



# Årsrapport 2019

## Buskerudbysamarbeidet

# Forord

Buskerudbyområdet er Norges femte største byregion og blant dem som har vokst raskest. De siste prognosene fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at det er ventet i overkant av 30.000 flere innbyggere i Buskerudbyen de neste 20 årene. Vekst gir muligheter for utvikling, flere arbeidsplasser og mer liv i byer og tettsteder. Det gir også økt belastning på transportsystemet, mer kø og miljøbelastning, hvis vi ikke planlegger arealer og transporttilbudet på en smartere måte. Det er behov for tiltak som kombinerer effektivt transporttilbud med levende lokalsamfunn og godt miljø.

Buskerudbysamarbeidet har bygd videre på tidligere arbeid med blant annet felles areal- og transportplan for Buskerudbyen, og Buskerudbypakke 1 med avtale om belønningsmidler fra staten for 2010–2021.

Våren 2019 ble arbeidet med Buskerudbypakke 2 videreført med blant annet statlig kvalitetssikring av arbeidet basert på omforente vedtak i kommunestyrene i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker og i Buskerud fylkesting juni 2018. Den lokale enigheten forsvant i løpet av mai 2019, slik at arbeidet med Buskerudbypakke 2 ble skrinlagt. Målet for samarbeidet er imidlertid de samme som tidligere.

I november møttes ATM-utvalget for første gang etter lokalvalget. Der var det full oppslutning om behovet for å fortsette samarbeidet mellom kommunene i Buskerudbyen for å løse felles utfordringer uten Buskerudbypakke 2. Ordførerne anbefalte å starte arbeidet med å klargjøre strategier og aktuelle tiltak i en eventuell byvekstavtale med staten. En slik avtale gir muligheter for en mer langsiktig satsing på kollektivtrafikk og tiltak som tilrettelegger for gåing og sykling enn vi har i dag.

Tett og godt samarbeid mellom partene blir viktigere enn noen gang for å utvikle transportsystemet og arealbruken slik at vi kan nå målene om en bærekraftig og konkurransedyktig byregion.

**Monica Myrvold Berg**

Leder av politisk styringsgruppe (ATM-utvalget)

15. mai 2020

# Innhold

<b>Forord</b>	<b>2</b>
<b>Innhold</b>	<b>3</b>
<b>1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet</b>	<b>4</b>
1.1 Organisasjon og samarbeidsform	4
1.2 Mål for Buskerudbyen	7
<b>2 Buskerudbyåret 2019</b>	<b>9</b>
2.1 Hovedoppgaver og resultater	9
2.2 Kommunikasjon og aktiviteter	10
2.3 Gjennomførte tiltak i 2019	14
Kollektivtiltak	14
Sykkeltiltak	19
Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	21
<b>3 Økonomi</b>	<b>26</b>
3.1 Samarbeidsmidler	26
3.2 Belønningsmidler	28
<b>4 Nøkkeltall</b>	<b>31</b>
Økning i kollektivtrafikken og tilnærmet nullvekst i biltrafikken i 2019	32
24 % flere kollektivreiser og tilnærmet nullvekst i biltrafikken siden 2013	33
Befolkningsutvikling	33
Trafikktall for tog	34
Trafikktall for vegtrafikk	35
Sykkeltellinger	37
Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)	39

# 1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet

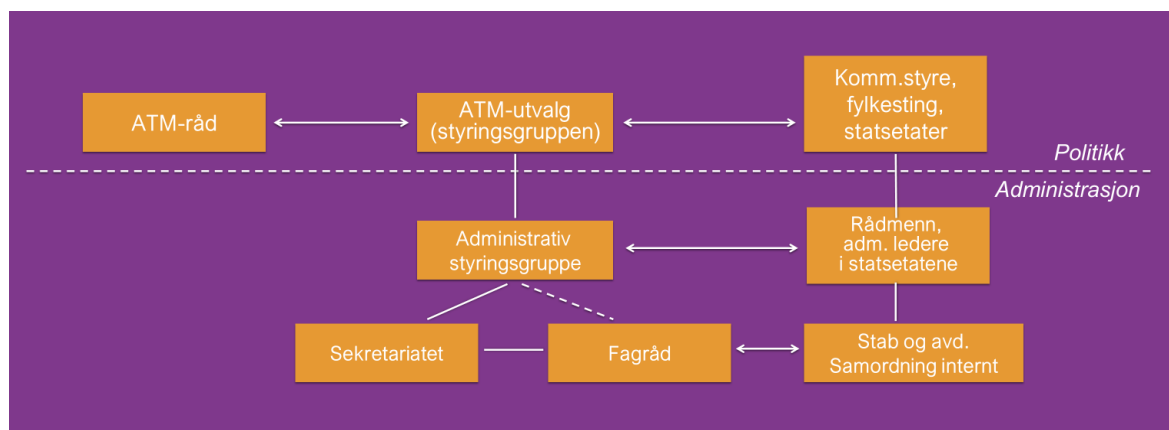
## Arbeid for framtidsrettede transportløsninger

- Buskerudbysamarbeidet ble opprettet i 2010
- Målet er bærekraftig og konkurransedyktig region
- ATM-utvalget er styringsgruppe



## 1.1 Organisasjon og samarbeidsform

Etter regionreformen trådte i kraft 1.1.2020 består Buskerudbysamarbeidet av et samarbeid mellom kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg samt Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Fylkesmannen i Oslo og Viken er med som observatør. Samarbeidet ble etablert i 2010.



Figur 1 Organisering av Buskerudbysamarbeidet.

Alle formelle beslutninger i Buskerudbysamarbeidet fattes av by-/kommunestyrene i kommunene som er med i samarbeidet, i tillegg til fylkestinget i Buskerud fylkeskommune (fra 2020 Viken fylkeskommune) og ledergruppene hos statsetatene. Prioritering av midler

til tiltak i Buskerudbypakke 1 som finansieres av statlige bevilgninger fra belønningsordningen, er delegert fra by-/kommunestyrene og fylkestinget til Buskerudbysamarbeidets politiske styringsgruppe; Areal-, transport- og miljøutvalget (ATM-utvalget).

I ATM-utvalget er alle partnerne i samarbeidet representert. Utvalget ble i 2019 ledet av fylkesordfører Roger Ryberg fram til utvalgets møte 29. november der ordfører i Drammen Monica Myrdal Berg ble valgt til leder, og ordfører Gunn Cecilie Ringdal i Lier ble gjenvalgt som utvalgets nestleder. ATM-utvalget hadde 5 møter og behandlet 43 saker i 2019.

I ATM-rådet sitter ordførerne og ytterligere fem valgte politikere fra hver kommune og fylkestinget. ATM-rådet drøfter relevante saker og gir råd til ATM-utvalget, samt bidrar til politisk forankring. Lederne fra statsetatene møter som observatører i rådet. I 2019 var det 2 møter i ATM-rådet.

Administrativ styringsgruppe, som består av rådmennene, fylkesrådmannen og administrative ledere fra statsetatene, forbereder og anbefaler saker for ATM-utvalget. Denne styringsgruppen har i 2019 vært ledet av rådmann i Øvre Eiker, Trude Andresen fram til juli 2019 med rådmann i Lier Bente Gravdal som nestleder. Siste halvår har Bente Gravdal vært leder med Trude Andresen som nestleder. Administrativ styringsgruppe har hatt 6 møter i 2009 og behandlet 70 saker.

Fagrådet har ansvaret for faglige drøftinger og forberedelser som legger grunnlaget for den videre saksbehandlingen i samarbeidets organer. Fagrådet består av faglige ledere hos partene, samt Brakar, og ledes av daglig leder David Ramslien i Buskerudby-sekretariatet. Fagrådet har hatt 4 møter, inkludert et todagers seminar, og behandlet 40 saker. Fagrådet har også vært invitert til 4 av møtene i administrativ styringsgruppe.

David Ramslien har ledet sekretariatet for Buskerudbysamarbeidet fra årsskiftet 2018/19. Sekretariatet har det administrative ansvaret for å lede og koordinere samarbeidet. Partene i samarbeidet har ansvaret for å gjennomføre tiltakene.

## ATM-utvalget

**Roger Ryberg**, leder og fylkesordfører Buskerud fylkeskommune fram til 29.11.2019

**Monica Myrvold Berg**, leder og ordfører Drammen kommune fra 29.11.2019

**Gunn Cecilie Ringdal**, nestleder og ordfører Lier kommune

**Tore Opdal Hansen**, ordfører Drammen kommune fram til 29.11.2019

**Bent Inge Bye**, ordfører Nedre Eiker kommune fram til 29.11.2019

**Hans Kristian Sveaas**, varaordfører Øvre Eiker kommune fram 29.11.2019

**Knut Kvale**, ordfører Øvre Eiker kommune fra 29.11.2019

**Kari Anne Sand**, ordfører Kongsberg kommune

**Kjell Inge Davik**, regionveisjef Statens vegvesen region sør  
**Ove Skovdahl**, spesialrådgiver, Jernbanedirektoratet  
**Gunhild Dalaker Tuseth**, avdelingsdirektør, Fylkesmannen i Oslo og Viken



*ATM-utvalget: Ordfører i Drammen, Monica Myrvold (t.h) overtok ledelsen av arbeidet i den politiske styringsgruppen 29.11.2019. Gunn Cecilie Ringdal, ordfører i Lier, fortsetter som nestleder.*

### **Administrativ styringsgruppe**

**Trude Andresen**, leder og rådmann Øvre Eiker kommune fram til 1.7.2019 deretter nestleder

**Bente Gravdal**, leder, og rådmann Lier kommune fra 1.7.2019, før det nestleder

**Gro Ryghseter Solberg**, samferdselsdirektør Buskerud fylkeskommune

**Trond Julin**, rådmann Drammen kommune

**Truls Hvitstein**, rådmann Nedre Eiker kommune

**Wenche Grinderud**, rådmann Kongsberg kommune

**Rolf-Helge Grønås**, avdelingsdirektør Statens vegvesen

**Ove Skovdahl**, spesialrådgiver, Jernbanedirektoratet

**Gunhild Dalaker Tuseth**, avdelingsdirektør, Fylkesmannen i Oslo og Viken

## Fagrådet

**Ralf David Ramslien**, daglig leder Buskerudbysamarbeidet  
**Gro Ryghseter Solberg**, samferdselsdirektør, Buskerud fylkeskommune  
**Bertil Horvli**, byutviklingsdirektør, Drammen kommune  
**Sikke Næsheim**, kommunalsjef, Lier kommune  
**Erik Mathiassen**, kommunalsjef, Nedre Eiker kommune  
**Morten Lauvbu**, kommunalsjef, Øvre Eiker kommune  
**Jens Sveaas**, kommunalsjef, Kongsberg kommune  
**Siv Andersen**, stabssjef, Statens vegvesen Region sør  
**Torgeir Dalene**, rådgiver, Jernbanedirektoratet  
**Terje Sundfjord**, administrerende direktør, Brakar as

## Sekretariatet

**Rolf David Ramslien**, daglig leder  
**Tor Atle Odberg**, prosjektleder samferdsel (deltidsengasjert)  
**Ingunn Larsen**, prosjektleder kommunikasjon  
**Gun Kjenseth**, prosjektleder by- og tettstedsutvikling  
**Trond Solem**, prosjektleder sykkel  
**Jomar Lygre Langeland**, prosjektleder areal og transport (deltidsengasjert)  
**Olav Fosli**, samferdselsrådgiver (deltidsengasjert)

## 1.2 Mål for Buskerudbyen

I samarbeidsavtalen er målene for Buskerudbyen definert slik:

### Visjon

Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransedyktig byregion av betydelig nasjonal interesse

### Hovedmål og delmål

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet – og tilgang til de kollektive transportlinjer – skal gjøres mest mulig 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 arealutvikling og transportsystemet

**Hovedmål for endring av transportmønster fram mot 2023:**

Samarbeidet skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Samarbeidets mål er de samme som målene i vedtatt areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23.



## 2 Buskerudbyåret 2019

### Buskerudbypakke 2 skrinlagt mai 2019

- Buskerudbypakke 2 kvalitetssikret våren 2019
- Lokal enighet om Buskerudbypakke 2 opphørte mai 2019
- Ny avtale om statlige belønningssmidler for 2020–21



### 2.1 Hovedoppgaver og resultater

Etter en omfattende innspills- og høringsprosess høsten 2017 og vinteren 2018, ble revidert forslag til Buskerudbypakke 2 vedtatt med stort flertall i kommunestyrene i Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier, samt i Buskerud fylkesting juni 2018. Utredningsarbeidet ble gjennomført parallelt med transportetatens arbeid med byutredning Buskerudbyen og tilfredsstilte nullvekstmålet og andre krav til en byvekstavtale. Høsten 2018 ble forslag til Buskerudbypakke 2 oversendt Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet, som iverksatte ekstern kvalitetssikring. Denne ble ferdigstilt i april 2019.

Det var en uttrykt ambisjon fra Buskerudbysamarbeidet at Stortinget skulle behandle stortingsproposisjon juni 2019, slik at arbeidet med å iverksette Buskerudbypakke 2 kunne starte opp i 2020. Etter interpellasjon i kommunestyret i Nedre Eiker 22. mai 2019, gikk et flertall på 21 mot 20 inn for å skrinlegge Buskerudbypakke 2. Med dette vedtaket var det ikke lenger lokalpolitisk enighet om en bypakke, og følgelig heller ikke grunnlag for stortingsbehandling.

Høsten 2019 ble det jobbet aktivt med å gi informasjon om Buskerudbysamarbeidet til nye folkevalgte organer og stake ut kursen for videre samarbeid. Det ble lagt ned betydelig innsats for å omdisponere midler og få på plass en avtale om Belønningssmidler for 2020 og 2021 for å sikre videreføring av et forsterket busstilbud. I tillegg ble det jobbet med å følge opp Regjeringens bompengeforlik, som blant annet resulterte i 20 mill. kr i tilskudd til Buskerudbyen til reduserte kollektivtakster. Samtidig fortsatte arbeidet med å følge opp

mindre fysiske tiltak for buss, innfartsparkering og tiltak som gjør det mer attraktivt å gå og sykle innenfor Buskerudbypakke 1.

Da ATM-utvalget møttes for første gang etter lokalvalget i november, var det full oppslutning blant ordførerne om å fortsette Buskerudbysamarbeidet. Hovedtema i møtet var hvordan Buskerudbyen skal løse felles samferdselsutfordringer etter at Buskerudbypakke 2 er skrinlagt.

Ordførerne var enige om at en videreføring av Buskerudbyen er viktig for å ivareta posisjonen som et av ni større byområder som mottar belønningsmidler og får forhandle med staten om byvekstavgift. Ordførerne anbefalte også å sette i gang et arbeid med å klargjøre strategier, aktuelle tiltak, rammer og føringer for en eventuell byvekstavgift..

## 2.2 Kommunikasjon og aktiviteter

Debatten rundt bommer og Buskerudbypakke 2 preget særlig første halvdel av kommunikasjonsåret 2019, mens informasjon til nye folkevalgte sto i fokus fra høsten av. I tillegg er det gjennomført aktiviteter og tiltak for å informere om Buskerudbyen, og som kan bidra til å endre reisevaner.

Målet med kommunikasjonsarbeidet er tredelt:

- Synliggjøre utfordringer som følge av befolkningsvekst og økt trafikk.
- Beskrive forslag til løsninger – for den enkelte og for samfunnet.
- Økt kunnskap om Buskerudbyen i alle målgrupper.

### Informasjon om Buskerudbypakke 2

Buskerudbyen ble nevnt eller omtalt i 723 artikler mellom 01.01–30.06.2019. Medieomtalen var høyest i april og juni. Fremtredende saker var den politiske debatten rundt Buskerudbypakke 2 og bompengefinansiering. I samme periode skapte Buskerudbyen 129.738 interaksjoner (likes, kommentarer og delinger) på sosiale medier.

En sentral del av kommunikasjonsarbeidet i denne perioden dreide seg om å bidra til saklig og opplyst drøfting. Det ble lagt stor vekt på å fremskaffe og formidle relevant, lett tilgjengelige fakta både internt og eksternt.

### Informasjon til nye folkevalgte

I møtet i administrativ styringsgruppe 30.08.19 var det enighet om å tilby informasjon om Buskerudbysamarbeidet til bruk i opplæringen av folkevalgte i de nye kommunestyrene og fylkestinget.

Sekretariatet hadde utarbeidet en powerpoint-presentasjon hvor hovedinnholdet ble forankret i fagrådet. Det ble laget tilpassede versjoner for de ulike kommunene, med fokus på resultater av samarbeidet så langt. Det ble også laget en egen versjon tilpasset de folkevalgte i Viken fylkeskommune. Sekretariatet tilbød å presentere innholdet for de folkevalgte. Presentasjonen ble lagd slik at den også kunne benyttes av de ulike administrasjonene på selvstendig grunnlag. I tillegg ble det lagd en ny seksjon på buskerudbyen.no med digital versjon av folkevalgthinformasjonen, sammen med blant annet relevante dokumenter og avtaler. Tilbud om informasjonsopplegget ble sendt til rådmennene i kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker, Kongsberg og fylkeskommunen..

### Aktiv på skoleveien

Aktiv på skoleveien er en årlig treukers aksjon på våren for å få skolebarn til å gå eller sykle til og fra skolen. 4.–7. trinn er med i konkurransen om ukespremier og hovedpremiene. 1.–3. trinn deltar i aksjonen, men alle klasser får premier.

Av 49 barneskoler i Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker, meldte 37 skoler seg på aksjonen (én skole mindre enn i 2018). I 2019 deltok 258 klasser med til sammen 7 324 elever. Konkurransen endres litt hvert år for å holde interessen oppe.

I 2019 var det veldig jevnt mellom de tre beste skolene. Førsteplassen gikk til Mjøndalen skole i Nedre Eiker med hele 9,67 poeng av 10 mulige. Det var gavekort-overrekkelse på skolen med ordfører, representanter fra kommunen og sekretariatet til stede. Andreplass fikk Oddevall skole i Lier med 9,65 poeng, og tredjeplass fikk til Ormåsen skole i Øvre Eiker med 9,63 poeng.

Ungdomsskoleelevene hadde i 2018 og 2019 eget kampanjeopplegg: U-Go fra Bedriftsidretten.



***Jubel i Mjøndalen:** Mange glade fjes da ordfører i Nedre Eiker, Bent Inge Bye, overrakte diplom og gavekort på aktivitets-utstyr for beste skole i "Aktiv på skoleveien"-aksjonen til elevene på Mjøndalen skole. Foto: Nedre Eiker kommune/Ragnhild Reigstad.*

### Sykle til jobben

I Handlingsplan 2018/19 var det satt av midler til kampanjer og koordinering av sykkeltiltak. Sykle til jobben ble også i 2019 sponset av samarbeidet, med gratis deltagelse for alle som bor og jobber i Buskerudbyen. I Buskerudbyen var det 1 294 aktive deltagere, ned nesten 300 personer fra 2018. Det kan ha en sammenheng med at kampanjen har gått over mange år og at det var problemer med en egen registrerings-app siste året.

### Pigg med pigg og andre kampanjer

Høsten 2018 ble "Pigg med pigg" med over 900 deltagere gjennomført. I 2019 måtte dessverre kampanjen utgå på grunn av usikkerhet i forhold til om samarbeidet fortsatt ville få statlige belønningsmidler.

I 2019 er informasjonskampanje med tema: «Klipp hekk og busker for skolebarna» koordinert, og det er arrangert utdeling av sykkellys i samarbeid med Sykkelistenes

Landsforening via deres Synlig syklist-aktiviteter. Kampanjene er forankret i Handlingsprogram 2019–23 Felles sykkelplan for Buskerudbyen.

## Elsykkelutlån

Elsykkelbiblioteket i Drammen, med støtte fra Buskerudbyen og Drammen kommune, startet opp i 2016 og har vært i drift i hele 2019 via en lokal sykkelbutikk. De som har lånt sykkel gjennom ordningen gir gode tilbakemeldinger:

- 38 prosent sier de har kjøpt elsykkel etter lånet
- 55 prosent av de som ikke har kjøpt sier de helt sikkert vil kjøpe (20 prosent) eller sannsynligvis kommer til å kjøpe (35 prosent)
- 70 prosent sier innkjøpet har ført til at de kjører mindre privatbil
- På spørsmålet om hvor fornøyd de var med Elsykkelbiblioteket, svarte 100 av 102 (98 prosent) at de var fornøyd eller veldig fornøyd

BUA i Lier har også fått midler fra Buskerudbyen til innkjøp av elsykler. Dette har vært vellykket, med mange brukere og uttak. Med dette som bakgrunn, ble støtten utvidet i 2019 til alle kommunene i Buskerudbyen som ønsket dette.



*Gode tilbakemeldinger fra brukerne: Sykkel til utlån fra Elsykkelbiblioteket i Drammen.*

## 2.3 Gjennomførte tiltak i 2019

### Kollektivtiltak

#### Styrket busstilbud

Det forsterkede busstilbudet i Buskerudbyen med finansiering fra belønningsmidler, ble videreført i 2019. Dette omfatter blant annet følgende linjer:

- 3 Kastanjesletta – Fjell
- 4 Bera – Knivåsen
- 5 Vinnes – Tors vei
- 25 Strøtvedt – Gulskogen
- 51 Drammen – Solbergelva – Mjøndalen
- 71 Drammen – Lierbyen – Asker
- 101 Drammen – Vikersund – Hønefoss

Disse busslinjene fikk flere avganger i 2018. Det ble også flere avganger om kvelden og i helgene slik at det har blitt lettere å reise kollektivt uten mye venting.

#### Forbedret informasjon og billettsystem

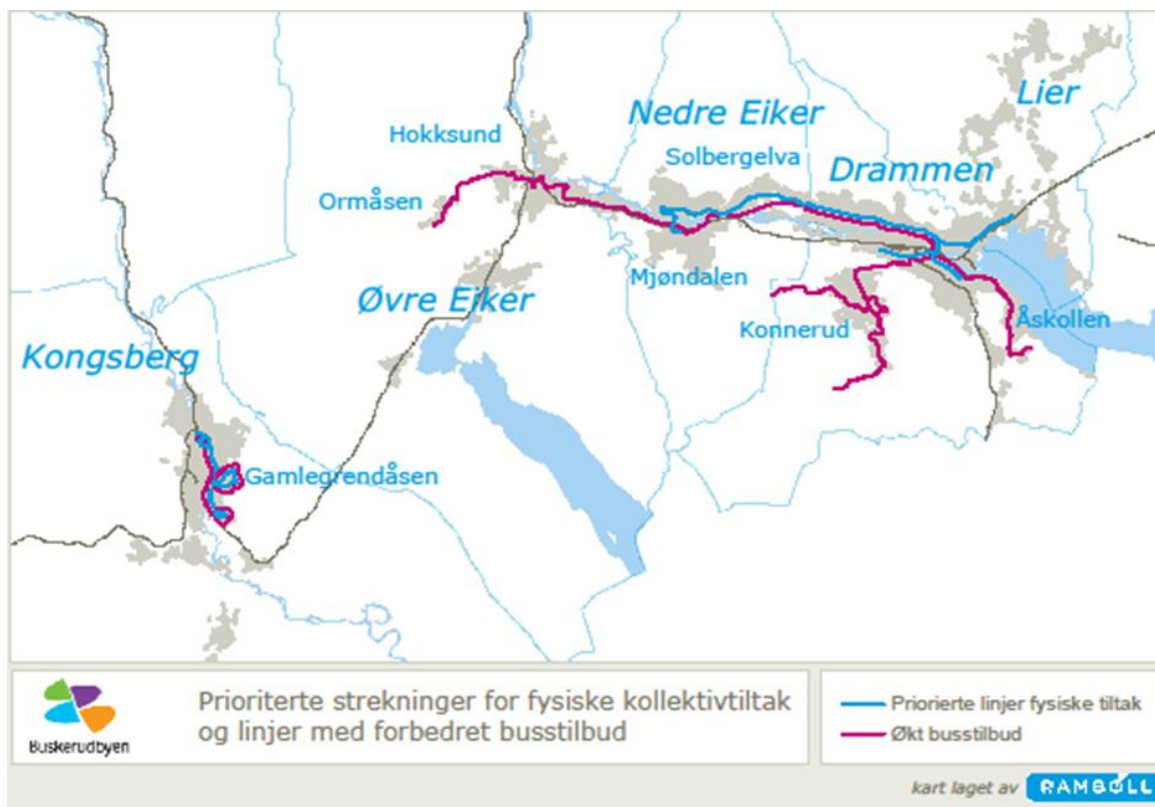
Tiltak som gjør det enklere å reise kollektivt er også videreført. Informasjon om faktiske avgangstider er lett tilgjengelig på mobil og på skjermer ved sentrale holdeplasser. Informasjon om avgangstider beregnes ved hjelp av et avansert system basert på bussens posisjon og køsituasjon. Det er også blitt enklere å kjøpe billetter med mobiltelefon. Buskerudbypakke 1 bidrar med tilskudd til drift og utvikling av disse systemene.

#### Tiltak infrastruktur buss

Det er behov for å utbedre infrastrukturen for buss i alle deler av Buskerudbyen for å gjøre kollektivtilbudet mer konkurransedyktig. Det er begrenset midler til denne type tiltak uten Buskerudbypakke 2. Det prioriteres tiltak i de seks utviklingsområdene som er pekt ut i den regionale areal- og transportplanen og på følgende fem strekninger:

- Drammen sentrum – Travbanen/Vinnes – Krokstadelva – Mjøndalen
- Tordenskioldsgate i Drammen
- Drammen sentrum – Gulskogen
- Kongsberg sentrum – Gamlegrendåsen/Gomsrud
- Lierstranda – Drammen sentrum (Strandveien)

Figuren på neste side illustrer strekningen som er prioritert. Disse dekker de største markedene for buss i Buskerudbyen.



Innenfor de begrensede midlene, prioriteres følgende tiltakstyper på disse strekningene (ikke prioritert rekkefølge):

- Etablering av kollektivfelt/-gate
- Oppgradering av knutepunkter og holdeplasser
- Flere innfartsparkeringsplasser for bil og sykkel ved jernbanestasjoner og sentrale bussholdeplasser
- Sanntidsinformasjon på holdeplasser
- Aktiv signalprioritering (ASP) for raskere framføring av bussene gjennom lyskryss

#### Fremkommelighetstiltak buss

I 2019 ble flere fremkommelighetstiltak for buss utredet, blant annet for strekningen Rosenkrantz gate – nytt sykehus på Brakerøya. Rapporten inneholdt forslag til effektive busstraséer og fremkommelighetstiltak på hver av delstrekningene som kan gjennomføres på kort (2025) og lang sikt (2035) med redegjørelse av planleggingsbehov og kostnader.

Oppfølging av fremkommelighetstiltak i Hans Hansens vei, prosjektering av tiltak i Hauges gate med forbindelse under Hokksund stasjon og detaljplanlegging ny adkomst Vestfossen stasjon er igangsatt. Planlegging av trasé for buss Gulskogen/Baker Thoens allé og planlegging rundt kollektivknutepunkt Drammen må samordnes med utbygging av InterCity prosjektet Drammen–Gulskogen–Kobberviksdalen.

### Ladeinfrastruktur elbuss

Brakar fikk tilskudd på 7,5 mill. kr til ladepunkter for elbuss i 2018, og i februar 2019 begynte elektriske busser å kjøre linje 51 mellom Drammen og Mjøndalen. Det er hurtigladere på både Drammen busstasjon og Mjøndalen stasjon.

Linja betjenes av Volvo 7900 Electric som har batterier på taket. Bussene kan lades både på bussdepot og på enkelte holdeplasser med pantografer (bildet). Brakar vil benytte begge deler, hurtiglading på dagtid, og i depot om natten. Ved hurtiglading via pantografen er makseffekten 300 kilowatt.



*Helelektrisk linje til Mjøndalen: Ny hurtigladestasjon for elbuss etablert på Drammen busstasjon.*

Kostnad for etablering av to ladestasjoner og kjøp av seks busser er 35 millioner kroner. Brakar mottok også støtte fra Enova, og har tilsagn om ytterligere ca 30 mill. kr i støtte til videre elektrifisering av busslinjer i Buskerudbyen.

De fleste av Brakars øvrige linjer i Drammen, Lier og Nedre Eiker går på fornybart klimavennlig drivstoff (HVO – Hydrotreated Vegetable Oil).

### Pendler- og innfartsparkering

Innfartsparkering er en del av transporttilbudet i Buskerudbyen. I henhold til felles strategi for innfartsparkering i Buskerudbyen som ATM-utvalget har fått utarbeidet, 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.

Innfartsparkeringsstrategien, samt felles handlingsplan, ble behandlet i de fem kommunestyrene og fylkestinget i 2017. Gjennom tilskudd fra belønningsordningen er det opparbeidet innfartsparkeringer og tilrettelagt for innendørs og tryggere sykkelparkeringer ved flere av jernbanestasjonene i Buskerudbyen.

I 2018 ble det åpnet sykkelhotell med plass til 40 sykler ved Lier stasjon og ved Brakerøya stasjon i samarbeid med Bane NOR Eiendom. Lignende sykkelparkeringer i egne bygg med adgangskontroll og videoovervåking ble satt opp ved Hokksund stasjon. Denne er ikke i drift ennå, men vil bli innlemmet i Sykkelhotell-ordningen til Bane NOR i løpet av



2020. Kongsberg stasjon og Mjøndalen stasjon har jobbet videre med å få lignende sykkelhotell i 2019. Disse vil mest sannsynlig komme i drift i 2020.



***Fornøyde:** Ordfører Gunn Cecilie Ringdal (t.v) sto for den offisielle åpningen av det nye sykkelhotellet på Lier stasjon sammen med Pia Grøngaard fra Bedriftsidretten, Ingebjørg Tofte, sykkelkontakt i Lier kommune, Trond Solem, prosjektleder for sykkel i Buskerudby-samarbeidet og Kamran Nikazm, regionleder øst, Bane NOR Eiendom.*

Drammen kommune følger opp den vedtatte handlingsplan for innfartsparkeringer i bydelene i Drammen, og Nedre Eiker kommune har opparbeidet innfartsparkering ved fv. 283 ved Nedre Eiker kirke. Denne ble ferdigstilt høsten 2019.

Kongsberg kommune har montert sykkelparkeringshus på flere innfartsparkeringer. Øvre Eiker kommune har kjøpt inn sykkelhotell til Vestfossen stasjon, men dette er foreløpig ikke satt opp da endelig avklaring med Bane NOR om plassering gjenstår.

Også ved Lier stasjon er det stor etterspørsel etter innfartsparkeringsplasser. For å avlaste noe av dette presset, er det i tillegg til å legge til rette for flere og tryggere sykkel-parkeringer, rustet opp snarveier og gangstier til stasjonen slik at flere som bor i nærheten kan gå til stasjonen. I 2019 har Lier kommune samarbeidet med Bane NOR for å se på

mulighetene for å ta i bruk et område nær jernbanen på andre siden av fylkesveien til nye innfartsparkeringsplasser.



*Bedre tilbud til syklende: Nytt sykkelhotell ved Hokksund stasjon.*

I desember 2018 igangsatte Buskerud fylkeskommune/Brakar i samarbeid med Lier kommune et tiltak kalt Brakar Fleks Lier. Det ble satt avgangstider fra Lierbyen og Lier stasjon, og de som ville benytte seg av tilbudet måtte bestille senest 30 minutter før avgang. Antall passasjerer på strekningen Lierbyen – Lier stasjon har vært lav. Derfor har Brakar i samarbeid med Lier kommune, valgt å flytte tilbudet til strekningen Engersand – Lier stasjon fra 16. september 2019. Det nye tilbudet har god korrespondanse med fem avganger fra Lier stasjon om morgenen, og seks på ettermiddagen. Turen mellom Engersand og Lier stasjon kan kjøres med drosje eller minibuss. De som skal benytte tilbudet må bestille senest en halvtime før oppsatt avgangstid.

Det er videre igangsatt et arbeid med å oppdatere den samordnede parkeringsstrategien og rullere planprogrammet for innfartsparkeringer, samt planlegge nye tiltak.



*Ferdig høsten 2019: Ny innfartsparkering ved fv. 283 ved Nedre Eiker kirke.*

## Sykkeltiltak

### Felles sykkelplan danner grunnlag for prioriteringer

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.

Det anbefalte sammenhengende sykkelvegnettet omfatter 16 delstrekninger. Det foreslås en trinnvis utvikling av tiltak som 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 mer areal- og kostnadskrevenende tiltak. Det framgår av utredningen hvilke tiltak som kan gjøres på kort sikt og hvilke som må gjennom en formell planprosess.

### Infrastrukturtiltak sykkel og gange

Bruk av belønningsmidler og egne midler til sykkelplanlegging blir prioritert på grunnlag av den regionale sykkelplanen og lokale sykkelplaner. På grunn av arbeidet med planlegging av sykkeltiltak i Buskerudbypakke 2 og revidering av handlingsprogram for sykkelplanen Buskerudbyen, ble midler avsatt til infrastrukturtiltak sykkel i belønningsavtalen 2018/19 fordelt ved revidering av handlingsplan belønningsmidler i februar 2019.

En stor del av midlene på dette tiltaksområdet ble avsatt til forprosjekt og planlegging av sykkeltiltak som først ville kunne bli realisert i Buskerudbypakke 2. Da denne falt, ble det satt i gang en prosess med omdisponering av midler for å sikre drift av fortsatt forsterket busstilbud første halvår 2020. Det ble dermed først avklart i slutten av august 2019 hvilke sykkeltiltak som det er midler til å gjennomføre. Dialogmøter i oktober 2019 og rapporteringen ved årsskiftet viser at partnerne er godt i gang med sine prosjekter. Under følger en kort status per gjennomføringsansvarlig:

### **Statens vegvesen**

Forprosjekt sykkeltiltak på Strømsø bru (rv. 282) er gjennomført, rapport med tegningshefte foreligger. Sykkelveiinspeksjoner er gjennomført sommeren 2019, mens sykkeltiltak langs E134 Ringeriksveien på strekningen Kjellstad-krysset til Amtmannssvingen i Lier vil bli gjennomført i 2020.

### **Buskerud fylkeskommune**

Midler bevilget til planlegging av sykkeltiltak i Konnerudgata (Seterveien – Grønland) – forprosjekt og på fv. 34 Austadveien ble omdisponert til forsterket bussdrift første halvår 2020. På bakgrunn av arbeidet med Felles sykkelplan, sykkelveginspeksjoner og prioriteringer av strekninger, har fylkeskommunen satt i gang med forprosjekt og planlegging på fv. 2722 Konnerudgata, fv. 2740 Engene og Tomineborggata og fv. 283 Vinnes gang- og sykkelbru med egne midler. Alle strekninger er høyt prioritert lokalt. Viken fylkeskommune skal våren 2020 iverksette ombygging av fortau på jernbanebru og kryss på fylkesveg fv. 68 ved Vestfossen stasjon.

### **Drammen kommune**

De fleste av de utredninger, forprosjekt og planleggingsoppgavene som var planlagt på gatenettet i Drammen er gjennomført. En gate som går gjennom Drammen park, og ligger inntil en populær lekeplass – Øvre Torggate – er nå stengt for motorkjøretøy. Her skal det legges videre planer for en høystandard sykkelveg som er prioritert i lokal sykkel-strategi for Drammen kommune, og vist som manglende lenke i Felles sykkelplan.

### **Lier kommune**

Asfaltering av sykkelveien på gammel jernbanelinje gjøres våren 2020. Sykkelskiltingen settes opp fortløpende og lys i Gjellebekkveien er under gjennomføring.

### **Nedre Eiker kommune**

Gang-/sykkelvei langs Hagatjernsveien er under utførelse. Det samme er en liten gang- og sykkelvegstreking på Vinnes.

### **Øvre Eiker kommune**

Videreføring av planarbeidet med gang- og sykkelvei langs Semsveien fra Jernbanekryssing til Torespæren pågår. Kulturminneregistreringer er gjennomført, og det er behov for grunnundersøkelser før reguleringsplanarbeidet kan slutføres. Strekningen er

en del av regional sykkelplan. Sykkelvei med fortau er opparbeidet langs Drammensveien på strekningen fra Lyngveien til gammel undergang Drammensveien (bilde under).



*Opparbeidet i 2019: Ny sykkelveg med fortau, som får oppmerkning og skilt våren 2020, langs Drammensveien på Loesmoen i Hokksund.*

### **Kongsberg kommune**

Arbeidet med å anlegge tosidig sykkelfelt og adskilt ensidig fortau i Klokkerbakken startet opp i 2019 og ferdigstilles våren 2020. Gata ligger i et historisk miljø. Smågatesteinen i gata beholdes bortsett fra på sykkelfelt og fortau. Tiltaket ligger i sykkelrute langs riksvei og er en svært sentral forbindelse i Kongsberg sentrum.

### **Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken**

For å bygge opp om attraktiv byutvikling med levende bysentra uten vekst i personbilbruken, er det satt i gang flere tiltak i Buskerudbyen. Noen handler om å utvikle ny teknologi, noen om mer stedstilpasset parkeringspolitikk i byområdene, mens andre går på å tilrettelegge for mer miljøvennlige reiser gjennom *Reis Smart* i samarbeid med næringslivet og *Feie for egen dør* som gjelder partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

### Tilrettelegging for miljøvennlig reiser

Samarbeidspartnerne i Buskerudbyen har satt i gang tiltak for å «*Feie for egen dør*» med mål om å redusere bilbruken på reiser i, til og fra jobb blant egne ansatte. Tiltakene går i stor grad ut på å tilrettelegge for trygge sykkelparkeringer og stimulere til gange og sykling.

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. Det er vanskelig for stat, fylke og kommune å kreve klimavennlig adferd av innbyggere og næringsliv uten å gå foran som gode eksempler.

Reis Smart er tiltak hos næringslivsvirksomheter for å tilrettelegge for mer miljøvennlige arbeidsreiser og tjenestereiser. I 2019 ble prosjektet med Vestre Viken HF – Drammen sykehus videreført. Dette omfatter elsykler til ansatte på tjenestereiser og til hjemlån i helger og til/fra jobb. I tillegg er det etablert bedre sykkelparkeringer for besøkende og ansatte på sykehuset. Kommunen har fulgt opp med tiltak for universell utforming og bedre skilting slik at det blir lettere å finne frem.

Buskerudbyen er med i Nettverk for Grønn mobilitet: *Transport 2.0*, der det blant annet arrangeres frokostmøter som er åpne for publikum.

### Selvkjørende buss i Kongsberg

Buskerudbyen har gitt tilskudd til utprøving av selvkjørende buss i Kongsberg. Partene i prosjektet er Vy, Brakar, Applied Autonomy og Kongsberg kommune. I tillegg bidrar Statens vegvesen gjennom sin rolle som premissgiver og veimyndighet. Selvkjørende buss på linje 450 i Kongsberg har vært en suksess. Etter at pilotprosjektet ble avsluttet sommer 2019, er det nå ordinær drift med to autonome elektriske busser. Godt samarbeid mellom flere parter har gjort dette til et unikt prosjekt som har fått internasjonal oppmerksomhet. Nå er prosjektet klar for ny fase, og en ny og smartere buss. En ny generasjon selvkjørende buss har ankommet Kongsberg og forventes å gå i rute i løpet av første kvartal 2020.



*Vekker internasjonal oppmerksomhet: Autonom buss på linje 450 i Kongsberg.*

I 2019 er det gitt bidrag til Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning av bedre mobil-/internettdekning. Buskerudbyområdet er en aktuell strekning for utprøving og pilotering av løsninger for bedre nettdækning på tog mellom Kongsberg og Lier, og videre mot Oslo.

### Elektriske bysykler

Brakar er prosjektleder for etablering av elektriske bysykkelordning i Buskerudbyen. 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. Kongsberg og Lier vil være de første kommunene hvor systemet startes opp.

Det har blitt jobbet etter følgende framdriftsplan:

Oppgaver	Frist
Test av sykler	Høst 2019
Service- og vedlikeholdsavtale	15.11.2019
Drift elbysykkelordning i Rogaland	Oktober/november 2019
Avtale kommunene - Brakar	Desember 2019
Bestille sykler	Desember 2019
Avtale levering av ladestasjoner	1.3.2020
Etablerer ladestasjoner	Vår/sommer 2020
Levering sykler og oppstart Buskerud	August 2020



*Slik ser den ut: Prototype Elbysykkel, som utvikles av Kolumbus i samarbeid med Brakar og Buskerudbyen.*

### Videreutvikling av parkeringspolitikken

De senere årene har flere kommuner fulgt opp med å justere sin parkeringspolitikk i tråd med målene i den regionale areal- og transportplanen. Drammen kommune vedtok i 2018 ny parkeringsstrategi der tiltakene i større grad er rettet mot arbeidsreiser og å få større omløp på parkeringsplasser i sentrum. Det er innført halv takst på elbiler på gateparkering og korttidsparkeringen i sentrum er endret fra 5 timer til 3 timer. Kongsberg har videreført sitt arbeid med parkeringsordningen med blant annet boligsoneparkering.



Nedre Eiker ble parkeringskommune i 2018 og fikk dermed rett til å overta håndheving av parkeringsbestemmelsene fra politiet. Kommunen inngikk avtale med Drammen parkering for håndheving som trådte i kraft sommeren 2019 og er videreført i ny kommune fra 1.1.2020.

Øvre Eiker kommune har fått utarbeidet en parkeringsutredning for Hokksund sentrum som foreslår etappevis utvikling av parkeringspolitikken. Det er utarbeidet skiltplan og skiltet i sentrumsområdene i Hokksund og Vestfossen der mange parkeringsplasser omfattes av tidsbegrensning (2 timer), men det er behov for bedre håndheving av parkeringsbestemmelsene. Kommunestyret vedtok derfor 31.10.18 at *«Det gis oppdrag om å utrede betingelsene for at Øvre Eiker kommune kan søke om å få myndighet til å håndheve egne parkeringsbestemmelser»*. Lier kommune har tilsvarende behov for bedre håndheving i sine sentrumsområder. Lier og Øvre Eiker samarbeider derfor med sikte på å bli parkeringskommuner og få til et samarbeid med andre kommuner om effektiv håndheving.

## 3 Økonomi

### To kilder til finansiering

- Samarbeidsmidler fra partnerne i samarbeidet
- Belønningsmidler fra staten



**Samarbeidsmidler:** Alle samarbeidspartnerne bidrar med en årlig sum i tråd med samarbeidsavtalen som ble inngått mellom partnerne i 2009 og fornyet fra 1. januar 2015.

**Belønningsordningen:** Buskerudbysamarbeidet inngikk en fireårig avtale med Samferdselsdepartementet i 2010 om i alt 280 mill. kr i belønningsmidler. I 2014 ble det inngått en ny fireårig avtale om belønningsmidler med en samlet ramme på 308,3 mill. kr. Buskerudbyen er senere tildelt til sammen 50 mill. kr i ekstra belønningsmidler i 2015, 2016 og 2017, slik at rammen for perioden 2014–2017 ble 358,3 mill. kr. Buskerudbysamarbeidet har fått utbetalt hele summen. I 2018 ble det inngått ny belønningsavtale med Samferdselsdepartementet for 2018 og 2019 på til sammen 166 millioner kr.

### 3.1 Samarbeidsmidler

ATM-utvalget vedtok budsjett 2019 for Buskerudbysamarbeidet i møte 15.2.2019 sak 9/19. Hver av partnerne bidrar med tilskudd som vist under. Øvre Eiker kommune har ansvar for regnskapsføring og revisjon av samarbeidsmidlene.

Tabell 1 Samarbeidsmidler 2019

Inntekter	Kroner
Statens vegvesen	350 000
Jernbanedirektoratet	350 000
Fylkesmannen i Buskerud	350 000
Buskerud fylkeskommune	650 000
Drammen kommune	650 000

Kongsberg kommune	250 000
Øvre Eiker kommune	250 000
Nedre Eiker kommune	250 000
Lier kommune	250 000
<b>Total finansiering</b>	<b>3 350 000</b>

Tabell 1 Utgifter Buskerudbysamarbeidet

År	Personal/ planlegging	Husleie	Drift/ kontor	Møteutgifter	Kompetanse	Sum utgifter
2011	2 844 890	269 000	220 799	113 454	35 257	3 483 400
2012	2 776 222	294 635	111 667	192 122	42 735	3 417 381
2013	2 159 504	301 858	111 368	89 540	47 927	2 710 197
2014	2 857 839	308 868	53 915	243 005	8 150	3 471 777
2015	2 467 031	285 275	62 049	167 533	4 450	2 986 338
2016	2 845 079	270 949	79 376	238 988	40 535	3 470 929
2017	3 443 932	*	75 060	140 212	86 901	3 745 205
2018	3 123 583	501 863	192 786	157 179	21 904	3 997 915
2019	2 296 3298	250 000	131 719	38 582	22 406	2 739 035

\* Husleie i 2017 på 250.000 kr ble fakturert i 2018.

Tabell 2 Sluttregnskap samarbeidsmidler 2019

Samarbeidsmidler	Kroner
Totale utgifter i 2019	2 739 035
Totale inntekter i 2019	3 350 000
Overforbruk fra 2018	-393 943
Overskudd (overføres til 2020)	217 022

Samarbeidsmidlene har i tråd med vedtatt budsjett for 2019 i hovedsak gått til planlegging og koordinering i form av dekning av utgifter for prosjektledere og administrativ ressurs (deltid). Prosjektleder kommunikasjon og prosjektleder sykkel (faste stillinger), prosjektledere areal og transport (engasjement deltid) og prosjektleder samferdsel (engasjement deltid) finansieres av belønningsmidler.

Øvrige utgifter i 2019 er kostnader til drift av sekretariatet (leie av kontorer, kontorutstyr, it-drift mv.), møtekostnader for samarbeidets organer (arbeidsgrupper, fagråd, adm. styringsgruppe og ATM-råd).

## 3.2 Belønningsmidler

### Belønningsavtale 2014–17 – Buskerudbypakke 1, del 2

Buskerudbyen fikk gjennom avtale med Samferdselsdepartementet tildelt 358,3 millioner kr for perioden 2014–17. I tillegg ble det overført ca 0,3 millioner kr i restmidler fra tidligere belønningsavtale.

Tiltak ble iverksatt i henhold til handlingsplan og tiltaksplaner, bortsett fra to prosjekter som var delvis igangsatt: Forsøk med matebuss fra Lierbyen til Lier stasjon med tilrettelegging for overgang fra sykkel/bil til matebuss i Lierbyen og utbygging av sykkelhotell ved Mjøndalen stasjon.

Ved avslutning av regnskapet for belønningsperioden 2014–17 ble ubrukte midler, ca 4,9 mill. kr, inndratt i ATM-utvalgets møte 5. april sak 18/19 og overført til belønningsperioden 2018/19 tiltaksplan 2019 for drift og iverksetting av de to overnevnte tiltak.

### Belønningsavtale 2018–19 – Buskerudbypakke 1, del 3

Ny belønningsavtale for 2018–19 med en ramme på 166 millioner kr (86 millioner i 2018 og 60 millioner i 2019) ble inngått 25. mai 2018.

Med de overførte midlene fra 2017 er gjeldene handlingsplan for perioden 2018–19 på 170,899 mill. kr. Buskerudbyen har gjennom tiltaksplan 2018 fordelt 86 mill. kr og gjennom 2019-tiltaksplanen 84,899 mill. kr.

Fra juni 2018 og til og med desember 2019 er det ferdigstilt tiltak for til sammen nærmere 122 mill. kr som fordeler seg på de ulike tiltaksområdene som vises i tabellen under:

Tabell 4 Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler fordelt på tiltaksområder per år, gjeldende bevilgning, påløpt til gjennomføring av tiltak og hva som gjenstår

Tiltaksområde	Bevilgning		2018	2019	Sum Påløpt	Ikke påløpt
	Opprinnelig	Gjeldende				
Forbedring av kollektivtilbudet	60 000 000	76 700 000	17 563 359	48 445 922	66 009 281	10 690 719
Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering	36 250 000	24 391 000	9 000 000	4 360 134	13 360 134	11 030 866
Tiltak for syklende	43 600 000	38 600 000	3 458 105	19 948 686	23 406 791	15 193 209
Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport	15 700 000	9 900 000	94 620	2 142 074	2 236 694	7 663 306
Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon	14 700 000	21 308 866	6 735 371	10 116 096	16 851 467	4 457 399
	170 250 000	170 899 866	36 851 455	85 012 912	121 864 367	49 035 499

Det gjenstår belønningsmidler på ca 49 mill. kr. De fleste av de resterende tiltakene er igangsatt eller under planlegging og gjennomføres i løpet av 2020. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken og infrastrukturtiltak sykkel. Mange av disse tiltakene går på planlegging og også noen større omfattende og kompliserte tiltak. Ferdigstilling vil derfor først kunne skje året etter at bevilgning er gitt.

Under kommenteres kort differansene mellom gjeldende bevilgning og påløpte midler, jamfør tabellen over.

- ⇒ **Område 1 Forbedring av kollektivtilbudet:** Avviket skyldes noe etterslep i fakturering fra Brakar.
- ⇒ **Område 2 Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken:** Avviket skyldes forsinkelser i gjennomføring av fremkommelighetstiltak for buss og tiltak på innfartsparkeringer.
- ⇒ **Område 3 Tiltak for syklende:** Avviket skyldes i stor grad at midlene til infrastrukturtiltak sykkel ble fordelt i 2019 og flere av de større tiltakene ikke kom i gang før senhøsten 2019 og vil bli ferdigstilt i 2020.
- ⇒ **Område 4 Attraktiv byutvikling:** Avviket skyldes dels at nesten 4 mill. er avsatt til innføring av elektriske bysykler som ikke vil ha større kostnader før 2020. Videre er nærmere 2 mill. avsatt til parkeringstiltak i Kongsberg, Øvre Eiker og Lier. Her pågår det utredninger. Noen av kommunene har heller ikke bedt om utbetaling av midler avsatt til "Feie for egen dør".
- ⇒ **Område 5 Arealutvikling:** Avviket er knyttet til bl.a. mindre behov for midler til utredninger og kommunikasjonsarbeid enn forutsatt.

Buskerud fylkeskommune har ansvar for ordinær regnskapsføring for de årlige tildelte midlene på vegne av de seks avtalepartnerne med Samferdselsdepartementet.

### Tilskudd til arealtiltak i forpliktende byutviklings- og byvekstavtaler

Etter søknad fra Buskerudbysamarbeidet har Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2018 og 2019 gitt tilsagn om støtte på totalt inntil kr 3,9 mill. kr til prosjekter i regi av Buskerudbyen. Midlene er utbetalt til Buskerudbysamarbeidet v/Øvre Eiker kommune og avsatt til fond for overføring til omsøkte prosjekter.

Tabell 5 Oversikt over KMD-tilskudd til arealtiltak i Buskerudbyen

Kommune	Prosjekt	Midler fra KMD 2018 kr	Midler fra KMD 2019 kr	Utbetalt til prosjekteier kr
Lier kommune	Før byen kommer	400 000		
Lier kommune	Før byen kommer		200 000	
Drammen kommune	Gulskogen Nord	400 000	400 000	400 000
Drammen kommune	Dagens sykehustomt		200 000	200 000
Nedre Eiker kommune	Torget i Mjøndalen	400 000		400 000
Øvre Eiker kommune	Stedsutvikling Hokksund	400 000	400 000	
Øvre Eiker kommune	Sentrumsutvikling Vestfossen		600 000	
Buskerudbyen	Utvikling av GIS-verktøy	200 000		
Buskerudbyen	Boligpreferanser	300 000		
<b>Sum</b>		<b>2 100 000</b>	<b>1 800 000</b>	<b>1 000 000</b>

Etter ferdigstilling av prosjekt har Drammen/Nedre Eiker kommune fått utbetalt kr 1 000 000. Det er rapportert til KMD på tildelte 2018-midler i 2018 (2,1 mill. kr) og departementet har gitt følgende tilbakemelding:

*Rapporteringen gir en ryddig og god oversikt over arbeidet med prosjektene og hvordan midler har vært brukt. Vi godkjenner med dette at resterende beløp overføres til 2020 for ferdigstilling av prosjektene. Vi ber om en endelig rapportering for bruk av 2018-midlene innen 1. desember 2020”.*

## 4 Nøkkeltall

### Kollektivtrafikken tar stadig større markedsandeler

- 6 % flere innbyggere siden 2013
- 23 % flere kollektivtrafikkreiser siden 2013
- 1,7 % vekst i biltrafikken siden 2013  
(lette kjøretøy)



Kommunene i Buskerudbyen hadde en befolkningsvekst på til sammen 1,2 prosent i 2019. Den positive utviklingen mht. passasjertall for kollektivtrafikken i Buskerudbyen fortsatte i 2019 med en samlet økning for tog og buss på 4,0 prosent. Antall togpassasjerer hos NSB/Vy økte i 2019 med 3,2 prosent, mens Flytoget fra Drammen hadde en økning på 6,7 prosent. Buss hadde en økning med 4,2 prosent i 2019.

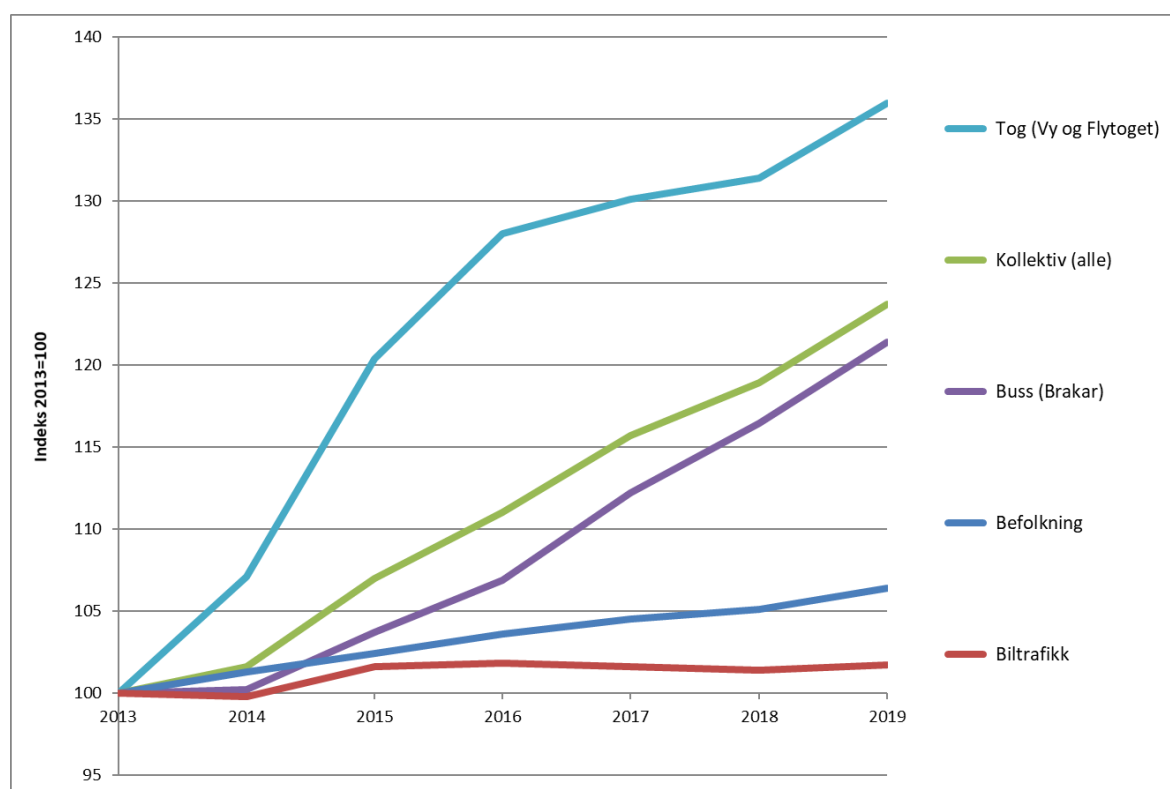
Byindeksen for Buskerudbyen var på 0,3 prosent i 2019, det vil si at det var tilnærmet nullvekst i biltrafikken i 2019. Dette føyer seg inn i rekken av positive resultater for denne hovedindikatoren for Buskerudbyen de senere årene.

Tabellen på neste side viser hvordan utviklingen i befolkning, biltrafikk og passasjerutvikling i kollektivtrafikken har vært siden 2013.

Tabell 6 Utvikling i nøkkelindikatorer fra 2013 til 2019. Indeks 2013=100. Kilde: Buskerudbysekrariatet

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

Figuren under gir en grafisk fremstilling av utviklingen i disse nøkkeltallene.



Figur 2 Utvikling i befolkning, biltrafikk og kollektivtrafikk spesifisert på buss og tog fra 2013 til 2019. Indeks 2013=100. Kilde: Buskerudbysekrariatet.

### Økning i kollektivtrafikken og tilnærmet nullvekst i biltrafikken i 2019

Til tross for befolkningsvekst, viser Byindeksen for 2019 tilnærmet nullvekst i biltrafikken med lette kjøretøy som økte kun 0,3 prosent, mens den kraftige veksten i kollektivtrafikken fortsatte. Det ble foretatt 4,0 prosent flere reiser med buss og tog i 2019. Dermed står



kollektivtrafikken for en stadig større andel av reisene i Buskerudbyen i tråd med nullvekstmålet.

### 24 % flere kollektivreiser og tilnærmet nullvekst i biltrafikken siden 2013

Det har vært tilnærmet nullvekst i biltrafikken med lette kjøretøy i perioden 2013–19 med en samlet vekst på kun 1,7 prosent. I dette tallet inngår også gjennomgangstrafikken og lette varebiler som er unntatt fra nullvekstmålet, men som ikke er mulig å skille ut fra statistikken. Til sammenligning har befolkningsveksten i samme periode vært på 6,4 prosent.

Kollektivtransporten har hatt en kraftig passasjervekst i denne perioden. Sterkest har veksten vært på tog med en økning på 36 prosent. Antall busspassasjerer har økt med 21 prosent i samme periode. Når en ser alle kollektivtrafikkreiser under ett, har økningen vært på 24 prosent.

### Befolkningsutvikling

Tabell 7 Befolkning i Buskerudbyen per. 1. januar. Kilde SSB febr 2019

Folkemengde pr 1. januar	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2019 –20	2013 –20
Lier	24 763	25 175	25 378	25 731	25 740	25 980	26 366	26 498	0,5 %	7,0 %
Drammen	65 473	66 214	67 016	67 895	68 363	68 713	68 970	70 035	1,5 %	7,0 %
Nedre Eiker	23 640	23 811	24 154	24 431	24 718	24 917	24 976	25 378	1,6 %	7,4 %
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 205	18 560	18 926	19 119	19 383	1,4 %	9,2 %
Kongsberg	25 887	26 406	26 711	27 013	27 216	27 410	27 493	27 748	0,9 %	7,2 %
<b>SUM Buskerudbyen</b>	<b>157 515</b>	<b>159 525</b>	<b>161 298</b>	<b>163 275</b>	<b>164 597</b>	<b>165 946</b>	<b>166 924</b>	<b>169 042</b>	<b>1,3 %</b>	<b>7,3 %</b>
Endring i prosent	1,3%	1,1 %	1,2 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %	0,6 %	1,3 %		

### Trafikktall for buss

Tabell 8 Antall bussreiser i Buskerudbyen

Passasjertall buss i Buskerudbyen	Antall påstigninger							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brakar	8 476 759	8 445 923	8 462 691	8 758 043	9 028 081	9 477 598	9 798 601	10 211 930
Endring i prosent		-0,4 %	0,2 %	3,5 %	3,1 %	4,9 %	3,4 %	4,2 %

## Trafikktall for tog

Totalt ble det registrert en øking i antall togreiser på 3,2 % på stasjonene i Buskerudbyen i 2019. NSB har endret tellemåte for passasjertellinger i 2017, det er derfor lagt et skyggeregnskap for 2016 som er sammenlignbart med 2017 og senere.

Tabell 9 Stasjonstrafikk for strekningen Kongsberg – Lier. Totalt antall på- og avstigninger på stasjonene i Buskerudbyen. Kilde Vy.

Stasjoner	2014	2015	2016	2016 skyggeregnskap	2017	2018	2019	Endring 2017– 18
Kongsberg	499 000	568 000	646 165	574 000	576 000	598 000	603 000	0,8 %
Darbu	38 000	42 000	44 049	43 000	43 000	49 000	50 000	2,0 %
Vestfossen	114 000	132 000	139 881	142 000	146 000	148 000	149 000	0,7 %
Hokksund	332 000	387 000	412 595	409 000	432 000	437 000	430 000	-1,6 %
Steinberg		24 000	69 714	61 000	68 000	73 000	81 000	11,0 %
Mjøndalen	398 000	459 000	461 348	394 000	413 000	409 000	411 000	0,5 %
Gulskogen	352 000	409 000	425 933	328 000	334 000	311 000	309 000	-0,6 %
Drammen	3 259 000	3 625 000	3 863 454	3 245 000	3 296 000	3 345 000	3 498 000	4,6 %
Brakerøya	165 000	198 000	199 877	213 000	215 000	222 000	233 000	5,0 %
Lier	331 000	387 000	396 000	264 000	262 000	260 000	278 000	6,9 %
<b>SUM</b>	<b>5 488 000</b>	<b>6 231 000</b>	<b>6 659 016</b>	<b>5 673 000</b>	<b>5 785 000</b>	<b>5 852 000</b>	<b>6 042 000</b>	<b>3,2 %</b>

Tabell 10 Antall på- og avstigninger Flytoget i Drammen. Kilde: Flytoget.

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2017–18
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	366 400	371 225	340 630	363 596	6,7 %

## Trafikktall for vegtrafikk

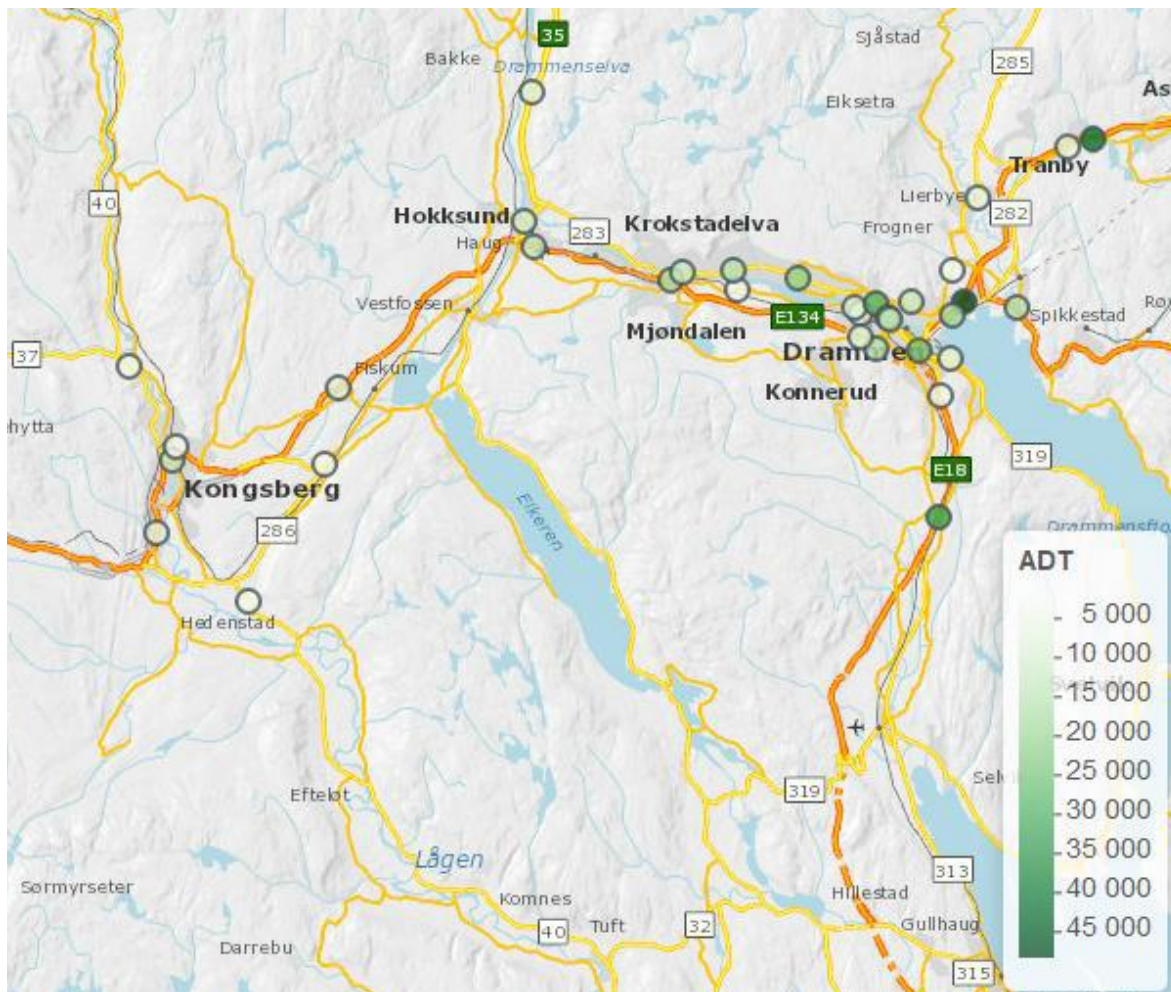
Statens vegvesen utarbeider hvert år en byindeks<sup>1</sup> som viser utviklingen i lette kjøretøy i Buskerudbyen. Dette brukes blant annet til å rapportere på nullvekstmålet for Buskerudbypakke 1 (belønningsmidler) til Samferdselsdepartementet. Datagrunnlaget består av “lette” biler, som er biler målt til under 5,6 m lange ved tellepunktene. I datagrunnlaget inngår også næringstransport med kjøretøy under 5,6 m da det ikke er mulig å skille disse fra andre korte kjøretøy i tellepunktene. Også gjennomgangstrafikk inngår i tallene.

Kartet på neste side viser plasseringen av tellepunktene som benyttes i Byindeksen. I tillegg inngår tellepunkter på E18 i kartet, men disse inngår ikke i byindeksen som rapporteres til Samferdselsdepartementet. Dess mørkere grønnfarge, dess mer trafikk i tellepunktet.

---

<sup>1</sup> Rapporten ligger her:

[https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikldata/indeks/byindeks/attachment/2908344?ts=16feb821ef8&fast\\_title=Byindeks+Buskerudbyen+%282016+-+desember+2019%29](https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikldata/indeks/byindeks/attachment/2908344?ts=16feb821ef8&fast_title=Byindeks+Buskerudbyen+%282016+-+desember+2019%29)

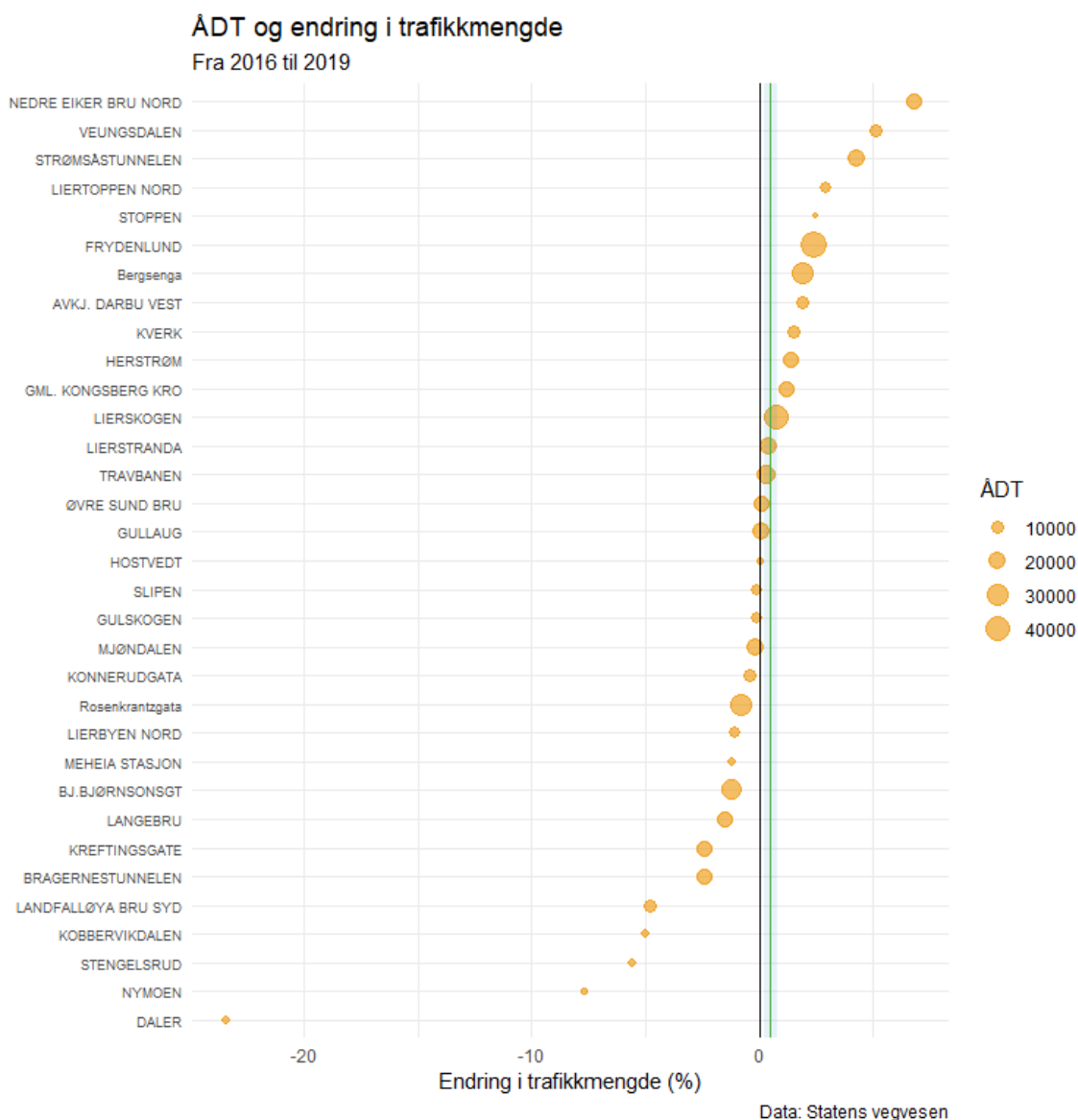


Figur 3 Lokalisering av av trafikkregistreringspunktene som benyttes i Byindeksen inkludert E18. Fargen på tellepunktet er gradert etter gjennomsnittlig trafikk pr dag (ÅDT) for lette kjøretøy. Kilde: Statens vegvesen.

Figuren på neste side viser tellepunkter i Buskerudbyen etter endring i trafikkmengde 2016–2019.

Den vertikale grønne streken viser byindeksens samlede verdi for perioden 2016–2019. Det lysegrønne området angir konfidensintervallet på 95 %-nivå. Horisontal plassering viser hvor stor prosentvis endring i trafikken det var i tellepunktet i perioden.

Tellepunkter til høyre for vertikal linje hadde trafikkøkning og tellepunkter på venstre side hadde trafikknedgang. Størrelsene på punktene er proporsjonal med trafikkmengde i 2019.

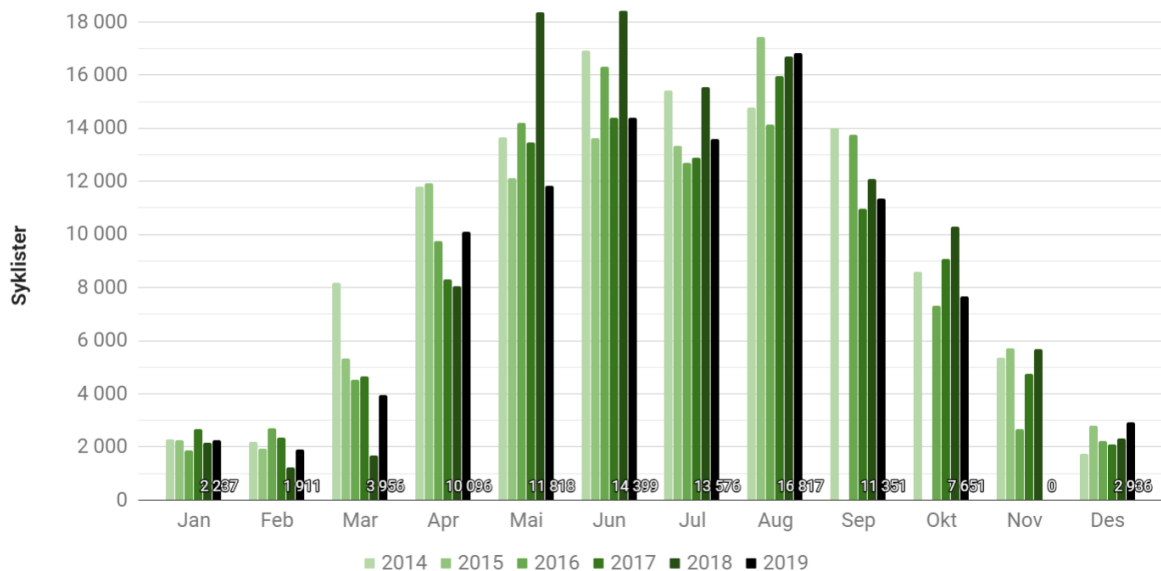


Figur 4 Tellepunkter i Buskerudbyen etter endring i trafikkmengde 2016–2019. Horisontal plassering viser hvor stor prosentvis endring i trafikken det var i tellepunktet i perioden. Størrelsene på punktene varierer etter trafikkmengde pr 2019. Kilde: Statens vegvesen

## Sykkeltellinger

Reisevaneundersøkelsene gir oversikt over utviklingen i andelen av daglige reiser som foretas på sykkel. RVU-tall fra 2018 viser en økning på ett prosentpoeng, fra 4 til 5 prosent sykkelandel i Buskerudbyen.

I tillegg kan vi måle utviklingen i sykkeltrafikk fra noen tellepunkter for syklende i Drammen.



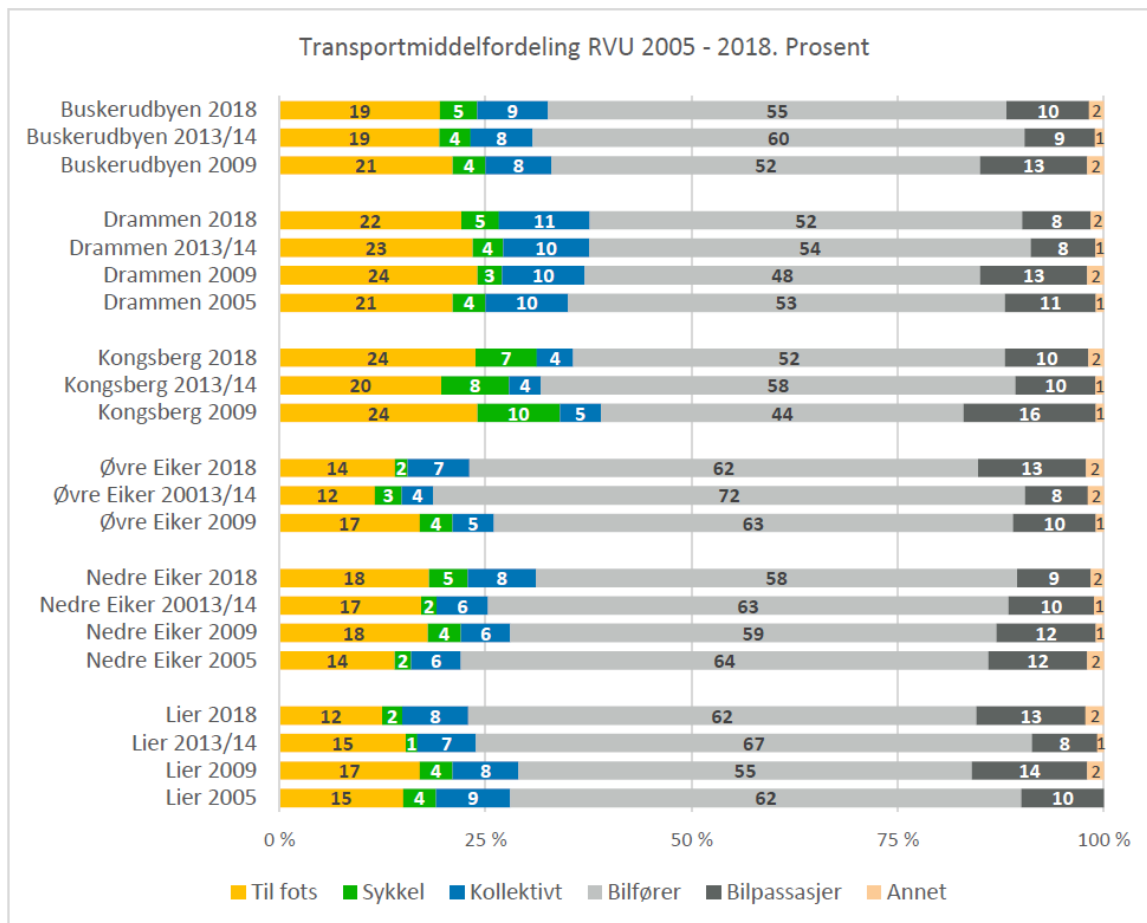
Figur 5 Sykkeltrafikk fra sykkelbarometeret i Nedre Strandgate, Drammen. Månedstall av totalt antall passerende sykklister 2014–2019. Tall på grafene viser antall passeringer i 2019.

Tellebarometeret i Nedre Strandgate i Drammen, som er satt opp med belønningsmidler, er den som gir best oversikt over utviklingen i sykkeltrafikk over mange år. Det har vært noe nedetid i 2015 og november 2019, derav tomme måneder i grafen over. Telleren ble sist kvalitetssikret i januar 2019. Det ble ikke like mange passeringer i 2019 – totalt om lag 102 000 passeringer, sammenlignet med rekordåret i 2018 (om lag 113 000 sykklister). Dette er en nedgang på om lag 10 % fra 2018, men omtrent samme nivå som 2017.

Statens vegvesen har kvalitetskontrollert to kontinuerlige tellepunkter (nivå 1) for sykkel i løpet av i 2019. Data fra disse er gjort tilgjengelig på trafikdata.no. Det er ikke nok data fra disse tellerne til å sammenligne data fra tidligere år. Det er fortsatt behov for bedre telldata flere steder i området vårt for både gående og syklende.

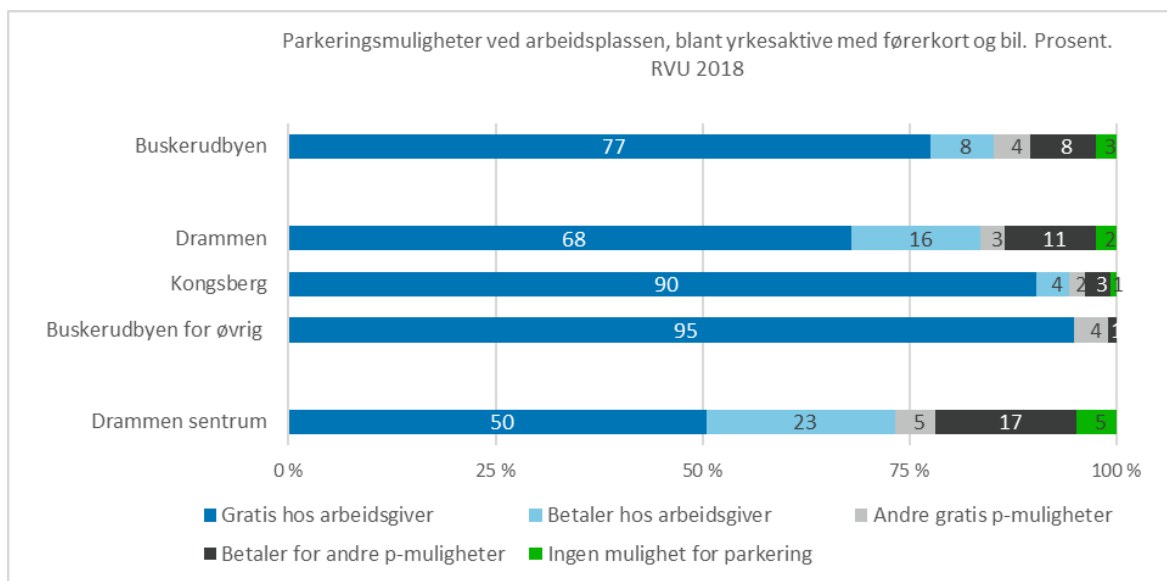
## Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)

Det ble gjennomført en nasjonal reisevaneundersøkelse med tilleggsgvalg for Buskerudbyen. Under vises utviklingen i reisemiddelfordelingen i Buskerudbyen.



Figur 6 Utvikling i transportmiddelfordeling i Buskerudbyen og i ulike kommuner i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2009–2018, og RVU 2005–2018 for kommunene Drammen, Nedre Eiker og Lier. Kilde: UA-rapport 130/2020

Figuren over viser hovedtransportmiddel som er det som ble brukt på den lengste delen av reisen, hvis flere transportmidler ble brukt på samme reise. Det betyr at for eksempel en sykkel tur til stasjonen og togreise videre vil bli registrert som én kollektivreise.



Figur 7 Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant yrkesaktive med førerkort og bil. Prosent.  
Kilde: 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 prosent gratis p-plass hos arbeidsgiver, hele Buskerudbyen under ett.



[buskerudbyen.no](http://buskerudbyen.no)

