

Belønningsmidler for bedre kollektivtransport, sykkel og redusert biltrafikk i Buskerudbyen

Revidert handlingsprogram 2010-2013 Buskerudbypakke 1

Revidert 09.02.2011

I tråd med 4-årig avtale (2010-2013) med Samferdselsdepartementet av 05.02.2010 er dette handlingsprogrammet revidert og politisk behandlet i kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og Buskerud fylkeskommune (de 6 avtalepartnerne med Samferdselsdepartementet). Dokumentet erstatter forrige utgave, datert 05.02.2010.

1. Status for dokumentet

Dette dokumentet er et styringsdokument for prioritering av tiltak innenfor den årlige økonomiske tilskuddsrammen som blir gitt fra Samferdselsdepartementet knyttet til den fireårige avtalen om belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk datert 5.2.2010. Denne avtalen inneholder en samlet økonomisk ramme på 280 mill. kr. for fireårsperioden.



Figur 1: Buskerudbyen omfatter kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg.

2. Buskerudbysamarbeidet, belønningsordningen for kollektivtrafikk og mindre bilbruk og Buskerudbypakke 1.

Buskerudbysamarbeidet skal bidra til en samordnet og klimavennlig areal og transportpolitikk som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål.

I tråd med samarbeidsavtalen for Buskerudbyen vil følgende oppgaver være prioritert i første fase av Buskerudbysamarbeidet:

1. Felles areal- og transportplan med relevante virkemidler.
2. Buskerudbypakke 1 – Tiltak omfattet av belønningsordningen for kollektivtrafikk og mindre bilbruk. (bedre busstilbud, bedre framkommelighet for buss, infrastrukturtiltak for buss og tog, gang- og sykkelveier, opprustning av knutepunkter for buss og tog, biltrafikkreduserende tiltak, innfartsparkering mv)
3. Arena for samordning av prioriterte oppgaver
4. Kommunikasjon og formidling

Tiltak knyttet til belønningsordningen for kollektivtrafikk og mindre bilbruk vil være helt sentralt for samarbeidets tiltaksrettede oppgaver. Avtalen med samferdselsdepartementet har følgende mål for endring i transportmønster:

Redusere omfanget av reiser med privatbil i forhold til 2009 og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel.

For 4-årsperioden vil Buskerudbysamarbeidet bidra til:

1. At den samlede biltrafikken i byområdet Buskerudbyen ikke skal øke i perioden, og helst reduseres, selv om befolkningen og/eller antall arbeidsplasser øker
2. En samlet reduksjon av biltrafikken på 5 % i rushtiden for hele byområdet Buskerudbyen i perioden

3. Biltrafikkreduserende tiltak og samordnet parkeringspolitikk

3.1 Strategi for biltrafikkreduserende tiltak

For å endre dagens transportpolitikk i retning av mål i samarbeidsavtalen for Buskerudbyen om endring av transportmiddelfordeling og målene i avtalen med Samferdselsdepartementet, viser kunnskapsgrunnlaget at det er nødvendig med en samordnet satsing på positive virkemidler for kollektivtransport og gående /syklende i kombinasjon med restriktive virkemidler overfor biltrafikken.

Følgende politiske vedtak ble fattet i alle fem kommunene og fylkeskommunen i tidsrommet 09.12.2010 – 02.02.2011: ¹

1. *Kommunestyret/bystyret/fylkestinget slutter seg til Revidert handlingsprogram 2010-2013.*
2. *Kommunestyret / Bystyret / Fylkestinget forplikter seg til fortløpende og i fellesskap med de andre partnerne i Buskerudbysamarbeidet å utrede, planlegge og gjennomføre:*
 - a) *de (positive, kombinerte og restriktive) biltrafikkreduserende tiltakene som defineres gjennom Revidert Handlingsprogram 2010-2013 og*

¹ Det er litt forskjell i ordlyden på enkelte delvedtak, men samlet sett dekker vedtakene forventningene i avtalen med Samferdselsdepartementet.

- b) de tiltak som følger av samordnet parkeringspolitikk med tilhørende tidsplan*
c) positive, restriktive og kombinerte virkemidler som er tilpasset utfordringene i ulike deler av Buskerudbyen.

Bruk av positive virkemidler:

Bedre kollektivtilbudet:	Prioritering av sentrale hovedruter. Økt frekvens på de viktigste rutene og utvikling av knutepunkter
Bedre koordinering av ruter:	Tidsmessig koordinering på strekninger der flere ruter kjører på samme trasé og gjennomgang av overgangsmuligheter på knutepunkter
Bedre billetteringssystem:	Oppnå raskere betaling
Nytt pris og sonesystem:	Gjøre det enklere og rimeligere for den enkelte å reise kollektivt
Sanntidsinformasjon:	Etablere informasjonssystemer for buss med sanntidsinformasjon til holdeplasser
Mobilitetsplanlegging:	Rådgivning til virksomheter. Stimulere til økt bruk av miljøvennlig transport til/fra større arbeidsplasser

Bruk av kombinerte virkemidler

Bedre framkommelighet for buss	Etablere kollektivfelt/samkjøringsfelt på bekostning av biltrafikkens framkommelighet.
Redusere reisetid for buss:	Aktiv prioritering av framkommelighet for bussen på strekninger og i kryss i kombinasjon med tilfartskontroll for "rene" biltrafikkogater

Bruk av restriktive virkemidler

Reduksjon parkeringskapasitet	Reduksjon av total parkeringskapasitet i sentrumsområder. Prioritering av besøkende framfor arbeidsplassparkering
Fysiske tiltak for redusert biltrafikk	Tiltak for redusert kapasitet i gatenettet, trafikktekniske tiltak og tilfartskontroll. Tiltakene må vurderes opp mot framkommeligheten for næringslivstransport.

Trafikantbetaling ansees ikke som et aktuelt virkemiddel i perioden 2010-2013, men vil bli nærmere utredet og tatt opp til behandling med prinsippvedtak i 2012 for eventuell gjennomføring i forbindelse med Buskerudbypakke 2 fra 2014.

Strategien er fulgt opp i handlingsprogrammets pkt. 4 og 5 når det gjelder virkemidler og tiltak innenfor de ulike tiltaksområdene.

3.2 Samordnet parkeringsstrategi

Samordnet parkeringspolitikk i Buskerudbyen ble politisk behandlet i kommunene og fylkestinget i tidsrommet 09.12.2010 – 02.02.2011 med følgende vedtak:²

1. *Kommunene og fylkeskommunen slutter seg til samordnet parkeringsstrategi for Buskerudbyen:*
 - a) *I sentrumsområdene prioriteres korttidsparkering foran arbeidsplassparkering. Antall parkeringsplasser i sentrum må vurderes og tilpasses utfordringene i de forskjellige delene av Buskerudbyen. På prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser prioriteres innfartsparkering.*
 - b) *Alle kommunene må søke om å bli parkeringskommuner.*
 - c) *Parkeringsnormene avklares gjennom felles areal- og transportplan.*
 - d) *Etappevis utvikling og implementering av samordnet parkeringspolitikk gjennomføres i tråd med Revidert Handlingsprogram 2010-2013 og som oppfølging i hver enkelt kommune.*

Handlingsplan for samordnet parkeringspolitikk

2011

Lier, Nedre og Øvre Eiker:

- Starte ”snill håndheving” av dagens parkeringsplasser med påminnelser på bilrutene
- Lage skiltplan for sentrum med vekt på prioritering av korttidsparkering
- Prinsippvedtak med tanke på å søke om myndighet til håndheving

Kongsberg:

- Boligsoneparkering planlegges
- Heldagsparkering avgiftsbelegges

Drammen:

- Fortsette innføring av boligsoneparkering i nye områder
- Revidere gjeldende parkeringsnormer

Alle:

- Påvirke private aktører til å redusere antall reserverte plasser til ansatte
- Feie for egen dør (reducere antall reserverte plasser til ansatte) hos alle deltakerne i Buskerudbysamarbeidet)
- Samordne parkeringsnormer gjennom felles areal- og transportplan
- Utrede (felles) organisering
- Utrede innfartsparkering på jernbanestasjonene og langs sentrale bussruter

² Det er litt forskjell i ordlyden på enkelte delvedtak, men samlet sett dekker vedtakene forventningene i avtalen med Samferdselsdepartementet.

2012-2013

Lier, Nedre og Øvre Eiker:

- Reell prioritering av korttidsparkering framfor langtidsparkering

Kongsberg:

- Starte innføring av boligsoneparkering

Drammen:

- Fortsette innføring av boligsoneparkering i nye områder
- Realisere planlagte p-hus

Alle:

- Etablere eventuelt felles parkeringsselskap

4. Revidert handlingsprogram for 4-årsperioden 2010 – 2013

4.1 Føringer for prioritering av tiltak

Følgende hovedkriterier er tidligere vedtatt (ATM-utvalget i april 2010) for prioritering av tiltak i Buskerudbypakke 1/belønningsordningen:

- Tiltak som gir høy måloppnåelse (i tråd med inngått samarbeidsavtale om Buskerudbyen og avtale med SD).
- Tiltak som gir raske og synlige resultater
- Tiltak som kombinerer kollektivtrafikkforbedringer med biltrafikkreduserende tiltak.
- Tiltak i alle kommunene (i tråd med samarbeidsavtale).

I ATM-rådets møte 4.11.2010 ble det presisert viktigheten av at tiltakene differensieres i forhold til behov og muligheter i de ulike byene og tettstedene.

4.2 Strategi for revidert handlingsprogram, belønningsordningen og Buskerudbypakke 1

Kunnskapsgrunnlaget som er fremskaffet i 2010 understreker viktigheten av å se alle tiltaksområder i sammenheng, og at det er kombinasjonen av virkemidler som er nøkkelen til å oppfylle målsettingene om endringer i transportmiddelfordelingen. Kunnskapsgrunnlaget viser at det er behov for å gjennomføre tiltak som gir økt fremkommelighet og prioritet for kollektivtrafikken i vegnettet.

Det foreliggende kunnskapsgrunnlaget er stort sett på et overordnet nivå. Enkelttiltak eller grupper av tiltak er ikke i tilstrekkelig grad gitt en samlet vurdering. En videreføring med mer detaljert utredning og planlegging er nødvendig tidlig i 2011. Dette gjelder spesielt tiltaksområde 2, 3 og 5. Disse tiltaksområdene må ses i sammenheng for å konkretisere endringer i rutetilbudet og gjennomføring av ulike infrastrukturtiltak og biltrafikkreduserende tiltak i perioden 2011 - 2013.

Det er på nåværende tidspunkt ikke funnet grunnlag for å foreslå endringer i rammer for tiltaksområdene. Planlegging og koordinering for gjennomføring og markedsføring av tiltakene vil inngå i de ulike tiltaksområdene.

Buskerudbysamarbeidet vil i sitt arbeid prioritere følgende tiltaksområder og virkemidler knyttet til midler fra belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk:

Tiltaksområde	Bevilget for 2010 mill kr	Sum 2010-2013 mill kr
1. Felles areal- og transportplan <ul style="list-style-type: none"> Bidrag til utredninger for planarbeidet, helt eller delvis finansiert av belønningsordningen 	1,0	5 mill
2. Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt <ul style="list-style-type: none"> Prioritering av sentrale hovedruter. Økt frekvens på de viktigste traseene og utvikling av knutepunkter Bedre koordinering av ruter på strekninger og gjennomgang av overgangsmuligheter på knutepunkter Oppfølging av foreslått doubling av tog tilbud Drammen – Hokksund fra 2012 med tilknytningsbuss Hokksund - Kongsberg Bedre billetteringssystem for enklere og raskere betaling Utarbeide nytt pris og sonesystem, også mot områder utenfor Buskerudbyen, herunder Akershus og Oslo. Målrettede takstforsøk rettet mot prioriterte kundegrupper Bedre informasjon om rutetilbudet 	4,7*	75 mill
3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken <ul style="list-style-type: none"> Etablering av kollektivfelt og kollektivtraséer Utbygging av sentrale knutepunkter og holdeplasser Innfartsparkering på jernbanestasjonene og sentrale bussholdeplasser Informasjonssystemer for buss med sanntidsinformasjon til holdeplasser Etappevis innføring av teknologi med basis i sanntidsinformasjonssystemet for aktiv prioritering av buss i lyskryss og tilfartskontroll av bilstrømmer Gatebruksendringer med eventuell etablering av rene bussgater. Vurderes opp mot framkommelighet for næringslivstransport. Planlegging og koordinering. 	8,3	115 mill
4. Tiltak for syklende og gående <ul style="list-style-type: none"> Komplette anlegg på nøkkelstrekninger i tettstedene Sykkelparkering knutepunkter og andre viktige målpunkter Utvikle felles drifts- og vedlikeholdsstandard for helårssykling Utbedring hovedårer fra bysentra til boligområder <5 km Tilrettelegge gangforbindelser i tilknytning til kollektivknutepunkt / sentrale holdeplasser 	10,0	50 mill
5. Biltrafikkreduserende tiltak <ul style="list-style-type: none"> Reduksjon av total parkeringskapasitet i sentrumsområder. Prioritering av besøkende framfor arbeidsplassparkering Boligsoneparkering Fysiske tiltak for redusert biltrafikk – Redusert kapasitet i gatenettet, trafikktekniske tiltak/tilfartskontroll Fartsbegrensning i sentrum 	3,0**	15 mill
6. Informasjon og holdningskampanjer <ul style="list-style-type: none"> Målrettede kampanjer for økt kollektiv- og sykkelbruk Oppfølging av IKM-strategien 	1,6	15 mill
7. Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og trafikk-/resultatmålinger. <ul style="list-style-type: none"> Etablering av et felles kunnskapsgrunnlag Datainnsamling 	1,4	5 mill
SUM	30,0	280 mill

*Videreføring av de iverksatte forbedringer i bussrutetilbudet for 2010 vil medføre en binding på 40 mill. kr av denne tiltaksposten.

**Drammen kommune har forutsatt at ved innføring av nye områder med boligsoneparkering skal oppstartskostnadene dekkes gjennom belønningsmidler.

5. Utdyping av foreslåtte tiltaksområder

Tiltaksområde 1: Felles areal- og transportplan

I dette planarbeidet vil bla følgende inngå:

- Byutviklingsstrategier knyttet til flerkjernet bystruktur og tilhørende foretting bl.a. i knutepunktene langs jernbanen bl.a. for å redusere avhengigheten av bil. Eksisterende kommunesentra/bysentra skal styrkes.
- Areal- og transportpolitiske virkemidler som kan brukes for å redusere avhengigheten av bilbruk og begrense trafikk- og miljørelaterte konsekvenser av biltrafikken
- Strategier for å videreutvikle kollektivsystemet som integrert del av byutviklingen og med en kvalitet som kan konkurrere med bilen. Her inngår jernbanen og toget som viktig infrastruktur og kollektivtilbud.
- Lokaliseringsstrategier for arbeidsplasser, næringsvirksomhet og handel som støtter opp om ønsket transport- og arealutviklingsmønster.

Tiltaksområde 2: Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt

Sterk opptrapping av busstilbudet fra 2010. Hovedstrategien for forbedring av busstilbudet i perioden er at tilbudet økes vesentlig på ruter som etableres som ”flaggruter” (10 – 20 min. intervall) med stort potensial for økt trafikk, betjener større befolkningskonsentrasjoner og kommunesentra/knutepunkter eller viktige ruter for mating til de største kollektivknutepunktene langs jernbanen. Det legges til grunn at den økte satsingen kan videreføres og styrkes ytterligere så snart forutsigbarhet er på plass for finansiering fra Buskerudbypakke 2 fra 2014.

Økt busstilbud

Det gjennomføres styrking av rutetilbudet for buss utover det som er prioritert og gjennomført fra 2010. Aktuelle ruter og ruteområder utredes i løpet av første halvår 2011 med sikte på iverksetting fra høsten 2011. I tillegg til å utrede konkrete rutestrekninger og fremkvensøkninger, utredes behov for muligheter for bedre ”takting” av ruter og en gjennomgang av overgangsmuligheter på kollektivknutepunkter.

Kunderettede tiltak for kollektivtrafikken.

Dette omfatter tiltak som gir økt total kvalitet i kollektivtilbudet og ikke bare økt frekvens eller nye ruter. Dette vil eksempelvis være:

Etablering av billetteringssystem som gir raskere betaling. Redusert opphold vil kunne gi betydelig reisetidsgevinst for passasjerene.

Utarbeidelse av nytt pris og sonesystem for å gjøre det enklere og rimeligere for den enkelte å reise kollektivt, også mot områder utenfor Buskerudbyen, herunder Akershus og Oslo.

Gjennomføring av målrettede takstforsøk rettet mot prioriterte kundegrupper.

Tiltaksområde 3: Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken

Strategien er å gjøre bussen mer konkurransedyktig overfor bilen ved økt framkommelighet for prioriterte ”flaggruter” og å gi terminalene (hovedknutepunkter og prioriterte holdeplasser) en høy standard for kundene.

Tiltak som reduserer reisetid med buss

Dette gjelder prioritering av infrastrukturtiltak som bedrer framkommeligheten for buss. Det er nødvendig med midler til planlegging for å kunne prioritere hvilke tiltak som skal gjennomføres.

Det er behov for en vridning i bruken av midlene til mer omfattende investeringer i økt fremkommelighet og sterke kvalitetsforbedringer. Eksempelvis understreker kunnskapsgrunnlaget i utredningene at prioriterte bussgater, kollektivfelt og signalprioritering vil være viktige elementer for å få en tilstrekkelig oppgradering av kvalitet, regularitet og konkurranseevnen for busstilbudet. Slik oppgradering må kunne gjennomføres på bekostning av biltrafikkens fremkommelighet.

Det gjennomføres etablering av sanntidsinformasjon for prioriterte ruter. Dette informasjonssystemet innebærer at det på holdeplassen gis opplysninger om når bussen faktisk vil komme. Et sanntidsinformasjonssystem i Buskerudbyen kan fremstå som pilotprosjekt for kollektivtrafikken i hele Buskerud. Teknologien for sanntidsinformasjon er i tillegg også nødvendig for å "sende signaler" til lyssignalregulering som gir en reell prioritering av buss i vegsystemet.

Det er behov for å samordne innfartsparkeringstilbudet på jernbanestasjonene og se på mulighetene for en utvikling av innfartsparkering for sentrale bussruter.

En detaljert planlegging er nødvendig tidlig i 2011. Tiltaksområde 2, 3 og 5 må ses i sammenheng for konkretisering av ulike infrastrukturtiltak og endringer i rutetilbud i perioden 2012 - 2013.

Tiltaksområde 4: Tiltak for syklende og gående

Hovedinnsatsen vil være å utvikle sykkel som et attraktivt alternativ som transportmiddel for større brukergrupper og som godt tilbud sammen med buss og tog. Videreutvikling og videreføring av Sykkelbyen Kongsberg er en del av dette. Det miljø- og helsemessige perspektivet vil inngå i dette tiltaksområdet.

Det foreslås økt innsats for prioritering av komplette anlegg på nøkkelstrekninger i tettstedene (sykkelfelt, sykkelboks, skilting, evt. farget oppmerking) og utbedring av hovedårer fra sentrumsområder til boligområder. Tiltak som styrker sykkel som tilbringer til tog og by- og tettstedsentra har større potensial for total økning i sykkelbruk enn regionale sykkelruter. Tilrettelegging av gangforbindelser i tilknytning til kollektivknutepunkt er viktig for å øke attraktivitet for kombinerte reiser. I samspill med andre tiltak gir det økt sykkeltrafikk og nedgang i korte bilturer.

I 2011 bør det settes inn betydelig ressurser for å planlegge tiltak for gående og syklende.

Tiltaksområde 5: Biltrafikkreduserende tiltak

Forskning og eksisterende kunnskapsgrunnlag tilsier at det er kun i kombinasjon med biltrafikkreduserende tiltak at positive kollektiv- og sykkeltiltak vil gi tilstrekkelig effekt i forhold til ressursinnsatsen. Hovedtiltakene vil være knyttet til å sikre full effekt av ovennevnte strategier for etablering av styrket innsats for kollektivreisende, gående og syklende.

Drammen kommune har forutsatt at ved innføring av nye områder med boligsoneparkering skal oppstartskostnadene dekkes gjennom belønningsmidler. I Kongsberg er tilsvarende tilsagn om bidrag gitt. Det vil også kunne være behov for bidrag til de tre andre kommunene i forbindelse med oppstartskostnader for håndheving av parkeringsbestemmelsene.

Tiltaksposten "bilrestriktive tiltak" må ses i sammenheng med tiltaksområde 3.

Tiltaksområde 6: Informasjon og holdningskampanjer

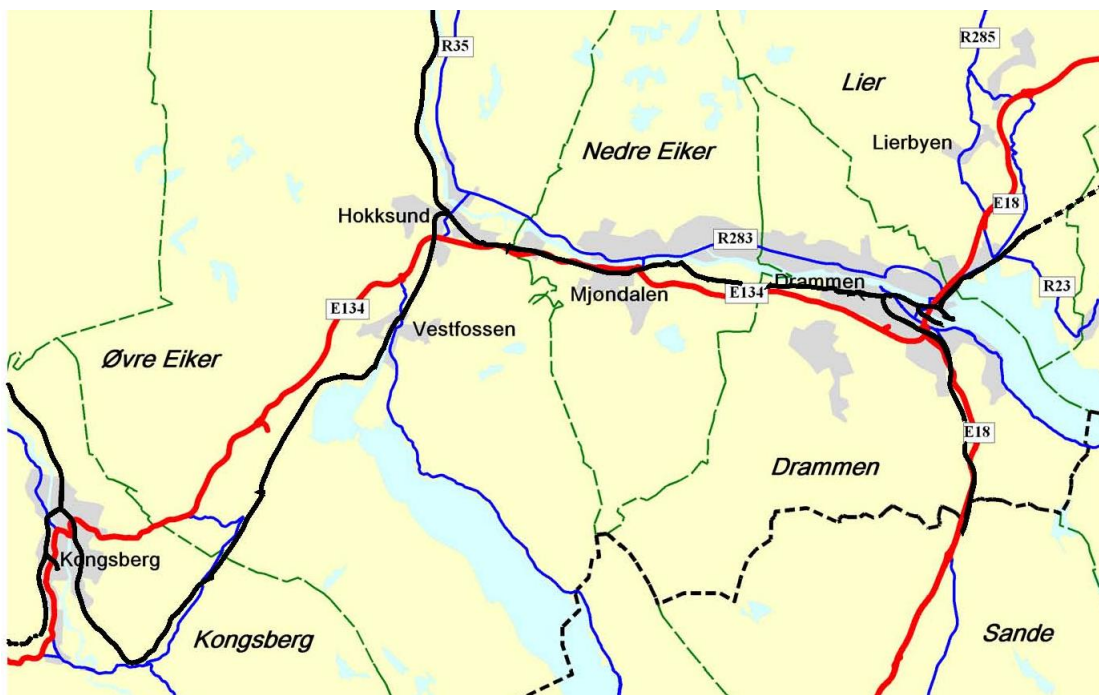
Prosjekt Buskerudbyen har som grunnleggende perspektiv å bidra til en omfordeling mellom transportmidlene - til mer kollektivtrafikk, sykkel og gange og mindre unødig biltrafikk. Dette er en enorm motivasjons- og informasjonsoppgave bl.a. knyttet til de tiltak som gjennomføres. Måltrettede kampanjer for sykkelbruk og framtidssatte infosystem for kollektivtilbud vil være en del av dette. Erfaringene fra Sykkelbyen Kongsberg understreker viktigheten av å prioritere ressurser til holdningsskapende arbeid for å sikre stor effekt av gjennomførte tiltak.

Dette tiltaksområdet omfatter informasjons-, kommunikasjon- og medvirkningsstrategi med tilhørende koordinering og planlegging. Det er også viktig at informasjon om hvorfor vi gjennomfører bilrestriktive tiltak når fram til befolkningen. Midler til ”ren” markedsføring av nye tiltak inngår i de respektive tiltaksområder.

Tiltaksområde 7: Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og trafikk-/resultatmålinger

Et av prinsippene for samarbeidsprosjektet er at det skal basere seg på kunnskapsbaserte løsninger. Etablering av et felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og datainnsamling vil være en del av et slikt kunnskapsgrunnlag for et langsiktig samarbeid som i 2010 fortsatt er i oppstartfasen. Nødvendig rapportering av resultater krever også et slikt grunnlag.

6. Opplegg for trafikkmålinger og resultatoppfølging



6.1 Trafikk og reisevaner i byområdet Buskerudbyen

Samarbeidet i byområdet fra Lier til Kongsberg er i en oppstartfase. Derfor er registrering og dokumentasjon av trafikktutviklingen i byområdet Buskerudbyen så langt ikke tilstrekkelig dokumentert og rapportert. Dette vil være en oppgave framover som vil inngå i rapportering i forhold til belønningstilskudd for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2009) som gjennomføres i 2009, vil gi god status for blant annet trafikfordeling og reisevaner i dette byområdet.

Buskerudbysamarbeidet delfinansierer arbeidet med ekstrautvalg slik at RVUen skal gi mer spesifikke data for hver av de 5 kommunene. Resultatene fra RVUen er på nåværende tidspunkt ikke ferdig sammenstilt. Det er varslet en ny nasjonal RVU i 2014. Denne vil gi god dokumentasjon på resultater i perioden 2009 – 2013.

6.2 Nøkkeltall for trafikkutviklingen (bil, buss, tog og sykkel)

Hovedtall for 2008 og 2009 gjelder samlet for de tre kommunene Lier, Drammen og Nedre Eiker (Drammensområdet):

Årlig endring for 2008 og 2009 kan oppsummeres slik:

	2008	2009
Lokal busstrafikk	+3,2 %	+2,3 %
Togtrafikk (lokalt og til/fra Oslo-området)	+12 % *	-8,2 %
Biltrafikk på 4 angitte tellepunkter	+1,7 %	-0,05 %
Innbyggertall	+2,0 %	+0,9 %

Dokumentere trafikkdata vil bli en del av arbeidet i prosjektet..

6.3 Opplegg for måling og dokumentasjon

Det er i dag flere tellepunkter for biltrafikken i dette byområdet. Disse vil danne grunnlag for trafikkmålinger i 2009 og 2010. For å følge opp resultater knyttet til belønningsordningen vil det bli etablert nye tellepunkter på hensiktsmessige steder, samordnet med de resultatmål som defineres for 4-årsperioden.

Følgende trafikkstrømmer er sentrale for å følge trafikkutviklingen i Buskerudbyen:

1. Trafikk ut og inn av Buskerudbyen, hvor også trafikk i retning Oslo inngår.
2. Lokalregional trafikk mellom de 5 kommunene (på kommunegrensene)
3. Strategiske veistrekninger i hver av kommunene

Statens vegvesen, fylkesavdeling Buskerud, leder en arbeidsgruppe som skal foreslå opplegg og nye målepunkter for biltrafikktellinger. Vegvesenet er i gang med å iverksette etablering av nye målepunkter i Buskerudbyen.

6.4 Resultatrapportering

Rapportering vil skje i tråd med Samferdselsdepartementets retningslinjer.