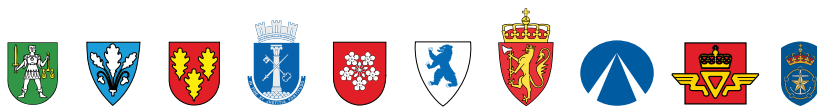


ÅRSRAPPORT FOR BUSKERUDBYSAMARBEIDET 2011



Buskerudbyen



INNHOOLD



Buskerudbyen

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Dette er Buskerudbysamarbeidet | 4 |
| | 1.1 Prioriterte resultatområder | 4 |
| | 1.2 Partnerne i Buskerudbysamarbeidet | 4 |
| | 1.3 Organisering | 5 |
| 2 | I takt med utviklingen | 6 |
| | 2.1 Buskerudbysamarbeidets hovedoppgaver i 2011 | 7 |
| | 2.2 Tildelte belønningsmidler i 2011 | 8 |
| | 2.3 Felles areal- og transportplan | 10 |
| | 2.4 Informasjon og kommunikasjon | 12 |
| | 2.5 Synlige resultater av Buskerudbysamarbeidet | 14 |
| 3 | Økonomi – samarbeidsmidler og belønningsmidler | 18 |
| | 3.1 Samarbeidsmidlene 2011 | 18 |
| | 3.2 Belønningsmidler, Buskerudbypakke 1 | 18 |
| 4 | Nøkkeltall | 20 |
| | 4.1 Utvikling i befolkningsmengde, Buskerudbyen | 20 |
| | 4.2 Reisevaner i Buskerudbyen | 20 |
| | 4.3 Buss- og togreiser i Buskerudbyen | 21 |
| | 4.4 Biltrafikk tall for Buskerudbyen | 22 |
| | 4.5 Trafikkutviklingen for 2011 | 22 |
| | 4.6 Holdningsundersøkelse | 23 |



Buskerudbyen - Årsrapport 2011

Produksjon: Godt Sagt kommunikasjon | Grafisk design: Grafisk senter, Drammen kommune | Forsidefoto: Hanne Elvving (TIBE)

Trykkeri: Trykkservice AS | Opplag: 1.000 | Papir: Cykulus



▲ foto: Torbjørn Tandberg

Buskerudbysamarbeidet tar form

For å møte framtidens utfordringer må areal- og transportpolitikken fornyes i byområdet fra Lier til Kongsberg. Vi må alle bidra til den nødvendige innovasjon og endring. Vårt frivillige samarbeid forutsetter imidlertid at hver enkelt partner må oppleve tilstrekkelig nytte av samarbeidet over tid.

Buskerudbysamarbeidets langsiktige mål er å sikre at den store befolkningsveksten de neste 20 årene skjer på en måte som gjør byer, kommunesentra og øvrige tettsteder til enda mer attraktive steder å bo og arbeide i, samtidig som vi skal bli mindre avhengige av personbilen. Hovedgrepet for å få en slik utvikling er å tilrettelegge for boliger og arbeidsplasser nær kollektivknutepunkter. På den måten reduseres transportbehovet med bil, og gir et bedre kundegrunnlag for konkurransedyktig kollektivtransport og ønsket næringsutvikling.

Den politiske styringsgruppen (ATM-utvalget) i 2011:

Roger Ryberg, leder (til oktober 2011)
Morten Eriksrød (fra november 2011)
Fylkesordfører

Tore Opdal Hansen, leder
(fra november 2011)
Ordfører i Drammen kommune

Ulla Nævestad, nestleder
(til oktober 2011)
Helene Justad
(fra november 2011)
Ordfører i Lier kommune

Elly Therese Thoresen
(til oktober 2011)
Bent Inge Bye
(fra november 2011)
Ordfører i Nedre Eiker kommune

Ann Sire Fjerdingstad
Ordfører i Øvre Eiker kommune

Vidar Lande, nestleder (fra november 2011)
Ordfører i Kongsberg kommune

Kirsti Kolle Grøndahl
Fylkesmann i Buskerud

Samarbeidsformen har nå begynt "å sette seg" selv om vi stadig må utvikle måten å jobbe sammen på. Dette er spesielt viktig med tanke på våre nye folkevalgte etter fylkes- og kommunevalget i 2011.

Omfattende politiske prosesser har i 2011 endt opp med formell politisk beslutning om planprogram for felles areal- og transportplan for Buskerudbyområdet. Det er første gang i historien at vi samarbeider om felles planlegging på dette samfunnsområdet.

2012 vil bli et nytt spennende år for Buskerudbysamarbeidet. Målet er at areal- og transportplanen skal vedtas, og at en samferdselspakke (Buskerudbypakke 2) skal konkretiseres.

DETTE ER BUSKERUD- BYSAMARBEIDET

Prioriterte resultatområder | Partnerne i Buskerudbysamarbeidet | Samarbeidspartnere | Organisering

1

Buskerudbysamarbeidet er et langsiktig, forpliktende samarbeid om areal, transport og miljø. Nye tall fra Statistisk sentralbyrå tilsier en forventet befolkningsvekst på hele 68.000 fram mot 2040. Med en stor vekst i innbyggertallet, vil samarbeidet jobbe for å få til en klimavennlig areal- og transportutvikling i området fra Lier til Kongsberg.

1.1 Prioriterte resultatområder

Hovedmålet til samarbeidet er å utvikle Buskerudbyen til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig interesse.

Prioriterte resultatområder er:

- Attraktiv by- og stedsutvikling og en arealutvikling med mindre behov for biltransport
- Effektive transportløsninger for næringslivet
- Kollektivtransporttilbud som kan konkurrere med bilen
- God tilrettelegging for sykkel som transportform
- Reduksjon av klimautslipp fra transport
- Redusere reiser med privatbil og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel.

1.2 Partnerne i Buskerudbysamarbeidet

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet består av fem kommuner, tre statsetater, fylkeskommunen og Fylkesmannen i Buskerud. Partnerne er:

- Lier kommune
- Drammen kommune
- Nedre Eiker kommune
- Øvre Eiker kommune
- Kongsberg kommune
- Buskerud fylkeskommune
- Fylkesmannen i Buskerud
- Statens vegvesen, Region sør
- Jernbaneverket
- Kystverket Sørøst

■ 1.2.1 Samarbeidspartnere

Næringslivet i regionen er viktige samarbeidspartnere. Buskerudbysamarbeidet har en egen næringslivsgruppe representert ved NHO Buskerud, LO Buskerud, Drammen Næringslivsforening, Kongsberg Handels- og Næringsforening, Lier Næringsråd, Nedre Eiker Næringsråd og Øvre Eiker Næringsråd.

En vellykket kollektivsatsing er viktig for innbyggerne i Buskerudbyområdet. Derfor er Buskerud kollektivtrafikk AS en viktig aktør i Buskerudbysamarbeidet.

1.3 Organisering

Samarbeidet legger konsensus til grunn ved beslutninger. Alle formelle beslutninger fattes i kommunestyre, fylkesting og hos statsetatene. Dette setter ekstra store krav til forankring av arbeidet i alle partnernes organisasjoner. Her må alle bidra i en balanse mellom "å gi og ta".

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. Utvalget har til sammen 10 representanter. Fylkesordfører Roger Ryberg ledet ATM-utvalget fram til etter valget i 2011. Fra november 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. Det er i 2011 åpnet for ytterligere politikerrepresentasjon i ATM-rådet med valgte observatører. Denne gruppen av folkevalgte representerer sentrale politikere fra alle politiske partier som er representert i de fem kommunene og fylkeskommunen. I ATM-rådet møtes politikere på tvers av kommunegrenser og politiske partier for å drøfte sentrale problemstillinger før formell politisk behandling i kommunene og i fylkeskommunen.

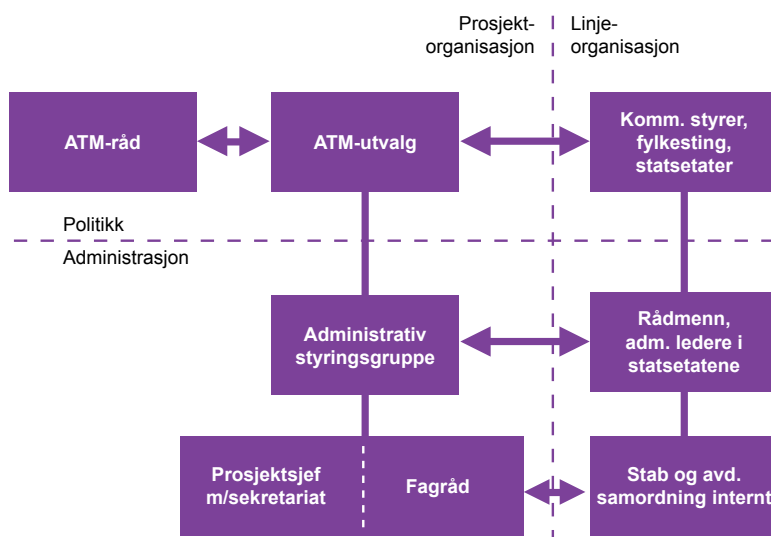
ATM-rådet er bindeleddet mellom Buskerudbysamarbeidets utviklingsarbeid og de formelle politiske vedtaksorganene i kommunene og fylkeskommunen. Rådet får kunnskap, gir føringer for arbeidet og sikrer politisk forankring av arbeidet.

I den administrative styringsgruppen deltar rådmenn og administrative ledere fra statsetatene, samt næringslivet (NHO og LO).

Fagrådet består av partnernes faglige ledere og prosjektsjefen, samt Buskerud kollektivtrafikk AS. I tillegg er det opprettet ulike faglige arbeidsgrupper.

I 2011 har arbeidsgruppen som har jobbet med areal- og transportplanen hatt en sentral rolle. Buskerudbysamarbeidets sekretariat ledes av prosjektsjefen, og har som hovedfunksjon å lede og koordinere alle aktiviteter i nært samarbeid med alle partnere.

Sekretariatet var fra august fullt bemannet med prosjektsjef, prosjektleder samferdsel, prosjektleder areal- og transportplan, planfaglig rådgiver og kommunikasjonsrådgiver.



I TAKT MED UTVIKLINGEN

Buskerudbysamarbeidets hovedoppgaver i 2011 |
Tildelte belønningsmidler i 2011 | Felles areal- og transport-
plan | Informasjon og kommunikasjon | Synlige resultater av
Buskerudbysamarbeidet

2

2011 var et godt år for Buskerudbysamarbeidet; vi jobber bedre sammen, nye forpliktende politiske vedtak om plansamarbeid er på plass, og vi leverer slik som forutsatt - både i tråd med samarbeidsavtalen og den 4 årige avtalen med Samferdselsdepartementet (SD). Men vi har stadig nye utfordringer som må løses.

Fremdriften i arbeidet med felles areal- og transportplan er i rute i forhold til en politisk sluttbehandling i løpet av 2012. Arbeidet koordineres med konseptvalgutredningen (KVU) for Buskerudbypakke 2 som Statens vegvesen har ansvar for.

Jernbaneverket har i 2011 tydeliggjort at økt togtilbud mellom Drammen – Hokksund ikke lar seg realisere fra 2012. Dette kan ha betydning for måloppnåelse i forhold til avtalen med SD.

Når behov og krav fra fem kommuner, fylkeskommunen, fylkesmannen og tre nasjonale transportetater skal samordnes, stiller det store krav til deltakelse og prosess både for de folkevalgte, ledere og fagfolk. Dette er utfordrende, men en riktig vei å gå for å skape eierskap til de endringer som er nødvendig for å nå felles mål for dette byområdet med en forventet befolkningsvekst på 45 % innen 2040. 29. februar 2012 ble de statlige transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for 2014 – 2023 lagt frem.

Buskerudbyen er ett av 13 byområder i Norge som er prioritert. Det fremgår av forslaget at staten vil prioritere helhetlige bypakker som virkemiddel for transportløsninger i byområdene. Dette er helt i tråd med hvordan vi i Buskerudbyen prioriterer å samarbeide framover.

Den administrative styringsgruppen:

Runar Hannevold, leder i 2012
Fylkesrådmann i Buskerud fylkeskommune

Bengt Nystrøm
Rådmann i Nedre Eiker kommune

Osmund Kaldheim
Rådmann i Drammen kommune

Runar Schau Carlsen
Assisterende Fylkesmann i Buskerud

Anne Marstein
Plan- og utviklingsdirektør i Jernbaneverket

Kim-Louis Belaska
Sekretær i LO Buskerud

Tore Askim
Prosjektsjef og leder av sekretariatet for Buskerudbyen

Øyvind Hvidsten, leder i 2011
Rådmann i Øvre Eiker kommune

Hans-Petter Christensen
Rådmann i Lier kommune

Astrid Sommerstad
Rådmann i Kongsberg kommune

Sven Arild Hansen
Regiondirektør i Kystverket Sørøst

Hans-Jan Håkonsen
Avdelingsdirektør i Statens vegvesen, avdeling Buskerud

Per Steinar Jensen
Regiondirektør i NHO Buskerud

2.1 Buskerudby-samarbeidets hovedoppgaver i 2011

I 2011 har hovedoppgavene for Buskerudbysamarbeidet vært:

- Bidra til politiske prosesser for fornyelse av areal- og transportpolitikken
- Arbeid med felles areal- og transportplan
- Oppfølging av den fire-årige avtalen med Samferdselsdepartementet
- Fordele belønningsmidler til tiltak i kommunene og til fellesoppgaver
- Forberedende arbeid med en samferdselspakke, Buskerudbypakke 2

■ 2.1.1 Samarbeidsprosesser

Utfordrende samhandlingsprosesser på tvers av forvaltningsnivåer og kommunegrenser krever tid, ressurser og omstillingsevne. Alle de ti samarbeidspartnerne har i 2011 bidratt til felles resultater både politisk, ledelsesmessig og faglig. Det gode samarbeidet med næringslivet ble 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.

■ 2.1.2 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.

■ 2.1.3 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.

■ 2.1.4 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 den statlige konseptvalgutredningen (KVU) for Buskerudbypakke 2 både på politisk, faglig og administrativt nivå. Blant annet utgjør ATM-utvalget (den politiske styringsgruppen), de seks rådmennene og Statens vegvesen, samarbeidsgruppa for konseptvalgutredningen.



2.2 Tildelte belønningsmidler i 2011

Det ble i 2011 totalt tildelt kr 65.498.534 i belønningsmidler til ulike prosjekter innenfor syv tiltaksområder. Fjorårets belønningsmidler fra Samferdselsdepartementet var på 60 millioner kroner, og kr 5.498.534 er omfordelte midler fra 2010. Prosjektene som ikke ble slutført i 2011 forventes slutført i 2012.

Tildelte belønningsmidler i 2011

| Tiltaksområde | Ansvar | Bevilget |
|---|-------------|--------------------------|
| 1. Felles areal- og transportplan | | |
| Utredningsarbeid, koordinering og planlegging. Medvirkning og høring | Sekretariat | 3 280 000 |
| Totalt for tiltaksområde 1 | | <u>3 280 000</u> |
| 2. Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt | | |
| Økt sommertilbud 2011 (6,51,102,169) | BFK | 1 330 000 |
| Bedre informasjon om busstilbud i 2011 | BFK | 1 820 000 |
| Videreføring av forsterket rutetilbud (5 deltiltak) fra 1.1.2011 frem til 1.7.2012. | BFK | 17 000 000 |
| Helhetlig rutenettsplan | BFK/BK | 200 000 |
| Plan for justering av busstraseer og tilbud | BFK | 300 000 |
| Drift av holdeplasser i 2011 (NEK, DRM, Lier) | BFK | 1 000 000 |
| Totalt for tiltaksområde 2 | | <u>21 650 000</u> |
| 3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken | | |
| Oppgraderer sørliggende holdeplass ved Mjøndalen stasjon | NEK | 300 000 |
| Knivedalen innfartsparkering | ØEK | 800 000 |
| Kollektivpakke Drammen, småtiltak | DRMK | 1 000 000 |
| Bussholdeplass og endret lysregulering, Engene i Drammen | DRMK | 825 000 |
| Sanntidsinformasjon buss, pilot | BFK/BK | 1 000 000 |
| Tordenskjoldsgate | SVV | 1 550 000 |
| Rosenkrantzgate/kryss Olaf Bergers vei | SVV | 400 000 |
| Nordbyveien | SVV | 400 000 |
| Fremkommelighet for buss og bil ved innkjøringen til Mjøndalen | SVV | 400 000 |
| Rundkjøring i Haspa, Kongsberg | SVV | 2 000 000 |
| Gjennomføringsplan infrastruktur kollektivtrafikken | SVV/BK | 3 000 000 |
| Helhetsplan infrastruktur | BFK/SVV | 1 296 534 |
| Fv 36 rehabilitering av holdeplasser på Konnerud | BFK/SVV | 2 000 000 |
| Heiatoppen pendlerparkering | SVV | 1 000 000 |
| Totalt for tiltaksområde 3 | | <u>15 971 534</u> |

| Tiltaksområde | Ansvar | Bevilget |
|--|--------------------------|-------------------|
| 4. Tiltak for syklende og gående | | |
| Sykkelparkering Mjøndalen stasjon | NEK | 400 000 |
| Sykkelparkering i Mjøndalen sentrum | NEK | 500 000 |
| G/S-vei Haug kirke i Hokksund | ØEK | 6 500 000 |
| Tilgang til bussholdeplasser, Lerberg (fv 283) | ØEK | 900 000 |
| Sykkelparkering i Lierbyen og Bjørkesvingen | LK | 600 000 |
| Sykkelrute langs Lågen | KBG | 1 000 000 |
| Økt driftsstandard på sykkelruter | KBG | 210 000 |
| Sykkelpakke Drammen (inkl. Marienlyst) + tillegg | DRMK | 3 100 000 |
| Helhetsplan sykkel i Buskerudbyen | SVV | 250 000 |
| Fullføre helhetsplan sykkel, 2. halvår | SVV | 300 000 |
| Revidert hovedsykkelplan, midler for ferdigstilling | DRMK | 200 000 |
| Totalt for tiltaksområde 4 | | 13 960 000 |
| 5. Biltrafikkreduserende tiltak | | |
| Reduserte fartsgrenser i Drammen sentrum 2011 | DRMK | 2 100 000 |
| Oppfølging p-politikk. | Kommunene | 300 000 |
| Feie for egen dør – økt kollektiv- og sykkelbruk | Sekretariat og partnerne | 500 000 |
| Støtte næringslivspartnerne – økt kollektiv- og sykkelbruk | Sekretariat | 300 000 |
| Totalt for tiltaksområde 5 | | 3 200 000 |
| 6. Informasjon og holdningskampanjer | | |
| Aktiv på skoleveien | ØEK | 500 000 |
| Kongsbergpakken | KBG | 500 000 |
| Europeisk mobilitetsuke | DRMK | 200 000 |
| Sykle til jobben-aksjonen | SVV | 500 000 |
| Oppfølging av IKM-strategi, koordinering og planlegging | Sekretariat | 2 000 000 |
| Informasjon ekstratiltak | Sekretariat | 2 000 000 |
| Totalt for tiltaksområde 6 | | 5 700 000 |
| 7. Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering mv. | | |
| Trafikk- og resultatmålinger | SVV | 300 000 |
| Koordinering og oppfølging av tiltak | Sekretariat | 1 000 000 |
| Ekstra bevilgning til kunnskapsgrunnlag | Sekretariat | 437 000 |
| Totalt for tiltaksområde 7 | | 1 737 000 |
| TOTALT (inkluderer overføringer fra 2009 og omdisponeringer fra 2010) | | 65 498 534 |

■ **2.2.1 Fremdrift – gjennomføring av tiltak**
 Buskerudbysamarbeidet praktiserer en desentralisert gjennomføringsmodell hvor kommunene, fylkeskommunen (Buskerud kollektivtrafikk AS) og Statens vegvesen har ansvar for gjennomføring av tiltakene.

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 fakturerte tiltak var da 12,9 mill. kroner (43 % av bevilget beløp).



2.3 Felles areal- og transportplan

Utarbeidelse av felles areal- og transportplan er ett av hovedgrepene for å nå målsettingene i Buskerudbysamarbeidet. I 2011 har dette arbeidet gitt konkrete resultater gjennom etablering av en felles planprosess for alle de 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 utfordrende og setter store krav til fleksibilitet og samarbeid, både kommunene imellom og på tvers av forvaltningsgrensene. I denne prosessen er involvering og medvirkning helt sentralt.

Ni av samarbeidspartnerne har vedtatt regional plan som plantype. Øvre Eiker kommune har vedtatt interkommunal plan. Endelig avklaring forventes i forbindelse med politisk behandling av areal- og transportplanens høringsutgave i juni 2012.

■ 2.3.1 Medvirkning

I opplegg for medvirkning er mange interessegrupper identifisert. Næringslivsorganisasjoner og ungdom er prioriterte grupper.

I samarbeid med KVV Buskerudbypakke 2 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 medie-linja 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 KVV-en og areal- og transportplanen.

I forbindelse med høringen rundt planprogrammet ble det gjort en ekstra satsing mot næringslivet. Målet var å skape interesse for 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. Underveis i planarbeidet er flere frokostmøter avholdt i samarbeid med næringslivets organisasjoner.

2.3.2 Kunnskapsgrunnlag – utredninger

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 arbeidsseminarer med åpen representasjon fra næringslivet.



2. Attraktive byer og tettsteder, inkludert handelsanalyse for Buskerudbyen. Rapporten ble ferdigstilt i 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.

■ 2.3.3 Parallele prosesser

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. Forhåpentligvis vil KVU-arbeidet kunne dra veksler på det arbeidet som utføres i areal- og transportplanprosessen, og partene kan dele hverandres kompetanse i de parallelle prosessene.

■ 2.3.4 Fremdrift

Planarbeidet følger så langt fastlagt fremdrift, selv om noen utredningsarbeider underveis i prosessen har vært noe forsinket. Det tas likevel sikte på politisk sluttbehandling av felles areal- og transportplan i kommunestyre og fylkestinget mot slutten av 2012.



2.4 Informasjon og kommunikasjon

■ 2.4.1 Til innbyggerne

Buskerudbyen skal bidra til endring av reisevaner hos befolkningen. Dette innebærer et informasjons- og motivasjonsarbeid i form av målrettede mobilitets- og holdningskampanjer og kampanjer for økt sykkelbruk.

Det er lagt ned betydelig aktivitet i informasjon til befolkningen i Buskerudbyområdet om samarbeidet. Gjennom et systematisk informasjonsarbeid har samarbeidet oppnådd målbare resultater:

Våren 2011 ble det iverksatt ekstra informasjons tiltak for å informere innbyggerne om Buskerudbysamarbeidet. For å måle effekten av tiltakene, ble det før oppstart foretatt en undersøkelse for å måle hvor stor kjennskap innbyggerne hadde til Buskerudbysamarbeidet. Undersøkelsen viste at 48 % av de spurte hadde hørt om Buskerudbysamarbeidet.

I mai ble det sendt ut en informasjonsbrosjyre til alle husstandene. Budskapet fra brosjyren ble fulgt opp med en dobbeltsidig annonse i alle avisene i byområdet. For å nå unge voksne spesielt, ble det utarbeidet en kinoreklame som oppfordret til å delta i en internettkonkurranse på

www.buskerudbyen.no. Premien i konkurransen var kollektivreiser. Nærmere 800 gikk inn på nettsiden, så informasjonsfilmen om Buskerudbyen og deltok i konkurransen med spørsmål om samarbeidets arbeid.

I september ble det gjennomført en ny undersøkelse, og resultatene viste at kjennskapen til Buskerudbysamarbeidet hadde økt fra 48 % i mai til 60 % i september. Det vil si at majoriteten av befolkningen i området har hørt om Buskerudbyen.

■ 2.4.2 Til folkevalgte og partnerne

Det er mange involverte 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. Internettsiden www.buskerudbyen.no er valgt som grunnkanal for informasjon, og det er utviklet en egen portal for folkevalgte på hjemmesiden. I tillegg ble det trykket opp en "Håndbok for Buskerudbysamarbeidet" spesielt rettet mot de folkevalgte og partnerne i samarbeidet.



■ 2.4.3 Kampanjer

Det er jobbet målrettet med kommunikasjon i tilknytning til kampanjer for økt kollektiv- og sykkelbruk.

“Sykle til jobben-aksjonen”

Statens vegvesen var ansvarlig for gjennomføring av “Sykle til jobben-aksjonen” i 2011. Det ble inngått avtale med bedriftsidrettsforbundet om å gjøre kampanjen gratis for alle som jobber innenfor Buskerudbyens område. Ekstrasatsing fra Buskerudbysamarbeidet på aksjonen førte til 10 ganger så mange deltakere i forhold til året før; fra 300 til 3000 deltakere.

“Aktiv på skoleveien”

Nær 13 000 elever fra 4. – 10. trinn fikk tilbud om å være med på aksjonen “Aktiv på skoleveien” – en kampanje for å få barn og unge til å gå og sykle til skolen. Aktiv Øvre Eiker var ansvarlig for gjennomføringen av kampanjen, og 2011 var det første året hvor alle fem kommunene var med. Kampanjen gikk over to uker fra 31. august til 7. september, og var en stor suksess med rundt 6000 deltakere.

Europeisk Mobilitetsuke

Drammen kommune sto bak “Europeisk Mobilitetsuke” i Drammen. Tema for årets aksjon var “I byen uten bil”. Hovedarrangementet fant sted på Bragernes torg 17. september. Der hadde samarbeidspartnerne bak arrangementet en felles stand sammen med andre tilknyttede aktører. I tillegg var det 16. september en aksjon på Strømsø torg og Drammen jernbanestasjon med utdeling av informasjonsmateriell og epler til morgenpendlerne.



2.5 Synlige resultater av Buskerudbysamarbeidet

Belønningsmidlene som ble bevilget til tiltak i de fem kommunene i Buskerudbyen, har gitt synlige resultater. Noen av tiltakene:



Fellestilltak

Fortsatt styrket busstilbud

For Buskerudbysamarbeidet er det viktig å bidra til å videreutvikle og styrke kollektivtilbudet.

I november 2010 fikk innbyggerne i byområdet et nytt busstilbud mellom hovedknutepunktene Drammen – Mjøndalen – Hokksund, med direkteforbindelse til Ormåsen. Dette bidrar til en dobling av tilbudet mellom hovedknutepunktene. Busstilbudet er tatt godt i mot, og ble videreført i 2011.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet:
Kr 3.899.172,-

Utvidet sommerkjøring videreført

Den utvidede sommerkjøringen i 2010 til Fjell, Liejordet, Ormåsen og Lier – Oslo, ble videreført i 2011. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet:**

Kr 1.330.000,-

Pilotprosjekt med sanntidsinformasjon

Buskerudbyens første system for sanntidsinformasjon ble tatt i bruk i Drammen i begynnelsen av januar. Pilotprosjektet omfatter to bussruter; linje 3: Kastanjesletta – Liejordet – Drammen sentrum – Fjell, og linje 6: Liejordet – Drammen sentrum – Fjell. Det er satt opp elektroniske tavler på de to linjenes holdeplasser på Strømsø og Bragernes torg, og systemet er montert i totalt 18 busser.

Sanntidsinformasjon bruker GPS for å finne ut hvor bussen befinner seg. Ut fra beregnet gjennomsnittsfart og antall stoppesteder regner systemet ut ankomsttid til holdeplassen. Ventende passasjerer får informasjon om eventuelle forsinkelser i forhold til rutetabellen på elektroniske tavler på bussholdeplassen. Informasjonen er også tilgjengelig på internett og mobile applikasjoner. Der kan du finne informasjon om avgangstid på alle holdeplasser langs linje 3 og 6.

Tiltaket har blitt godt mottatt av publikum, og er planlagt videreført til flere holdeplasser langs disse linjene, og til flere busslinjer. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 1.400.000,-**



App for ruteopplysning i Buskerud

Trafikantens mobil for rutesøk inneholdt ikke rutedata for Buskerud på iPhone-plattform, kun for Android. Med midler fra Buskerudbysamarbeidet er det utviklet en ny iPhone app hvor også data for Buskerud er inkludert. Tilbudet ble markedsført i en tre ukers kampanje, og kampanjen resulterte i rekordklikk på dt.no. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 350.000,-**



Kongsberg kommune

Fortsatt styrket busstilbud til Gamlegrendåsen

I Kongsberg ble det i 2010 bevilget penger til å øke busstilbudet til Gamlegrendåsen. Dette økte tilbudet ble videreført i 2011 med midler fra Buskerudbysamarbeidet. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 1.196.820,-**

Økt fremkommelighet for buss – ny rundkjøring i Haspa

Statens vegvesen og Kongsberg kommune har samarbeidet om å bygge ny rundkjøring i Haspa. Dette har bidratt til økt fremkommelighet for både busser og biler. Krysset er tilrettelagt for tilfarts-kontroll. Det vil si at bussen skal kunne prioriteres inn i rundkjøring ved hjelp av lysregulering. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 2.000.000,-**

Gjør det enklere å velge sykkel som transportmiddel i arbeidstiden

Kongsberg kommune har med midler fra Buskerudbysamarbeidet satt sammen en rekke tiltak for å "feie for egen dør" for å påvirke kommunens ansatte til å velge sykkel fremfor bil til og fra jobb, og i arbeidstiden. Kommunen har blant annet kjøpt inn sykler og el-sykler som kan brukes mellom ulike lokalisasjoner i kommunen, og sykkelparkeringen ved skoler og barnehager er i ferd med å gis et løft. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 500.000,-**



Øvre Eiker kommune

Gang- og sykkelvei langs Drammensveien ferdigstilt

Det er anlagt gang- og sykkelvei langs Drammensveien fra Loesmoen til Hokksund sentrum. På brua over Loeselva er det bygd fortau. Gang- og sykkelveien ble ferdigstilt i 2011, og inngår i det regionale hovednettet for gang- og sykkelveier i Øvre Eiker kommune. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 5.400.000,-**

Innfartsparkering i Knivedalen

Buskerudbysamarbeidet har mål om økt kollektivbruk og redusert bilbruk, med et spesielt fokus på arbeidsreiser. For å gi pendlerne i Skotselv mulighet til å velge kollektivtransport til og fra jobb, ble det i november åpnet en topp moderne innfartsparkering i Knivedalen i Skotselv. Parkeringen ligger ved krysset mellom fylkesvei 62 fra Skotselv og riksvei 35 der lokal- og ekspressbussene kjører, og har plass til 31 biler. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 800.000,-**



Nedre Eiker kommune

Mjøndalen stasjon tilrettelagt som kollektivknutepunkt

I 2011 er det bygd lehus på sørliggende holdeplass på Mjøndalen stasjon. Det er også etablert tre høystandardanlegg for sykkelparkering og delvis innebygd ventehus ved stasjonen. Sammen med utbedret og utvidet pendlerparkering, ventearealer og snuplass, fremstår Mjøndalen stasjon som et godt knutepunkt for kollektivtransport. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 2.500.000,-**

Økt fremkommelighet for buss

For å øke trafikkflyten og fremkommeligheten for buss og bil i innkjøringen til Mjøndalen, ble det etablert en feltutvidelse i tilfarten til rundkjørings-systemet fylkesvei 36 og Orkidéhøgda. I tillegg ble det åpnet for et ekstra kjørefelt i Fjerdingen jernbaneundergang. Tiltaket er utført i samarbeid mellom Statens vegvesen og Nedre Eiker kommune.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 400.000,-

Utbedring av holdeplasser

I Nedre Eiker har 15 bussholdeplasser blitt utbedret. Samtlige holdeplasser er oppgradert med lehus, ledelinjer og opphøyd venteareal.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 1.700.000,-



Drammen kommune

Boligsoneparkering

Boligsoneparkering er et tiltak som skal hindre pendlerparkering i sentrumsnære boligområder. I Drammen ble første sone innført på nedre Bragernes i 2010. De to neste sonene i Nybyen ble innført i november 2011. Bystyret behandlet samme måned en sak om evaluering og videreføring av boligsoneparkering. Evalueringen viser at i all hovedsak virker ordningen 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. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 2.000.000,-**

Tellesøylen skal gi syklende oppmerksomhet

Den første tellesøylen for passerende sykler i Buskerudbyen ble åpnet i Drammen i oktober. Tellesøylen er satt opp langs gang- og sykkel-



veien ved Bragernes Strand, og er godt synlig for sykklistene som sykler langs elva og for bilene som kjører forbi. Det gir økt fokus på sykkelbruk, og er et synlig bevis på at sykkel er prioritert.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 300.000,-

Bedre fremkommelighet for buss

På vinterstid har veibredden i Grinderudbakken gitt Konnerudbussen problemer. Bussen har ved flere anledninger havnet i grøfta eller glidd bakover i den bratte bakken. Veien er nå utbedret og har blitt bredere. Dette vil gi bussen bedre fremkommelighet, og bedre punktlighet i forhold til rutetidene.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 600.000,-

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.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 2.100.000,-

Høystandard gang- og sykkelvei tatt i bruk

I 2010 ble det åpnet en høystandard gang- og sykkelvei fra Marienlyst til Drammensbadet. I 2011 er denne gang- og sykkelveien videreført fra Drammensbadet til undergangen ved Bjørnstjerne Bjørnsonsgate. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 3.100.000,-**

Forbedringer i busstilbudet videreført i 2011

Busstilbudet fra Drammen sentrum til Konnerud var den ruten som hadde størst økning i antall reisende i 2010. Satsingen på 10-minutters rute til Konnerud ble derfor videreført for 2011.

Det utvidede busstilbudet til Åskollen ble også videreført i 2011. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 5.847.612,-**



Lier kommune

Utvidet pendlerparkering på Heiatoppen

I desember 2008 ble pendlerholdeplassen på Heiatoppen med parkeringsplass til 36 biler, sykkelparkering og overbygget skur på holdeplassen, tatt i bruk. Pendlerparkeringsplassene på Lierskogen ble fort fylt opp, og behovet for utvidelse var stort. Med midler fra Buskerudbysamarbeidet startet arbeidet med å utvide antall parkeringsplasser til 80 – 90 biler. De nye plassene sto ferdig og ble tatt i bruk i 2011. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 1.500.000,-**

Sykkelparkering i Lierbyen og nytt sykkelhus i Bjørkesvingen

Lierbyen har fått ny sykkelparkering, og Bjørkesvingen har fått hus for både sykler og de som venter på bussen. Sykkelhuset i Lierbyen er plassert på bussterminalen mellom rådhuset og Meierigården, og gir mulighet til å ha sykkel parkert under tak mens man tar bussen til jobb eller gjør andre ærender. Ved bussholdeplassen i Bjørkesvingen på Tranby er det laget et bygg for både ventende og sykler. **Midler fra Buskerudbysamarbeidet: Kr 600.000,-**

ØKONOMI – SAMARBEIDS- MIDLER OG BELØNNINGSMIDLER

Samarbeidsmidlene 2011 og
Belønningsmidler, Buskerudbypakke 1

3

Buskerudbysamarbeidet har to finansieringskilder:

- Samarbeidsmidler – finansiert med bidrag fra hver av partnerne i tråd med samarbeidsavtalen.
- Belønningsmidler – finansiert av Samferdselsdepartementet i tråd med den 4-årige avtalen

3.1 Samarbeids- midlene 2011

Samarbeidsmidler i tråd med vedtatt budsjett for 2011 var kr 3 250 000 samt overført akkumulert overskudd på kr. 142 337 fra tidligere år.

| | Personal Planlegging | Husleie | Drift kontor | Møte- utgifter | Kompe- tanse |
|---------------------------|--|---------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| Sum utgifter | 2 844 890 | 269 000 | 220 799 | 113 454 | 35 257 |
| Budsjett | 2 724 000 | 175 000 | 236 000 | 70 000 | 45 000 |
| Avvik fra budsjett | 120 890 | 94 000 | -15 201 | 43 454 | -9 743 |
| Totale utgifter | 3 483 400 | | | | |
| Totale inntekter | -3 665 209 | | | | |
| Resultat | -181 809* (til overføring 2012) | | | | |

* reelt overskudd for 2011 blir kr 39 472.

Øvre Eiker kommune har ansvar for regnskapsføring for samarbeidsmidlene.

3.2 Belønningsmidler, Buskerudbypakke 1

Buskerudbysamarbeidet 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 som Buskerud fylkeskommune har overlatt til samarbeidet å ivareta. Dette ble det i rapporten for 2010 orientert om. Da var imidlertid overført restbeløp 2,5 mill. kroner. Økningen i restbeløp på kr 606 000 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.

Status for 2009 – midler:

Totalt kr 3 106 000 av 2009-midler ble overført for gjennomføring av tiltak i 2011. Disse ble benyttet innenfor tiltaksområde 3, infrastruktur for kollektivtrafikken.

Status for 2010 – midler:

Totalt kr 2 342 570 fra 2010 ble omdisponert til tiltak i 2011. Derfor er "sum tildelt 2010" tilsvarende mindre enn 30 mill. kroner. De omdisponerte midlene ble fordelt på samtlige tiltaksområder.

Midler til disposisjon for 2011, i tabellen kalt "Sum tildelt 2011", omfatter altså 3,106 mill. kroner fra 2009, 2,343 mill. kroner fra 2010 og 60 mill. kroner bevilget for 2011.^[1]

[1] Sum tildelt 2011: 3,106 mill. kroner (2009) + 2,343 mill. kroner (2010) + 60 mill. kroner (2011) = 65,449 mill. kroner

| Tiltaksområder/tildelinger | Sum tildelt 2010 | Sum tildelt 2011 | Sum tildelt 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 | 4,70 | 21,65 | 26,35 | 19,09 | 7,26 |
| 3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken | 7,69 | 15,97 | 23,66 | 14,48 | 9,19 |
| 4. Tiltak for syklende og gående | 9,05 | 13,91 | 22,96 | 12,80 | 10,16 |
| 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. | 1,40 | 1,74 | 3,14 | 1,70 | 1,43 |
| TOTAL | 27,657 | 65,449 | 93,106* | 59,543 | 33,563 |

* I "sum tildelt 2010 og 2011" ligger også tiltak finansiert av overførte midler fra 2009 på 3,106 mill. kroner. 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. kroner) 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- og 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.

NØKKELTALL

Utvikling i befolkningsmengde, Buskerudbyen
| Reisevaner i Buskerudbyen | Buss- og togreiser i
Buskerudbyen | Biltrafikk tall for Buskerudbyen
| Trafikkutviklingen for 2011 | Holdningsundersøkelse

4

Buskerudbysamarbeidet rapporterer på fire typer nøkkeltall; utviklingen i befolkningsmengde, antall reiser med buss og tog i Buskerudbyen, biltrafikk og trafikkutvikling. I tillegg er det gjennomført en landsomfattende reisevaneundersøkelse, og Buskerud kollektivtrafikk AS har i samarbeid med Buskerudbysamarbeidet gjennomført en holdningsundersøkelse blant innbyggerne i Buskerudbyen.

4.1 Utvikling i befolkningsmengde, Buskerudbyen

| Sted | 2009 | 2010 | 2011 | Endring 2010-2011 | Endering 2009-2011 |
|-------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|--------------------|
| Lier | 23 267 | 23 580 | 24 117 | 2,28 % | 3,65 % |
| Drammen | 62 566 | 63 582 | 64 597 | 1,60 % | 3,25 % |
| Nedre Eiker | 22 687 | 22 917 | 23 262 | 1,50 % | 2,53 % |
| Øvre Eiker | 16 616 | 16 987 | 17 421 | 2,55 % | 4,84 % |
| Kongsberg | 24 714 | 25 090 | 25 479 | 1,55 % | 3,10 % |
| SUM | 149 850 | 152 156 | 154 876 | 1,79 % | 3,35 % |

Kilde: SSB

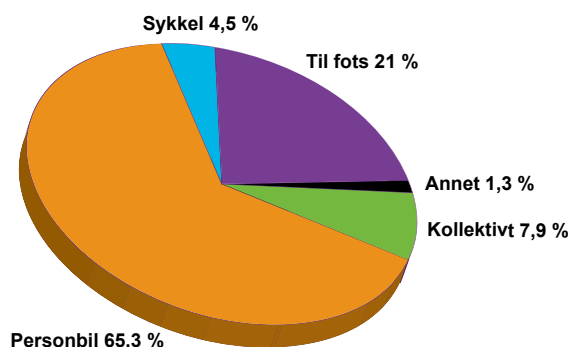
4.2 Reisevaner i Buskerudbyen

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen ble gjennomført for sjette gang i 2009/2010. Det er den mest grundige nasjonale undersøkelsen om reisevaner, og er et viktig kunnskapsgrunnlag for transportutviklingen.

Tabellen og kakediagrammet viser reisemiddelfordelingen for Buskerudbyen og de fem kommunene sammenlignet med lands- og regionsgjennomsnitt.

Hovedtransportmiddel pr reise for daglige reiser, RVU 2009

| Bosted | Til fots | Sykkel | Personbil | Kollektivt | Annet |
|--------------|----------|--------|-----------|------------|-------|
| Hele landet | 22,3 | 4,2 | 62,5 | 8,2 | 1,3 |
| Region sør | 18,0 | 5,4 | 69,1 | 5,4 | 2,1 |
| Buskerudbyen | 21,0 | 4,5 | 65,3 | 7,9 | 1,3 |
| Buskerud | 18,9 | 3,3 | 70,3 | 6,4 | 1,0 |
| Drammen | 24,1 | 3,0 | 61,7 | 10,0 | 1,3 |
| Kongsberg | 24,0 | 9,9 | 60,4 | 4,9 | 1,0 |
| Øvre Eiker | 16,8 | 4,1 | 72,8 | 5,1 | 1,2 |
| Nedre Eiker | 17,8 | 3,8 | 70,7 | 6,8 | 0,8 |
| Lier | 16,7 | 3,6 | 69,1 | 8,6 | 2,0 |



4.3 Buss- og togreiser i Buskerudbyen

| Antall bussreiser | 2009 | 2010 | 2011 | Endring 2010-2011 | Endring 2009-2011 |
|--|-----------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|
| Lokalbuss i Drammen, Lier og Nedre Eiker (linje 1-75) | 5 952 704 | 6 253 825 | 6 688 512 | 6,95 % | 12,36 % |
| Til/fra Øvre Eiker og Modum, linje 10, 100, 101 og 102 | 638 025 | 628 583 | 631 659 | 0,49 % | -1 % |
| Lier-Oslo (linje 196) | 309 734 | 312 754 | 338 286 | 8,16 % | 9,22 % |
| TIMEkspresen linje 1 | 437 003 | 423 025 | 442 017 | 4,49 % | 1,15 % |
| Lokalbuss Øvre Eiker* | 132 423 | 143 766 | 61 591 | -57,16 % | -53,49 % |
| Lokalbuss Kongsberg | 263 330 | 293 282 | 290 284 | -1,02 % | 10,24 % |
| Sum | 7 733 219 | 8 055 235 | 8 452 349 | 4,93 % | 9,30 % |
| Endring % | - | 4,16 % | 4,93 % | | |

Kilde: Nettbuss Drammen AS og Buskerud kollektivtrafikk AS

* Den kraftige nedgangen i antall reiser fra 2010 til 2011 på lokaleruter i Øvre Eiker har mest sannsynlig sin årsak i hvordan tellingene er blitt utført. I 2011 er noen av de reisende i Øvre Eiker registrert som reisende med linje 102 istedenfor lokaleruter, etter at denne begynte å gå til Ormåsen. En annen årsak til dette kraftige utslaget følger av overgang til nytt billettsystem 1. april 2011.

| Togreiser: Antall på- og avstigninger på den enkelte stasjon | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Kongsberg | 349 000 | 305 000 | 374 000 |
| Skollenborg | 24 000 | 17 000 | 22 000 |
| Darbu | 22 000 | 19 000 | 29 000 |
| Vestfossen | 120 000 | 92 000 | 118 000 |
| Hokksund | 256 000 | 250 000 | 245 000 |
| Steinberg | 70 000 | 54 000 | 75 000 |
| Mjøndalen | 240 000 | 208 000 | 285 000 |
| Gulskogen | 225 000 | 200 000 | 226 000 |
| Drammen | 1 900 000 | 1 924 000 | 1 960 000 |
| Brakerøya | 165 000 | 186 000 | 187 000 |
| Lier | 210 000 | 186 000 | 234 000 |
| Sum | 3 581 000 | 3 424 000 | 3 755 000 |
| Endring % | - | -4,38 % | 9,67 % |

Kilde: NSB (de har beregnet antall reisende på grunnlag av halvårige tellinger).

4.4 Biltrafikk tall 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 biltrafikldata, planlegges med Vegdirektoratet som hovedansvarlig. Tabellen under viser årsgjennomsnittet på fire hovedtellepunkter for biltrafikk i Buskerudbyen.

| Tellepunkt – årlige trafikktellinger | År | ÅDT | Endring siste året | Endring % |
|--------------------------------------|-------------|--------------|--------------------|---------------|
| 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 28 | 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 | 12 | 0,12 % |
| | 2011 | 11157 | 18 | 0,16 % |
| SUM | 2009 | 63883 | | |
| SUM | 2010 | 64498 | 615 | 0,96 % |
| SUM | 2011 | 65289 | 791 | 1,23 % |

Kilde: Statens vegvesen

4.5 Trafikkutviklingen for 2011

Trafikkutviklingen i Buskerudbyen (med de begrensningene tallmaterialet gir), kan oppsummeres slik:

- Bussrutene i Buskerudbyen har fortsatt veksten fra 2010 og øker med 4,93 % sammenlignet med rekordåret 2010. Samlet økning for perioden 2009 – 2011 var på 9,30 %.
- Biltrafikken har på 4 tellepunkter i Drammen samlet 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 økte med 1,79 % i samme periode.

Det har m.a.o vært en meget 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 %.

Avtalen med Samferdselsdepartementet har 2009 som referanseår. Det er et mål for perioden 2010-13 at Buskerudbysamarbeidet skal bidra til at den samlede biltrafikken i byområdet ikke skal øke, selv om befolkningen og/eller antall arbeidsplasser øker. I tillegg skal Buskerudbysamarbeidet bidra til en samlet reduksjon i biltrafikken på 5 % i rushtiden for hele byområdet.

Det finnes ikke godt nok datagrunnlag til å vurdere graden av måloppnåelse per utgangen av 2011, men andelen kollektivreiser og trafikktall fra målingene av biltrafikk i Drammen peker i riktig retning. Den nærmere analysen av reisevaneundersøkelsen for 2009 vil kunne bidra til å gi mer informasjon om referanseåret slik at det blir lettere å vurdere utviklingen. De etablerte tellepunktene vil allerede i 2012 kunne si noe om utviklingen fra 2011. Departementet legger til grunn at måloppnåelsen er avhengig av fremdriften i gjennomførte tiltak, og på det området viser denne årsrapporten at samarbeidet har vist handlekraft i 2011.

4.6 Holdningsundersøkelse

63 % av befolkningen i Buskerudbyen sier i 2011 at de velger å kjøre bil til jobb eller skole. 43 % sier de gjør dette hver dag. Bare 10 % oppgir at de kjører bil fordi de må hente eller bringe barn til skole og barnehage. De fleste mener at det tar for lang tid eller er for tungvint å reise kollektivt. Mange sier også at de mangler kollektivtilbud. 12 %, de fleste menn, sier de trenger bilen i forbindelse med arbeid.

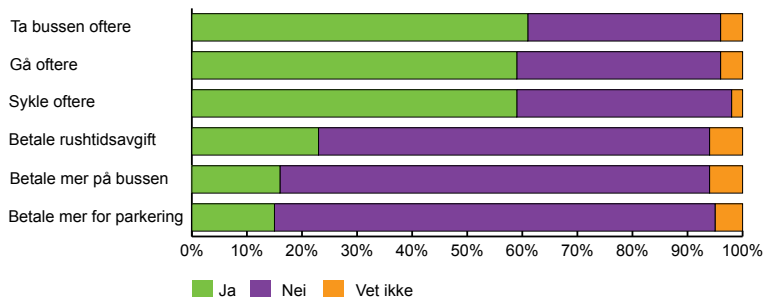
| Andel som <i>aldri</i> reiser kollektivt fordelt på kommune | | Andel som bruker bil til arbeid eller skole fordelt på kommune | |
|---|------|--|------|
| Kongsberg | 76 % | Øvre Eiker | 76 % |
| Øvre Eiker | 64 % | Nedre Eiker | 67 % |
| Nedre Eiker | 55 % | Lier | 67 % |
| Lier | 49 % | Kongsberg | 60 % |
| Drammen | 47 % | Drammen | 58 % |

Nesten en tredjedel av de spurte oppgir annen, og uspesifisert grunn, til at de ikke vil reise med buss eller tog.

Det er de voksne aldersgruppene, dvs. fra 25 år og oppover som er dårligst til å reise kollektivt. Her sier 60 % at de aldri bruker buss eller tog.

Undersøkelsen viser at hele 47 % av de som har under seks kilometer til arbeid sier de velger bil til jobb. Også i Drammen, som enkelte steder har et godt utbygd kollektivtilbud, er det mange som velger bilen.

På spørsmål om hva innbyggerne i Buskerudbyområdet er villig til å gjøre selv for å redusere køene på veiene, svar de fleste at de vil ta bussen, sykle eller gå oftere. 23 % svarer at de vil betale rushtidsavgift, 16 % svarer at de vil betale mer på bussen, og 15 % vil betale med for parkering.



Figur: Hva av følgende er du selv villig til å gjøre for å redusere køene?

Undersøkelsen er gjennomført av Synovate Norge. Det ble gjennomført omtrent 2 500 telefonintervjuer fordelt på de fem kommunene. Undersøkelsen er gjennomført med midler fra Buskerudbysamarbeidet.



Buskerudbyen

Buskerudbysamarbeidet

Stasjonsgt 24

Rådhuset

3300 Hokksund

post@buskerudbyen.no

www.buskerudbyen.no

