr i 2020. Disponering av disse 2,56 mill. kr gjøres ved revidering av handlingsplanen 2020-21. Vedlagt følger forslag til revidert handlingsplan 2020-21 med tiltaksplan 21 som behandles i ATM-utvalget 12. februar 2021. I denne har vi også tatt med forventet prisjustering i 2021 slik som foreslått i St.prop.

Drammen, 31. januar 2021

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

Wenche N. Grinderud
Leder av adm. styringsgruppe
Buskerudbysamarbeidet
Rådmann i Kongsberg

Hans-Petter Christensen
Daglig leder
Buskerudbysamarbeidet



Buskerudbysamarbeidet

Buskerudbysekretariatet,

Postadresse: Postboks 76, 3300 Hokksund,

E-post: post@buskerudbyen.no

www.buskerudbyen.no

Sammendrag	4
1. Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2020	6
1.1 Buskerudbysamarbeidet – samarbeid om areal, transport og miljø	6
1.2 Kort om Buskerudbyen	7
1.3 Avtale om belønningsmidler 2020-21 og mål for trafikkutvikling i perioden	10
2. Handlingsplan 2020-21	11
3 Resultater	13
3.1 Gjennomføring av tiltak 2020	13
3.2 Tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet	15
3.3 Tiltaksområde 2 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering	17
3.4 Tiltaksområde 3 Tiltak for syklende	20
3.5 Tiltaksområde 4 Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	25
3.6 Tiltaksområdene 5 Areal/fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon	27
4. Mål- og resultatoppfølging	28
4.1 Passasjerutvikling kollektivtrafikken i 2020	29
4.2 Utvikling i biltrafikken	31
4.3 Sykkelseiser	32
4.4 Sammenstilling av nøkkeltall	33
5. Nøkkeltall	35

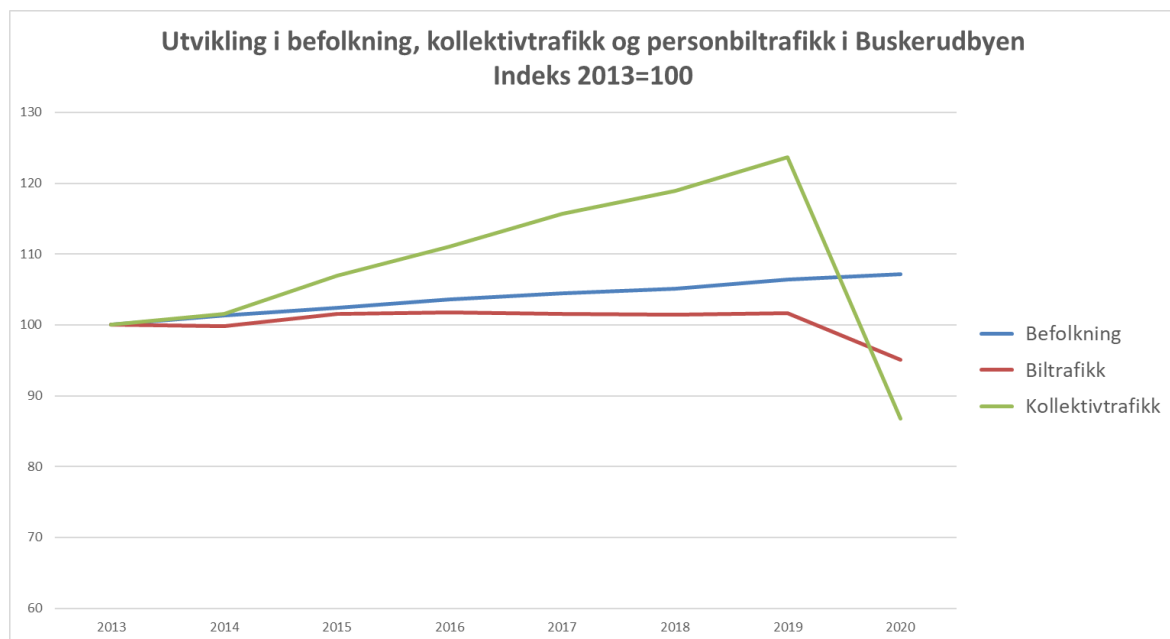
Sammendrag

Resultater og nøkkeltall

Reisevanene er endret dramatisk i Buskerudbyen i 2020 som følge av koronaepidemien. Befolkningsveksten har fortsatt, men det har vært en sterk nedgang i kollektivtrafikken og biltrafikken. Nullvekstmålet for personbiltrafikken er nådd. Hovedårsakene til den store nedgangen i biltrafikken i 2020 er først og fremst pandemien og tiltakene mot den.

Kommunene i Buskerudbyen har hatt en befolkningsvekst på til sammen 0,7 prosent i 2020. Antall kollektivreiser gikk ned med 30 prosent og personbiltrafikken ble redusert med 6,6 prosent i 2020. Fra mars 2020 ble trafikken i stor grad påvirket av tiltak mot spredningen av det nye koronaviruset. Trafikken har variert i takt med pandemien og de til enhver tid gjeldende tiltak. Enkelte tiltak har ført til nedgang i både bil- og kollektivtrafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk møtes fysisk. Mens oppfordringen om ikke å benytte kollektivtransport dersom mulig, har ført til sterk nedgang i kollektivtrafikken, og kan ha bidratt til å øke personbiltrafikken noe. Totalt sett har pandemien og tiltakene mot den ført til mindre biltrafikk.

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



Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og kollektivtrafikk. 2013 til 2020. Indeks 2013=100. Figur: Buskerudbysektariatet

Gjennomføring av tiltak og økonomi

Første avtale om belønningsmidler for Buskerudbyen ble inngått i 2010 for perioden 2010-13. Dette markerte starten på Buskerudbypakke 1. Ny avtale om belønningsmidler ble

inngått for perioden 2014-17. I alt har Buskerudbyen fått tildelt 638 millioner statlige kr i løpende kroneverdi fra 2010-17. Med bakgrunn i forventning om snarlig mulig byvekstavtale fikk Buskerudbyen tilbud om 2-årig avtale for 2018-2019 på 166 mill. kr. Midlene har gått til tiltak som styrker kollektivtilbudet og gjør det enklere å gå og sykle

En ny belønningsavtale for 2020-21 ble signert februar 2020. Handlingsplanen for perioden med tiltaksplaner for 2020 ble vedtatt av politisk styringsgruppe (ATM-utvalget) 21. februar 2020. I dette notatet rapporteres status på denne avtalen ved utgangen av 2020.

Handlingsplanen for perioden 2020-21 er på 160 mill. kr, samt 40 mill. kr til reduserte billettpriser. I tillegg kommer prisjusteringer. Buskerudbyen har gjennom tiltaksplan 2020 fordelt 100 mill. kr. I løpet av året er det gjennomført tiltak for til sammen 74 mill. kr som fordeler seg på de ulike tiltaksområdene som vises i tabellen under

Tabell 1: Handlingsplan for Buskerudbypakke 1/belønningsmidler fordelt på tiltaksområder per år, gjeldende bevilgning og gjennomføring av tiltak og rest.

Nr	Tiltaksområde	Gjeldene	Påløpt 2020	Rest
1	Forbedring av kollektivtilbudet	45 600 000	40 489 992	5 110 008
2	Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken, kollektivknutepunkt etc	4 900 000	3 700 000	1 200 000
3	Tiltak for syklende	33 400 000	25 217 026	7 182 944
4	Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport	10 600 000	1 800 000	8 800 000
5	Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon	5 500 000	1 797 698	3 702 302
	SUM	100 000 000	74 004 746	25 995 254

Rest tildelte belønningsmidler er 26 mill. kr. De fleste av de resterende tiltakene er under planlegging og gjennomføres i løpet av 2021. De største bevilgningene er gitt til forbedring av kollektivtilbudet, og disse tiltakene er iverksatt i 2020.

1. Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2020-21

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 ble det inngått fornyet langsiktig avtale mellom kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Buskerud. Etter kommune- og regionreformen som ble iverksatt 1.1.2020, omfatter samarbeidet Viken fylkeskommune, Drammen kommune, Lier kommune, Øvre Eiker kommune, Kongsberg kommune, Statens Vegvesen og Jernbanedirektoratet. Operatørselskap for kollektivtrafikken (Brakar) inngår i Buskerudbyens faglige fora. Statsforvalteren i Oslo og Viken har en observatørrolle.

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

Felles regional areal- og transportplan

I februar 2013 ble Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtatt av fylkestinget. I denne regionale planen vises helhetlige strategier for utvikling av arealer og transport-system for byområdet og langsiktige mål for utvikling på transportområdet (fram til 2023).

Følgende hovedmål er vedtatt for areal- og transportutvikling:

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
3. Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner
4. Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen areal-utviklingen og transportsystemet.

På transportområdet skal planen bidra til nasjonalt mål om at trafikkveksten i person-transporten i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing. Frem til 2023 er det et mål å endre reisevanene for innbyggerne i Buskerudbyen (jfr. RVU 2009):

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

For å nå disse målsettingene kreves det kontinuerlig innsats innen samordnet arealutvikling

og transporttiltak. Buskerudbyen har gjennomført en evaluering av oppfølgingen av areal- og transportplanen der konklusjonen var AT-planen Buskerudbyen er et egnet verktøy for å samordne areal- og transport. Kommunene følger opp strategiene i sine kommuneplaner.

I Buskerudbysamarbeidet er det iverksatt ulike oppfølgende utrednings- og strategiprosesser som regional sykkelplan, gåstrategi for Buskerudbyen og strategi for innfartsparkering og utredning om regionale næringsarealer for arealkrevende næringer og ikke minst utredningsarbeidet for Buskerudbypakke 2. Buskerud fylkeskommune rullerte regional plan for handel, service og senterstruktur i ny areal og transportplan for Buskerud og Jernbanedirektoratet/Bane NOR har ansvar for kommunedelplan for dobbeltspor Gulslogen – Hokksund og jernbaneutredning Hokksund – Kongsberg og planer og iverksetting for InterCity Drammen/Gulslogen.

Alle disse prosessene gir grunnlag for revidering av Areal- og transportplan Buskerudbyen. Buskerudbyen har bedt om at revideringen av planen tas inn i planstrategien for Viken fylkeskommunen og videre i arbeidet med å utarbeide et planprogram.

Hovedstrategiene i Areal- og transportplan Buskerudbyen ligger så langt fast. Areal- og transportplanens handlingsprogram for perioden 2013-16 er i stor grad gjennomført og Buskerudbyen har i 2020 utarbeidet forslag til handlingsprogram for oppfølging av planen for perioden 2020-23.

Byvekstavtale for Buskerudbyen

Etter flere år med utredninger og lokale behandlinger av forslag til Buskerudbypakke 2, ble arbeidet stanset i 2019 da det ikke lenger var lokalpolitisk enighet om en bypakke. Det ble igangsatt et arbeid for å se på veien videre for Buskerudbysamarbeidet og for å se på hvordan de felles vedtatte målene kan nås uten en bompengepakke. Det er bred lokalpolitisk enighet om at et fortsatt Buskerudbysamarbeid er viktig for i fellesskap å kunne løse samfunnsmessig høyt prioriterte oppgaver.

ATM-utvalget, som er den politiske styringsgruppen i Buskerudbysamarbeidet, anbefalte 21.02.2020 partnerne i Buskerudbysamarbeidet å sende brev til Samferdselsdepartementet (SD) om at lokale parter ønsker å forhandle fram en byvekstavtale med staten.

Det ble anbefalt å utarbeide et forslag til forhandlingsmandat som lokalpolitisk grunnlag for forhandlingene. I Buskerudbysamarbeidets brev av 20.03.2020 til SD orienteres det om arbeidet med å få på plass et lokalpolitisk forhandlingsgrunnlag for en byvekstavtale.

Buskerudbysamarbeidet ønsker en effektiv og målrettet byvekstavtale uten bompengepakke. Det ble bedt om et snarlig møte med politisk ledelse.

I svarbrevet fra SD v/statsråden, datert 15.04.2020, pekes det blant annet på at det er positivt at Buskerudbyen aktivt arbeider med en strategi som innebærer satsing på tiltak som påvirker transportetterspørselen, reduserer bilbruk og gir bedre utnyttelse av

eksisterende infrastruktur. SD mener det er for tidlig å starte forhandlinger om en byvekstavtale for Buskerudbyen. Belønningsmidlene vil videreføres inntil en ev. byvekstavtale foreligger, og Buskerudbyen vil få 20 mill. kr årlig i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Det gis positiv respons på ønsket om et møte med politisk ledelse.

I møtet med statssekretær Ingelin Noresjø 14.05.2020 fremkom det at Buskerudbyen vil få belønningsmidler også i årene fremover etter at avtalen for 2020-2021 utløper. SD er usikre på hvordan de skal gripe an Buskerudbyens ønske om byvekstavtale uten bompengepakke, og kan ikke svare på når de kan starte forhandlinger om byvekstavtale. Før forhandlinger kan starte opp, må det lages et forhandlingsmandat fra SD til Statens vegvesen. Statssekretæren foreslo at det opprettes en administrativ dialog for å drøfte veien videre. I etterkant av møtet er det opprettet en administrativ dialog med SD.

ATM-utvalget vedtok i møte 05.06.2020 å legge opp til en lokalpolitisk prosess med behandling av drøftingssak i september og endelig lokalpolitisk behandling av forhandlingsdokumentet i desember 2020.

Den 02.09.2020 mottok Buskerudbysamarbeidet brev om videre arbeid med byvekstavtale fra SD v/samferdselsminister Hareide. I brevet pekes det på at det i prinsippet ikke er krav om bompenger i en byvekstavtale, og at SD er åpen for å vurdere en byvekstavtale uten bompengepakke. Forutsetningen er at det reviderte nullvekstmålet nås. For at det skal være interessant for staten å starte opp forhandlinger med Buskerudbyen, mener SD at Buskerudbyen, i samarbeid med Statens vegvesen, bør utrede alternativer som inkluderer en form for bompengepakke. Hensikten er å vurdere de ulike alternativene opp mot hverandre. Det bes om at dette legges til grunn for den videre prosessen i Buskerudbyen med å forberede et lokalpolitisk grunnlag for en mulig byvekstavtale.

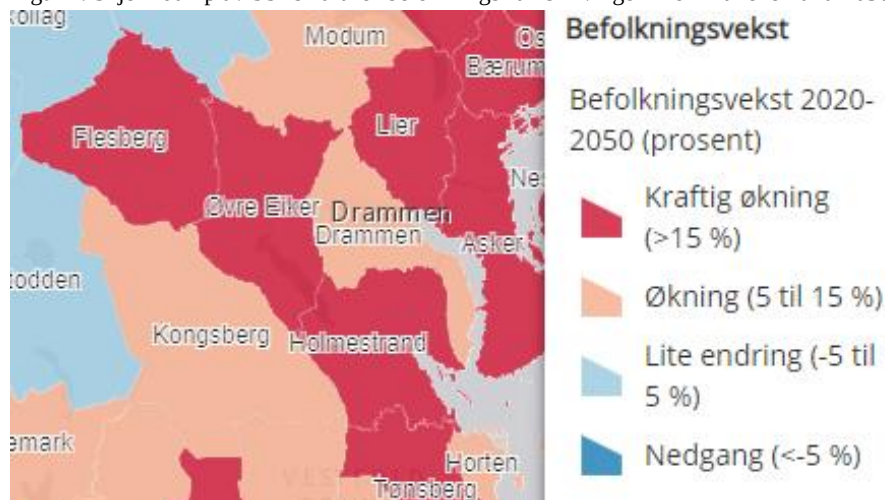
ATM-utvalget vedtok i møte 27.11.2020 at forslag til felles politisk saksfremlegg med mandat for faglig utredning av byvekstavtale for Buskerudbyen uten bompengefinansiering anbefales og oversendes for lokalpolitisk behandling i kommunene og Viken fylkeskommune. Det er enighet i Buskerudbysamarbeidet om å jobbe for en effektiv og målrettet byvekstavtale uten bompengefinansiering. Denne overordnede lokalpolitiske føringen legges til grunn for alternativene som skal inngå i den faglige utredningen, og innebærer en satsing på tiltak som påvirker transportetterspørselen, reduserer bilbruk og gir bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Dette betyr at større vegprosjekter som krever bompengefinansiering ikke vil inngå i denne utredningen.

Sak om mandat for faglig utredning av byvekstavtale for Buskerudbyen uten bompengefinansiering behandles i kommunestyrene og fylkeskommunen i de første møtene i 2021. Lokalpolitisk behandlet grunnlag for en mulig byvekstavtale skal etter mandatet foreligge i desember 2021.

1.2 Kort om Buskerudbyen

Buskerudbyen (i alt 176 553 innbyggere)¹ er i jevn vekst og utgjør en sammenhengende korridor vest for Oslo/Bærum/Asker. Buskerudbyen er et sammensatt byområde bestående av kommunene Lier (27 174), Drammen (101 827), Øvre Eiker (19 684) og Kongsberg (27 868). Figur 1.3 Befolkningsvekst i kommunene fra 2020 til 2050 (MMMM)

Figur 2: Skjermdump av SSBs kart for befolkningsframskrivninger i kommunene 2020-2050.



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

Hele korridoren fra Lier til Kongsberg er bundet sammen av jernbane og flere stamveger; E18 gjennom Lier og Drammen, E134 fra Oslofjord-forbindelsen gjennom Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, og RV 350 fra Hokksund mot Åmot og Hønefoss.

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

¹ Beregnet folkemengde per 31. desember 2020 (SSB, januar 2021)

1.3 Avtale om belønningsmidler 2020-21 og mål for trafikkutvikling i perioden

Belønningsavtale for perioden 2020-21 angir mål, tilskuddsbeløp og rammer for bruk av midlene på til sammen 200 mill. kr fordelt med følgende årlige beløp: 2020: 100 mill. kr og 2021: 100 mill. kr. Avtalen prisjusteres. Avtalen er godkjent i Viken fylkesting og kommunestyrene i Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg kommunestyre februar/mars 2020. I tråd med pkt. 5 i avtalen om Buskerudbysamarbeidet ivaretar ATM-utvalget (politisk styringsgruppe) rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtalen med SD bl.a. med prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammer.

Målet i belønningsavtalen er *at det skal bli bedre fremkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Persontransporten med bil skal ha nullvekst i avtaleperioden. Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutvikling skal nås gjennom tiltak for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange, arealpolitiske virkemidler, parkeringspolitikk og ytterligere samferdselssatsing,*

Følgende målintikatorer benyttes for å følge resultatoppnåelse:

- *Endring i ÅDT for lette kjøretøy (vegtrafikkindeksen/byindeksen) for byområdet*
- *Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser). Kilde: SSB / kollektivselskaper.*

I tråd med regjeringspartienes bompengeavtale datert 23.08.2019 tas det sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål innen utgangen av 2019. Når regjeringen har fastsatt et videreutviklet nullvekstmål, vil det nye målet legges til grunn i denne belønningsavtalen. Det innebærer at målformuleringen i avtalen kan endres i løpet av avtaleperioden.

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

Statens vegvesen har dokumentert en nedgang i personbiltrafikken på 6,5 prosent i Buskerudbyen basert på trafikktelepunkter partene er enige om skal inngå i byindeksen for Buskerudbyen. Antall passasjerer i kollektivtrafikken har gått ned med 30 prosent i 2020. Størst nedgang har det vært for tog med 34 prosent, mens nedgangen på buss har vært på 29 prosent.

2. Handlingsplan 2020-21

I belønningsavtalens pkt 4. heter det at byområdets søknad om belønningsmidler datert 6.07.2019 danner utgangspunktet for denne avtalen. Innenfor det formål, de mål og årlige tilskudd som fremgår av denne avtalen, kan den tilhørende handlingsplanen/tiltaksplanen (innsatsområder) revideres årlig uten av dette vil endre rammene for årlige tilskudd, såfremt revidert tiltaksplan er tilpasset avtalens forutsetninger om måloppnåelse, jf. punkt 3. Revidert tiltaksplan skal senest foreligge samtidig med anmodning om utbetaling av årlig tilskudd.

Handlingsplanen ble vedtatt av ATM-utvalget i møte 21. februar 2020. Det er ikke foretatt noen endringer i tiltaksplanen 2020 bortsett fra at de 20 mill. kr til reduserte takster kollektivtrafikken er tatt inn i handlingsplanen. (Økt tilskudd 2,56 mill. kr som følge av prisjustering av tilskuddsmidlene tas inn i tiltaksplan 2021 ved revidering av handlingsplanen ved årsskiftet). ATM-utvalget vil i møte 12. februar 2021 behandle forslag til revidert handlingsplan 2020-21 og tiltaksplan 2021. Det er der foreslått noen endringer i tiltaksplanen for 2020. Disse vises i kolonnen helt til høyre i tabell 2 under og sammen med forslag til endringer i tiltaksplan 2021 i vedlagte forslag til revidert handlingsplan 2020/2021.

I revidert handlingsplan 2020/21 er det videre i tiltaksplan 2021 foreslått disponering av 2,4 mill. kr som det bes om blir overført fra handlingsplan 2018-2019. Det vises her til egen statusrapporteringen for 2018-19. Utskrift fra behandlingen av revidert handlingsplan 2020-21 oversendes departementet etter ATM-utvalgets møte 12. februar 2021.

Belønningsmidlene er som det står i retningslinjene et tillegg til midler fra lokale myndigheter. Handlingsplanen angir hvilken organisasjon som er ansvarlig for gjennomføring av tiltakene. Gjennomføring av tiltak skjer med desentralisert ansvar, det vil si at gjennomføringsansvarlig partner har ansvar for planlegging, gjennomføring og rapportering for de tiltak som får tildeling. Forutsetning for tildeling av midler til et tiltak er at det foreligger godkjent tiltaksbeskrivelse og at tiltaket er forankret i gjennomføringsorganisasjonen.

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

Den toårige handlingsplanen 2020-2021 inneholder fem tiltaksområder. I tabellen nedenfor gis oversikt over vedtatt handlingsplan 2020-21 med tiltaksplan 2020 og gjeldende etter endringer i 2020 med fordeling mellom tiltaksområdene. Det tas også med en kolonne helt til høyre som viser foreslåtte endringer i revidert handlingsplan 2020/21.

Tabell 2: Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler fordelt på tiltaksområder

Tiltaksområde	Vedtatt HP (21.02.2020) 1000 kr	Endringer (25.09.2020) 1000 kr	Gjeldende HP 2020 1000 kr	Revidert HP 2020 1000 kr
1. Forbedring av kollektivtilbudet	25 600	20 000	45 600	45 600
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter og pendlerparkering	4 900		4 900	8 400
3. Tiltak for syklende	33 400		33 400	32 100
4. Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling parkeringspolitikken	10 600		10 600	9 600
5. Arealutvikling, kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon	5 500		5 500	4 300
SUM	80 000*	20 000	100 000	100 000

* Belønningsavtalens opprinnelige sum 2020 er 80 mill.

3. Resultater

3.1 Gjennomføring av tiltak 2020

Tiltaksplanen for 2020 er vedtatt i tråd med handlingsplan 2020-21

Tabell 3: Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler 2020 fordelt på tiltaksområder per år, gjeldende bevilgning og gjennomføring av tiltak og rest.

Nr	Tiltaksområde	Gjeldene	Påløpt 2020	Rest
1	Forbedring av kollektivtilbudet	45 600 000	40 489 992	5 110 008
2	Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken, kollektivknutepunkt etc.	4 900 000	3 700 000	1 200 000
3	Tiltak for syklende	33 400 000	25 217 026	7 182 944
4	Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport	10 600 000	1 800 000	8 800 000
5	Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon	5 500 000	1 797 698	3 702 302
	SUM	100 000 000	74 004 746	25 995 254

Hovedvurdering

Avtale om ny belønningsavtale ble inngått februar 2020. I 2020 ble det etter tiltaksplan 2020 igangsatt og gjennomført tiltak for til sammen 74 mill. kr. I tillegg er det i 2020 også gjennomført tiltak for ca. 47 mill. kr som gjenstod for perioden 2018-19, det vises til egen rapport for denne gjennomføringen.

Flere av de resterende tiltakene er igangsatt og vil være gjennomført i løpet av 2021. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken og infrastrukturtiltak sykkel. Noen av disse tiltakene går på planlegging og også noen større omfattende og kompliserte tiltak. Ferdigstilling av tiltakene vil derfor i mange tilfelle først kunne skje året etter at bevilgning er gitt.

Under kommenteres kort differansene mellom gjeldende bevilgning og påløpte midler, se tab. 3 over. De største tiltakene omtales nærmere i de neste kapitlene.

- Område 1: Avviket i 2020 skyldes at driftsmidler SIS og TID (sanntidsinformasjons-system og trafikantinformasjons- og designprogram) for 2020 ikke er fakturert. Videre gjenstår avsatte midler til sanntidsinformasjonsstolper.

- Område 2: Avviket skyldes at planleggingsoppgaver når det gjelder et infrastruktur-tiltak kollektiv ikke har kommet i gang. Drammen kommune har bedt om at midlene omdisponeres til tiltak 2.1.5 Fremkommelighetstiltak Klopptjernegata, Mjøndalen.
- Område 3: Avviket (7,1 mill. kr) skyldes flere ting; 3 mill. kr avsatt til sykkeltiltak i Øvre Storgate, Drammen foreslås omdisponert til tiltak 2.1.5 da sykkeltiltaket ble gjennomført sommeren 2020 og finansiert på annen måte. De resterende midlene på 1,9 mill. kr går til koordinering, samordning av sykkeltiltak og kampanjer og noen flere mindre sykkeltiltak som er under planlegging og vil bli gjennomført i 2021.
- Område 4: Avviket er på 8,8 mill. kr. Elbysykelprosjekt Buskerudbyen (4,1 mill. kr) er noe forsinket bl.a. på grunn av at levering av sykler er påvirket av korona-situasjonen. Noen av tiltakene under Feie for egen dør er igangsatt, men ikke fakturert. Når det gjelder ReisSmart-midlene er det igangsatt to prosjekt som ikke er ferdigstilt, og en million foreslås omdisponert
- Område 5: Avviket (3,7 mill. kr) omfatter bl.a. avsatte midler til utredning og oppfølging av areal- og transportplan, byvekstavtale og belønningsordningen (ca 1 mill. kr), oppfølging av felles gåstrategi 0,5 mill. kr og plan for byrom og byromsnettverk i Lierbyen 0,5 mill. kr samt midler til samordning/koordinering kommunikasjon og kommunikasjonstiltak ca 1,6 mill. kr.

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

3.2 Tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet

Styrket busstilbud

Det styrkede busstilbudet som ble igangsatt i tidligere belønningsperioder er videreført. Busstilbudet ble i 2018 trappet opp med at sju linjer i Buskerudbyen fikk flere avganger spesielt på kveld og helg for å gi bedre kollektivtilbud og styrke kollektivtrafikkens konkurranseevne mot bil også utenom rushperiodene. I 2019 ble det satt i drift seks elektriske busser på linje 51 Mjøndalen – Drammen. Samtidig ble tilbudet i rush morgen og ettermiddag styrket.

Det ble forskuttet 18 mill. kr fra belønningsmidler 2019 og 6,8 mill. kr fra Buskerud fylkeskommune i 2019 til videreføring av styrket bussdrift, bedre informasjon om rutetilbudet og effektivisering av billettsystem i 2020.

På slutten av 2020 har Brakar satt 22 nye elektriske busser i drift. Både nye linje 61 mellom Lierbyen skole og Gulskogen senter, og linjene 3 Kastanjesletta – Fjell, 4 Bera – Knivåsen og 5 Vinnes – Tors vei ble elektriske. På linje 3 satte Brakar inn sine aller første elektriske leddbusser. Første uka i januar 2021 fikk også linje 22 og 24 til Konnerud elektriske busser. 52 prosent av bybussene i Drammen er dermed elektriske. Elektrifisering av bussparken bidrar til bedre luftkvalitet, mindre støy og lavere klimagassutslipp. Enova og Viken fylkeskommune har støttet elektrifiseringen av bussparken.

Det har de siste årene vært jobbet med bytilbudet på Kongsberg. Bakgrunnen har bl.a.vært lave passasjertall på flere av linjene, ny E134 som ble åpnet sommeren 2020 som gir en ny forbindelse over elva ved Teknologiparken og mobilitetsforsøk med førerløs buss mellom sentrum og Teknologiparken, samt HentMeg Raumyr-Kapermoen.

Det kjøres nå tre ordinære linjer (401 Gamlegrendåsen sør – Lindbojordet, 403 Skollenborg – Kongsberg knutepunkt og 409 Saggrenda – Kongsberg knutepunkt) samt to rushtidslinjer (405 Frydenbergåsen – Vibehaugen og 407 Gamlegrendåsen nord – Kongsberg knutepunkt). HentMeg som startet høsten 2019 for området Raumyr-Kapermoen inkluderer fra 4.1.21 også Frydenbergåsen og Gamlegrendåsen nord, mens Kapermoen er tatt bort. HentMeg har følgende driftsdøgn: Hverdager: kl. 8.30-14.30 og 17.00-21.00. Lørdager kl. 10-18.

Reduserte takster

Ca 107 av de 200 millioner kronene Buskerudbyen får i statlige belønningsmidler i 2020 og 2021 går til et mer attraktivt og miljøvennlig busstilbud i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. Av dette får samarbeidet 20 millioner kroner per år for å gjøre det billigere å ta buss.

Buskerudbyens organer vedtok følgende endringer i takstene:

- 30 dagerskort (inkl. student) reduseres med kr 60 uavhengig av antall soner
- Enkeltbillett voksen i sone 1 reduseres fra kr 37 til kr 25
- Enkeltbilletter barn/honnør i sone 1 reduseres fra kr 21 til kr 13



Februar 2020 på Drammen busstasjon.. F.v. nestleder i ATM-utvalget og ordfører i Lier Gunn Cecilie Ringdal og leder i ATM-utvalget og ordfører i Drammen Monica Myrvold Berg annonserer reduserte billettpriser i Buskerudbyen.

Reduserte billettpriser ble innført fra 1. februar 2020 og fortsetter i 2021. Det skal foretas en evaluering av tiltaket, men den spesielle situasjonen kollektivtrafikken har kommet i dette året gjør at en slik evaluering foreløpig er utsatt.

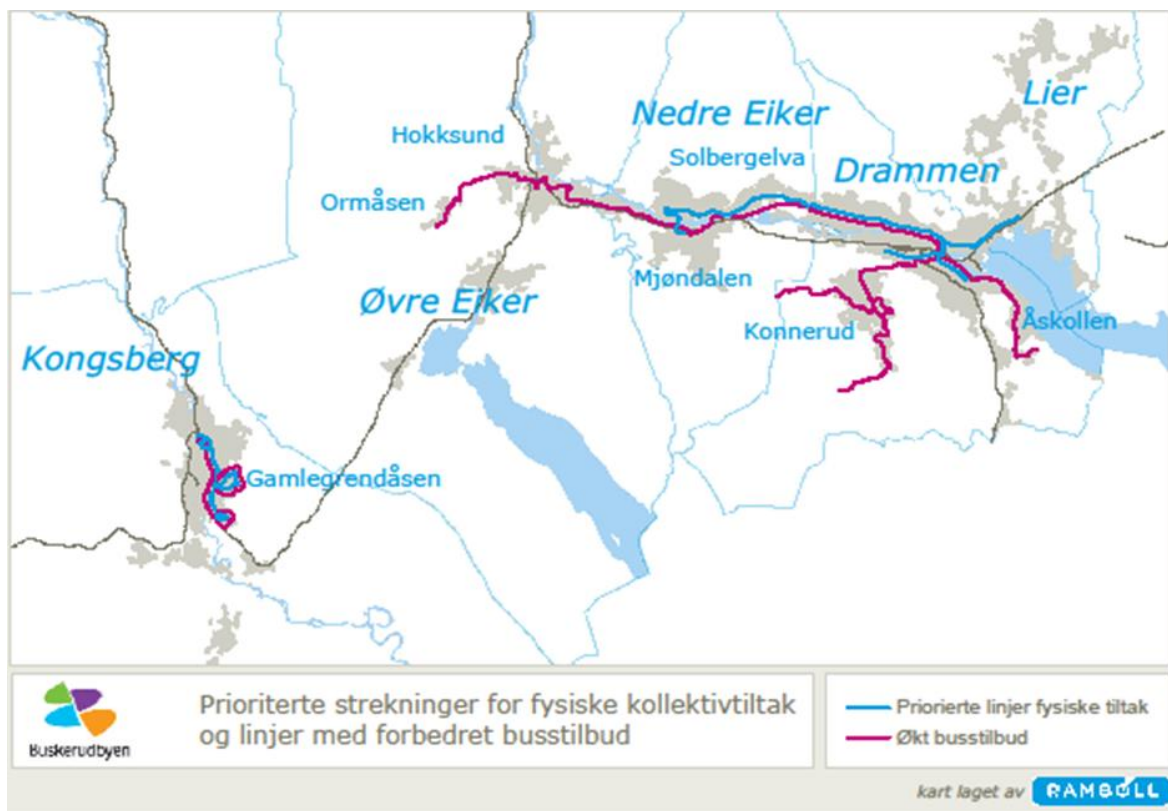
Forbedret informasjon og billettsystem

En hovedsatsing for forbedring av kollektivtilbudet har vært å bedre informasjon om rutetilbudet og forbedre billettsystemet. System for sanntidsinformasjon og nye billett- og betalingsløsninger er på plass med kontantfrie busser som mobilbilletter og internettsalg av billetter. Som tidligere er det gitt tilskudd til drift av disse systemene. Det vil fortsatt være behov for å supplere med søyler, stopler og skilt ved flere holdeplasser, og Brakar har laget en plan for hvilke holdeplasser som skal oppgraderes i 2020 og 21.

3.3 Tiltaksområde 2 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering

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

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



Tiltakstyper som er prioritert på disse strekningene:

- Etablering av kollektivfelt/gate og kollektivtraséer
- Utbygging av sentrale knutepunkter og holdeplasser
- Innfartsparkering på jernbanestasjonene (bil og sykkel) og sentrale bussholdeplasser
- Etablering av informasjonssystemer for buss med sanntidsinformasjon til holdeplasser

- Etappevis innføring av teknologi med basis i sanntidsinformasjons-systemet (SIS) for aktiv prioritering av buss i lyskryss (ASP)
- Planlegging og prosjektering av større tiltak

Fremkommelighetstiltak buss

I handlingsplan 2020/21 er det satt av lite midler til fremkommelighetstiltak buss, da det er prioritert å opprettholde et forsterket busstilbud

Drammen kommune

Planlegging trasé for buss Gulskogen/Baker Thoens allé. Planleggingen kjøres parallelt med Bane NORs planlegging av ny kulvert under Baker Thoens allé i forbindelse med InterCity utbyggingen Drammen/Gulskogen. Planlegging er igangsatt i 2020.

Brakar har igangsatt utredning om kollektivtilbudet i byen når bybrua stenger i 2022. Tiltak 2.1.6 Infrastrukturtiltak kollektiv kom ikke i gang i 2020, og midlene vil bli omdisponert til fremkommelighetstiltak i Klopptjernsgata, Mjøndalen.

Øvre Eiker kommune

Prosjektering av ny gang- og sykkelveg under Hokksund stasjon fra Haugveien til Tangengata i sentrum er igangsatt i 2020. Øvre Eiker kommune har kjøpt inn lehus og igangsatt utbedring av tre bussholdeplasser i Hokksund sentrum.

Lier kommune

Lehus ved bussholdeplassene ved Amtmannssvingen er igangsatt.

Pendler- og innfartsparkering

Pendler- og innfartsparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. I henhold til felles strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen, skal det primært bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud, skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen. Gjennom tilskudd fra belønningsordningen er det opparbeidet innfartsparkeringsplasser for bil og trygge sykkelparkeringer ved flere av jernbanestasjonene i Buskerudbyen.

Det er tidligere bygget sykkelhotell ved Drammen stasjon og Gulskogen. I 2018 ble det åpnet sykkelhotell ved Lier stasjon og ved Brakerøya stasjon (40 plasser begge steder) i samarbeid med Bane NOR Eiendom. Lignende sykkelparkeringer i egne bygg med adgangskontroll og videoovervåkning, er i 2019 satt opp ved Hokksund stasjon og offisielt åpnet i 2020.



Nytt sykkelhotell ved Hokksund stasjon ble offisielt åpnet i 2020.

Øvre Eiker kommune har videre kjøpt inn sykkelhotell til Vestfossen stasjon, og det er igangsatt en prosjektering for å få plassert hotellet på stasjonen. Ved Kongsberg stasjon er det nå avklart hvor det nye sykkelhotellet skal plasseres. Kongsberg kommune har montert sykkelhotell med 20 plasser ved innfartsparkering.

Å få satt opp sykkelhotell ved Mjøndalen stasjon har tatt lang tid, men arbeidet er nå godt i gang. Det var lang leveringstid på sykkelhotellet. Grunnarbeidene ble gjort høsten 2020, mens monteringen vil skje umiddelbart etter levering i uke 7/2021. Bane NOR har lengre leveringstid på sine deler av prosjektet, så åpningen vil ikke kunne skje umiddelbart. Forventet åpning er før sykkelsesongen 2021.

I Lier kommune er det eopparbeidet pendlerparkeringsplass ved Kjellstad. Det er også jobbet videre med planene om å utvide innfartsparkeringen ved Lier stasjon til et område nær jernbanen på andre siden av fylkesveien, som Bane NOR foreløpig disponerer i forbindelse med utbedringstiltak i Liertunnelen.

3.4 Tiltaksområde 3 Tiltak for syklende

Felles regional sykkelplan for Buskerudbyen ble vedtatt i kommunene og Buskerud fylkeskommune i 2017. Et handlingsprogram til planen for perioden 2018-2023 ble vedtatt i ATM-utvalget i november 2017. Ett av tiltakene i handlingsprogrammet var å utrede sammenhengende sykkeltraséer mellom Lierstranda/Brakerøya og Hokksund på nordsiden av Drammenselva og tilsvarende mellom Tangen/Rundtom og Hokksund/Langebru på sørsiden av elva.

Utredningen ble gjennomført av Statens vegvesen og er finansiert av belønningsmidler. Involverte kommuner og Buskerud fylkeskommune deltok aktivt i utredningsarbeidet. Resultatet ble et forslag på i alt 16 delstrekninger. Det legges til grunn en trinnvis utvikling av tiltak på delstrekningene. Dette innebærer at strekninger planlegges som en helhet, men at tiltak gjennomføres i faser. I første fase etableres strekningen med oppmerking, skilt og andre tiltak som er enkle og raske å gjennomføre. Senere faser omfatter de mer tid-, areal- og kostnadskrevende tiltakene. Det fremgår av utredningen hvilke tiltak som kan gjøres på kort sikt og hvilke som må gjennom en formell planprosess.

På bakgrunn av utredningen ble det også gjort en ny vurdering av hvilke delstrekninger som defineres som riksvegrute, og om denne skal være på nordsiden eller sørsiden av Drammenselva. Rutene er lagt der hvor grunnlaget for økning i sykkeltrafikken er størst. Hvorvidt en delstrekning er riksvegrute eller ei, vil kunne ha betydning for hvordan tiltak på strekningen kan finansieres. I 2020 ble dette arbeidet videreført, med å se på alle strekningene for riksvegrute sykkel i alle kommuner i Buskerudbyområdet. Asker kommune var også deltagende i prosessen for å sikre at E18-ruten mot Oslo var i samsvar med kommunen sitt ønske. Drammen kommune har startet opp arbeid med å lage en ny sykkelplan for hele den nye kommunen. Denne nye planen vil bli politisk behandlet i 2021.

Infrastrukturtiltak sykkel og gange

Bruk av belønningsmidler og egne midler til sykkelplanlegging prioriteres på bakgrunn av den regionale planen og lokale sykkelplaner. Dialogmøter høsten 2020 og rapporteringen ved årsskiftet viser at partnerne er godt i gang med sine prosjekter. Under følger en kort status per gjennomføringsansvarlig:

Viken fylkeskommune

Etter utredningen fra Statens vegvesen er det startet planlegging av løsninger for bedre sykkeltilrettelegging i Øvre Storgate i Drammen (F 2729) og Nøsteveien i Lier (F 2704). Sykkelveginspeksjoner er fulgt opp med tiltak i Kongsberg.

Drammen kommune

Forprosjekt for å innsisere og dokumentere sykkelparkering ved skolene og barnehagene er gjennomført og enkelte oppfølgende tiltak igangsatt. Forprosjekt for midlertidig gang- og sykkelbru under byggeperioden for den nye Bybrua er under utarbeidelse og

detaljprosjektering av Henrik Ibsens gate er igangsatt..

I Hagatjernveien i Mjøndalen er den nye gang- og sykkelvegen og fortau ferdigstilt. Undergangen i Tamburgata, under Bjørnstjerne Bjørnsonsgate, har fått varmekabler og er reasfaltert. En strekning i Nedre Strandgate er breddeutvidet og fått nytt dekke og en gangbru har blitt rehabilitert på gang- og sykkelvei ved Hestmyrveien. Sykkelveg-inspeksjoner er fulgt opp der man blant annet har byttet ut betonggriser med brøytebommer og forbedret skilting. Flere strekninger har fått unntak for enveisregulering for syklende, og en gate har blitt forkjørregulert.

Øvre Storgate, som ble stengt for alle motorkjøretøy i 2019, har fått høystandard sykkelveg med fortau ferdigbygget på en av to delstrekninger. Delstrekning to blir ferdigstilt i 2021.

Det er satt opp 10 stk sykkelparkeringsskap på Bragernes torg, 10 ved Kjøsterud ungdomsskole, 10 ved knutepunkt Mjøndalen samt sykkelparkering under tak ved knutepunkt Svelvik. I tillegg har det blitt satt opp sykkelparkering ved kulturskolen, på Strømsø torg utenfor jernbanestasjonen, Bragernes torg og gågatene i Drammen (disse var med i anbudet 2020 og holder på å bli satt opp nå).



Varaordfører i Drammen Ståle Sørensen åpner sykkelparkeringsskap på Bragernes Torg.

Lier kommune

Mulighetsstudie for sykkelanlegg på strekningen fra Linnes renseanlegg til Terminalen er igangsatt. Gang og sykkelveien på gammel jernbanelinje mellom Lierbyen og Drammen er asfaltert. Sykkelruteskiltingen er oppdatert og oppsetting av gatelys i Gjellebekkveien er

ferdigstilt. Det er etablert gang- og sykkelveg på et en liten strekning av Tuvurudstien og det er satset aktivt på Hjertesone på samtlige barneskoler

Øvre Eiker kommune

Oppdatering etter sykkelveginnspeksjoner er gjennomført der man blant annet har satt opp intensivbelysning ved gangfelt og reasfaltert nedslitte gang- og sykkelveger på Ormåsen og Darbu.

Planlegging av gang og sykkelveg langs Semsveien mellom Langebru og Toresspæren har strukket ut i tid på grunn av grunnundersøkelser og kulturminne-registreringer, men planleggingen går nå videre i samarbeid med VannAvløp. Strekningen er en del av regionalt sykkelnett og riksvegrute sykkel.

Drammensveien i Øvre Eiker har fått parallell sykkelveg med fortau ut til de nye idrettshallene på Loesmoen, og fortsettelsen av denne sykkelveien mot Drammen planlegges nå med anleggsoppstart våren 2021.

Kongsberg kommune

Løsningen i Myntgata/Klokkerbakken ble tilpasset det historiske miljøet og ble ferdigstilt i 2020. Det ble bygget ensidig sykkelfelt i den bratteste delen av bakken for de som sykler opp. Samtidig er det med bruk av steinheller markert hvor en skal sykle også motsatt retning. Brosteinen er dermed bevart i mesteparten av området. Tiltaket ligger på riksvegrute sykkel og er en sentral forbindelse i Kongsberg sentrum.

Gang- og sykkelbru nord for sentrum planlegges videre. Kommunen har gjennomført en kartlegging for å registrere snarveier og smetter. Innbyggerne ble invitert til å komme med innspill. Ca. 500 registrerte snarveier ble kartlagt. Ti av disse er i første omgang valgt ut for å rustes opp. Sykkelvei i Ove Gjeddens vei er klargjort for rødt sykkelfelt som etableres våren 2021.

Øvrige tiltak sykkel

I handlingsplan 2020/21 er det satt av midler til kampanjer og koordinering av sykkeltiltak.

Vintersykkeldag

Winter Bike to Work Day er en uformell konkurranse mellom sykkelbyer i hele verden, der syklistene anonymt registrerer sin sykkelstur på selve dagen på en webside. Buskerudbyen promoterte dagen 14. februar for å få oppmerksomhet rundt sykkel som løsning hele året.

Sykle til jobben utsatt - Hjemmegym i tillegg

Sykle til jobben-konkurransen ble utsatt i år, men ble gjennomført med nesten vanlig opplegg fra 19. mai. Dette ble i tillegg til Hjemmegym-kampanjen som ble gjennomført

etter påske. Begge kampanjene ble lokalt vinklet slik at man ble oppfordret til å gå eller sykle, og da registrere aktivitet selv om man var på hjemmekontor, permittert, uten arbeid eller i vanlig jobb. Som følge av koronapandemien ble det naturlig nok en nedgang i antall aktive deltagere. Det var med totalt 951 personer som var 326 færre enn i 2019. Som vanlig kåret Buskerudbyen en lokal aktiv-reisevei-vinner som fikk en elsykkel.

<https://buskerudbyen.no/sprek-laerer-vant-elsykkelen/>

Beintøft som alternativ til Aktiv på skoleveien

Buskerudbyen har hver vår arrangert Aktiv på skoleveien for å oppfordre til å gå og sykle til og fra skolen. Kampanjen ble tidlig våren 2020 utsatt og foreslått startet 31. august. I etterkant ble samme dato bestemt som oppstart for den nasjonale kampanjen Beintøft. Dette er en lignende skoleaksjon i regi av Miljøagentene. Det ble dermed fattet en rask beslutning om å forsøke å få til et samarbeid med Beintøft/Miljøagentene. Dette førte til god deltagelse i Buskerudbyen, til tross for koronapandemien. Drammen ble den fjerde beste kommunen nasjonalt etter antall deltagere per kommune. Oddevall skole i Lier ble beste lokale skole, og i tillegg ble femteklassen på skolen best i Viken fylke. Ordføreren stod for premieutdeling. <https://buskerudbyen.no/gikk-og-syklet-seg-til-forstepremien/>

Elsykelbiblioteket utvidet til alle kommuner

Belønningsmidlene satt av i 2019 har gjort det mulig å etablere flere elsykelbibliotek i 2020. Ordningen gjør det mulig å teste ut elsykkel i hverdagen. Erfaringen så langt er at flere skaffer seg elsykkel etter prøveperioden og bidrar til redusert bilbruk. Avtalen med Greenspeed nær Drammen stasjon om 10 elsykler ble videreført med ett år. Det er startet opp egne avdelinger hos Intersport på Kongsberg (3 sykler totalt), Bjørn Myhre Sport i Krokstadelva (2 sykler), Kafé Global i Svelvik (2 sykler) og Sykleriet i Hokksund (2 sykler). Hos alle utlansstedene har det vært stor etterspørsel etter syklene. Det er nå med andre ord mulig å låne elsykler seks steder i området vårt, når man teller med BUA i Lierbyen.

<https://buskerudbyen.no/elsykelbiblioteket-pa-plass-i-ovre-eiker/>

<https://buskerudbyen.no/na-kan-du-lane-elsykel-i-svelvik/>

<https://buskerudbyen.no/elsykelbiblioteket-apner-i-kongsberg/>

<https://buskerudbyen.no/elsykelbiblioteket-utvider/>

Vegetasjonsrydding: Klipp hekk og busker for skolebarna

Som tidligere to år, har sekretariatet skrevet sak før skolestart for å gjøre befolkningen oppmerksomme på å klippe hekk og busker for friskt og dermed økt trafikksikkerhet for skolebarna. <https://buskerudbyen.no/ser-du-skolebarna-bak-hekken/>

Sykkellyktaksjon ved skoler – Synlig syklist

Fem skoler fikk besøk av Buskerudbyen og Syklistenes Landsforening 23. oktober i alle kommuner. Det ble satset ekstra på barna i år, da tidligere utdelinger har erfart at det er dårlig med lys på barnesykler. Aksjonen ble igjen gjennomført i godt samarbeid med

Syklistforeningen, som stilte med personell, kampanjemateriell og lykter - delvis betalt av Viken fylkeskommune.



Gabriel Støren og Alexander Hestvedt fra klasse 6B på Bragernes skole går, sparkesykler og sykler til skolen. De fikk sykkellykter under årets Synlig syklist-aksjon. Foto: Syklistforeningen

Rekordoppslutning om vintersyklingskampanjen «Pigg med pigg»

Det har vært stor etterspørsel etter vintersyklingskampanjen der man får ett piggdekk, omlegging og vintersjekk av sykkelen, hvis man betaler det andre piggdekket selv. I 2020 fikk også nye sykkelverksteder tilbud om å bli med. Dermed ble det mulighet til å bli med på kampanjen åtte steder i Kongsberg, Øvre Eiker og Drammen. Kampanjen har fått god respons i sosiale medier. Drammens Tidende og flere andre lokale medier har laget saker på kampanjen. I løpet av de seks årene med kampanje har nå totalt rundt 2 600 sykler blitt gjort klare for vintersykling av Buskerudbyen og sykkelbutikkene.

<https://buskerudbyen.no/fa-ett-piggdekk-betal-for-ett/>

Sykkelservice ute hos skoler og bedrifter

Ansatte på sykehuset i Drammen som må på jobb under pandemien ble de første som fikk prøve ut mobilt sykkelverksted. Rullende Reodor kom for å fikse sykler gratis, og tilby omlegging til piggdekk. Trye AS i Mjøndalen og Buskerudbyen samarbeider om tilbudet, som vil drives videre ut i 2021.

<https://buskerudbyen.no/rullende-reodor-fikser-sykler-pa-sykehuset/>

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

For å bygge opp under attraktiv byutvikling med levende bysentra og for å nå målene om redusert bilbruk, iverksettes tiltak for en stedstilpasset parkeringspolitikk i byområdene i Buskerudbyen. Tilrettelegging for mer miljøvennlige reiser gjøres gjennom tiltakene ”ReisSmart” samt ”Feie for egen dør” som gjelder partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

Videreutvikling av parkeringspolitikken

I perioden 2015 – 2017 ble det prioritert tilskudd fra belønningsordningen til videreutvikling av parkeringspolitikken i Drammen og Kongsberg samt etablering av forbedret håndhevingsregime i Hokksund sentrum og Mjøndalen sentrum.

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

Kongsberg har videreført sitt arbeid med parkeringsordningen, og har i 2020 arbeidet med parkeringsordningen i området ved Kongsberg sykehus.

Parkeringsbestemmelsene i Mjøndalen følges nå opp av Drammen Parkering. Lier og Øvre Eiker samarbeider om å bli parkeringskommune og få til bedre håndheving av parkeringsbestemmelser i Lierbyen og Hokksund. Kommunene ønsker seg primært en løsning basert på samarbeid med en nabokommune og er i ferd med å utrede ulike samarbeidsmodeller.

Det er jobbet med å oppdatere kunnskapsgrunnlag parkering inkludert innfartsparkering. Buskerudbysamarbeidet har i 2020 bidratt i Bane NORs arbeid med konkretiseringen av Bane NORs mobilitets- og parkeringsstrategi for strekningen Lier – Kongsberg.

Tilrettelegging for miljøvennlig reiser

Ved å stimulere til tiltak i egen virksomhet for offentlige og private aktører i Buskerudbyen, vil aktørene gå foran som et godt eksempel og få økt legitimitet overfor andre aktører.

ReisSmart

Reis Smart er en ordning hvor bedrifter kan søke veiledning og midler til tiltak i egen bedrift som er med på å vri ansattes arbeidsreisevaner i retning av gange, sykkel, buss og tog. I Øvre Eiker har Syklistenes Landsforening gjennom prosjektet Sykkelveinlig

arbeidsplass kartlagt mulighet i 2020 for å forbedre sykkelparkering for ansatte, beboere og kunder ved Hokksund nærsenter. Tiltak kan gjennomføres våren 2021.

Det er også bevilget tilskudd til selvkjørende kjøretøy i Kongsberg. Midlene har gått til blant annet forbedring av vinterdrift og utprøving av autonome drifts- og vedlikeholdsmaskiner, samt utstyr til biler med sensorer for å fange opp informasjon om f.eks. behov for strøing og som grunnlag for kommunikasjon med publikum.



Feierobot sammen med buss, selvkjørende buss og vanlig feietraktor i Kongsberg sentrum.

Bildet hentet fra [Statens Vegvesens hjemmeside](https://www.statensvegvesen.no/).

Feie for egen dør

Samarbeidspartnerne i Buskerudbyen har iverksatt tiltak som er med på å legge til rette for redusert bilbruk ved reiser i/til/fra jobb for egne ansatte. Til sammen 2,6 mill. kr er i 2020 avsatt til delfinansiering av elsykler til bruk i jobbsammenheng, trygge sykkelparkeringer og garderobefasiliteter på skoler og andre kommunale og fylkeskommune arbeidsplasser. Midlene er fordelt med 500 000 til de fire kommunene og fylkeskommunen og tiltakene er stor grad iverksatt.

Elektriske bysykler

Buskerudbyen har prioritert midler til å etablere en bysykkelordning med elsykler i Buskerudbyen. Brakar er prosjektleder. Systemet skal etableres som et samkjørt nettverk rundt knutepunkter, holdeplasser og steder med stort transportbehov for å gi kundene et bedre mobilitetstilbud. Primært rettes systemet mot pendling/arbeidsreiser, men også aktuelt for andre reiser internt i byer og steder. Brakar samarbeider tett med Kolumbus og

Ruter. Prosjektet har blitt forsinket på bakgrunn av ønske om forbedringer av syklene og koronapandemien. Kongsberg og Lier skal fortsatt være de første kommunene hvor systemet startes opp, med planlagt oppstart vår/tidlig sommeren 2021.

3.6 Tiltaksområdene 5 Areal/fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon

Det er utarbeidet forslag til nytt handlingsprogram for perioden 2020–2023 til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Buskerudbysamarbeidet har fått tilbud om ta i bruk KMDs Arealdataverktøy for bruk i transportmodeller. Det er videre arbeidet med å etablere et godt kunnskapsgrunnlag for en mulig byvekstavtale.

Kommunikasjon

Med utgangspunkt i kommunikasjonsstrategien for Buskerudbyen, er det gjennomført ulike kommunikasjons tiltak og kampanjer gjennom året. Hovedmålene for kommunikasjonen er:

- Synliggjøre utfordringene som følge av befolkningsvekst og økt trafikk
- Beskrive forslagene til løsninger – for den enkelte og for samfunnet
- Øke kunnskapen om Buskerudbyen i alle målgrupper

Målet har vært å skape oppmerksomhet rundt planer og resultater i alle kommunene, samt ulike tilbud til innbyggerne, eksempelvis utvidelse av Elsykkelbiblioteket, Hjemmegym, Beintøft (erstatning for Aktiv på skoleveien) og Pigg med pigg-kampanjen. Sistnevnte var den enkeltstående kampanjen samarbeidet oppnådde størst oppmerksomhet rundt i løpet av året, både hos innbyggerne, i sosiale kanaler og i lokalmedia.

I regi av Brakar ble det gjennomført en omfattende kampanje rundt billigere bussbilletter på starten av året. I tillegg er det laget innhold til samarbeidets og partnernes kanaler om pågående prosesser og aktuelle saker i samarbeidet, oversikt over planlagte og gjennomførte prosjekter.

På grunn av Covid19-situasjonen, er det aktiviteter og planlagte tiltak det ikke har vært naturlig å gjennomføre i 2020. Av den grunn ble det gjennomført en omdisponering av deler av midlene som var avsatt til kommunikasjons tiltak.

4. Mål- og resultatoppfølging

Etterfølgende dokumentasjon og vurdering av resultater bygger på opplegg for mål og resultatoppfølging i tråd med handlingsplanen og avtalen med Samferdselsdepartementet.

Overordnet mål

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

Hovedmål for toårsperioden

“ Persontransporten med bil skal ha nullvekst i avtaleperioden. Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutvikling skal nås gjennom tiltak for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange, arealpolitiske virkemidler, parkeringspolitikk og ytterligere samferdselssatsing,

Følgende målindikatorer benyttes for å følge resultatoppnåelse:

- Endring i ÅDT for lette kjøretøy (vegtrafikkindeksen/byindeksen) for byområdet
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser). Kilde: SSB / kollektivselskaper ”

Innsatsområder (tiltaksområder) med resultatoppfølging

I tillegg til rapportering til SD på hovedmålet over, legger partnerne i Buskerudby-samarbeidet opp til egenrapportering på indikatorer for de mest sentrale tiltaksområder for å få en bredere oppfølging av belønningsmidlene og for å forberede en senere implementering med byvekstavtale.

Tabell 4: Mål og resultatoppfølging av belønningsordningen 2018-19

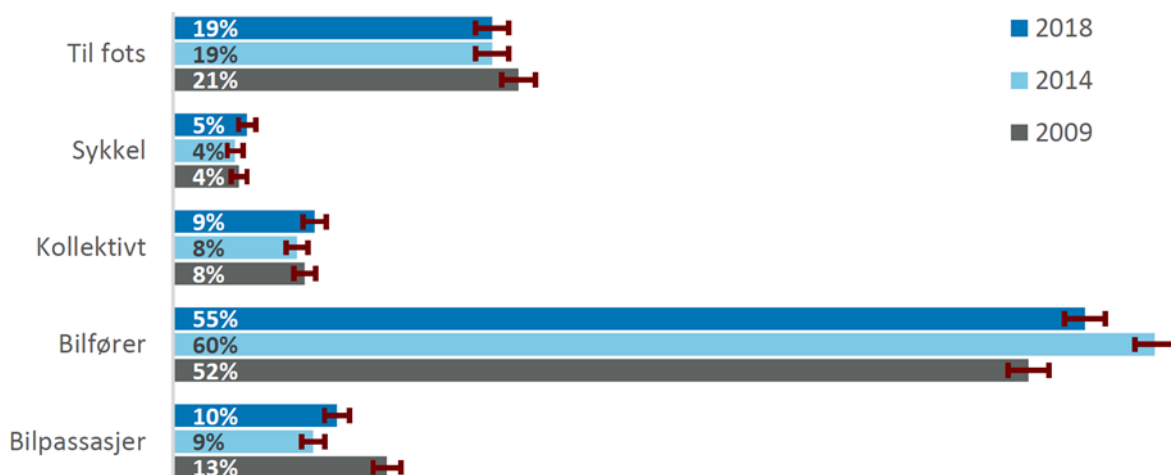
MÅL	INDIKATORER	REFERANSE-INDIKATOR
Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtale-perioden	Byindeks i kombinasjon med vurdering av utvalgte målepunkter	Referanse-indikatorer: Befolkningsvekst og Befolkningsvekst sammenlignet med andre byområder
Antall kollektivreiser skal øke	Passasjertellinger på tog Passasjertellinger på buss	
Antall sykkel reiser skal øke	Volumtellinger på enkelte strekninger	
Bedre bussframkommelighet og kvalitet	Reisehastighet i rush (km/t) på utvalgte strekninger. Bruker- og evt. innbyggertilfredshet med kollektivtilbudet	
Infrastruktur for syklende	Antall km nye og oppgraderte sykkelanlegg	
Attraktiv by- og stedsutvikling	Gjennomsnittlig tetthetsgrad i prioriterte utviklingsområder	

Reisemiddelfordeling

Sammenlignet med Reisevaneundersøkelsen 2013/14 viser reisevaneundersøkelse 2018 en økning i kollektivandelen og sykkelandelen, stabil gangeandel og nedgang i andelen bilførere. Det er høyest kollektivandel i Drammen med 11 %, mens økningen har vært størst i Øvre Eiker (fra 4 % til 7 %) og Nedre Eiker (fra 6 % til 8 %). Ca. halvparten av kollektivreisene i Buskerudbyen er togreiser og er i stor grad Oslo-/Akershus-rettet.

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

Fig. 3 Endring i transportmiddelbruk – hele Buskerudbyen



4.1 Passasjerutvikling kollektivtrafikken i 2020

Buss

Passasjertall for påstigende passasjerer buss i Buskerudbyen i 2020 er basert på data fra Brakar.

Tabell 5: Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen. Kilde Brakar.

Passasjerer buss	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Brakar	8 445 923	8 462 691	8 758 043	9 028 081	9 477 598	9 798 601	10 211 930	7 265 042
Endring	-0,4 %	0,2 %	3,5 %	3,1 %	4,9 %	3,4 %	4,2 %	-28,9%

Togtrafikk

Tabellen nedenfor viser togpassasjerer på stasjonene på strekningen Kongsberg–Lier. Tallene inneholder sum på- og avstigninger for lokaltogtrafikk, InterCity og regiontogene for de stasjonene det gjelder (Kongsberg, Hokksund og Drammen) til og med 2020.

Tabell 6: Totalt antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen. Kilde: NSB/VY og GoAhead.

Stasjon	2017	2018	2019	2020	2019-2020
Kongsberg	576 000	598 000	603 000	394 873	-35 %
Darbu	43 000	49 000	50 000	32 000	-36 %
Vestfossen	146 000	148 000	149 000	93 000	-38 %
Hokksund	432 000	437 000	430 000	256 151	-40 %
Steinberg	68 000	73 000	81 000	55 000	-32 %
Mjøndalen	413 000	409 000	411 000	251 000	-39 %
Gulskogen	334 000	311 000	309 000	183 000	-41 %
Drammen	3 296 000	3 345 000	3 498 000	2 056 974	-41 %
Brakerøya	215 000	222 000	233 000	133 000	-43 %
Lier	262 000	260 000	278 000	143 000	-49 %
SUM	5 785 000	5 852 000	6 042 000	3 597 998	-40 %

Tabell 7: Totalt antall på- og avstigninger Flytoget Drammen stasjon. Kilde: Flytoget.

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2019–2020
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	366 400	371 225	340 630	363 596	130 888	-64 %

Samlet kollektivutvikling

Den positive utviklingsretningen mht. passasjertall for kollektivtrafikken i Buskerudbyen har endret seg dramatisk i 2020 som følge av koronapandemien og tiltakene mot den. Redusert belegg har vært et viktig virkemiddel for å redusere smittespredning. Det er ventet at kollektivtrafikken vil ta seg kraftig opp igjen når pandemien er over.

4.2 Utvikling i biltrafikken

Byindeks

Byindeks for Buskerudbyen viser utvikling av personbiltrafikken. Den beregnes av Statens Vegvesen på grunnlag av registreringer fra faste tellepunkt i Buskerudbyen. Resultatene er tilgjengelige på etatens hjemmesider med beskrivelser av metode og datagrunnlag².

I juli 2020 åpnet ny E134 forbi Kongsberg. Punktene Gamle Kongsberg Kro og Veungsdalen som ligger der hvor E134 gikk tidligere, men som nå ligger på fylkesveg, er tatt ut av byindeksen ett år for å unngå at trafikkomleggingen slår ut som en generell nedgang i trafikken i området.

Utvikling i personbiltrafikken i 2020 ble naturlig nok preget av koronaepidemien og tiltakene mot den. Byindeksen gikk ned med 6,5 prosent i 2020. Når en ser på utviklingen fra 2016 til 2020 har nedgangen vært på -6,6 %. Endring i trafikkmengde for ulike tidsperioder vises i tabellen under.

Tabell 8 Byindeks Buskerudbyen. Kilde: Statens vegvesen. Byindeks Buskerudbyen 2016 – 2020. 6. januar 2021.

Periode	Endring i trafikkmengde (%)
2016-2017	-0,2
2017-2018	-0,1
2018-2019	0,3
2019-2020	-6,5
2016-2020	-6,6

Fra mars 2020 er trafikken i stor grad påvirket av tiltak mot spredningen av det nye koronaviruset. Trafikken varierer i takt med de til enhver tid gjeldende tiltak. Særlig stor nedgang i biltrafikken var det i mars og april hvor det var mest inngripende tiltak, men også november og desember lå betydelig under gjennomsnittet. Enkelte tiltak har ført til nedgang i trafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk møtes fysisk. Oppfordringen om å unngå å benytte kollektivtrafikk dersom mulig, har gjerne bidratt til å øke personbiltrafikken noe, men totalt sett har tiltakene stort sett ført til mindre biltrafikk.

Nullvekstmålet måles ved at trafikktviklingen vurderes på et treårs glidende snitt. Pr desember 2020 var det på **-7,5 %** som er godt innenfor nullvekstmålet.

² <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikdata/indekser/byindeks>

4.3 Sykkelseiser

Sykkeltellinger og data

Antall syklende i Nedre Strandgate var omtrent som normalt i 2020 med totalt over 108 000 passeringer. Dette innebærer litt færre syklistar enn i 2018 (over 112 000), men litt flere enn i 2019 (like over 100 000). Dessverre har det vært flere omganger med nedetid på telleren i 2020, og beregninger ut ifra lignende dager/uker viser at 2020 ser ut til å kunne være et rekordår siden oppstarten i 2014. Samtidig påvirker været antall syklende en god del. Derfor må en være forsiktig med å trekke konklusjoner om hvordan andre faktorer påvirker antallet.

2020 var et spesielt år, der delvis nedstenging av samfunnet i perioder reduserte den daglige reiseaktiviteten. Samtidig ble folk oppfordret til å benytte andre reisemåter enn buss og tog hvis de kunne, noe som kan ha fått flere til å finne fram sykkelen. Det kan se ut som om virkningen av redusert reiseaktivitet har blitt oppveid ved at en noe større andel av reisene har blitt gjort med sykkel, siden det totale antall passerende sykler ved tellepunktet i Nedre Strandgate er i samme størrelsesorden som i et normalår.

Viken fylkeskommune, i samarbeid med Statens vegvesen, begynte sent i 2020 en prosess med å dokumentere og oppdatere nivå 1sykkeltellepunkter i området. Dette vil føre til at vi har flere punkter å sammenligne med fremover.

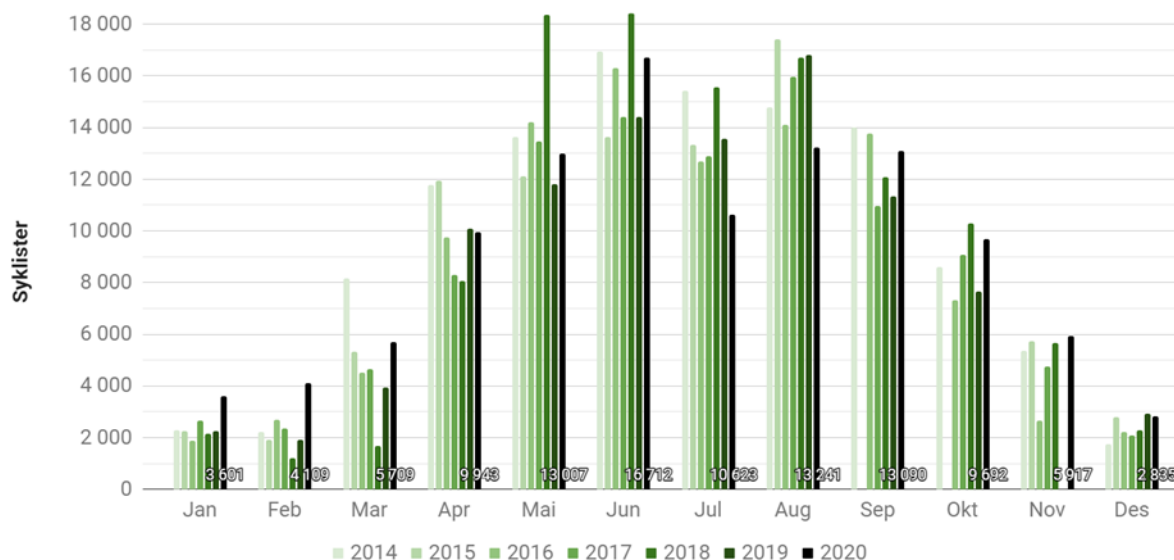
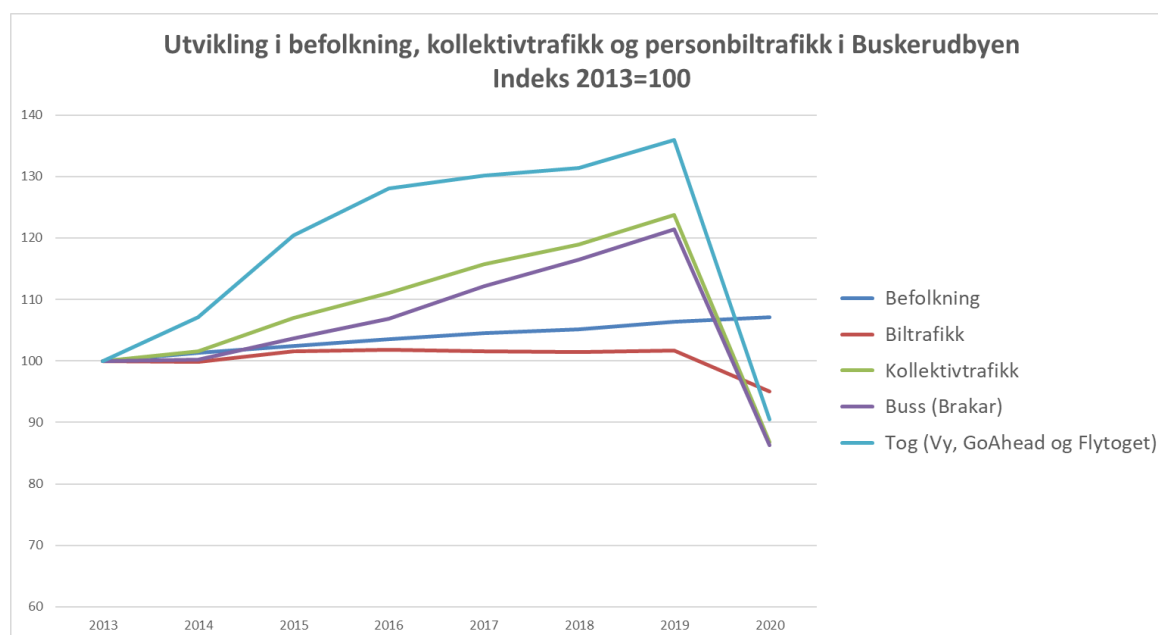


Fig.4. Nedre Strandgate, Drammen: Sykkelpasseringer 2014-2020 - Tall på grafene viser antall månedspasseringer i 2020. Der det har vært mye nedetid innanfor en måned er hele måneden satt til 0 for å ikke vise unormalt lave månedsgraf. Summeringen av totalt antall passeringer er alle gyldige tall med.

Sykkelregnskap for 2020

Det er viktig å ha indikatorer for sykkel i Buskerudbyområdet for å se om vi når målene satt for sykkelandel og skolesykling. Sykkelregnskapet fra 2016 og 2018 skal, i løpet av 2021, utvides med tall fra 2020: <https://buskerudbyen.no/sykkelregnskap/>

4.4 Sammenstilling av nøkkeltall



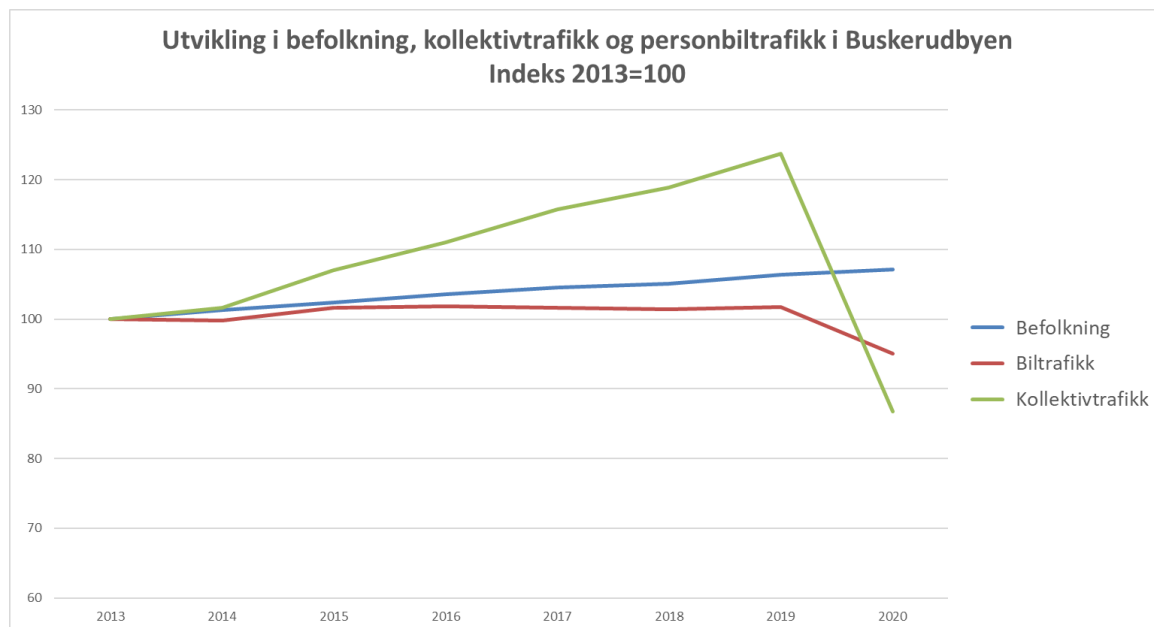
Figur 5: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og kollektivtrafikk spesifisert på buss og tog 2013-2020. Indeks: 2013=100. Figur: Buskerudbysektariatet.

I 2019 økte befolkningen i kommunene Drammen, Nedre Eiker, Svelvik, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg fra 173 552 til 175 293 innbygger. Det gir en økning på ca 1 %. For 2020 baserer befolkningstallene seg på SSBs framskrevet tall per 31.12.2020. De viser en økning i 2020 på 0,7 % til 176 552 innbyggere for Lier, Øvre Eiker, Kongsberg og nye Drammen kommune (inkl. tidligere kommuner Svelvik og Nedre Eiker).

Samlet økte kollektivtrafikken (buss og tog) med 4,7 % i 2017, 3,2 % i 2018 og 4,8 % i 2019, mens det i pandemi-året 2020 var en nedgang på 30 %.

Personbiltrafikken har ifølge Statens vegvesens byindeks for Buskerudbyen for perioden 2016-2019 gått ned med 0,1 % som betyr at nullvekstmålet ble nådd også før pandemien slå til. For perioden 2017-2020 byindeksen på -6,6 %.

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



Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (buss og tog) 2013-2020. Indeks 2013=100. Figur: Buskerudbysekretariatet.

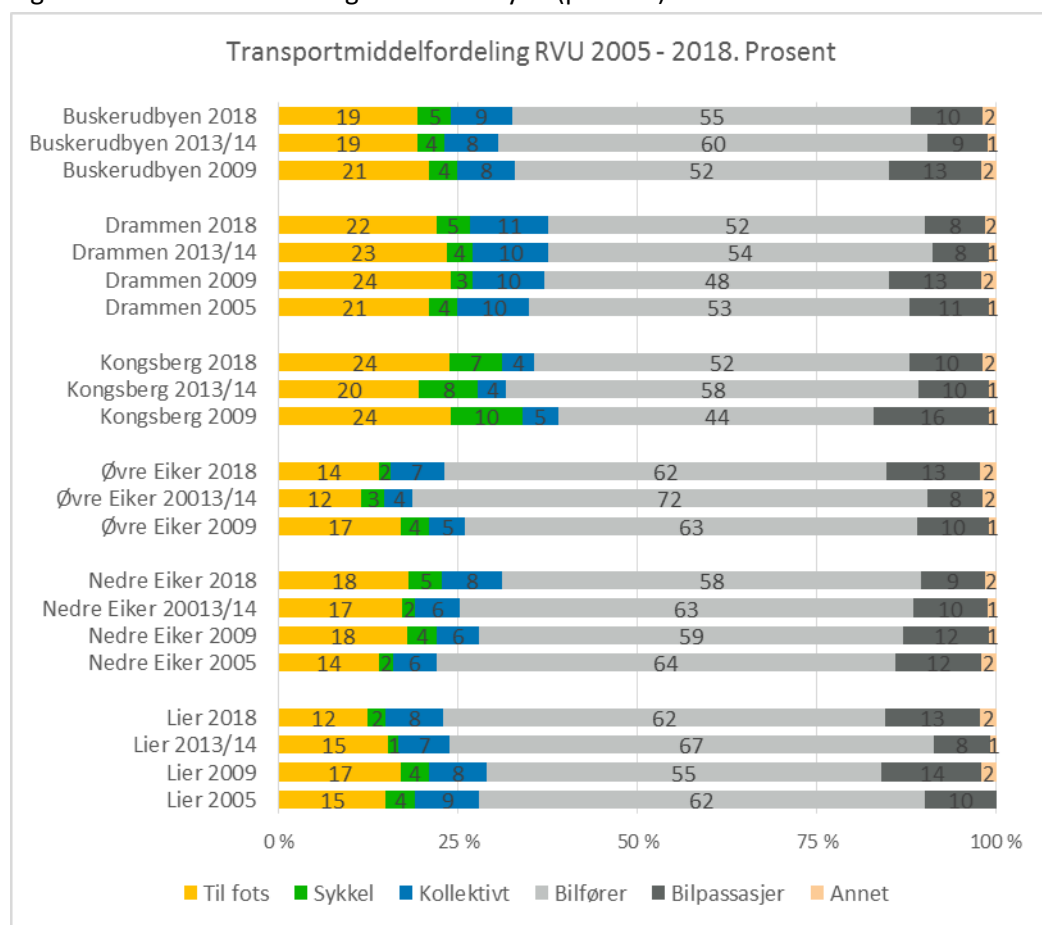
5. Nøkkeltall

Under følger de nøkkeltall som ligger til grunn for rapporteringen:

Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)

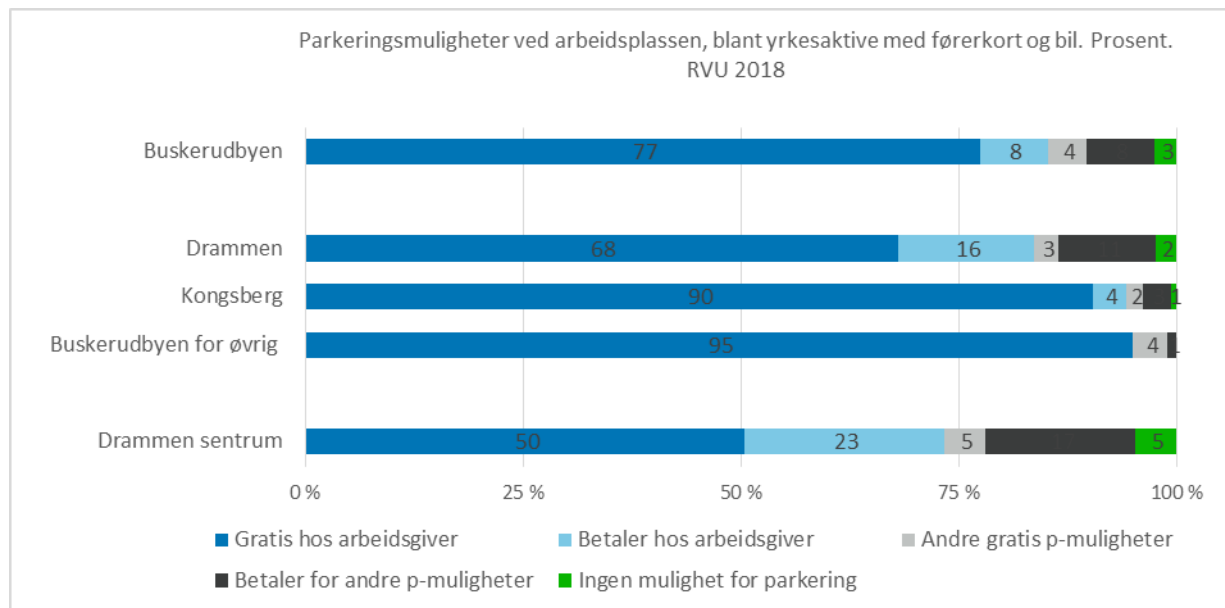
Nasjonal Reisevaneundersøkelse 2018 Resultater for Buskerudbyen. Rapportene er utarbeidet av Urbanet Analyse i 2019.

Figur 5: Reisemiddelfordeling i Buskerudbyen (prosent)



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

Figur 6: Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant yrkesaktive med førerkort og bil. Prosent. RVU 2018.



RVU 2018 viser at et stort flertall av de yrkesaktive i Buskerudbyen har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Til sammen har 77 % gratis p-plass hos arbeidsgiver, hele Buskerudbyen under ett. Dette er omtrent samme nivå som i 2013/2014, men resultatene fra 2018 er ikke direkte sammenlignbare med tidligere, da spørsmålet nå har gått til yrkesaktive med førerkort og bil, mens det tidligere ble stilt til alle yrkesaktive uavhengig av biltilgang. Tidsserien er derfor ikke oppdatert.

Rapport for RVU-undersøkelsen 2019/20 er ikke ferdigstilt.

Befolkningsutvikling

Tabell 1 Befolkningsmengde pr 1.1. Kilde: SSB

Folkemengde i kommunene pr 1.1.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	2020 -21
Drammen	65 473	66 214	67 016	67 895	68 363	68 713	68 933			
Nedre Eiker	23 640	23 811	24 154	24 431	24 718	24 917	24 963			
Svelvik							6 685			
Drammen							(100 581)	101 386	101 827	0,5 %
Lier	24 763	25 175	25 378	25 731	25 740	25 980	26 373	26 811	27 174	1,3 %
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 205	18 560	18 926	19 117	19 423	19 683	1,3 %
Kongsberg	25 887	26 406	26 711	27 013	27 216	27 410	27 481	27 723	27 868	0,5 %
SUM Buskerudbyen	15 7 515	159 525	161 298	163 275	164 597	165 916	173 552	175 293	176 552	0,7 %
Endring i prosent	1,3 %	1,1 %	1,2 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %		1,0 %	0,7 %	

*Fremskrevet tall per 1.1.2021. Kilde SSB jan 2021

Fra 1. januar 2020 er tidligere kommuner Svelvik, Nedre Eiker og Drammen slått sammen til en kommune, Drammen. Folketall ved utgangen av 3 kvartal 2020³: Drammen 101 738, Kongsberg 27 739, Øvre Eiker 19 677 og Lier 26 991.

Trafikktall for buss

Tabell 5: Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen. Kilde Brakar.

Passasjerer buss	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Brakar	8 445 923	8 462 691	8 758 043	9 028 081	9 477 598	9 798 601	10 211 930	7 265 042
Endring	-0,4 %	0,2 %	3,5 %	3,1 %	4,9 %	3,4 %	4,2 %	-28,9%

Trafikktall for tog

Tabell 6: Totalt antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen. Kilde: NSB/VY og GoAhead.

Stasjon	2017	2018	2019	2020	2019-2020
Kongsberg	576 000	598 000	603 000	394 873	-35 %
Darbu	43 000	49 000	50 000	32 000	-36 %
Vestfossen	146 000	148 000	149 000	93 000	-38 %
Hokksund	432 000	437 000	430 000	256 151	-40 %
Steinberg	68 000	73 000	81 000	55 000	-32 %
Mjøndalen	413 000	409 000	411 000	251 000	-39 %
Gulskogen	334 000	311 000	309 000	183 000	-41 %
Drammen	3 296 000	3 345 000	3 498 000	2 056 974	-41 %
Brakerøya	215 000	222 000	233 000	133 000	-43 %
Lier	262 000	260 000	278 000	143 000	-49 %
SUM	5 785 000	5 852 000	6 042 000	3 597 998	-40 %

Tabell 7: Totalt antall på- og avstigninger Flytoget Drammen stasjon. Kilde: Flytoget.

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2019-2020
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	366 400	371 225	340 630	363 596	130 888	-64 %

³ Kilde SSB tabell 01223, jan 2021

Sykkeltellinger

Telleren i Nedre Strandgate (kalt Strandveien før 1.1.2020) i Drammen, som er satt opp med belønningsmidler og viser tall til publikum, er den Buskerudbysamarbeidet har hatt best oversikt over gjennom mange år.

- Totalt i 2020: 108 479 passerende syklist. Totalt 15 dager med nedetid på telleren i april og august.
- Totalt i 2019: 100 406 passeringer. Uten data 5. mai og seks dager i november.
- Totalt i 2018: 112 452 passeringer. Ingen dager uten data.
- Totalt i 2017: 101 542 passeringer. Ingen dager uten data.
- Totalt i 2016: 102 094 passeringer. Fire dager uten data i august.
- Totalt i 2015: 95 731 passeringer. 25 dager uten data i september, oktober og november.
- Totalt i 2014: 114 934 passeringer. Seks dager uten data i desember.

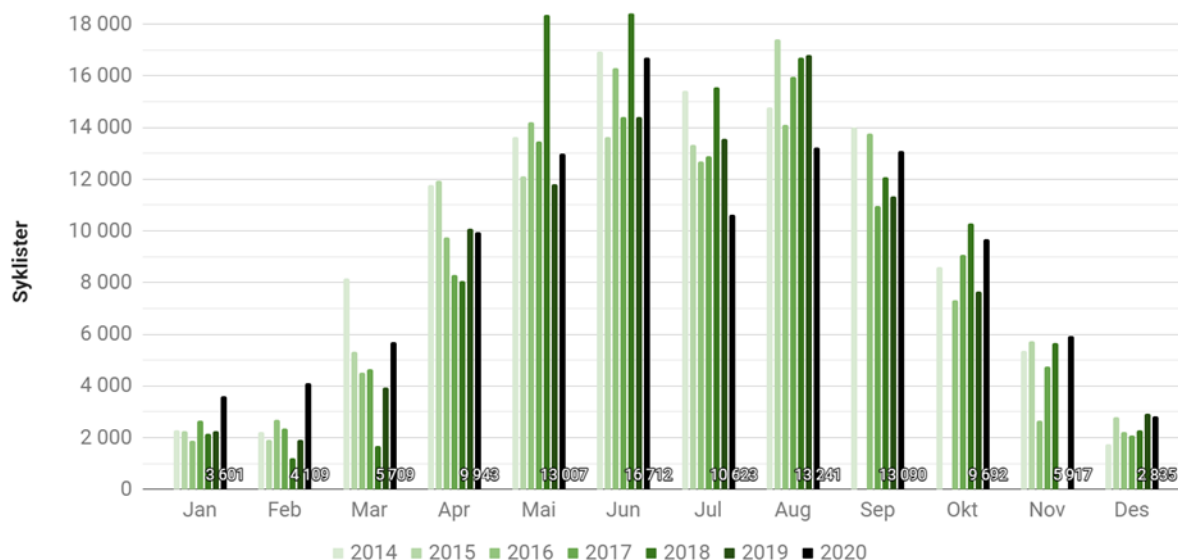
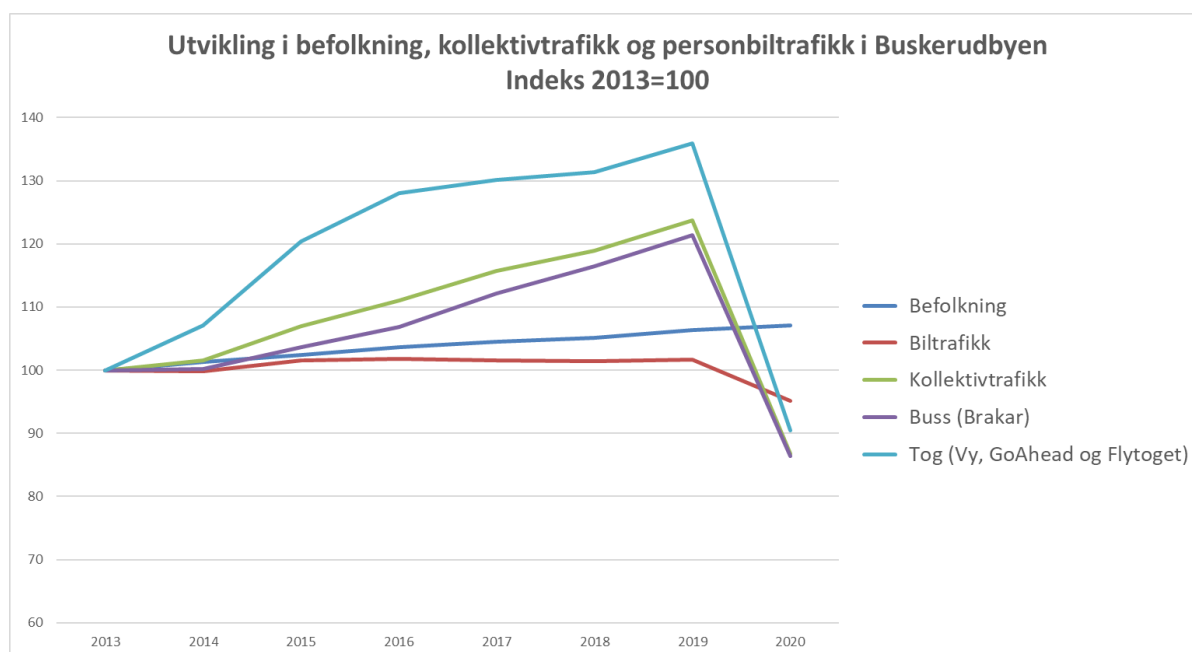


Fig.4. Nedre Strandgate, Drammen: Sykkelpasseringer 2014-2020 - Tall på grafene viser antall månedspasseringer i 2020.

Indekser

Indeks (2013=100)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Befolkning	100	101,3	102,4	103,6	104,5	105,1	106,4	107,1
Biltrafikk	100	99,8	101,6	101,8	101,6	101,4	101,7	95,1
Kollektiv (alle)	100	101,6	107,0	111,0	115,7	118,9	123,7	86,8
Buss (Brakar)	100	100,2	103,7	106,9	112,2	116,5	121,4	86,4
Tog (Vy, GoAhead og flytoget)	100	107,1	120,4	128	130,1	131,4	136,0	90,5



Figur 5: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og kollektivtrafikk spesifisert på buss og tog 2013-2020. Indeks: 2013=100. Figur: Buskerudbysekretariatet.

6 Gjeldende handlingsplan for 2020-2021

(Etter vedtak i ATM-utvalget 21. februar 2021 og adm. styringsgruppe 11. september 2020)

	Gjennomføringsansvar	Kommune	2020 1000 kr	2021 1000 kr
1 Forbedring av kollektivtilbudet			45 600	72 000
1.1.1 Forsterket rutetilbud 2018	VFK/Brakar		20400	46800
1.1.40 Tiltak for reduserte takster	VFK/Brakar		20000	20000
1.2.1 Sanntidsinformasjon - stolper	VFK/Brakar		1000	1000
1.2.2 Drift mobilbillett	VFK/Brakar		1200	1200
1.2.3 Driftsmidler til SIS og TID	VFK/Brakar		3000	3000
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering			4900	1000
2.1.4.1 Planlegging trase for buss Gulsbogen/Baker Thoens alle	DK		500	
2.1.4.2 Utrede kollektivtilbudet når bybrua stenger	DK		200	
2.1.5 Fremkommelighetstiltak Klopptjernegata, Mjøndalen	DK			1000
2.1.6 Infrastrukturtiltak kollektiv	DK/VFK		1000	
2.2.3 Prosjektering Hokksund stasjon Haugveien – sentrum	ØEK		450	
2.2.6 Detaljplanlegging Vestfossen stasjon	ØEK/JD		700	
2.2.8.1 Lehus Amtmannssvingen	LK/VFK		100	
2.2.9 Lehus bussholdeplasser i Øvre Eiker	ØEK/VFK		300	
2.3.4 Innfartsparkering Lier	LK		1000	
2.3.5 Trygg sykkelparkering Vestfossen stasjon	ØEK		650	
3 Tiltak for syklende			33400	14850
3.1.1.5 Fv. 42 Øvre Storgate, Drammen sykkelvei	VFK		13400	
3.1.3.2.1 Øvre Storgate – bygging av sykkelvei	DK		3000	
3.1.3.3.1 Grønland fra blålysundergangen - rundkjøringen Jernbanegata	DK		300	
3.1.3.6 Henrik Ibsens gate - reguleringsplan for sykkeltiltak	DK		400	
3.1.3.13 Midlertidig gang- og sykkelbru Drammen	DK		300	1000
3.1.3.14 Forprosjekt sykkelparkering ved skolene	DK		500	
3.1.3.15 Forprosjekt sykkelparkering ved kommunale barnehager	DK		500	
3.1.3.16 Etablere droppsoner ved Tømmerås skole i Svelvik	DK		150	
3.1.3.17 Rødmerking av sykkelanlegg	DK		300	
3.1.4.2 Semsveien videreføring av GSV – Jernbanekryssing - Torespæren	ØEK		500	
3.1.4.3.1 Drammensveien fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei	ØEK		3000	
3.1.4.4 Forprosjekt sykkelveg/kryssing av Vestfosselva	ØEK			1000
3.1.4.5 Gangetiltak	ØEK			1000
3.1.5.1 Hagatjernsveien gang-/sykkelvei vest mulig fortau øst	DK		600	
3.1.5.4 Bruveien gang- og sykkelvei	DK			1000
3.1.5.5 Gamle Rådhusgata., Mjøndalen Gang- og sykkelveg	DK			350
3.1.5.6 Fortau ved pendlerparkering Nedre Eiker kirke	DK			900
3.1.6.1.1 Linnes renseanlegg til Terminalen - mulighetsstudie.	LK		400	2000
3.1.6.9 Regulere gang – og sykkelveg fv 23 Kirkevegen – Jensvollvegen.	VFK		2500	
3.1.6.10 Tuvrudstien – etablere gang- og sykkelvei	LK		600	
3.1.6.10 Hjertesoneskoler - gjennomføring av enkle fysiske tiltak	LK		100	100
3.1.7.1 Kongsberg – prosjektering og bygging sykkelbru nord	KK		1000	1700
3.1.7.2 Gjenåpne snarveier.	KK		500	
3.1.7.3 Ove Gjeddens vei etablere rødt sykkelfelt	KK		850	
3.1.7.4 Baneveien etablering av gang og sykkelvei til sykkelhotell	KK			200
3.1.7.5 Møllergata og Sandsvæveien Fortau	KK			1000
3.2.2.1 Vedlikehold sykkel på fylkesveger	VFK		500	500
3.2.2.2 Vedlikehold på sykkelveger i Drammen	DK		600	600
3.2.2.3 Vedlikehold på sykkelveger i Øvre Eiker	ØEK		300	300
3.2.2.5 Vedlikehold på sykkelveger i Lier	LK		300	300
3.2.2.6 Vedlikehold på sykkelveger i Kongsberg	KK		300	300
3.3.1 Planlegging, koordinering og samordning sykkelplan	Felles/Sekr		500	1000
3.3.2 Kampanjer og annen tilrettelegging	Felles/Sekr		1500	1100
3.3.3 Aktiv på skoleveien og andre skolekampanjer	Felles/Sekr		500	500
4 Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport			10600	6650
4.1.6 Oppdatering samordnet parkeringspolitikk Buskerudbyen	Felles/Sekr		500	
4.2.1 ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisvalg	Felles/Sekr		2000	2200
4.2.1.1 Drammensveien mobilitetspunkt med lademuligheter	ØEK		200	
4.2.1.2 Autonome busser Kongsberg	KK		1000	
4.2.1.3 Lokal mobilitetsplan for Tranby	LK			500

4.2.1.4 Prosjekt E18 Oslo-Drammen - miljøkorridor for varelevering	DK			150
4.2.2 Feie for egen dør. Effektive og miljøven. reisevalg for partnerne	Felles/Sekr			
4.2.2.1 Viken fylkeskommune	VFK		500	
4.2.2.2 Drammen kommune	DK		600	
4.2.2.3 Øvre Eiker kommune	ØEK		500	
4.2.2.5 Lier kommune	LK		500	
4.2.2.6 Kongsberg kommune	KK		500	
4.2.3 Elektrisk bysykkelloordning	VK/Brakar		3000	3000
4.2.3.1 Elbysykelprosjekt Forberedende arbeider Drammen	DK		300	200
4.2.3.2 Elbysykelprosjekt Øvre Eiker	ØEK		200	200
4.2.3.3 Elbysykelprosjekt Kongsberg	KK		400	200
4.2.3.4 Elbysykelprosjekt Lier	LK		400	200
5 Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon			5500	5500
5.1.1 Revidering og oppfølging av handlingsprogram ATP Buskerudbyen	Felles/Sekr		200	200
5.1.2 Oppfølging felles gåstrategi	Felles/Sekr		500	500
5.1.4 Plan for byrom og byromsnettverk i Lierbyen	LK		500	
5.2.1 Planlegging for BBP2/byvekstavtale/planlegging/oppfølging BBP1	Felles/Sekr		1500	2500
5.2.2 Kontinuerlig RVU	Felles/Sekr		300	300
5.3.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	Felles/Sekr		1500	1000
5.3.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen/BBP2/kampanjer	Felles/Sekr		1000	1000
Sum totalt disponert			100000	100000
Sum totalt				

buskerudbyen.no

Resultatrapport belønningsmidler 2020

