



# Statusrapport 2011

## Belønningsordning for bedre kollektivtrafikk, økt sykkelbruk og mindre bilbruk - Buskerudbypakke 1

1. februar 2012



Buskerudbyen

## Innledning

Buskerudbysamarbeidet innebærer at areal- og transportpolitikken i byområdet fra Lier til Kongsberg skal fornyes på mange områder. Samarbeidet krever blant annet at mange folkevalgte, ledere og fagpersoner skal arbeide sammen over tid for å finne nye, miljøvennlige løsninger i praksis. Den 4-årige avtalen mellom Samferdselsdepartementet og kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og Buskerud fylkeskommune (inngått 4. februar 2010) om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk gir denne muligheten. 2011 var andre året i avtaleperioden 2010-13.

Samarbeidsformen har nå begynt «å sette seg». Dette har ført til brede politiske prosesser som blant annet endte opp med formell politisk beslutning om planprogram for felles areal- og transportplan for Buskerudbyområdet. Dette er et historisk vedtak. Aldri tidligere har de 5 kommunene samarbeidet forpliktende om en felles plan etter plan- og bygningsloven.

Planarbeidet er nå i full gang i tråd med en krevende framdriftsplan som tilsier en politisk sluttbehandling i løpet av 2012. Det ivaretas en god koordinering med KVV Buskerudbypakke 2.

I 2011 har tiltak knyttet til samordnet parkeringspolitikk og oppfølging av prinsipper for biltrafikkreduserende tiltak blitt fulgt opp. Arbeidet dette året har også gitt økt gjennomføringskraft for de fysiske tiltakene i tråd med departementets forventninger. Et justert handlingsprogram for belønningsordningen 2010-13 ble 10. januar 2012 vedtatt av den politiske styringsgruppen for Buskerudbysamarbeidet (ATM-utvalget).

Jernbaneverket har i 2011 tydeliggjort at økt togtilbud Drammen – Hokksund ikke lar seg realisere fra 2012. Dette kan ha betydning for måloppnåelse i tråd med avtale.

I møte mellom samferdselsdepartementet og Buskerudbyens ordførere og fylkesordfører 29. november 2011 ble utfordringene knyttet til 1 års forsinkelse av KVV for Buskerudbypakke 2 drøftet. Konklusjonen var at dette ikke skulle ha betydning for å kunne realisere en Buskerudbypakke 2 (helhetlig bypakke) som en del av NTP 2014 -23. I møtet ble det også åpnet mulighet for at den 4-årige avtalen om belønningsordningen kunne forlenges ut over 2013.

Denne statusrapporten inneholder en oversikt over gjennomførte hovedaktiviteter i 2011. Oppfølging av politiske forpliktelser i avtalen er spesielt beskrevet. For den økonomiske statusrapporteringen er 2010 (30 mill.kr.) og 2011 (60 mill.kr.) sett i sammenheng.

Hokksund 1. februar 2012

Øyvind Hvidsten  
*Leder av administrativ styringsgruppe 2011  
rådmann i Øvre Eiker kommune*

Runar Hannevold  
*Leder av administrativ styringsgruppe  
i 2012 og fylkesrådmann i Buskerud  
fylkeskommune*

Tore Askim.  
*Prosjektjef  
Sekretariatsleder*

## 1.0 Oppsummering av 2011 - hovedresultater

Oppfølging av avtalen med Samferdselsdepartementet er i rute.

### **Samarbeidsprosess og kommunikasjon**

Kompliserte samhandlingsprosesser på tvers av forvaltningsnivåer og kommunegrenser krever tid, ressurser og omstillingsevne for å oppnå resultater. Det er investert betydelige tidsressurser i 2011 for å bidra til felles resultater blant alle de ti samarbeidspartnerne både politisk, ledelsesmessig og faglig.

Det har vært fylkes- og kommunevalg i 2011. I den sammenheng har det vært satset spesielt på informasjon og kommunikasjon til de folkevalgte og befolkningen.

### **Felles areal- og transportplan**

Planprogram for felles areal- og transportplan ble etter tilslutning fra fylkesmannen, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket, politisk vedtatt av de fem kommunene og fylkeskommunen i perioden juni – august 2011.

### **Buskerudbypakke 2**

Buskerudbypakke 2 (helhetlig samferdselspakke) vil være handlingsplanen innen samferdsel for Buskerudbyområdet fra 2014. Arbeidet med rammene for «pakken» er startet opp.

Buskerudbyens plan- og utviklingsarbeid koordineres med konseptvalgutredningen (KVU) for Buskerudbypakke 2 både på politisk og faglig/administrativt nivå. Blant annet utgjør ATM-utvalget (den politiske styringsgruppen) + de 6 rådmennene og Statens vegvesen samarbeidsgruppa for konseptvalgutredningen.

### **Framdrift – gjennomføring av tiltak**

Buskerudbysamarbeidet praktiserer en desentralisert gjennomføringsmodell hvor kommunene, fylkeskommunen (Buskerud kollektivtrafikk as) og Statens vegvesen har ansvar for gjennomføring av de tiltak som den politiske styringsgruppen har vedtatt gjennomført.

I løpet av 2011 er en rekke tiltak iverksatt. Sammenlignet med 2010 er gjennomføringstakten økt betraktelig. Følgende nøkkeltall illustrerer dette: For 2010 og 2011 ble det samlet bevilget 90 mill. kroner og det ble gjennomført og fakturert tiltak for 56,4 mill. kroner (63 % av bevilget beløp). For 2010 var 30 millioner bevilget. Gjennomførte og fakturert tiltak var da 12,9 mill. kroner (43 prosent av bevilget beløp).

### **Samordnet parkeringspolitikk og biltrafikkreduserende tiltak**

I 2011 er det innført ytterligere boligsoneparkering i ett område i Drammen og bybrua ble stengt for biltrafikk for en periode framover. Samordnet parkeringspolitikk følges opp av Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier. I Kongsberg er boligsoneparkering ferdig utredet.

### **Planlegging av prioriterte kollektivstrekninger**

For å sikre at infrastrukturtiltakene for buss samlet sett gir best mulig måloppnåelse er det valgt ut fem prioriterte kollektivstrekninger hvor tiltakene skal konsentreres i 2012 og 2013. Det er også lagt vekt på å kjøre en grundig planleggingsprosess slik at det forventes en enda raskere gjennomføring av fysiske tiltak i 2012 og 2013.

## **Samarbeid med næringslivet**

I 2011 er det gode samarbeidet med næringslivet videreført. Det ble blant annet gjennomført en egen næringslivsdag hvor målet var å skape interesse om Buskerudbysamarbeidet i det offentlige rom, og få innspill til areal- og transportplanarbeidet.

## **Kampanjer i 2011**

Det er i 2011 blitt gjennomført ulike mobilitets- og holdningskampanjer i regi av Buskerudbysamarbeidet. En styrket «Sykle til jobben aksjon» førte til 10 ganger så mange deltakere i forhold til året før; fra 300 til 3000 deltagere. Aksjonen "Aktiv på skolevegen" – en kampanje for å få barn og unge til å gå og sykle til skolen samlet i 2011 6000 deltakere fra alle fem kommunene.

## **Oppfølging av vurdering av aktiviteten for 2010**

I departementets vurdering av Buskerudbysamarbeidets aktivitet i 2010 heter det (brev av 4.5 2011):

*«I all hovedsak synes fattede vedtak og pågående planer å følge avtalen. Statens vegvesen finner sen framdrift i handlingsplan for fysiske tiltak for kollektivtransport og vridning i midler i retning av driftstiltak som uheldig. Departementet er kjent med årsakene til den reduserte framdriften, men vi vil likevel påpeke at dersom målsettingene med avtalen skal nås må oppmerksomheten om framdriften i gjennomføringen være høy, særlig for fysiske tiltak og bilrestriktive tiltak».*

Som det fremgår av denne rapporten har Buskerudbysamarbeidet i 2011 ivaretatt ovennevnte tilbakemelding fra Samferdselsdepartementet med tiltak og omprioriteringer. Eksempelvis er ikke nye busstilbud iverksatt, og i justert rammeprogram er de økonomiske rammene redusert for tiltaksområde 2; forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt.

## **2.0 Oppfølging av hovedpunkter i avtalen**

Dette kapittelet beskriver hvordan samarbeidet har fulgt opp den 4-årige avtalens hovedstrategier.

### **2.1 Justert handlingsprogram**

#### **Avtalens formulering**

*I løpet av 2010 skal det foreligge et politisk behandlet revidert handlingsprogram for hele 4-årsperioden som inneholder prinsippvedtak om biltrafikkreduserende tiltak.*

Buskerudbysamarbeidet har valgt å justere handlingsprogrammet i 2011. Revidert handlingsprogram ble vedtatt i den politiske styringsgruppen (ATM utvalget) for Buskerudbyen i møte 10. januar 2012 (se vedlegg 1).

Hensikten med justeringen er todelt, oppfølging av departementets tilbakemelding på statusrapport for 2010 og ut fra samarbeidets erfaringer i løpet av 2011.

De politiske prioriteringer i handlingsprogrammet ligger fast, men det er gjort noen justeringer mellom tiltaksområdene. Rammene for tiltaksområde 2 er redusert fra 75 millioner til 65 millioner i tråd med departementets tilbakemelding.

## 2.2 Samordnet parkeringspolitikk og innføring av redusert fart i Drammen sentrum

### Avtalens formulering:

Felles parkeringspolitikk for hele Buskerudbyen:

b. Vedtatt parkeringspolitikk implementeres gjennom 2011 og videre i henhold til vedtatt tidsplan.

### Boligsoneparkering er kommet for å bli

Folk er positive til boligsoneparkering, et verkøy som er ment å skape et triveligere bosted og prioritere fastboende framfor pendlere og andre besøkende. I forbindelse med haringstidloppene i fjor var det både Byen Vår Drammen og Drammen eringsforbundet orientering, uten prosess. Drammen kommune framler at de fleste uttalelser fra den nylig holdte boligsoneparkeringen i re haringene har vært positive. Folk flest er fornøyd, se smilene i maskinene har det vært, men håndheving av regelverket er det som er mest vanskelig. Slikingen er blitt så populær at beboere andre steder vurderer seg til kommunen med ønske om å ordne også et slikt gjeldested hos dem.

Denne er alt klart for at boligsoneparkering også blir ordnet i Nybyen til våren. Nybyen er gjerne benevnt av folkene og andre som søke kjerneområdene på at boligsoneparkering er egnet. Deler av Nybyen er belastet til smilene i rektatene både til bussstasjon, jernstasjon, idrettsanlegget på Martenslyst og Drammenbadet. Likevel er ikke beboerne i Nybyen entydig benyttet over framsidige avgifter som boligsoneparkering representerer. Noen beboere har hun som legger til turtilløp, og har derfor sømmerstet sine private parkeringsplasser langs husveggen. De har ikke krav på mere retten, men den har såvidt vært praktiskert slik, som beboer også at Nybyen er så variet og så stor at det blir sammentilne elosempeltv roboene til Drammenbadet og de som bor på den andre siden av Kongsbergsveien. Derfor er Nybyen beboerforlansning åpen for boligsoneparkering. Den vil ramme til. Men vil få et slikt nærmiljø, mens andre fratas parkeringsplasser.

Derfor har Drammen kommune lagt seg på en klok linje til det er prøvd til smilighet og et smil i stedet for ydhet og jernalid. Boligsoneparkering er ikke et mål og søy, men et middel for et triveligere og mer miljøvennlig bosted. Parkeringspolitikk kan må det for raskt fastsatt med hensiktsmessige parkeringsplasser, til det som skal bygges på Strømsveien, idretts, men vil stå klar, kommet for å bli.

**Østen er kommet for å bli**

DRAMMENS TIDENDE  
PER ØYSTEIN MØRK  
DRAMMENS TIDENDE

SI DIN MENING DRAMMENS LEDEPÅ DRAMMENS TIDENDE



FORNØYDE BEBOERE I Nybyen. (Fra til høyre) Per Øystein Mørk, Morten Johansen, Inger Eidevik, Ingrid Eidevik, Bjørn Eidevik.



Nora Karmet Dalskin og Julie Eidevik ble med på boligsoneparkeringen. FOTOGRAFERT AV PER ØYSTEIN MØRK

# Solid støttet til p-soner

**Fiere drammensere bor på mulighet til å kjøpe seg fast parkeringsplass i boligsoner. Det mener flertallet i DT-ringene.**

**DRAMMENS 25** Års kamp for boligsoneparkering på Strømsveien ble hørt med over 15. november i år.

Bjørn Eidevik, som bor i Nybyen, er en av de som har gått inn for å støtte boligsoneparkeringen. Han mener at det er viktig å ha faste parkeringsplasser for de som bor i området, og at dette vil gjøre livet lettere for beboerne. Han mener at dette er en god måte å håndtere parkeringsproblemet på, og at det vil bidra til et bedre miljø i området.

**FLERTALL VIL UTFOR**  
I Drammens Tidende er spørsmålet om DT-ringene, sier et flertall av deltakerne i boligsoneparkeringen er noe som bør vurderes til flere bydeler (se egen grafikk).

Denne vil også hjelpe oss til å finne ut hva som er best for oss, sier Eidevik.

Rovet har tidligere vært boligsoner på Strømsveien, har bygget opp med et område i Nybyen. Her vil det bli et område for boligsoner, noe som betyr at pendlere og arbeidsplasser må finne andre løsninger. Derfor er det viktig å finne ut hva som er best for oss, sier Eidevik.

Gruppenleder i Nybyen Johan Hauken, og påpeker at utbyttehandlert er noe som bør vurderes.

**GLAD FOR STØTTE**  
- Det er godt å ha folk på oss til det. Derfor er jeg glad for at så stort flertall støtter ordningen og mener den bør utvides, sier han.

Sidst om høsten i DT-ringene er positive til boligsoneparkering, sier Eidevik. 85 prosent av de som deltok i undersøkelsen er enige eller helt enige i å innføre boligsoner i Nybyen.

- Det vil alltid være mange som ikke er enige, men det er viktig å ha et klart mål, sier Eidevik.

Boligsoneparkering er Drammen ledende i Buskerudregionen til nå, sier Eidevik.

Kongsberg er den andre byen i Buskerudregionen som har innført boligsoner, og påpeker at utbyttehandlert er noe som bør vurderes.

er altså å andre boligsoner. Det er viktig å ha folk på oss til det. Derfor er jeg glad for at så stort flertall støtter ordningen og mener den bør utvides, sier han.

Sidst om høsten i DT-ringene er positive til boligsoneparkering, sier Eidevik. 85 prosent av de som deltok i undersøkelsen er enige eller helt enige i å innføre boligsoner i Nybyen.

- Det vil alltid være mange som ikke er enige, men det er viktig å ha et klart mål, sier Eidevik.

Boligsoneparkering er Drammen ledende i Buskerudregionen til nå, sier Eidevik.

Kongsberg er den andre byen i Buskerudregionen som har innført boligsoner, og påpeker at utbyttehandlert er noe som bør vurderes.

Drammens Tidende slår på lederplass fast at "Boligsoneparkering er kommet for å bli".

### Boligsoneparkering i Drammen

Boligsoneparkering i Drammen ble videreført til området Nybyen. Drammen Parkering KF gjennomførte en vellykket informasjonskampanje i forkant av innføringen.

### Boligsoneparkering i Kongsberg

Kongsberg kommune har gjennomført en utredning av innføring av boligsoneparkering i deler av de sentrumsnære boligområdene. Fire områder i sentrum er omfattet av utredningen og kommunen foreslår å innføre boligsoneparkering i to av disse områdene.

### Oppfølging av samordnet parkeringspolitikk i Lier, Øvre og Nedre Eiker.

Det er gjort forsøk med "myk" håndheving av parkeringsbestemmelsen i Hokksund. En utredning om å overføre parkeringsmyndighet fra politiet til kommunene er gjennomført. Politisk behandling av søknad om å bli parkeringskommune vil bli lagt frem i alle de tre kommunene første kvartal 2012.

### **Nye fartsgrenser i Drammen sentrum**

Drammen kommune vedtok i bystyret 15. juni 2011 å innføre nye reduserte fartsgrenser i sentrum fra og med 1. februar 2012. Formålet med tiltaket er å bedre trafikksikkerheten i sentrum for alle trafikantgrupper og sikre forbedret by- og bomiljø.

### **2.3 Prioritering av kollektivtrafikk og sykkel over Bybrua i Drammen**

#### **Avtalens formulering:**

*Avklare prioritering av kollektivtrafikk og sykkel over Bybrua i Drammen, når Øvre Sund bru åpner i 2011.*

Bybrua i Drammen ble stengt for privatbiler kort tid etter at Øvre Sund bru ble åpnet for trafikk i september 2011. De opprinnelige tre kjørefeltene ble omgjort til kollektivfelt og tosidig sykkelfelt med sykkelboks ved kryssene. Det pågår en evaluering av stengingen, så langt viser erfaringene at trafikken på Bybrua er redusert fra ca. 12.000 kjøretøy i døgnet til ca. 2.500 kjøretøy i døgnet og at forsinkelsene for busstrafikken er redusert vesentlig.

Bystyret skal i løpet av første halvår 2012 avklare den framtidige bruken av Bybrua.

### **2.4 Opptopping av buss- og togtilbud**

#### **Avtalens formulering:**

*Videreføre en sterk opptopping av busstilbudet fra 2010 og støtte opp under styrket togtilbud fra 2012.*

Busstilbudet ble styrket i 2009 og 2010. Denne satsingen er videreført i 2011, men det er ikke blitt foretatt noen ytterligere økning i tilbudet. Dette er i tråd med tilbakemeldingen fra departementet på statusrapport for 2010.

Felles mål om økt togtilbud fra 2012 med økning til to avganger i timen er etter tilbakemelding fra Jernbaneverket umulig i 2012. Før dette kan gjennomføres er det nødvendig å iverksette infrastrukturtiltak.

### **2.5 Fremkommelighetstiltak**

#### **Avtalens formulering:**

*Gjøre kollektivtransport konkurransedyktig med bilen bl.a. med framkommelighetstiltak som prioriterer bussen framfor bilen. Gjennomføring av prioriterte bussfelt og bussprioritering fram mot og i kryss (fra og med 2010).*

I 2011 er det prioritert fem kollektivstrekninger hvor framkommelighetstiltak er vurdert å gi størst effekt i forhold til målsettingene i avtalen. Prioriteringene er foretatt ut i fra en gjennomført helhetsplan for kollektivtrafikk. Tiltakene for hver strekning vil omfatte framkommelighetstiltak, sanntidsinformasjon og aktiv signalprioritering som prioriterer bussen framfor bilen i lyskryss.



**De prioriterte strekningene er:**

- Drammen sentrum - Krokstadelva – Mjøndalen
- Tordenskiolds gate (Rundtom – Drammen sentrum)
- Drammen sentrum (Strømsø) – Gulskogen
- Kongsberg sentrum - Gamlegrendåsen/Gomsrud
- Lierstranda – Drammen sentrum (Strandveien)



*Denne plakaten finner du bak på noen av bussene i Buskerudbyområdet.*

## 2.6 Sykkel

**Avtalens formulering:**

*Sterk satsing på å legge til rette for transportsykling og bedre vedlikeholdsstandard for sykkelbruk i hele byområdet Buskerudbyen.*

På bakgrunn av helhetsplan for sykkel er strategien noe justert. For å sikre en mest mulig effektiv bruk av midlene i tråd med avtalens målsetting, er sykkeltilrettelegging inn mot kollektivknutepunkter og by- og kommunesentra prioritert.

## 2.7 Informasjon

**Avtalens formulering:**

*Strategisk informasjon og markedsføring i kombinasjon med gjennomføring av tiltak.*

Buskerudbysamarbeidet har gjennomført flere kampanjer for å øke kjennskapen og kunnskapen om samarbeidet i området. Det er blitt gjennomført en undersøkelse blant befolkningen i de fem kommunene. Den viste at det var unge voksne som hadde minst kjennskap til samarbeidet. Det ble derfor iversatt målrettede tiltak spesielt mot denne

gruppen. Etter gjennomførte informasjonstiltak viste undersøkelser at kjennskapen til Buskerudbysamarbeidet hadde økt fra 48 til 60 %.

I tillegg er det jobbet målrettet med kommunikasjon i tilknytning til kampanjer for økt kollektiv- og sykkelbruk. Deltakelsen i Sykle til jobben aksjonen økte fra 300 til 3000, og over 6.000 elever fra barne- og ungdomsskoler var med i Aktiv på skoleveien.

Det er lagt vekt på å informere de nye folkevalgte etter høstens kommune- og fylkestingsvalg.

## På samme lag for fremtiden

www.buskerudbyen.no

Frem mot 2031 vil det komme 40 000 nye innbyggere til Buskerudbyen, et område som strekker seg fra Lier til Kongsberg. For at det skal være like attraktivt å bo, jobbe og drive virksomhet i Buskerudbyen, må vi sammen finne gode løsninger for fremtiden.

Reis smartere, lev bedre

Buskerudbyen

En del av en annonsekampanje i Buskerudbyområdet aviser for å øke kjennskapen til samarbeidet. Annonseren ble også benyttet som plakat hos de ti partnerne.

## 2.8 Felles areal og transportplan, utredning av trafikantbetaling og utforming av Buskerudbypakke 2

### Avtalens utforming:

Utarbeide en felles areal- og transportplan for byområdet Buskerudbyen som skal legge til rette for mindre bilbruk. Her under:

- Areal- og transportplanen skal legges til grunn for utformingen av en eventuell byregionpakke (Buskerudbypakke 2). Det legges opp til at arbeidet med Buskerudbypakke 2 skal knyttes opp til NTP-prosessen og omfatte alle relevante finansieringskilder. Vedtatt planprogram i løpet av 2010.



- b) *Utredning av restriktive økonomiske virkemidler i form av trafikantbetaling eller andre virkemidler med tilsvarende effekt. Utredningen skal foreligge innen våren 2012, Prinsippvedtak om innføring i løpet av 2012.*

Buskerudbypakke 2 (helhetlig samferdselspakke) vil være handlingsplan for samferdsel for Buskerudbyområdet fra 2014. I tråd med møtet med samferdselsministeren 29. november 2011 vil NTP 2014 -2023 inneholde helhetlige bypakker som viktig statlige virkemidler i de større byområdene.

Buskerudbyen har startet arbeidet med rammene for «en helhet bypakke» for Buskerudbyen. Rammene tar utgangspunkt i at alle samferdselstiltak (buss, tog, sykkel og begrenset veiutbygging med tilhørende infrastruktur) skal inngå i «pakken» og at finansiering skal skje som et spleiselag mellom staten, fylkeskommunen og kommunene samt trafikantbetaling.

Arbeidet med utredning om trafikantbetaling er startet opp. På ATM rådsmøte 28. november 2011 ga de folkevalgte innspill til hvilket kunnskapsgrunnlag og hvilke spørsmål en slik utredning bør gi svar på.

### **3.0 Status for gjennomførte tiltak innenfor avtalens tiltaksområder**

#### **3.1. Felles areal- og transportplan**

Utarbeidelse av felles areal- og transportplan er et av hovedgrepene for å nå målsettingene i Buskerudbysamarbeidet. I 2011 har dette arbeidet gitt konkrete resultater gjennom etablering av en felles planprosess for alle ti partnerne som deltar i samarbeidet.

Planprogram for felles areal- og transportplan ble vedtatt av de fem kommunene og fylkeskommunen i perioden juni – august 2011. Felles beslutningsprosesser er krevende og setter store krav til fleksibilitet og samarbeid, både kommunene imellom og på tvers av forvaltningsgrensene. I denne prosessen er involvering og medvirkning fra næringslivet helt sentralt.

Som en del av planarbeidet er følgende utredninger prioritert i 2011:

1. *Mulighetsstudie næringsarealer/næringsutvikling.* Rapporten ferdigstilles i løpet av primo februar 2012. Representanter fra kommunene, fylkeskommunen og næringslivet har deltatt i arbeidsgruppen, og det er avholdt to arbeidsseminar/ med åpen representasjon fra næringslivet.
2. *Attraktive byer og tettsteder, inkludert handelsanalyse for Buskerudbyen.* Rapporter ferdigstilles i løpet av primo februar 2012. I utredningsperioden er det avholdt til sammen fem åpne møter i samarbeid med lokale næringslivsforeninger/næringsforeninger.

Med utgangspunkt i felles kunnskapsgrunnlag for Buskerudbyen, utredes konsekvensene for tre alternativer for fremtidig areal- og transportutvikling:

- *Alternativ 0:* Videreføring av eksisterende areal- og transportstruktur.
- *Alternativ 1:* Vekst og utvikling innenfor utvalgte tettsteder (18), primært ved eksisterende og eventuelt nye kollektivknutepunkt.

- *Alternativ 2:* Konsentrert vekst og utvikling i kommunesentrene Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og på Lierstranda.

Konsekvensutredning av alternativene er igangsatt. På bakgrunn av utredningene vil det utarbeides et anbefalt forslag som også vil bli konsekvensutredet. Anbefalt alternativ vil ta utgangspunkt i Buskerudbysamarbeidets mål og strategier og vil ivareta både lokale, regionale og nasjonale mål.

Dette krevende planarbeidet følger så langt fastlagt fremdrift. Dermed tas det fortsatt sikte på politisk sluttbehandling av felles areal- og transportplan i kommunestyre og fylkestinget mot slutten av 2012.

Parallelt med arbeidet med areal – og transportplanen, leder Statens vegvesen arbeidet med en konseptvalgutredning (KVU) av Buskerudbypakke 2. Denne er ett år forsinket og har ført til at utrednings - og planarbeidet for areal- og transportplanen har blitt noe mer omfattende enn tidligere forutsatt. Det er imidlertid en fordel at disse prosessene går parallelt, da begge parter underveis drar veksler på den andres delresultater.

### **Hovedaktiviteter i 2011**

Planprogrammet ble våren 2011 vedtatt i alle fem kommunestyrene og i fylkesutvalget. Planarbeidet har fått mye oppmerksomhet, både i media, på åpne møter med næringslivstog på møter i Buskerudbysamarbeidets egne organer.

I samarbeid med KVU Buskerudbypakke2 ble det 24. oktober arrangert eget Ungdomsverksted på Union Scene i Drammen. 30 ungdommer fra ungdomsskoler og videregående skoler fra alle deler av Buskerudbyen deltok. Elever fra medielinja ved Eiker Videregående skole laget en kort dokumentarfilm fra verkstedet og i samarbeid med Statens vegvesen er det laget en egen rapport fra verkstedet som brukes som grunnlag både i arbeidet med KVUen og areal- og transportplanen.

I forbindelse med høringen rundt planprogrammet ble det gjort en ekstra satsing mot næringslivet. Målet var å skape interesse om Buskerudbysamarbeidet i det offentlige rom og få innspill til areal- og transportplanarbeidet. NSB stilte et helt tog til disposisjon som transportmiddel og startarena for næringslivsseminaret som hadde stor deltagelse.

For å sikre gode prosesser og høy kompetanse knyttet til planarbeidet, er koordinering og planleggingsressursene i Buskerudbysekretariatet styrket i 2011 med en prosjektleder for areal- og transportplanen.

Buskerudbyen  
Sanntidsprosjektet er finansiert av Buskerudbyens arbeid.

www.bk.no

3 Kastanjesletta Nå  
6 Liejordet 3 min  
3 Kastanjesletta 6 min

## Se når bussen faktisk kommer

Denne uken skrur vi på sanntidsinformasjon på linje 3 Kastanjesletta - Fjell og linje 6 Liejordet - Fjell. På holdeplassene på Bragemes torg og Strømsø torg finner du sanntidsskilt som teller ned minuttene mot din bussavgang. Dette er et pilotprosjekt, og vårt mål er å ta i bruk sanntid på flere busslinjer etter hvert.

Sanntid på mobil  
På de andre holdeplassene på linje 3 og 6 kan du bruke mobiltelefonen for å få sanntid. Søk etter appen "Traffikanten" i App Store eller Android Market og last ned. Du finner også sanntidsinfo på [www.bk.no](http://www.bk.no).

Vi ønsker alle våre kunder et godt nytt år!

Last ned app for iPhone og Android her:

Buskerud Kollektivtrafikk

*Annonse i Buskerudbyområdets aviser for å fortelle om sanntidsinformasjon.*

### 3.2. Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt

Tiltaksområdet omfatter tiltak som er med på å videreutvikle og styrke kollektivtilbudet i Buskerudbyen. De sentrale tiltakene har vært videreføring av økt frekvens på to prioriterte strekninger, bedre informasjon om rutetilbud, og utvikling av helhetlige regionale rutenettsplaner for å oppnå en bedre kapasitetsutnyttelse av eksisterende busser. To av de mest brukte bussrutene i Buskerudbyen fikk allerede i 2010, som følge av avtalen om belønningsmidler, en kraftig frekvensøkning. Denne styrkingen av tilbudet ble videreført i 2011.

Alle tiltakene innenfor dette området følger planlagt fremdrift. Forbedringene av busstilbudet har blitt godt mottatt og vil bli videreført innenfor rammene av Buskerudbypakke 1. Det økonomiske avviket som fremkommer under dette tiltaksområdet skyldes i hovedsak at de årlige bevilgningene dekker driften 6 måneder inn i påfølgende år.

#### Hovedaktiviteter i 2011

Midlene til rutetilbud går til videreføring av 10 minutters ruter på strekningen Konnerud – Drammen sentrum, og til å doble tilbudet mellom Drammen, Mjøndalen og Hokksund. I Kongsberg videreføres tilskudd til økt tilbud til Gamlegrendsåsen.

I 2011 kunne passasjerer i Buskerudbyen for første gang få sanntidsinformasjon om busstilbudet. I løpet av høsten ble det innført sanntidsinformasjon på to busslinjer i Drammen, og systemet har vært i drift siden rett før jul. Tiltaket har blitt godt tatt i mot av publikum, og er planlagt videreført til flere holdeplasser langs disse linjene, og til flere busslinjer.

### **3.3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken**

Strategisk utvalgte infrastrukturtiltak skal gjøre det mer attraktivt å velge kollektivtrafikk som reisemiddel i Buskerudbyen. Det handler om å forbedre standarden og fremkommeligheten til kollektivtrafikken. Strategien er å gjøre bussen mer konkurransedyktig i forhold til bilen, ved økt framkommelighet på de prioriterte strekningene, og å gi terminalene (hovedknutepunkter og prioriterte holdeplasser) en høyere standard for kundene.

Dette området omfatter flest enkelttiltak som finansieres i belønningsordningen. I 2011 har det skjedd en reell opprustning av holdeplasser og fremkommelighet på utvalgte strekninger i Buskerudbyen. De fleste tiltakene er gjennomført innenfor tids- og kostnadsrammen. Noen avvik skyldes at noen tiltak har blitt mer omfattende enn antatt, at planleggingsfasen fra tildeling ble for knapp og at anbudspriser på gjennomføring i noen tilfeller var høyere enn forventet. Det er logisk at store prosjekter ferdigstilles og bokføres først året etter. Sett under ett følger tiltaksområdet normal fremdrift.

Helhetsplan for infrastruktur til kollektivtrafikken i Buskerudbyen ble ferdig utarbeidet i 2011, og er et godt grunnlag for prioritering av fremkommelighetstiltak og holdeplasser.

#### **Hovedaktiviteter i 2011**

I 2011 har Buskerudbysamarbeidet valgt ut 5 kollektivstrekninger for prioritering av tiltak i 2012 og 2013 for på den måten å øke måloppnåelsen. I tiltaksplan for 2012 blir det utarbeidet tiltakspakker bygd opp av enkelttiltak som er hentet fra gjennomføringsplanen. De prioriterte strekningene er;

1. Drammen sentrum - Krokstadelva – Mjøndalen sentrum.
2. Tordenskiolds gate (Rundtom – Drammen sentrum)
3. Drammen sentrum (Strømsø) – Gulskogen
4. Kongsberg sentrum - Gamlegrendåsen/Gomsrud
5. Lierstranda – Drammen sentrum

Tiltakspakken for disse 5 prioriterte strekningene vil omfatte ulike tiltak som aktiv signalprioritering, tilfartskontroll, strekninger med egne bussfelt og andre tiltak for å øke attraktiviteten for kollektivtrafikken.

I 2011 ble det gjennomført flere oppgraderingsprosjekter, ett eksempel er utbedring av stasjonsområdet i Mjøndalen som ble gjennomført høsten 2011.

Et annet eksempel på gjennomført tiltak i 2011 er ny rundkjøring på E-134 gjennom Kongsberg. Statens vegvesen og Kongsberg kommune har samarbeidet om å bygge ny rundkjøring i ved Haspa (med tilskudd fra Buskerudbyen). Dette har bidratt til økt fremkommelighet for både busser og biler. Krysset er tilrettelagt for tilfartskontroll. Det vil si at bussen skal kunne prioriteres inn i rundkjøring ved hjelp av lysregulering

### **3.4. Tiltak for syklende og gående**

Buskerudbyen har som mål at flere velger sykkel som transportmiddel, enten alene eller som et godt tilbud sammen med buss og tog. For å få til dette, bygges nye sykkelveistrekninger, fremkommelighet bedres, det informeres om tilbudet og ikke minst legges det til rette for å bedre parkeringsmulighetene for sykkelen. Tiltak som styrker sykkel som tilbringer til tog og by- og kommunesentra prioriteres da dette antas å ha best effekt på kort sikt. Buskerudbyen vil fortsatt jobbe for utvikling av regionale sykkelruter, men prioriterer i første omgang bedre

sykkelforbindelser i tilknytning til kollektivknutepunkt for å oppnå flere kombinerte reiser. Dette for å nå målet om økt sykkeltrafikk og færre korte bilturer raskest mulig.

Det er gjennomført en rekke sykkeltiltak i Buskerudbyen i 2011 i tråd med utarbeidet helhetsplan for sykkel. Flere sykkelparkeringer ved kollektivknutepunkter er ferdig bygget. I tillegg er det opparbeidet gang og sykkelveistrekninger.

### **Hovedaktiviteter i 2011**

Gang og sykkelvei strekningen mellom Loesmoen og til Hokksund sentrum er ferdigstilt. Overbygd sykkelparkering er bygget på Mjøndalen stasjon. Drammen har revidert sin hovedsykkelplan i 2011 og gjennomført en rekke tiltak for økt sykkelandel. Den første tellesøylen for passerende sykler i Buskerudbyen ble åpnet i Drammen i oktober. Det gir økt fokus på sykkelbruk, og er et synlig bevis for at sykkel er prioritert.

### **3.5. Biltrafikkreduserende tiltak**

Forskning og eksisterende kunnskapsgrunnlag viser at det er i kombinasjon med biltrafikkreduserende tiltak at kollektiv- og sykkeltiltak vil gi best effekt. Dette er krevende å få til i praksis. Aktuelle virkemidler for kommunene i Buskerudbyen vil være tiltak som gjør bussen mer konkurransedyktig i forhold til bilen (se tiltaksområde 3 i kap.3.3), parkeringsordninger og andre trafikale virkemidler (som nedsatte fartsgrenser). Lokale forhold mellom kommunene vil også måtte ivaretas.

I Drammen er etterspørselen større enn tilbudet når det gjelder parkeringsplasser. I Drammen er det som planlagt i 2011, innført tiltak som boligsoneparkering, og

I Kongsberg er arbeidet med tilsvarende parkeringstiltak kommet godt i gang som planlegges iverksatt i 2012. De tre andre kommunene har i felleskap lagt grunnlaget for å etableres seg som parkeringskommuner. I Hokksund er et forsøk igangsatt med "snill håndheving" av skilt om maks 2-timers parkering.

### **Hovedaktiviteter i 2011**

Boligsoneparkering i Drammen er et tiltak som skal hindre pendlerparkering i sentrumsnære boligområder. Første sone ble innført på nedre Bragernes i 2010, de to neste sonene (i Nybyen) ble innført 1. november 2011. Bystyret behandlet 22. november 2011 en sak om evaluering og videreføring av boligsoneparkering. I all hovedsak viser evalueringene at ordningen virker etter hensikten. Fremmedparkeringen er borte, beboerne innenfor sonen uttrykker at de er fornøyd med at det er innført boligsoneparkering, og det er et økende antall henvendelser fra andre områder av byen som også vil innføre ordningen.

Dette er en ønsket utvikling da full effekt av boligsoneparkering, som et trafikkreduserende tiltak, først oppnås når det innføres i flere sammenhengende boligsoner, slik at det ikke blir tilgjengelige gratis parkeringsplasser rett utenfor sentrumsområdene. I områdene der det ikke er mulig å innføre boligsoneparkering som et tiltak, reguleres gatene med andre parkeringsbestemmelser som også bidrar til å minske pendlerparkeringen. Beboerparkering, som et supplement til boligsoneparkering, er foreslått innført i områder av Drammen der andelen av boliger er lavere og det er et større innslag av sentrumsfunksjoner. I løpet av 2012 vil det bli etablert 4 nye soner på Bragernes.

I løpet av 2011 er reduserte fartsgrenser i sentrum av Drammen planlagt, og tiltaket iverksettes 1. februar 2012.



Kongsberg kommune har i 2011 gjennomført en utredning for å vurdere innføring av boligsoneparkering i deler av de sentrumsnære boligområdene. Fire områder er omfattet av utredningen. Kommunen foreslår i første omgang å innføre boligsoneparkering i to områder. Den ene sonen ligger nord på Nymoen, den andre sonen ligger på Vestsida.

### 3.6. Informasjon og holdningskampanjer



Buskerudbyen skal bidra til endring av reisevaner for befolkningen. Dette innebærer også et krevende informasjons- og motivasjonsarbeid. Måltrettede mobilitets- og holdningskampanjer og kampanjer for økt sykkelbruk og framtidsrettet informasjonssystem for kollektivtilbud, er viktige tiltak som omfattes av dette tiltaksområdet.

Det er lagt ned betydelige aktivitet i informasjon til befolkningen i Buskerudbyområdet om samarbeidet. Gjennom et systematisk informasjonsarbeid har samarbeidet oppnådd målbare resultater. I mai hadde 48 % av befolkningen kjennskap til Buskerudbysamarbeidet. I september hadde 60 % av befolkningen kjennskap til samarbeidet i byområdet. Det vil si at majoriteten av befolkningen i området har hørt om Buskerudbyen,

Videre har en strategisk satsing på informasjon rettet mot de yngre aldersgruppene båret frukter.

Nærmere 800 deltakere har deltatt i en konkurranse der de har sett animasjonsfilm om samarbeidets mål og arbeid.

Alle husstander i området har fått tilsendt faktamateriell, og det er satset på internett som grunnkanal for informasjon.

Det er mange involvert blant Buskerudbysamarbeidets ti partnere, både folkevalgte, ledere og fagfolk. Både før, og spesielt etter fylkes- og kommunevalget har det vært jobbet med kunnskap og informasjon til de folkevalgte i samarbeidets fem kommuner og fylkeskommunen. Det er blant annet utviklet en egen «portal» for folkevalgte på [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no)

### **Hovedaktiviteter i 2011**

Det er i 2011 blitt gjennomført ulike mobilitets- og holdningskampanjer. Statens Vegvesen var ansvarlig for gjennomføring av Sykle til jobben aksjonen i 2011. De inngikk avtale med bedriftsidrettsforbundet om å gjøre kampanjen gratis for alle innbyggere som jobber innenfor Buskerudbyen. Buskerudbyens satsing på denne aksjonen førte til 10 ganger så mange deltakere i forhold til året før; fra 300 til 3000 deltagere.

Nær 13 000 elever fikk tilbud om å være med på aksjonen "Aktiv på skolevegen" – en kampanje for å få barn og unge til å gå og sykle til skolen. 2011 var det første året da alle fem kommunene var med. Kampanjen var en stor suksess med 6000 deltakere.

Europeisk Mobilitetsuke ble markert i Drammen i september. I Kongsberg ga satsing på lokale tiltak gode resultat for å få flere til å bruke sykkel og føttene.

### **3.7. Felles kunnskapsgrunnlag og resultatmålinger.**

Et av prinsippene for Buskerudbysamarbeidet er at valg av løsninger skal være kunnskapsbaserte. Etablering av et felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og datainnsamling er viktig i et langsiktig samarbeid. Dette området omfatter derfor tiltak som bidrar til dette. Mer presist omfatter det utredninger, og etablering av system for telling og trafikkmåling.

Det største tiltaket innen dette området er å få etablert tellepunkter for bil, for å registrere effekten av tiltakene i regi av Buskerudbyen. Til tross for forsinkelser ble alle planlagte tellepunkter etablert i 2011. Telleprosjektet kom i gang i 2011 og resultat registreres fortløpende hos Statens vegvesen. Når det gjelder utredninger blir reisevaneundersøkelsen 2009-2010 analysert av Transportøkonomisk institutt på oppdrag fra Buskerudbyen.

For å sikre effektiv planlegging og beslutning av tildelte midler, er koordinering og planleggingsressursene i Buskerudbysekretariatet styrket noe i 2011.

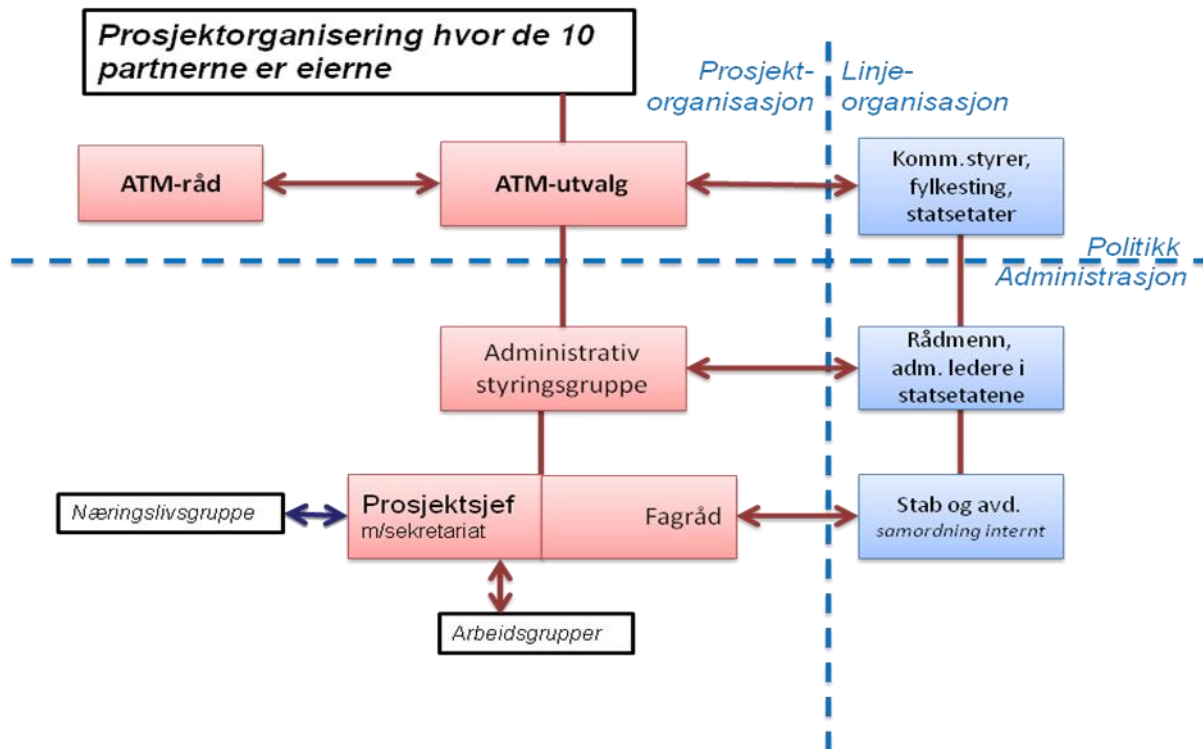
### **Hovedaktiviteter i 2011**

Etableringen av tellepunkter for bil er det viktigste tiltaket som har kommet innen området i 2011. Det vil gi konkret informasjon som grunnlag for å vurdere måloppnåelse i forhold til den 4-årige belønningsavtalen.

Det ble gjennomført en stor spørreundersøkelse i mai 2011 med 2500 respondenter om holdninger til miljø, kollektivtrafikk og bilbruk. Undersøkelsen ble gjennomført av Synovate og var et samarbeid med Buskerud kollektivtrafikk,

## **4.0 Organisering og arbeidsformer**

Buskerudbysamarbeidet er et politisk styrt samarbeid, sammen med statsetatenes administrative ledere. Avtalen mellom samarbeidspartnerne forutsetter at samarbeidet skal være kunnskapsbasert og løsningene skal baseres på konsensus.



ATM-utvalget er den politiske styringsgruppen i samarbeidet og består av ordførerne i de fem kommunene og fylkeskommunen, lederne i de tre statsetatene og fylkesmannen, og har til sammen 10 representanter. Fylkesordfører Roger Ryberg ledet for ATM-utvalget til etter valget i 2011. Fra oktober 2011 er ordfører i Drammen Tore Opdal Hansen leder av ATM-utvalget.

ATM-rådet består av 36 valgte politikere fra de fem kommunestyrene og fylkestinget. Denne gruppen av folkevalgte representerer sentrale politikere fra alle politiske partier som er representert i disse kommunene/fylkeskommunen. Disse kan betegnes som Buskerudbysamarbeidets «formannskap». I ATM-rådet møtes politikere på tvers av kommunegrensene, politiske partier for å drøfte sentrale problemstillinger før formell politisk behandling i kommunene og i fylkeskommunen.

ATM-rådet er bindeleddet mellom Buskerudbysamarbeidets utviklingsarbeid og de formelle politiske vedtaksorganene i kommunen og fylkeskommune.

I den administrative styringsgruppen deltar rådmenn og administrative ledere fra statsetatene, samt næringslivet (NHO og LO). Fagrådet består av partnernes faglige ledere, samt Buskerud Kollektivtrafikk. Buskerudbysamarbeidets sekretariat ledes av prosjektsjefen og har som hovedfunksjon å lede og koordinere alle aktiviteter i samarbeidet.

## 5.0 Status økonomi

### Status for tiltak gjennomført med 2010 og 2011 midler

Buskerudbyen har gjennom avtalen om belønningsmidler fått tildelt henholdsvis 30 og 60 mill. kroner for 2010 og 2011. I tillegg disponerer samarbeidet 3,1 mill kroner i restmidler fra

2009. Dette ble det i rapporten for 2010 orientert om. Da var imidlertid overført restbeløp 2,5 mill. kroner. Økningen i restbeløp skyldes at endelig avslutning av 2009-tiltakene først skjedde i 2011.

I den videre omtalen blir midlene fra 2010 og 2011 sett i sammenheng. Dette er en naturlig følge av at en stor andel av kostnadene for 2010-tiltak først ble fakturert i 2011.

Under følger en oversikt over økonomisk status pr. 31.12.2011. Alle summene er i millioner kroner. Kolonnene med tildelt beløp for 2010 og 2011 angir den fordelingen ATM-utvalget har besluttet.

Tiltaksområde	Tildelt 2010	Tildelt 2011	Sum tildelt for 2010-2011*	Utgifter 2010-2011	Rest pr. 31.12. 2011
1. Felles areal- og transportplan	1,00	3,28	4,28	2,31	1,97
2. Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt	4,65	21,65	26,3	19,09	7,21
3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	7,45	15,98	23,43	14,48	8,95
4. Tiltak for syklende og gående	8,80	13,91	22,71	12,8	9,91
5. Biltrafikkreduserende tiltak	3,00	3,20	6,20	4,24	1,96
6. Informasjon og holdningskampanjer	0,81	5,70	6,51	4,91	1,60
7. Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering mv.	1,93	1,72	3,65	1,70	1,95
<b>TOTAL</b>	<b>27,64</b>	<b>65,44</b>	<b>93,08 *</b>	<b>59,53</b>	<b>33,55</b>

\* I sum tildelt 2010-2011 ligger også tiltak finansiert av omdisponerte midler (3,08 mill.) fra 2009. Derfor er også totalsummen for 2010-2011 høyere enn de tildelte 90 mill. kronene.

#### Noen merknader til kolonnen «Rest pr. 31.12.2011»:

- Område 1: Avviket skyldes i hovedsak at konsekvensutredningen for areal- og transportplanen (1,2 mill.) ikke er igangsatt før desember 2011.
- Område 2: Avviket skyldes at det i tildelingen for 2011 inngår midler til drift av rutetilbudet i 6 måneder i 2012.
- Område 3: Avviket skyldes at igangsatte infrastrukturtiltak ikke er fullført innenfor tildelingsåret.
- Område 4: Avviket skyldes at et stort gang- sykkelprosjekt er blitt forsinket på grunn av kostnadsoverskridelse.

På tross av at midlene ikke ble tildelt før mai 2011 har om lag 2/3 av de tildelte midlene i 2011 blitt utgiftsført pr 31.12.2011.

Buskerud fylkeskommune har ansvar for regnskapsføring for de årlige tildelte midlene på vegne av de seks avtalepartnere med Samferdselsdepartementet. Øvrige detaljer om regnskapet kan fremskaffes.

## 6.0 Status nøkkeltall og resultatmålinger

I følge avtalen med Samferdselsdepartementet, skal Buskerudbysamarbeidet bidra til at den samlede biltrafikken i området ikke øker selv om antall innbyggere og arbeidsplasser øker. Samarbeidet skal også bidra til å redusere biltrafikken med 5 % i rushtiden. For å følge opp disse målsettingene i perioden 2010 -2013, og kunne kommunisere resultater overfor politikerne og innbyggerne i Buskerudbyen, er det en forutsetning å få gode nøkkeltall både for biltrafikk, buss, tog og sykkel, samt befolkningsøkning.

I 2011 er det endelig kommet på plass et bredt spekter av målepunkter for biltrafikk i samtlige kommuner i Buskerudbyen. Det er til sammen satt i drift 48 målepunkter. Mot slutten av 2012 vil disse punktene ha vært i drift et år og de første tallene på utviklingen av trafikken i disse punktene vil først da bli klare.

De nøkkeltallene vi har for Buskerudbysamarbeidet er:

- Befolkningsutvikling
- Årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikken på utvalgte målepunkter.
- Trafikktall for buss og tog
- Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)

### 6.1 Oppsummering av trafikktviklingen i 2011:

Trafikktviklingen i Buskerudbyen kan oppsummeres, med de begrensningene tallmaterialet gir, slik for 2011:

- Bussrutene i Buskerudbyen har fortsatt veksten fra 2010 og øker med 2,12 % sammenlignet med rekordåret 2010.
- Biltrafikken har samlet på 4 tellepunkter i Drammen økt med 1,23 % i forhold til 2010. Holder vi E134 Strømsåstunnelen utenfor er det ingen økning i biltrafikken fra 2010 til 2011 og det på tross av at innbyggertallet i Buskerudbyen økt med 1,71 % - basert på tall for beregnet befolkningmengde for 2012.

Det har m.a.o vært en positiv utvikling for den lokale kollektivtrafikken også i 2011. Biltrafikken har økt noe totalt sett på de 4 tellepunktene, men befolkningsveksten har økt mer enn biltrafikken.

Når vi ser på hovedtallene fra Reisevaneundersøkelsen fra 2009-2010 ser vi at Buskerudbyen ligger på landsgjennomsnittet for de fleste transportformer. Det fremgår imidlertid store variasjoner mellom Buskerudbyens kommuner og Kongsberg fremhever seg positivt med en sykkelandel på 9,9 % sammenlignet med landsgjennomsnittet på 4,2 %.



## 6.2 Befolkningsvekst i Buskerudbyen

Utviklingen av antall innbyggere i kommunene:

	<b>2009) per 31.12</b>	<b>2010) per 31.12</b>	<b>2011) per 31.12*</b>
Lier	23.267	23.580	24.161
Drammen	62.566	63.582	64.560
Nedre Eiker	22.687	22.917	23.232
Øvre Eiker	16.616	16.987	17.398
Kongsberg	24.714	25.090	25.411
<b>SUM</b>	<b>149.850</b>	<b>152.156</b>	<b>154.762</b>

Endring i prosent 2009 - 2010: 1,54 %

Endring i prosent 2010 - 2011: 1,71 %

*\*Beregnet folkemengde og beregnet folkevekst per 31.12.2011. Kilde SSB*

## 6.3 Trafikktall for Buskerudbyen

Det er siden 2009 jobbet sammen med Vegdirektoratet og Statens vegvesen med å etablere et hensiktsmessig målesystem for biltrafikk i Buskerudbyen. Dette arbeidet fikk et gjennombrudd i 2011 da 48 målepunkter fordelt på de 5 Buskerudbykommunene er blitt etablert. Utforming av data- og presentasjonsverktøy for Buskerudbyen som pilotområde for biltrafikdata, planlegges med Vegdirektoratet som hovedansvarlig. Inntil disse målepunktene har vært i drift et år då har samarbeidet begrensede tall for biltrafikkutvikling i Buskerudbyen. I denne rapporten foreligger kun biltrafikkutviklingen fra fire eksisterende tellepunkter.

*Årsdøgntrafikk på fire hovedtellepunkt i Buskerudbyen*

Hovedtellepunkt for biltrafikk

<b>Årsdøgntrafikk på viktige tellepunkt – årlige trafikktellinger</b>	<b>År</b>	<b>ÅDT</b>	<b>Endring siste år</b>	<b>Endring i %</b>
E 134 Strømsåstunnelen	2009	15192	189	1,26 %
	2010	15832	829	5,46 %
	2011	16738	906	5,72 %
Rv 283 Rosenkrantzgt (før tunnel))	2009	26744	-641	-2,34 %
	2010	26138	-606	-2,27 %
	2011	26337	199	0,74 %
Fv 35 Gulskogen	2009	10821	448	4,32 %
	2010	11389	568	5,25 %
	2011	11057	-332	-2,92 %
Fv 36 Konnerudbakkene	2009	11126	-23	-0,21 %
	2010	11139	13	0,12 %
	2011	11157	18	0,16 %
<b>SUM</b>	<b>2009</b>	<b>63883</b>		
<b>SUM</b>	<b>2010</b>	<b>64498</b>	615	0,96 %
<b>SUM</b>	<b>2011</b>	<b>65289</b>	791	1,23 %

## 6.4 Trafikkutviklingen for buss og tog 2009, 2010 og 2011:

Vi har foreløpig ikke mottatt trafikk tall fra NSB for 2011. Når det gjelder buss, foreligger det tallmateriale både for 2009, 2010 og 2011. Sykkeltall for Buskerudbyen er det hittil ikke utarbeidet tallgrunnlag for.

### Passasjertall med buss i Buskerudbyen

Nettbuss Drammen AS -  
passasjerstatistikk

	2009	2010	2011	Endring 2010-2011	Endring 2009 - 2011
Lokalbusser i Drammen, Lier og Nedre Eiker (Linje 1-75)	5 952 704	6 253 825	6 499 506	3,93 %	9,19 %
Til/fra Ø.Eiker og Modum, linje 10, 100 og 101 og 102 (totalt) *	638 025	628 583	613 809	-2,35 %	-3,80 %
Lier – Oslo (linje 169) **)	309 734	312 754	328 727	5,11 %	6,13 %
TIMEkspressen linje 1 (totalt)	437 003	423 025	442 017	4,49 %	1,15 %
Lokalruter i Øvre Eiker (117-119)	132 423	143 766	59 851	-58,37 %	-54,80 %
Lokalbusser i Kongsberg	263 330	293 282	282 081	-3,82 %	7,12 %
<b>SUM</b>	<b>7 733 219</b>	<b>8 055 235</b>	<b>8 225 991</b>	2,12 %	6,37 %
Endring i prosent		4,16 %	2,12 %		

## 6.5 Reisevaner i Buskerudbyen

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

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

TØI 2011

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

Annet transportmiddel: Blant annet traktor og snøscooter.

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

## 7.0 Vedlegg:

Revidert handlingsprogram, belønningsordningen 2010-2013 datert 10.1. 2012.