



Belønningsmidler Buskerudbyen

Resultatrapportering 2022

Forord

Buskerudbyen har inngått en fireårig belønningsavtale med staten for perioden 2022-2025. Denne statusrapporten viser resultatene fra det første året i den fireårige avtalen, som totalt omfatter statlige midler for 425,2 mill. kr.

Buskerudbysamarbeidet består av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Fylkesmannen i Oslo og Viken er observatør. Brakar – Vikens kompetanseorgan for kollektivtransport – inngår i Buskerudbyens faglige fora. Ved utgangen av 2022 var det om lag 180 000 innbyggere i Buskerudbyen.

Buskerudbysamarbeidets visjon er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. Takket være delfinansiering med belønningsmidler har vi realisert en rekke prosjekter som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt i Buskerudbyen. Tall for trafikkutviklingen viser at byområdet har nullvekst i personbiltrafikken. Antall kollektivreiser er snart på samme nivå som før pandemiårene.

Prioritering av tiltak er basert på handlingsplan for belønningsmidler 2022 vedtatt av ATM-utvalget 18. februar 2022. Det er foretatt noen omdisponeringer i løpet av 2022 som beskrives i denne rapporten.

Drammen, 31. januar 2023

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

Per Morstad

Leder av adm. styringsgruppe
Buskerudbysamarbeidet
Kommunedirektør Kongsberg kommune

Alberte Ruud

Daglig leder
Buskerudbysamarbeidet



Buskerudbysamarbeidet, Buskerudbysekretariatet, Engene 1, Postboks 7500, 3008 Drammen

E-post: post@buskerudbyen.no www.buskerudbyen.no

Innhold

1	Avtale om belønningsmidler 2022–2025	4
1.1	Mål	4
1.2	Rammer	4
1.3	Handlingsplanen 2022	4
1.4	Udisponerte midler fra tidligere avtaler	7
2	Resultater	8
2.1	Hovedtrekk	8
2.2	Tiltaksområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet	8
2.3	Tiltaksområde 2: Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	13
2.4	Tiltaksområde 3: Tiltak for syklende og gående	15
2.5	Tiltaksområde 4: Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av p-politikken	17
2.6	Tiltaksområdene 5: Areal/fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon	20
2.7	Avvik mellom disponible midler og forbruk 2022	22
2.8	Planlagt tiltak 2023-2025	25
3	Måloppnåelse	26
3.1	Avtalte indikatorer	26
3.2	Byindeksen	26
3.3	Passasjerutvikling kollektivtrafikken	27
	Vedlegg 1	28

1 Avtale om belønningsmidler 2022–2025

1.1 Mål

Nullvekstmålet om at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk, og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, ligger til grunn for avtalen. Målet er at det skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Mål for trafikkutvikling skal nås gjennom tiltak for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange, arealpolitiske virkemidler, parkeringspolitikk og ytterligere samferdselssatsing.

Følgende datagrunnlag benyttes som indikatorer for resultatoppnåelse:

- Endring i ÅDT for lette kjøretøy (byindeksen) for byområdet
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)

1.2 Rammer

Avtalen omfatter årlige tilskudd fra belønningsordningen på 85 mill. 2022-kr, i tillegg til 21,3 mill. 2022-kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Til sammen utgjør dette 425,2 mill. 2022-kr i avtaleperioden. Midlene prisjusteres.

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

Midlene skal komme som et tillegg til, ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter. Tilskuddet skal benyttes til finansiering av tiltak som kan medvirke til at målene i avtalen nås.

Avtalen er godkjent av Viken fylkesting og kommunestyrene i Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner ettersommeren/høsten 2022. ATM-utvalget (politisk styringsgruppe for Buskerudbysamarbeidet) ivaretar rollen som koordinerings- og styringsorgan for belønningsavtalen.

1.3 Handlingsplanen 2022

Buskerudbyens søknad om belønningsmidler (5. oktober 2021) danner utgangspunkt for belønningsavtalen 2022-2025. I henhold til avtalen revideres handlingsplanen årlig uten av dette vil endre rammene for årlige tilskudd, så lenge revidert handlingsplan er tilpasset avtalens økonomiske ramme og forutsetninger om måloppnåelse. Revidert handlingsplan skal senest foreligge samtidig med anmodning om utbetaling av årlig tilskudd.

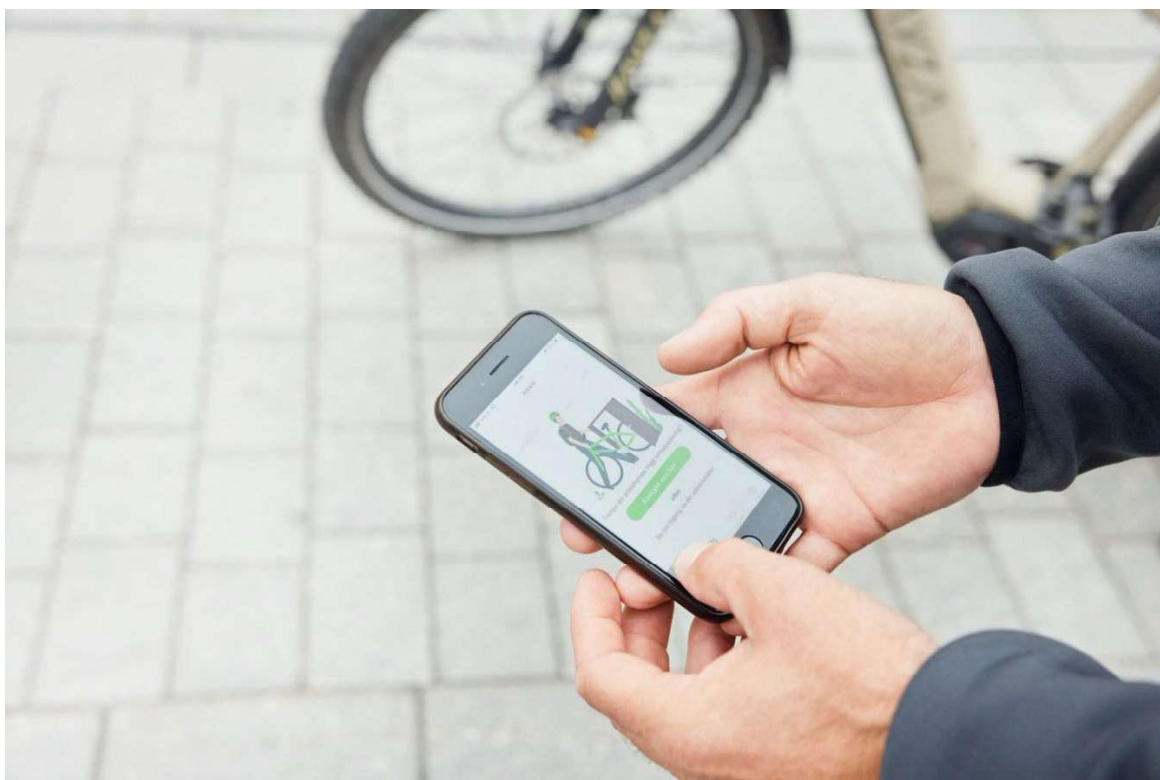
Handlingsplanen for 2022 ble vedtatt av ATM-utvalget 18. februar 2022. Handlingsplanen viderefører i stor grad de samme innsatsområdene som tidligere, med en ramme på 103,82 mill. kr.

SDs tilbud om belønningsavtale 2022-2025 ble oversendt til Buskerudbyen den 13. juni 2022, 4 mnd. etter at handlingsplanen for 2022 ble vedtatt. Belønningsavtalen har en ramme på 106,3 mill. 2022-kr årlig, dvs. 2,48 mill. kr mer enn forutsatt ved behandlingen av handlingsplanen 2022. 1,18 mill. kr av de ekstra midlene i 2022 er fordelt på tiltak som allerede var godt i gang. De øvrige midlene (1,3 mill.kr) forble udisponert, og er overført til 2023. I saksframlegget til handlingsprogrammet for 2023-2025, som behandles av ATM-utvalget 17. februar, foreslås disse fordelt på to tiltak: Pendlerparkering i Lier og sykkelveivisning i Kongsberg.

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. Godkjent tiltaksbeskrivelse og forankring i gjennomføringsorganisasjonen er forutsetninger for tildeling av midler.

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

Tabellen på neste side gir en samlet oversikt over endringene i forhold til vedtatt handlingsplan 2022, som omtales nærmere i kapittel 4.



Tabell 1 Fordeling av belønningsmidler i handlingsplan 2022. Endringer/omdisponeringer på grunn av økt ramme i signert belønningsavtale 2022-2025 og endringer i prosjekter. Alle beløp i 1000.

	Gj.førings- ansvar	Kom- mune	HP 2022	Endring Omdisp.	Gjeldene bevilgning
1 Forbedring av kollektivtilbudet			73 700		74 000
1.1.1 Forsterket rutetilbud 2018	VFK/Brakar	Alle	47 000		47 000
1.1.40 Tiltak for reduserte takster	VFK/Brakar	Alle	21 000	+300	21 300
1.2.1 Sanntidsinformasjon – stolper	VFK/Brakar	Alle	1 000		1 000
1.2.2 Drift mobilbillett	VFK/Brakar	Alle	1 200		1 200
1.2.3 Driftsmidler til SIS og TID	VFK/Brakar	Alle	3 000		3 000
1.2.7 Autonome busser Drammen	VFK/Brakar	DK	500		500
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken mv			4 300		5 180
2.1.8 Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	VFK	DK	1 500	+880	2 380
2.2.7 Oppgradering kollektiv Hasbergstjerndalen, Kongsberg	KK	KK	2 000		2 000
2.2.8.2 Lehus bussholdeplasser i Øvre Eiker	ØEK	ØEK	300		300
2.3.3 Innfartsparkering Kongsberg	KK	KK	500		500
3 Tiltak for syklende			14 450		14 450
3.1.1.7 Fv. 35 Vestfossen sentrum, detaljplan	VFK	ØEK	2 000		2 000
3.1.1.6 Fv 2731 Sykkell rute Landfalløybrua – Vinnes	VFK	DK	250		250
3.1.6.9 Fv. 2704 Kirkeveien – Jensvollsveien, reguleringsplan	VFK	LK	1 500		1 500
3.1.1.8 Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekt	VFK	DK	300		300
3.1.3.18 Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	DK	DK	3 400	-1 800	1 600
3.1.3.19 Snarveier fysiske tiltak	DK	DK	1 000		1 000
3.1.3.20 Felles sykkelveisvisning	DK	DK	800		800
3.1.3.22 Bedre forhold for buss og gående i Bergeråsen, Svelvik	DK	DK		+1 800	1 800
3.1.4.3.1 Drammensveien fra Idrettsparken til Teigen gsv	ØEK	ØEK	1 000		1 000
3.1.6.1.2 Gatelys langs Terminalen	LK	LK	1 000		1 000
3.1.6.11 Hjertesoneskoler – gjennomføring av enkle fysiske tiltak	LK	LK	500		500
3.1.6.13 Busstopp Ringveien ved Hennumbråtan, utbedring av gangvei	LK	LK	500		500
3.1.7.2 Gjenåpne snarveier	KK	KK	300		300
3.1.7.4 Baneveien etablering av gang og sykkelvei til sykkelhotell	KK		200		200
3.3.1 Planlegging, koordinering og samordning sykkel-satsing	Felles/Sekr		800		800
3.3.2 Kampanjer og annen tilrettelegging	Felles/Sekr		500		500
3.3.3 Aktiv på skoleveien og andre skolekampanjer	Felles/Sekr		400		400
4 Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport			4 370		5 370
4.1.3 Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	ØEK	ØEK	1 000		1 000
4.1.3.1 Parkering i sentrum – Skilting	ØEK	ØEK	500		500
4.1.5 Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	LK	LK	1 000		1 000
4.2.1 Reis Smart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisvalg	Felles/Sekr		200		200
4.2.1.5 Grønn jobbvei	Felles/Sekr		1 000	+1 000	2 000
4.2.1.6 Smart drift Viken	VFK		600		600
4.2.2.2 Drammen Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	DK	DK	70		70

5 Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon			7 000		6 000
5.2.1 Planlegging for byvekstavtale/planlegging/oppfølging BBP1	Felles/Sekr		4 000	- 1 000	3 000
5.2.2 Kontinuerlig RVU	Felles/Sekr		100		100
5.2.4 Aimsun trafikkmodell	VFK		1 000		1 000
5.2.5 Tellepunkter	Felles/Sekr		400		400
5.3.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	Felles/Sekr		1 000		1 000
5.3.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen/Byvekstavtale/kampanjer	Felles/Sekr		500		500
Sum totalt disponert			103 820		105 000
Udisponert - overføres til 2023 *					1 300
Bevilgning					106 300

* 1,3 mill. overføres til prosjekter i HP 2023. Behandles i administrativ styringsgruppe 3. februar 2023.

1.4 Udisponerte midler fra tidligere avtaler

Handlingsplanen for forrige belønningsavtale (2020-2021) ble vedtatt av ATM-utvalget 21. februar 2020. Den toårige handlingsplanen omfattet fem tiltaksområder vist i tabell 2.

Ved inngangen til 2022 var det et mindreforbruk fra 2020-2021 på ca. 23 mill. kr (jf. rapportering til SD for 2020 og 2021-midlene). Disse midlene ble fordelt på allerede planlagte/igangsatte tiltak som skulle slutføres i løpet av 2022. Mindreforbruket er nå vesentlig redusert. Per 31. desember 2022 gjensto om lag 7,6 mill. kr. som rest disponert og udisponert for å slutføre tiltakene fra handlingsplanen 2020-2021. I tabell 2 gis en oversikt over overførte midler fra tidligere, bevilgning og forbruk 2020 og 2021, og avvik mellom disponible midler og forbruk (dvs. mindreforbruk ved utgangen av 2022). Se Vedlegg 1 for detaljert oversikt pr prosjekt.

Tabell 2 Bevilgning, forbruk og overførte midler i belønningsavtalen 2020 og 2021 fordelt på tiltaksområder. Mindreforbruk (avvik mellom disponible midler og forbruk) ved utgangen av 2022.

Tiltak/tiltaksområder	Overført fra tidligere	Bevilgning 2020-2021	Sum overførte midler fra tidligere og bevilgning 2020-2021	Forbruk 2020-2021 inkl. fakturert i 2022	Avvik mellom disponible midler og forbruk
1 Forbedring av kollektivtilbudet*	256 761	118 943 239	119 200 000	119 199 995	5
2 Forbedring av kollektivinfrastrukturen	1 513 717	10 906 283	12 420 000	11 900 000	520 000
3 Tiltak for syklende	578 671	50 171 329	50 750 000	45 376 202	5 373 798
4 Attraktiv byutvikling og smart transport	-25 324	16 935 324	16 910 000	15 196 202	1 713 798
5 Arealutvikling, kunnskap og kommunikasjon	88 140	11 611 860	11 700 000	11 692 444	7 556
Sum	2 411 965	208 568 035	210 980 000	203 364 843	7 615 157

* tiltaksområde 1 inkluderer midler til reduserte billettpriser på kollektivtransport.

Dette mindreforbruket vil bli ytterligere redusert på nyåret 2023 fordi det er varslet slutfakturerings for tiltak gjennomført i Øvre Eiker og Lier kommuner innen kort tid.

2 Resultater

2.1 Hovedtrekk

Forbedring av kollektivtilbudet er det største tiltaksområdet, med en bevilgning på 74 mill. kr i 2022. Midlene går i hovedsak til forsterket busstilbud og tilskudd til reduserte takster. Tilrettelegging for syklende er det nest største tiltaksområdet, med en bevilgning på om lag 14,5 mill. kr. De tre tiltaksområdene 2) Forbedring av kollektivinfrastruktur, 4) Attraktiv byutvikling og smart transport, samt 5) Arealutvikling, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon er omtrent like store.

I tabell 3 gis oversikt over bevilgning og overførte midler fra tidligere år, samt forbruk og avvik mellom disponible midler og forbruk.

Tabell 3 Bevilgning, forbruk og overførte midler i belønningsavtalen 2022 fordelt på tiltaksområder.

Tiltaksområder	Overført fra tidligere*	Bevilgning 2022	Sum overførte midler fra tidligere og bevilgning 2022	Forbruk 2022	Avvik mellom disponible midler og forbruk
1 Forbedring av kollektivtilbudet*	-	74 000 000	74 000 000	73 700 000	300 000
2 Forbedring av kollektivinfrastrukturen	-	5 180 000	5 180 000	2 500 000	2 680 000
3 Tiltak for syklende	-	14 450 000	14 450 000	5 289 464	9 160 536
4 Attraktiv byutvikling og smart transport	-	5 370 000	5 370 000	1 936 184	3 433 816
5 Arealutvikling, kunnskap og kommunikasjon	-	6 000 000	6 000 000	2 220 335	3 779 665
Udisponert		1 300 000	1 300 000	-	1 300 000
Sum	-	106 300 000	106 300 000	85 645 982	20 654 018

* overføring for perioden 2020-2021 til perioden 2022-2025 er ikke besluttet p.t. og er satt til 0 for alle tiltaksområder.

** tiltaksområde 1 inkluderer midler til reduserte billettpriser på kollektivtransport, se tabell 2 nedenfor

Avviket mellom disponible midler og forbruk var på om lag 20,7 mill. kr ved utgangen av 2022, hvorav 19,4 mill. kr er knyttet tiltak i handlingsplanen for 2022, og 1,3 mill. er overførte udisponerte midler som er prioritert til tiltak i 2023. Dette er nærmere beskrevet på s. 22.

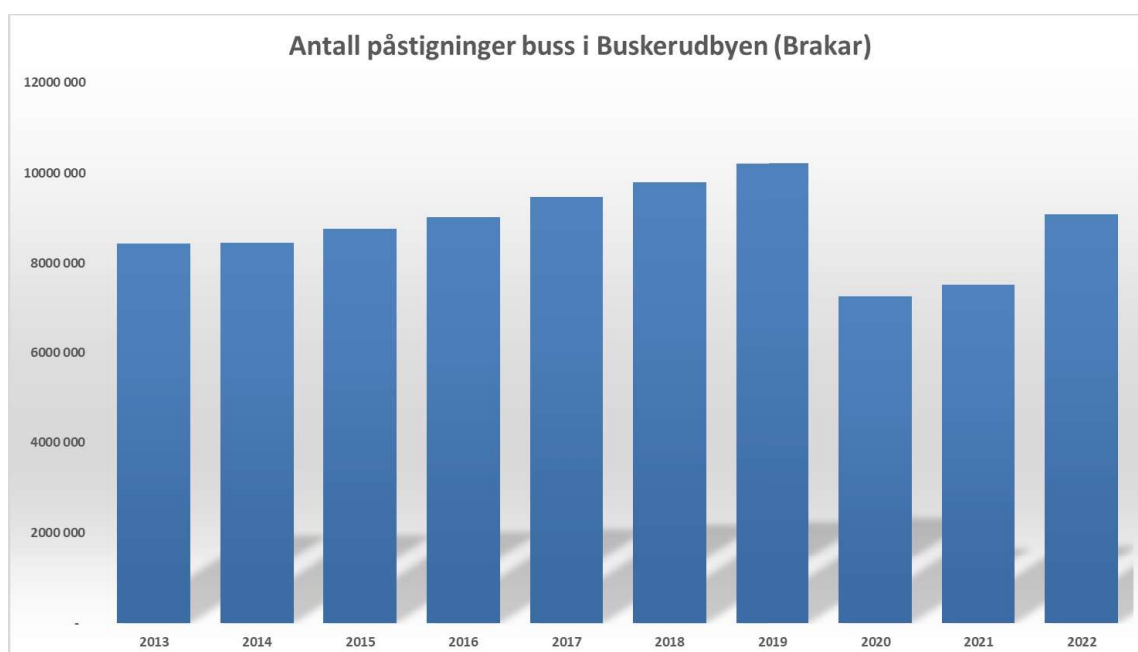
2.2 Tiltaksområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet

For å nå nullvekstmålet er det avgjørende å ha et godt kollektivtilbud som er tilpasset befolkningens transportbehov og reisemønster. En stor andel av belønningsmidlene er brukt på forsterket rutetilbud i alle kommuner. I tillegg er 21,3 millioner kroner øremerket billigere billetter. Bybilletten til 25 kr for voksne og 13 for barn/honnør er blant landets rimeligste enkeltbilletter.



Markedsmateriell fra Brakar

Den målrettede satsingen gjennom mange år har bidratt til en kraftig økning i antall passasjerer. Samlet økte kollektivtrafikken i Buskerudbyen langt raskere enn befolkningsveksten frem til Covid 19-pandemien rammet landet. Fra 2013 til 2019 økte antall kollektivreiser med 24 prosent.



Figur 1: Passasjerutvikling buss i Buskerudbyen 2013-2022 (reiser i 1000)

Passasjerene kom i stor grad tilbake i løpet av 2022, men er fortsatt på et lavere nivå enn før pandemien. Det er usikkert i hvilken grad pandemien og andre samfunnsmessige utviklingstrekk har gitt varige endringer i reisevaner.

Forsterket rutetilbud

Belønningsmidlene for 2022 er først og fremst prioritert på busslinjene som betjener store reisestrømmer, og som på en effektiv måte når en stor del av innbyggerne. Satsingen bidrar også til klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling ved at den tilrettelegger for miljøvennlige reisevalg.

Linje 3 Fjell – Kastanjesletta: Dette er den klart største linjen i Buskerud, med over 2,3 mill. passasjerer årlig før pandemien. Linjen betjener folketette boligområder, spesielt på Fjell, men også langs hele traséen til Åssiden er det mye befolkning. I tillegg betjenes sentrum, samt de store videregående skolene (Drammen og Åssiden). Belønningsmidler bidrar til tidligere start hverdager og på søndager, og til en enklere rutetabell (fullføring av halve turer) og utvidet sommertilbud i tre uker på strekningen Fjell – Liejordet.



Foto: Brakar

Linje 4 Kniveåsen – sentrum – Bera: Linje 4 hadde stor vekst fra 2017. Veksten var spesielt stor mellom Åskollen og Drammen sentrum, og det var høyt belegg på mange rushavganger. Tilbudet er derfor styrket i flere omganger, og det er nå avganger hvert kvarter i rush. Resten av uken er det avganger hver halvtime. Belønningsmidler bidrar til rushtidsavganger og avganger minimum hver halvtime hele uken.

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

Linjene 22 og 24 Konnerud – sentrum: Tilbudet mellom Konnerud og sentrum er forbedret flere ganger med belønningsmidler. Økt frekvens på dagtid mandag-lørdag for disse linjene var det største tiltaket fra 2010 og ga passasjereffekt. Senere er frekvensen økt i rush slik at det nå er avganger hvert 7-8 minutt i begge retninger. Belønningsmidler bidrar til avganger hvert 20. minutt på dagtid mandag-lørdag og tidlig kveld hverdager, avganger hvert kvarter i rush og ekstra avgang fra Svingen kl. 7.38 på skoledager.

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



Foto: Brakar

Linje 51 Mjøndalen – Solbergelva – Drammen: Denne linjen betjener en strekning med mye befolkning, både i Mjøndalen, Krokstadelva, Solbergelva og på Åssiden. Den er eneste bybusslinje som kjører mellom Åssiden og Bragernes torg i anleggsperioden for bybrua, og passasjertallene har derfor økt mye fra mai 2022. De første elektriske bussene i området ble satt inn på denne linjen. Belønningsmidler bidrar til avganger hvert tiende minutt i rush i rushretning (til Drammen om morgenen, til Mjøndalen om ettermiddagen), avganger minimum hvert kvarter store deler av dagen hverdager, avganger minimum hver halvtime hele uken, to ekstra avganger lørdag kveld og utvidet sommertilbud i tre uker.

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

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

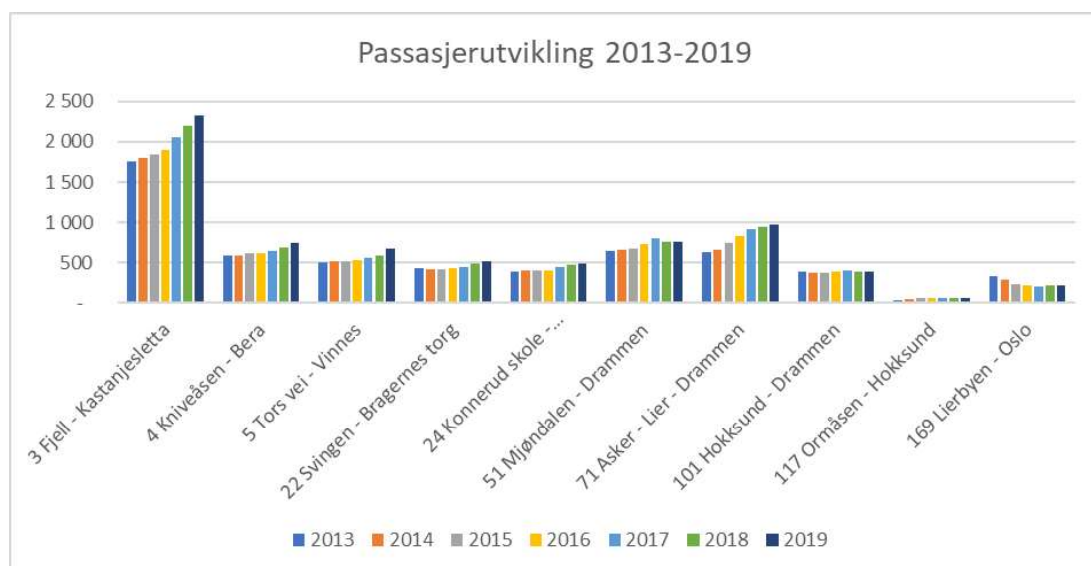
Linje 101 Hokksund – Mjøndalen – Åssiden – Drammen: Tilbudet mellom Hokksund og Drammen er styrket som en følge av at det går bare ett tog i timen på strekningen. Sammen med linje 52 som kjører sørsiden av Drammenselva mellom Mjøndalen og Drammen, gir linje 101 avganger hvert kvarter i rush mellom Hokksund/Mjøndalen og Drammen sentrum. Belønningsmidler bidrar til avganger hver halvtime mellom kl. 6 og 21 på hverdager, avganger hver time i helger og utvidet sommertilbud i tre uker.

Linje 117 Ormåsen – Hokksund: Ormåsen er et boligområde ca. fem km sørvest for Hokksund sentrum som har hatt stor befolkningsvekst de siste tjue årene. Busstilbudet er derfor styrket, og belønningsmidler bidrar til avganger hver time fra kl. 6 til 21 i korrespondanse med tog på Hokksund stasjon.

Linje 169 Lierbyen – Oslo: Det er mange som pendler mellom Lier og Oslo. Rutetilbudet var tidligere redusert i åtte uker om sommeren, men reisemønsteret gjenspeilet ikke dette helt. Belønningsmidler bidrar til at det nå er redusert rutetilbud i kun fem uker om sommeren.

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

Passasjerutviklingen inntil pandemien på enkeltlinjene som er delfinansiert med belønningsmidler er vist i Figur 3 (årlege passasjertall i 1000). Tallene viser i hovedsak en vekst i antall passasjerer på disse linjene, spesielt på linjene som har flest passasjerer.



Figur 2: Passasjerutvikling 2013-2019 på busslinjer delfinansiert med belønningsmidler. Linje 25 er utelatt da det ikke er mulig å fremskaffe passasjertall for kun strekningen Drammen sentrum – Gulsbogen (linja er i perioden koblet med Strøtvatn og Lierbyen skole).

Bedre informasjon om rutetilbudet og effektivisering av billettsystem

En hovedsatsing innen kollektivtilbudet har vært å gi 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, stolper og skilt ved flere holdeplasser, og Brakar har fortsatt oppgradering av holdeplasser i 2022.

Tilskudd til reduserte takster

Gjennom belønningsavtalen er Buskerudbyen tildelt 21,3 mill. kr årlig, som er øremerket reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.

I 2022 er 16,2 mill. kr av dette tilskuddet benyttet til redusert pris på bybillett (enkeltbillett for 1 sone). Bybilletten koster dermed 25 kr for voksne og 13 kr for barn og honnør, mens de ville kostet hhv. 40 og 20 kr uten dette tilskuddet. Den lave prisen på Bybilletten kommer de fleste bussreisene til gode: Om lag 70 prosent av alle enkeltbilletter som selges i Brakars salgssystemer innenfor Buskerudbyen er billetter for 1 sone.

4,8 mill. kr av tilskuddet er benyttet til å stimulere til bruk av 30-dagersbillett for å redusere billetteringstid om bord i buss.

Tilskuddet til reduserte takster vil bli evaluert i 2023.

2.3 Tiltaksområde 2: Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter og pendlerparkering

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

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

Følgende tiltak 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 sanntidsinformasjonssystemet (SIS) for aktiv prioritering av buss i lyskryss (ASP)

- Planlegging og prosjektering av større tiltak

Fremkommelighetstiltak buss

I handlingsplanen for 2022 er det prioritert midler til aktiv signalprioritering for å få bussene raskere gjennom lyskryss. Viken fylkeskommune har i tillegg ferdigstilt oppgradering av rundt 20 holdeplasser på fylkesveier i Drammen og Lier i 2022.

Pendler- og innfartsparkering

Pendler- og innfartsparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen, og det er utarbeidet en felles strategi for satsingen. Parkeringsplassene skal bidra til at de som ikke har sykkel- eller gangavstand til stasjoner, eller som bor utenfor et tjenlig busstilbud, skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen. Belønningsmidler er brukt til å delfinansiere innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil ved flere av jernbanestasjonene i Buskerudbyen.

Buskerudbyen har brukt belønningsmidler på å etablere sykkelhotell ved togstasjonene, i samarbeid med Bane NOR Eiendom. Løsningen blir da en del av pendlerparkeringen til stasjonene og er med i parkeringsappen til Bane NOR. Det er «sykkelhotell» på seks stasjoner: Lier, Brakerøya, Drammen, Gulslogen, Mjøndalen og Hokksund. Ifølge Bane NOR har sykkelhotellet på Drammen stasjon flest abonnenter av alle landets sykkelhotell. Sykkelhotellet ved Mjøndalen stasjon ble åpnet i juni 2021. Det jobbes med å etablere sykkelhotell på Vestfossen stasjon.



Figur 3 Nytt sykkelhotell på Kongsberg stasjon ble satt i drift sent i 2022. Innkjøpt, prosjektert og planlagt av kommunen, satt opp i samarbeid med Bane NOR Eiendom. Kostnadene er dekket av kommunen og belønningsmidler.

I 2022 ble det startet et tettere samarbeid med Bane NOR Eiendom om å utvikle nye løsninger for syklende, og om opprusting av eksisterende sykkelparkeringer. Det er tidligere blant annet satt av

belønningsmidler til å starte opp et møtepunkt på stasjonen i Drammen, som ønsker å tilby et utvidet servicetilbud.

2.4 Tiltaksområde 3: Tiltak for syklende og gående

I forarbeidet til forhandlingsgrunnlaget for byvekstavgift ble det gjort en omfattende jobb med å prioritere infrastrukturtiltak i alle kommunene som vil styrke gange og sykkel. Tiltakene ble rangert ut fra bidrag til nullvekstmålet. Denne prioriteringen ble lagt til grunn i handlingsplanen for 2022.

Infrastrukturtiltak sykkel og gange

Viken fylkeskommune

Sykkeltilrettelegging i Landfalløya og Øvre Storgata i Drammen (begge Fv. 2729) har, på grunn av omfattende anbudsrunder, strukket ut i tid. Løsningen skal gi sykkelfelt mot annen kjøreretning på nesten hele strekningen, og er inspirert av tilretteleggingen i Oslo. Det er planlagt ferdigstilling i løpet av 2023. Det er også startet planlegging av utbedring av mye brukte skoleveier; Havnegata/Svelvikveien (Fv. 319) i Drammen og Fossgata/Storgata (Fv. 35) i Vestfossen. Den siste er videre planlagt for gjennomføring med belønningsmidler i 2024 og 2025. Videre er det utarbeidet reguleringsplan for Nøsteveien (Fv. 2704) mellom Kirkeveien og Jensvollveien i Lier.

Lier kommune har fått belønningsmidler til å fullføre oppsett av gatelys langs gang- og sykkelvei i Terminalen. Dette er en av veiene som skal få separat gang- og sykkelvei til og fra utviklingsområdet Fjordbyen og nytt sykehus og helsepark på Brakerøya. Fra 2022 til 2025 skal det etableres hjertesoner ved alle 12 skoler i Lier kommune. I første omgang gjelder det skolene Gullaug, Hegg, Heia, Hennummarka og Oddevall. Satsningen har egen prosjektleder, og kommunen har fått belønningsmidler til både gjennomføring og oppfølging av mindre tiltak på skoleveiene.

Drammen kommune

På grunn av stengingen av Bybrua og arbeider med jernbaneundergangen til Grønland manglet det gode forbindelser for gående og syklende mellom Strømsø og hhv. Bragernes og Grønland. Det er derfor bygget to midlertidige bruer, som har vist seg å ha stor nytteverdi: I løpet av en typisk hverdag går og sykler mer enn 10 000 personer på den midlertidige bybrua mellom Bragernes og Strømsø. Det er brukt belønningsmidler til tellepunkter (se omtale under øvrige tiltak), og noe bidrag til prosjekteringen av den midlertidige bybrua.

Etter oppstart av snarveiprosjektet er det åpnet en ny gang- og sykkelvei med asfalt og belysning mellom Tårnveien og Strømliveien delfinansiert med belønningsmidler. Det er også brukt 2022-midler på bedre forhold for buss og gående i Bergeråsen, Svelvik. Det er lagt rødt asfaltdække på sykkelveier og i sykkelfelt på Marienlyststråket, Bikkjestykket og mellom Rundtom og Dr. Hansteins gate. Prosjektet med bedre sykkelveivisning er videreført.

Øvre Eiker kommune har i 2022 ferdigstilt en delstrekning med sykkelvei med fortau langs Drammensveien. Prosjektet har gitt en separat løsning for gående og syklende mellom Vestfosselva og helt til Drammen grense fordi gang- og sykkelveien fra Steinbergveien og videre sør-østover også er koblet sammen. Dermed er det kun en eldre, smal kulvert som gjenstår for å få en god, sammenhengende riksveirute for syklende på strekningen.



Kongsberg kommune

Det er planlagt løsninger for gående og syklende langs Baneveien. Prosjektet er forsinket, men ferdigstilles i 2023. Kommunen fortsetter også arbeidet med snarveier og stier, som startet i 2019. Prosjektet skapte mye engasjement, og flere snarveier er åpnet.

Øvrige tiltak sykkel

Det er brukt belønningsmidler til å delfinansiere en del tellepunkter på brusnitt i Drammen. I dag telles følgende brusnitt:

- Drammensbrua (E18) – Finansiert av Statens vegvesen, tallene ligger i trafikkdatasystemet.
- Holmenbruene, Strømsløpet (RV291) – Buskerudbyen, i samarbeid med Statens vegvesen, har satt opp Otus3D fra Viscando AB for å telle gående, syklende og motorkjøretøy. Alle tallene fra disse systemene deles med partnerne i samarbeidet.
- Midlertidig Bybru – (kommunal/Bane NOR) - Buskerudbyen, i samarbeid med Drammen kommune. Otus3D teller gående og syklende.
- Ypsilon – (kommunal) - Buskerudbyen, i samarbeid med Papirbredden Eiendom og Drammen kommune. Otus3D teller gående og syklende.
- Øvre Sund bru (Fv. 283) - Buskerudbyen, i samarbeid med Viken og Drammen kommune. Otus3D teller gående og syklende. Motorkjøretøy telles på eksisterende snitt, som ligger i trafikkdatasystemet.
- Landfalløya bru (Fv. 2730) – Kun motorkjøretøy telles på eksisterende snitt, som ligger i trafikkdatasystemet.

Buskerudbyen setter av belønningsmidler til kampanjer og koordinering av sykkeltiltak. Eksempler på kampanjer og tiltak gjennomført i 2022:

- Skolevei-kampanjer: Aktiv på skoleveien og Beintøft er gjennomført for å få flere elever til å gå eller sykle til skolen. Ny pilot for en kampanje i samarbeid med Killingrud ungdomsskole er testet ut.
- Elsykkelbiblioteket: Utlån av elsykler til befolkningen i alle kommuner.
- Mobilt sykkelverksted for skoler og andre. Nesten 1 000 barnesykler har fått gratis service.
- Sykkellyktaksjon ved skoler: Det ble det ut over 500 sett med lykter i samarbeid med Syklistenes Landsforening.
- Vintersyklingskampanjen «Pigg med pigg» hadde sitt foreløpig siste år i 2022. Den populære kampanjen skal nå vurderes å legges inn under Grønn Jobbvei.

- Støtte til flykninger og fattige i Buskerudbyen: Sykler, reparasjoner, lykter, reflekser og diverse er formidlet via kirkekontoret i Svelvik, Frelsesarmeen på Kongsberg, Kirkens bymisjon og Blå Kors i Drammen.
- Sykkelkart: Samarbeidet har tatt et initiativ, sammen med Kristiansand, Bærum, Nord-Jæren/Kolumbus, og Oslo kommune (bymiljøetaten) om å utarbeide og pilotere bedre digitale sykkelkart. Entur deler sin kompetanse og systemer. Både Kolumbus og Statens vegvesen (ITS) har bidratt med midler.
- To kampanjer med den lokalt utviklede mobilitetsappen Kobla for å prøve ut nye måter å engasjere befolkningen over til grønnere reisemønstre er gjennomført.

2.5 Tiltaksområde 4: Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av p-politikken

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

Videreutvikling av parkeringspolitikken

Drammen kommune har vinteren 2022-2023 lagt forslag til ny parkeringsstrategi med parkeringsnorm på høring (politisk førstegangsbehandlet 29.11.2022). Strategi og norm forventes vedtatt sommer 2023, og vil da erstatte strategier og normer fra de tre tidligere kommunene Nedre Eiker, Drammen og Svelvik. Høringsforslaget legger opp til at antall allment tilgjengelige parkeringsplasser skal holdes om lag uendret, men at man kan fjerne et begrenset antall parkeringsplasser for å legge til rette for gående, syklende, kollektivtransport eller deleordninger uten å kompensere for bortfallet av parkeringsplasser.

Lier kommune har lenge vært i prosess med å bli parkeringskommune for selv å kunne håndheve parkeringsbestemmelsene. Dette antas nå å skje i løpet av 2023. Målet er blant annet å prioritere korttidsparkering for handel i sentrumsnære områder, hvor det i større grad legges til rette for gange/sykel/kollektiv.

Øvre Eiker kommune har politisk vedtak om å forhandle videre med aktuelle vertskommuner om parkering, og kunne innføre parkeringsregime og kommunal håndhevingsmyndighet. Dette skal etter planen innføres i 2023, samtidig som det skal legges en strategi for bilbruk og parkering i kommunens egen virksomhet.

Tilrettelegging for miljøvennlig arbeidsreiser – Grønn Jobbvei

Grønn Jobbvei er en direkte satsing rettet mot bedriftene for å tilrettelegge for at flere ser sykkel og gange som et alternativ til bil på korte arbeids- og tjenestereiser. Per 2022 er det rekruttert ni bedrifter, etater og organisasjoner, med over 2 000 ansatte totalt. Grønn Jobbvei har et skreddersydd oppfølgingsopplegg overfor den enkelte bedrift, som inkluderer goder som,

elsykkel- og elsparkesykkellån, innkjøpsordning for elsykler, gratis sykkelservice, motivasjonsforedrag blant ansatte, mv.

Det tidligere bedriftssamarbeidet – kalt «Reis Smart» – inngår fra 2023 som en del av Grønn Jobbvei. Gjennom denne ordningen kan bedriftene søke om tilskudd fasiliteter som gjør det enklere å reise miljøvennlig, som garderobeløsninger, sykkelparkering, og/eller sertifisering av Sykkelvennlig arbeidsplass.

Smart Drift og selvkjørende buss

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

Utprøving av autonom buss pågår nå i Drammen sentrum og skal avsluttes i 2023.



Autonome busser kjører nå i Drammen. Foto: Brakar

Elektriske bysykler

Elbysykkeltilbudet i Buskerudbyen ble etablert i Kongsberg og Lier høsten 2021. Tilbudet er basert på faste ladestasjoner, samt «virtuelle parkeringsplasser» hvor sykkelen kan parkeres uten å sette den i ladestativ eller – hvis ladestasjonene er fulle – sette sykler inntil ladestasjonene. Det er ca. 80 sykler i drift totalt i de to kommunene.



Kommunikasjonsmateriell fra lanseringen av elektriske bysykler på Kongsberg.

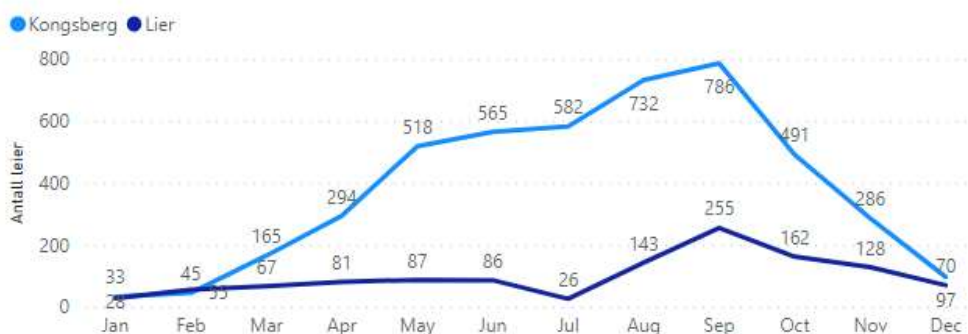
Det ble foretatt 5 614 turer i Kongsberg og Lier i 2022. Antall turer i 2021 var 959. De fleste av turene skjedde på Kongsberg, hvor det ble gjennomført 4 519 turer (1 095 i Lier). Den mest trafikkerte strekningen var til og fra Kongsberg knutepunkt og Rådhuset/Krona (huser blant annet universitet), og mellom Lier togstasjon og Kjellstad næringspark.

September var den beste måneden i både Kongsberg og Lier med henholdsvis 786 og 255 turer. Høsten 2022 ble det etablert flere lokasjoner for syklene både i Lier og Kongsberg, noe som sannsynligvis har bidratt til veksten. Flere av stasjonene her er virtuelle parkeringsplasser.

Halvparten av syklene er i drift på vintertid da syklene utstyres med piggdekk.

Bysykkeltilbudet driftes av Brakar, og er tilgjengelig for kjøp i appen Brakar Billett. Kunder som har aktiv kollektivbillett, får også rabatt på bysykkel. Løsningen er lik det som Kolumbus drifter på Nord-Jæren, og man har samarbeidet om løsninger, sykler, ladestasjoner, kompetanse og kunnskap gjennom hele planleggings- og oppstartsfasen. Elbysykelordningen evalueres i 2023, som grunnlag for å vurdere om tilbudet skal videreføres.

Utvikling i antall leier per by



2.6 Tiltaksområdene 5: Areal/fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon

Kommunikasjon

Kampanjer, administrativ og politisk støtte og arbeid med lokalt forhandlingsgrunnlag for byvekstavgift har vært kjernen i kommunikasjonsarbeidet i Buskerudbyen i 2022.

Hovedmålene for kommunikasjon i Buskerudbyen er:

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

Arbeidet med å tilrettelegge for lokale forhandlinger om byvekstforhandlinger har hatt høy prioritert også i året som har gått. Tilrettelegging for lett tilgjengelig og engasjerende faglig grunnlag til beslutningstakere har vært viktig.

Buskerudbyen jobber kontinuerlig med kunnskapsbygging, holdningsskapende tiltak og mobilitetsveiledning, jf. tidligere omtale av Grønn Jobbvei, Pigg med pigg, Aktiv på skoleveien, Beintøft, Elektriske bysykler og Mobilt sykkelverksted og andre kampanjer og tilbud under Øvrige tiltak sykkel og Tiltak for mer miljøvennlige reiser.

Felles regional areal- og transportplan

I februar 2013 ble Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtatt av fylkestinget. Den regionale planen angir strategier og mål for utvikling av arealer og transportsystem for byområdet. Planen har følgende hovedmål 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.

For å nå målene kreves det kontinuerlig innsats med samordnet areal- og transportplanlegging. På transportområdet skal planen bidra til nullvekstmålet for personbiltrafikken. I planen inngår en rekke tiltak for å bidra til at persontransport i byområdene tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing. Planen peker ut følgende prioriterte utviklingsområder for arealutvikling: Regionbyen Drammen, teknologibyen Kongsberg og småbyene Hokksund og Mjøndalen samt Vestfossen og ny fjordby på Lierstranda.

I 2021 vedtok fylkestinget og kommunene et oppdatert handlingsprogram for Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 for perioden 2020-23.

ATP Buskerudbyen 2013-2023 lever videre også etter 2023, inntil det treffes et vedtak om noe annet. Viken fylkeskommune har i sin regionale planstrategi besluttet at det skal utarbeides tre regionale planer, herunder regional plan for areal og mobilitet. I forbindelse med oppsplitting av Viken er det besluttet at Viken fylkeskommune ikke vil vedta ny plan, men i stedet oversende dem som plangrunnlag til nytt fylke. Viken fylkeskommune legger dermed opp til at ATP Buskerudbyen ikke videreføres som selvstendig regional plan, men at den vil bli erstattet av en ny plan for areal og mobilitet i Buskerud. Denne kan tidligst vedtas i 2024.

Kunnskapsgrunnlag

RVU

Buskerudbyen dekker, sammen med Viken fylkeskommune, et utvidet utvalg for byområdet, for å følge utviklingen, sammenligne seg med andre byområder og kunne skille data helt ned på kommuneområder.

Aimsun trafikkmodell for Buskerudbyen

Viken fylkeskommune har tatt initiativ til å sette opp en Aimsun hybrid-trafikkmodell for Øvre Eiker, Drammen, og Lier. Kongsberg er ikke hensiktsmessig å ha i samme modell, noe som er forankret i samarbeidet. Alle de involverte partnerne, samt Brakar og sekretariatet, har deltatt i arbeidsmøter, og Viken, sammen med konsulent, har gjennomført oppsett av modellen. Arbeidet med modellen er noe forsinket, men status skal rapporteres til fagrådet i mars 2023.

Tellepunkter

Buskerudbysamarbeidet har fokus på å få stabile tall for motorkjøretøy, syklist og gående i området. Belønningsmidler er brukt til å ruste opp eldre tellepunkter, få supportavtale på eksisterende og lease teleutstyr for å telle alle busnitter i Drammen sentrum. Dette er utdypet i kapittel 4.4. Det er også satt opp et nytt tellepunkt for sykkel i Øvre Eiker kommune: «Kantum bru». Tall vises i trafikkdatasystemet, og er gjort i samarbeid med Viken fylkeskommune og Statens vegvesen. Fylkeskommunen og Statens vegvesen har også gjort en betydelig innsats for å få alle sykkel-tellepunktene operative, vedlikeholdt og kvalitetskontrollert.

Faglig grunnlag for byvekstavtale

Etter flere år med utredninger og lokale behandlinger av forslag til Buskerudbypakke 2 ble arbeidet stanset i 2019. Årsaken var at det ikke lenger var lokalpolitisk enighet om finansieringsløsningen basert på bompenger.

Det er imidlertid fortsatt bred lokalpolitisk enighet om at Buskerudbysamarbeidet er viktig for å kunne løse viktige samfunnsoppgaver innen areal og transport i fellesskap. Det ble utarbeidet et lokalpolitisk forhandlingsmandat for en byvekstavtale uten bompenger som ble vedtatt av kommunestyrene og fylkeskommunen i 2020.

Med utgangspunkt i mandatet, ble det igangsatt en utredning av byvekstavtale for Buskerudbyen uten bompengefinansiering.

Porteføljen i det faglige grunnlaget for byvekstforhandlinger er redusert fra om lag 14,4 til 5,0 mrd kr. Det er lagt til grunn lik fordeling av kostnadene for tiltaksporteføljen mellom fylkeskommunen og kommunene på den ene siden og staten på andre siden. Porteføljen består av en rekke mindre og mellomstore tiltak for grønn mobilitet, og er uten store kapasitetsøkende vegprosjekt. Det legges stor vekt på tiltak som utnytter ny teknologi og eksisterende infrastruktur på en mer effektiv måte og som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. Det faglige grunnlaget ble behandlet i Viken fylkeskommune og alle kommunene, og oversendt Samferdselsdepartementet i april 2022.



Figur 4 Det foreslås sterk satsing på knutepunktsutvikling i forslag til byvekstavtale for Buskerudbyen.

Beregninger fra TØI og Asplan Viak viser at porteføljen i forhandlingsgrunnlaget gir et godt grunnlag for å nå nullvekstmålet i avtaleperioden. Byvekstavtalen skal styres basert på prinsipper for porteføljestyring, som gjør det mulig å tilpasse tiltaksporteføljen om behovene eller forutsetningene endrer seg. Porteføljen i forhandlingsgrunnlaget omfatter ingen store enkeltprosjekter. Dette vil etter vår vurdering forenkle porteføljestyringen siden det ikke er ett kostnadskrevenende prosjekt som «spiser opp» de de små og mellomstore tiltakene. Det forutsetter imidlertid prioriterte og realistiske marginallister (reservelister). I første omgang er dette fokus i rulleringen av handlingsprogrammet for Buskerudbyen 2023-2025 høsten 2023.

I henhold til signaler fra statlige myndigheter er det først aktuelt å starte forhandlinger med Buskerudbyen etter at eksisterende byvekstavtaler er evaluert, det vil si tidligst i 2024.

2.7 Avvik mellom disponible midler og forbruk 2022

De største bevilgningene går til tiltaksområde 1 for forsterket busstilbud og tilskudd til reduserte takster. Alle midlene innen dette tiltaksområdet er fakturert i 2022, med unntak av et beløp på 300 000 kr til tilskudd til reduserte takster som utgjør 1,4 prosent av samlet tilskudd til formålet. Disse midlene vil bli utbetalt i februar 2023.

Tabell 4 Oversikt over tiltak med avvik mellom disponible belønningsmidler og forbruk i 2022 etter tiltaksområde og gjennomføringsansvar. Alle beløp i kr.

Tiltaksområde og -navn	Gjennomføringsansvar	Kommune	Gjeldende tildeling	Sum utbetalt og binding	Rest
Forbedring av kollektivtilbudet					
Tiltak for reduserte takster	VFK/Brakar	Alle	21 300 000	21 000 000	300 000
Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering					
Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	VFK	DRM	2 380 000	-	2 380 000
Lehus bussholdeplasser i Øvre Eiker	ØE	ØE	300 000	-	300 000
Tiltak for syklende					
Fv 2731 Sykkeltur Landfalløybrua - Vinnes	VFK	DRM	250 000	-	250 000
Fv. 35 Vestfossen sentrum, detaljplan	VFK	ØEK	2 000 000	-	2 000 000
Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekt	VFK	DRM	300 000	-	300 000
Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	DRM	DRM	1 600 000	-	1 600 000
Drammensveien fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei	ØE	ØE	1 000 000	-	1 000 000
Gatelys langs Terminalen	LK	LK	1 000 000	-	1 000 000
Hjertesoneskoler - gjennomføring av enkle fysiske tiltak	LK	LK	500 000	-	500 000
Busstopp Ringveien ved Hennumbråtan, utbedring av gangvei	LK	LK	500 000	-	500 000
Fv. 2704 Kirkeveien – Jensvollveien, reguleringsplan	VFK	LK	1 500 000	-	1 500 000
Planlegging, koordinering og samordning sykkelstasjon	Felles/Sekr	Alle	800 000	218 677	581 323
Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport					
Øvre Eiker Forbedret håndterings-regime for parkering i sentrum	ØE	ØE	1 000 000	-	1 000 000
Øvre Eiker Parkering i sentrum – Skilting	ØE	ØE	500 000	-	500 000
Lier Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	LK	LK	1 000 000	-	1 000 000
ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisvalg	Felles/Sekr	Alle	200 000	-	200 000
Grønn jobbvei	Felles/Sekr	Alle	2 000 000	1 583 087	416 913
Smart drift Viken	Felles/Sekr	Alle	600 000	353 097	246 903
Drammen Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	DRM	DRM	70 000	-	70 000
Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon					
Planlegging for byvekstavtale/belønningsavtale	Felles/Sekr	Alle	3 000 000	1 343 664	1 656 336
Kontinuerlige RVU	Felles/Sekr	Alle	100 000	-	100 000
Aimsun trafikkmodell	VFK	Alle	1 000 000	222 275	777 725
Tellepunkter	Felles/Sekr	Alle	400 000	244 748	155 252
Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	Felles/Sekr	Alle	1 000 000	486 823	513 177
Bygge kunnskap om Buskerudbyen /Byvekstavtale/kampanjer	Felles/Sekr	Alle	500 000	-	500 000
Øvrige tiltak/annet					6 388
Sum					19 354 018

De fleste av tiltakene som har mindreforbruk i 2022, er igangsatt og vil være gjennomført i løpet av 2023. Området med størst avvik mellom bevilget og disponert er tiltak for å forbedre infrastrukturen for sykkel. Med bevilgning sent på året, er det for mange større tiltak utfordrende å gjennomføre hele prosjektet i bevilgningsåret. Ferdigstilling av tiltakene vil derfor i en del tilfeller først kunne skje året etter at bevilgning er gitt. Etterfølgende tabell gir en oversikt over hvordan avviket mellom disponible midler og forbruk fordeler seg på ulike tiltak. Tiltakene er beskrevet tidligere i rapporten.

I tabell 5 er det gitt en kommentar til alle tiltakene med mindreforbruk i 2022 om status og vurdering av om avsatt beløp vil bli disponert og fakturert i 2023. P.t. er det planlagt aktiviteter på alle tiltakene som tilsier at midlene vil bli disponert til tiltakene i løpet av 2023.

Tabell 5 Tiltakene med differanse mellom disponible midler og forbruk i 2022 med kommentar om status. Alle beløp i kr.

Tiltaksområde og -navn	Rest	Kommentar
Forbedring av kollektivtilbudet		
Tiltak for reduserte takster	300 000	Faktureres i februar 2023
Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering		
Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	2 380 000	Arbeidet er satt i gang og ferdigstilles våren 2023. Hele beløpet antas fakturert i 2023.
Lehus bussholdeplasser i Øvre Eiker	300 000	Hele beløpet antas fakturert etter planlagt ferdigstillelse sommeren 2023
Tiltak for syklende		
Fv 2731 Sykkelforbindelse Landfalløybrua - Vinnes	250 000	Pågår, forsinkelse pga bemanningssituasjonen, planlagt ferdigstilt og fakturert i 2023
Fv. 35 Vestfossen sentrum, detaljplan	2 000 000	Arbeidet pågår. Antas at hele beløpet vil bli disponert og fakturert i 2023.
Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekt	300 000	Planlagt oppstart og fakturering av hele beløpet i 2023
Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	1 600 000	Tar tid pga grunnerverv. Planlagt utført og fakturert i 2023.
Drammensveien fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei	1 000 000	Fullført, faktureres febr. 2023
Gatelys langs Terminalen	1 000 000	Slutfakturert 30.12.2022
Hjertesoneskoler - gjennomføring av enkle fysiske tiltak	500 000	Slutfakturert 29.01.2023
Busstopp Ringveien ved Hennumbråtan, utbedring av gangvei	500 000	Slutfakturert 29.01.2023
Fv. 2704 Kirkeveien – Jensvollveien, reguleringsplan	1 500 000	Pågår, ferdig i 2023. Hele beløpet antas fakturert i 2023
Planlegging, koordinering og samordning sykkelsatsing	581 323	Faktureres i løpet av 2023.
Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport		
Øvre Eiker Forbedret håndterings-regime for parkering i sentrum	1 000 000	Er utsatt til 2023, forventer at hele beløpet faktureres i 2023.
Øvre Eiker Parkering i sentrum – Skilting	500 000	Er utsatt til 2023, forventer at hele beløpet faktureres i 2023.
Lier Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	1 000 000	Slutfakturert 23.01.2023

ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg	200 000	Pågår. Planlagt slutført sommeren 2023. Resterende beløp planlegges fakturert i 2023.
Grønn jobbvei	416 913	Prosjektet pågår. Resterende beløp forventes disponert og fakturert i 2023.
Smart drift Viken	246 903	Pågår og avsluttes sommeren 2023. Forventes disponert og fakturert i 2023.
Drammen Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	70 000	Påbegynt, ferdig våren 2023 og faktureres da.
Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon		
Planlegging for byvekstavtale/belønningsavtale	1 656 336	Resterende beløp forventes disponert og fakturert i 2023.
Kontinuerlige RVU	100 000	Pågår. Forventes fakturert i 2023.
Aimsun trafikkmodell	777 725	Under slutføring, forventer at beløpet vil bli disponert og fakturert i 2023.
Tellepunkter	155 252	Pågår. Forventes disponert og fakturert i 2023.
Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	513 177	Pågår, resterende beløp forventes fakturert i 2023.
Bygge kunnskap om Buskerudbyen /Byvekstavtale/kampanjer	500 000	Pågår, resterende beløp forventes fakturert i 2023.
Øvrige tiltak/annet	6 388	
Sum	19 354 018	

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.

2.8 Planlagte tiltak 2023-2025

Det er utarbeidet et forslag til handlingsprogram for Buskerudbyen for 2023-2025 som skal behandles av Administrativ styringsgruppe den 3.2.2023 og sluttbehandles av ATM-utvalget 17.2.2023.

3 Måloppnåelse

3.1 Avtalte indikatorer

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

- Endring i ÅDT for lette kjøretøy (byindeksen) for byområdet
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser).

3.2 Byindeksen

Byindeks for Buskerudbyen viser utvikling av personbiltrafikken og er indikator for nullvekstmålet. Datagrunnlaget består av "lette" biler definert som kjøretøy som er kortere enn 5,6 m. Metoden er basert på tellinger for et avtalt sett av faste trafikkregistreringspunkter fordelt på veinettet for å gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i Buskerudbyen. Resultatene og metodebeskrivelser er tilgjengelige på Statens vegvesens hjemmesider¹.

Utvikling i personbiltrafikken i 2020 og 2021 ble naturlig nok preget av koronaepidemien og tiltakene mot smittespredning. Byindeksen gikk ned med 6,5 prosent i 2020. Trafikken økte igjen i 2021 og 2022, men ligger fortsatt på et lavere nivå enn før pandemien. I 2022 økte trafikken 3,8 prosent sammenlignet med året før, men ligger 1,4 prosent under 2016-nivået.

Tabell 8 Byindeks Buskerudbyen 2016-2022. Kilde: Statens vegvesen.

Periode	Endring i trafikkmengde (%)
2016-2017	-0,2
2017-2018	-0,1
2018-2019	0,3
2019-2020	-6,5
2020-2021	1,7
2021-2022	3,8
2016-2022	-1,4

Når en ser på utviklingen over de tre siste årene samlet (glidende treårssnitt), er biltrafikken redusert med 3,0 prosent sammenlignet med referanseåret 2016. Det innebærer at Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken med god margin.

¹ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/indekser/byindeks>

3.3 Passasjerutvikling kollektivtrafikken

Buss

Tall for påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen er basert på data fra Brakar. Etter et kraftig fall i antall busspassasjerer i 2020 som følge av pandemien og smitteverntiltakene, har det vært en liten innhenting i 2021 med om lag 243 000 flere reiser. I 2022 økte antall reisende kraftig og er nesten tilbake til nivået før pandemien.

Tabell 6 Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen. Kilde Brakar.

Passasjerer buss	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
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	7 508 316	9 071 422
Endring	-0,4 %	0,2 %	3,5 %	3,1 %	4,9 %	3,4 %	4,2 %	-28,9 %	3,3 %	20,8 %

Togtrafikk

Tabellen nedenfor viser togpassasjerer på stasjonene på strekningen Kongsberg–Lier. Tallene inneholder sum på- og avstigninger for lokaltog samt InterCity, regiontog og flytoget der disse stopper.

Tabell 7 Antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen, alle togselskap. Kilde: NSB/VY, GoAhead og Flytoget.

Av- og påstigende togpassasjerer	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Sum alle togselskap*	6 155 785	6 192 630	6 405 596	3 728 886	3 888 986	5 422 850
Endring	1,9 %	0,6 %	3,4 %	-41,8 %	4,3 %	39,4 %

Bruken av tog gikk kraftig ned i pandemiåret 2020. Sammenlignet med året før, var nedgangen på 42 prosent. Med 4,3 prosent økning i 2021 og 39,4 prosent i 2022, ble mye av nedgangen hentet inn. Togbruken ligger noe under nivået fra før pandemien.

Samlet utvikling av kollektivreiser

Den positive utviklingen mht. passasjertall for kollektivtrafikken i Buskerudbyen fra 2013 til 2019, endret seg dramatisk i 2020 som følge av koronapandemien og tiltakene mot den. Redusert belegg var et av de viktigste virkemidlene for å redusere smittespredning. Trafikken tok seg noe opp igjen i 2021, men også store deler av 2021 ble preget av pandemien og tiltak for å begrense smitte. I 2022 har trafikken tatt seg ytterligere opp og nærmer seg nivået før pandemien. Samlet vekst i antall påstigende på buss og tog i Buskerudbyen var 24,6 prosent i 2022 sammenlignet med 2021.

Vedlegg 1

Tabellen under gir en detaljert oversikt over tiltak i avtaleperioden 2021-2021 som hadde mindreforbruk ved utgangen av 2021, og hvor mye som ble utbetalt i avtaleperioden, og etterfølgende år 2021 og 2022.

Tabell 8 Oversikt over tiltak i Belønningsmiddelavtaleperioden 2021-2021 med tidspunkt for utbetalinger og mindreforbruk ved utgangen av hhv 2021 og 2022.

Tiltaksnavn	Gjeldende bevilgning 2020-2021	Utbetalinger i 2020-2021	Rest per utgangen av 2021	Utbetalinger i 2022	Rest per utgangen av 2022
Forbedret kollektivtilbud inkl. billigere billetter	87 800 000	87 799 995	5	-	5
Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	520 000	-	520 000	-	520 000
Oppgradering av holdeplasser	2 500 000	-	2 500 000	2 500 000	-
Fv 2731 Sykkelfrute Landfalløybrua - Vinnes	500 000	-	500 000	-	500 000
Rødmerking av sykkelanlegg	300 000	-	300 000	300 000	-
Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	300 000	-	300 000	-	300 000
Etablere droppsoner ved Krokstad skole	150 000	-	150 000	150 000	-
RV 35 Mulighetsstudie Hokksund bru for gående og syklende	400 000	-	400 000	-	400 000
Forprosjekt sykkelveg/kryssing av Vestfosselva	1 000 000	-	1 000 000	-	1 000 000
Gangetiltak	1 000 000	-	1 000 000	-	1 000 000
Fortau ved pendlerparkering Nedre Eiker kirke	2 400 000	-	2 400 000	1 005 537	1 394 463
Linnes renseanlegg til Terminalen - mulighetsstudie.	400 000	-	400 000	400 000	-
Strandbrua/Bruusgaards vei fra Baches vei til Terminalen – tilrettelegging for gående og syklende på eksisterende bru	500 000	-	500 000	500 000	-
Tuvrudstien – etablere gang- og sykkelvei	600 000	-	600 000	-	600 000
Hjertesoneskoler - gjennomføring av enkle fysiske tiltak	600 000	-	600 000	500 000	100 000
Linnes renseanlegg til Terminalen - mulighetsstudie.	1 000 000	-	1 000 000	1 000 000	-
Gatelys langs Terminalen	1 000 000	-	1 000 000	1 000 000	-
Sykelverksted (samarbeid BUA og Repair cafe Lier) – etablering av infrastruktur	100 000	-	100 000	130 245	-30 245
Vedlikehold på vegger i Lier	300 000	-	300 000	300 000	-
Vedlikehold på vegger i Kongsberg	300 000	299 700	300	-	300
Vedlikehold på fylkesveger	500 000	-	500 000	-	500 000
Vedlikehold på vegger i Nedre Eiker	-	300 000	-300 000	-	-300 000
Vedlikehold på vegger i Lier	300 000	-	300 000	300 000	-

Koordinering og samordning av sykkel-satsing i Buskerudbyen	1 000 000	441 475	558 525	558 525	-
Kampanjer og annen tilrettelegging	2 600 000	1 679 365	920 635	926 642	-6 008
Aktiv på skoleveien og andre skolekampanjer	1 000 000	806 687	193 313	278 025	-84 712
Oppdatering samordnet parkeringspolitikk Buskerudbyen	500 000	460 761	39 239	-	39 239
ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljø-vennlige reisevalg	1 110 000	655 711	454 289	229 730	224 559
Lokal mobilitetsplan for Tranby	500 000	-	500 000	-	500 000
HjemJobbHjem	3 000 000	1 082 506	1 917 494	1 917 494	-
Bevilgning til prosjektet Ulykker med sykkel og elsparkesykkel - registrering som grunnlag for avbøtende tiltak	250 000	-	250 000	-	250 000
Lier kommune Feie for egen dør	500 000	-	500 000	-	500 000
Elbysykelprosjekt - Lier	600 000	-	600 000	400 000	200 000
Elbysykelprosjekt - Øvre Eiker	200 000	-	200 000	-	200 000
Elbysykelprosjekt - Kongsberg	200 000	200 000	-	200 000	-200 000
Revidering og oppfølging av handlingsprogram ATP Buskerudbyen	200 000	192 712	7 288	-	7 288
Drammen Kartlegging av snarveier og tiltak	500 000	-	500 000	500 000	-
Lier Kartlegging av snarveier og tiltak	500 000	-	500 000	-	500 000
Plan for byrom og byromsnettverk i Lierbyen	500 000	-	500 000	500 000	-
Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1	5 900 000	5 348 189	551 811	1 112 444	-560 633
Kontinuerlige RVU	600 000	97 632	502 368	335 673	166 695
Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	2 500 000	1 898 790	601 210	601 210	-
Bygge kunnskap om Buskerudbyen/BBP2/kampanjer	1 000 000	1 011 765	-11 765	94 029	-105 794
Øvrige tiltak	85 350 000	85 350 000			
SUM	210 980 000	187 625 289	23 354 711	15 739 554	7 615 157

Forsidefoto: Brakar

