



# ÅRSRAPPORT

BUSKERUDBYSAMARBEIDET 2014



**Buskerudbyen**  
Raskere reiser – bedre miljø



# Innhold

Innledende ord fra ATM-utvalget .....	3
<b>1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet .....</b>	<b>4</b>
1.1 Buskerudbysamarbeidets organisasjon og arbeidsformer .....	6
1.2 God kommunikasjon bidrar til gode resultater .....	8
1.3 Buskerudbysamarbeidets mål og prioriterte arbeidsområder .....	9
1.4 Hovedresultater og -hendelser .....	10
<b>2 Hovedoppgaver i 2014 .....</b>	<b>12</b>
2.1 Aktiviteter og kampanjer .....	14
2.2 Fysiske tiltak – kommunevise .....	16
2.3 Buskerudbyåret 2014 .....	19
<b>3 Økonomi .....</b>	<b>20</b>
<b>4 Nøkkeltall .....</b>	<b>23</b>



Buskerudbyen - Årsrapport 2014  
Besøksadresse: Rådhuset, Øvre Eiker kommune, Stasjonsgata 24 3300 Hokksund  
Epost: [post@buskerudbyen.no](mailto:post@buskerudbyen.no), Postadresse: Postboks 76, 3301 Hokksund  
[www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no)

Byområdet mellom Lier og Kongsberg er Norges femte største byområde og i stadig vekst. Et byområde med 160 000 innbyggere vil nødvendigvis møte de samme utfordringene med økt trafikk som andre mellomstore regioner i stor utvikling. Vi må derfor tenke som en storby når det gjelder transport.

En moderne storby legger til rette for en god miks av transportformer: bil, tog, buss, sykkel og gange – og ikke minst gode overgangsmuligheter mellom disse. Der det er et godt tilbud innenfor alle transportformene, skaper vi valgfrihet. Når det tar like lang tid å reise kollektivt eller sykle, som å velge bilen – da har vi et reelt valg, og det ønsker vi å skape i Buskerudbyen.

Vi har oppnådd mye allerede. Særlig andelen som reiser med tog har økt markant de siste årene. Gjennom Buskerudbypakke 1 har vi gjort det enklere å reise til togstasjonen, både med bil, buss og sykkel. Dette ser vi resultater av nå, og vi skal jobbe videre med dette også i årene som kommer.

2014 har vært et år hvor mye har handlet om fremtiden. Etter fem år med samarbeid, har vi inngått en ny, lang-

siktig samarbeidsavtale, og vi har fått ny belønningsavtale med Samferdselsdepartementet. Det betyr at vi kan fortsette det viktige arbeidet vi har startet. Det betyr også at vi kan forberede det store transportløftet vi kan få, gjennom Buskerudbypakke 2. Vi skal bygge flere pendlerparkeringer, bidra til et fortsatt styrket kollektivtilbud med mer moderne billettløsninger, og det skal bli tryggere og mer effektivt å sykle.

2014 var året da et tverrpolitisk utvalg av folkevalgte fra fem kommuner og fylkeskommunen ble enige om hvilke tiltak som vi ønsker å ha med i Buskerudbypakke 2, som danner et grunnlag for samtaler med staten om en endelig pakke. Lokalpolitisk enighet er alfa og omega når regjeringen nå skal vurdere bypakken, og gir oss et tydelig signal om at samarbeidet er på riktig vei.

2014 har også handlet om hva vi skal bli bedre på. Vi skal bli bedre til å kommunisere med hverandre og med omverdenen. Vi skal bli tydeligere og mer mottakerorientert. Det skal bli lettere for innbyggerne våre å få med seg hva Buskerudbyen er, hvilke tiltak vi bidrar til og hvorfor vi bidrar til dem. Derfor har vi blant annet kommet frem til en ny og veldig kort beskrivelse av Buskerudbyen: «Raskere reiser – bedre miljø»

*Tore Opdal Hansen*  
leder av ATM utvalget

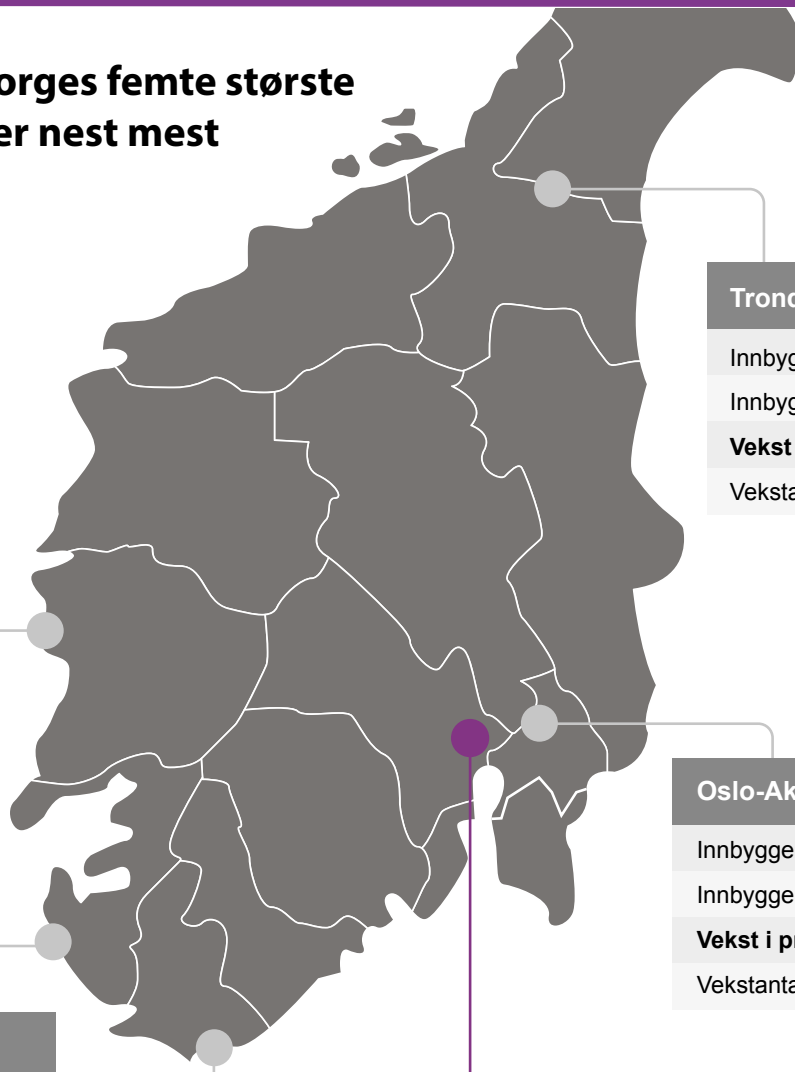


### Den politiske styringsgruppen for Buskerudbysamarbeidet (ATM-utvalget) i 2014

Fra venstre Morten Eriksrød, fylkesordfører Buskerud fylkeskommune, Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører Øvre Eiker kommune, Bent Inge Bye, ordfører Nedre Eiker kommune, Tore Opdal Hansen, ordfører Drammen og leder av ATM-utvalget, Helene Justad, ordfører Lier kommune, Kjell Inge Davik, regionsjef Statens vegvesen region sør, Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud, Vidar Lande, ordfører Kongsberg og nestleder i ATM-utvalget og Sjur Helseth, plan- og utviklingsdirektør øst Jernbaneverket. Sven Arild Hansen (ikke på bildet), regiondirektør Kystverket Sørøst trer ut av samarbeidet fra 1. januar 2015.

# Fakta om Buskerudbysamarbeidet

**Buskerudbyen er Norges femte største byregion - og vokser nest mest mot 2040**



Bergensområdet	
Innbyggertall 2014:	395178
Innbyggertall 2040:	511999
<b>Vekst i prosent:</b>	<b>30%</b>
Vekstantall:	116821

Trondheimsområdet	
Innbyggertall 2014:	239903
Innbyggertall 2040:	297723
<b>Vekst i prosent:</b>	<b>24%</b>
Vekstantall:	57820

Stavangerområdet	
Innbyggertall 2014:	238153
Innbyggertall 2040:	300358
<b>Vekst i prosent:</b>	<b>26%</b>
Vekstantall:	62205

Oslo-Akershus	
Innbyggertall 2014:	1210220
Innbyggertall 2040:	1581331
<b>Vekst i prosent:</b>	<b>31%</b>
Vekstantall:	371111

Kristiansandsområdet	
Innbyggertall 2014:	133690
Innbyggertall 2040:	179572
<b>Vekst i prosent:</b>	<b>34%</b>
Vekstantall:	45882

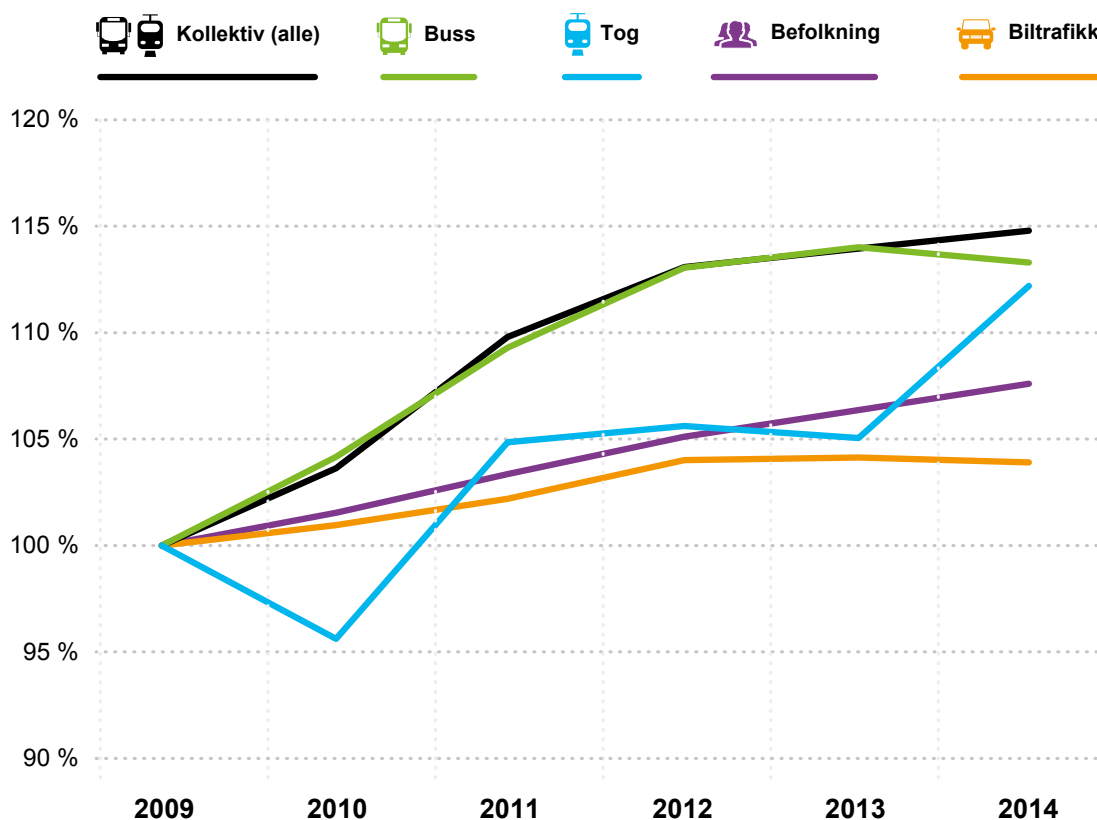
Buskerudbyen	
Innbyggertall 2014:	159525
Innbyggertall 2040:	211521
<b>Vekst i prosent:</b>	<b>33%</b>
Vekstantall:	51996

Kilde: SSB

## 2014

- ✘ Buskerudbysamarbeidet besluttet videreført.
- ✘ Buskerudbysamarbeidet tildelt 308 millioner kroner i belønningsmidler for perioden 2014–2017.
- ✘ Politisk enighet i kommunene og fylkeskommunen om Skisse til Buskerudbypakke 2 som grunnlag for forhandlinger med staten. Skissen inneholder tiltak til en verdi av ca 23 milliarder kroner.
- ✘ En rekke tiltak ferdigstilt med finansiering fra belønningsmidler for perioden 2010-13, for eksempel regionens første kollektivfelt for busser på Lierstranda.
- ✘ Antall togpassasjerer økte med 7,1%.
- ✘ Veksten i biltrafikken flatet ut.

## Befolknings- og trafikktutvikling



## 1.1 Buskerudbysamarbeidets organisasjon og arbeidsformer

Alle formelle beslutninger fattes i by-/kommunestyre, fylkesting og hos statsetatene. Prioritering av midler til tiltak i Buskerudbypakke 1, finansiert av statlige midler fra belønningsordningen, er delegert fra by-/kommunestyre og fylkesting til ATM-utvalget.

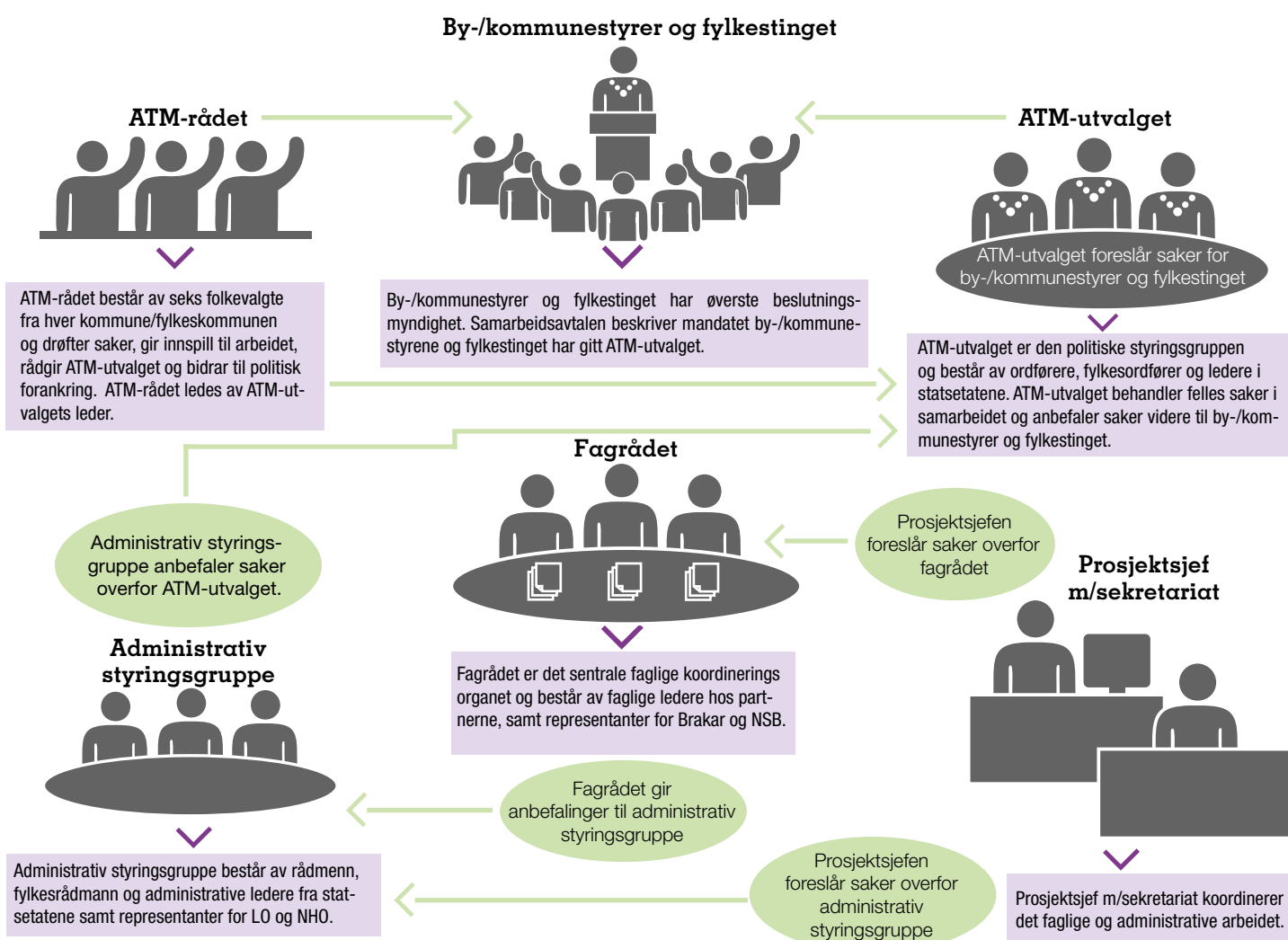
Et desentralisert gjennomføringsansvar praktiseres i samarbeidet ved for eksempel at alle fysiske tiltak utføres enten av en kommune, fylkeskommunen, Statens vegvesen eller Jernbaneverket (eventuelt i samarbeid mellom to av disse partnerne).

Samarbeidet legger konsensus til grunn ved beslutninger. Dette setter ekstra store krav til gode samarbeidsprosesser og forankring av arbeidet i alle partners organisasjoner.

Et eksempel på gjennomført prosess er arbeidet med den fireårige handlingsplan 2014–17 for Buskerudby-

pakke 1 del 2. Prosessen for dette planarbeidet startet med vedtak i by-/kommunestyre og fylkesting i 2013 om at det skulle søkes Samferdselsdepartementet (SD) om ny avtale om belønningsmidler for 2014–17. Søknad ble sendt SD i februar 2014 etter vedtak i ATM-utvalget. Ny belønningsavtale med SD om Buskerudbypakke 1 del 2 forelå 4.12. 2014. Denne avtalen ble godkjent av alle by-/kommunestyrene og fylkestinget i perioden desember 2014/februar 2015. I løpet av 2.halvår 2014 ble et omfattende administrativt og faglig arbeid gjennomført basert på tiltaksforslag fra alle kommunene og fylkeskommunen. Kriterier for prioritering ble vedtatt av ATM-utvalget og kommunene/fylkeskommunen hadde egne prosesser (også politiske) før ATM-utvalget fattet vedtak om handlingsplanen 06.02.2015. Planen skal revideres årlig.

ATM-utvalget er den politiske styringsgruppen for samarbeidet. Her deltar alle partnerne i samarbeidet. Ordfører i Drammen, Tore Opdal Hansen, har vært leder av



ATM-utvalget i 2014 mens ordfører i Kongsberg, Vidar Lande har vært nestleder. Det er avholdt 6 møter i 2014.

ATM-rådet består av 36 valgte politikere fra de fem kommunestyrene og fylkestinget. Fylkesmannen og øvrige ledere i statsetatene møter som observatører. Ett møte ble avholdt i 2014.

Fram til juni 2014 var fylkesrådmann Runar Hannevold, leder av administrativ styringsgruppe med rådmann i Drammen kommune, Osmund Kaldheim, som nestleder. Fra juni byttet disse roller med Osmund Kaldheim som leder. Øvrige deltagere i administrativ styringsgruppe i 2014; rådmann i Lier Hans Petter Christensen, rådmann i Nedre Eiker Bengt Nystrøm, fungerende rådmann i Øvre Eiker Morten Lauvbu, rådmann i Kongsberg Wenche Grinderud, ass. fylkesmann Runar Schau Carlsen, avdelingsdirektør Statens vegvesen Buskerud Hans Jan Håkonsen og utviklingsdirektør øst jernbaneverket Sjur Helseth. Administrativ styringsgruppe har avholdt 8 møter i 2014.

Fagrådet er det sentrale samarbeidsorganet for faglige problemstillinger og oppgaver. Omfattende drøftinger og forberedelser til videre behandling i samarbeidets organer skjer i fagrådet. Fagrådet ledes av prosjektsjefen. I 2014 ble det avholdt 12 møter inklusiv et todagers seminar.

Buskerudbysamarbeidets sekretariat ledes av prosjektsjef Tore Askim. Han har administrativt ansvar for å

lede og koordinere samarbeidet. Sekretariatet koordinerer felles planarbeid, har ansvar for fellesprosjekter og legger til rette for alle møter i samarbeidets organer.

For å bistå i arbeidet etableres det arbeidsgrupper etter behov. Faste arbeidsgrupper med deltagere fra partnerne er Sykkelgruppe og IKM-gruppe ( informasjon, kommunikasjon og medvirkning). Disse ledes av sekretariatet.

God involvering og dialog med næringslivet ivaretas av en næringslivsgruppe med Per Steinar Jensen, NHO (leder), Jan Petter Gundersen, LO, Erik Dalheim, Drammen næringslivsforening (som også representerer Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker næringsråd), Berit Storfossene, Kongsberg næringslivsforening og prosjektsjef Tore Askim.

Sekretariatet har i 2014 hatt følgende medarbeidere i tillegg til prosjektsjefen (100% fast stilling): Gun Kjenseth, prosjektleder by- og tettstedsutvikling (100% stilling, frikjøpt fra Øvre Eiker kommune), Anne-Marte Lind, prosjektleder kommunikasjon (fast stilling 100%), prosjektleder areal- og transport Jomar Langeland (deltidsengasjert konsulent), Tor Atle Odberg, samferdselsrådgiver (deltidsengasjert konsulent), Synne Gurigard, prosjektleder sykkel (100% engasjementsstilling, sluttet august 2014), Kaj Halvorsen, økonomirådgiver (deltidsengasjert konsulent) og Marit Sakshaug, prosjektsekretær (timesengasjert fra Øvre Eiker kommune).



Fra venstre prosjektsjef Tore Askim, nestleder i adm. styringsgruppe og fylkesrådmann i Buskerud fylkeskommune Runar Hannevold og leder av adm styringsgruppe og rådmann i Drammen kommune Osmund Kaldheim.

## 1.2 God kommunikasjon bidrar til gode resultater

Kommunikasjon er et satsingsområde i Buskerudbysamarbeidet og er et av de sju tiltaksområdene i avtalen med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler. Kommunikasjon er en avgjørende del av demokratiske prosesser. Formidling av informasjon og invitasjon til medvirkning og toveis kommunikasjon må til for å kunne fatte kunnskapsbaserte beslutninger.

Buskerudbysamarbeidet jobber med kompliserte samsfunnsområder og innebærer en arbeidsform der mange personer deltar, både folkevalgte, ledere og fagfolk. Samarbeidet representerer en helhetlig måte å tenke på: bolig og næringsutvikling må skje i sammenheng med utvikling av transportsystemet. Transport handler i større og større grad om alternativer til bil: buss, tog, sykkel og gange.

Kommunikasjon som fagfelt handler om å sørge for at de rette målgruppene får den informasjonen de trenger, i en tilgjengelig form. Buskerudbysamarbeidet har mange målgrupper – folkevalgte politikere er blant de viktigste, men innbyggerne i de fem kommunene er også viktige målgrupper. Løsningen er ikke nødvendigvis å informere alle om alt, men å sørge for at de ulike målgruppene får den informasjonen de har behov for – i en overkommelig mengde og detaljrikdom.

Gjennom kommunikasjonsarbeidet ønsker vi å tilgjengeliggjøre informasjon, fra det helt enkle, konkrete og visuelle, til det mer detaljerte og langsiktige. Til dette benytter vi ulike virkemidler: Gjenkjennende visuelle elementer, som logoer og bilder, kortfattede og tydelige budskap og slagord, filmer og informasjonsbrosjyrer, årsrapporter, nyhetsbrev, medieinnspill, handlingsplaner og saksdokumenter.

Kommunikasjon er limet som binder samarbeidspartnerne sammen. Det er nødvendig at aktørene snakker sammen og samarbeider, for å skape et transportsystem som ganger innbyggerne, og som samtidig tar hensyn til miljøet. God kommunikasjon mellom partnerne og ut til publikum kan bidra til bedre gjennomføring av tiltak, særlig der endring i kjøremønster kan skape køsituasjoner.

Buskerudbysamarbeidet er et middel som hjelper samarbeidspartnerne med finansiering av ønskede prosjekter innen miljøvennlig transport, og som gjør det mulig å få gjennomført et helhetlig transportsystem i et felles arbeidsmarkeds- og boligområde. God kommunikasjon bidrar til enklere prosesser, bedre forankring og mer kunnskap om samarbeidets formål.





## 1.3 Buskerudbysamarbeidets mål og prioriterte arbeidsområder

Buskerudbysamarbeidet med samarbeidspartnerne kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens Vegvesen, Jernbaneverket og Fylkesmannen i Buskerud har gått sammen om felles oppgaver.

### Det viktigste oppgavene kan samles i tre områder:

1. Felles regional areal- og transportplan  
Buskerudbyen 2013–23.  
Regional plan først vedtatt av de fem by-/kommunestyrene og endelig vedtatt av fylkestinget 07.02.13. Planen følges opp gjennom felles handlingsprogram og er grunnlag for arbeidet med Buskerudbypakke 1 og Buskerudbypakke2.
2. Buskerudbypakke1  
Gjennom en avtale mellom Samferdselsdepartementet og fylkeskommunen/de fem kommunene om belønningsmidler har Buskerudbysamarbeidet i perioden 2010–14 fått 280 millioner til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak. For perioden 2014–17 er det inngått avtale om ytterligere 308 millioner
3. Buskerudbypakke 2  
- et samordnet transportløft i mange år framover med tiltak overfor tog, buss, veg, sykkel, gåing, pendlerparkeringer og knutepunkter. Statens Vegvesen har gitt sin anbefaling til at det utarbeides en Buskerudbypakke 2 i konseptvalgutredning KVV Buskerudbypakke 2 i 2013 – denne er nå til behandling i regjeringen. Kommunene og fylkeskommunen er enige om en Skisse til Buskerudbypakke 2, behandlet i by-/kommunestyrene i 2014, som grunnlag for videre forhandlinger med Statens vegvesen og Jernbaneverket når regjeringen har gitt sitt mandat ved behandling av KVVUn.

### For å nå disse målene prioriterer partnerne i

#### Buskerudbysamarbeidet blant annet å jobbe for:

- At hovedvekten av boliger, handel, kulturtilbud og arbeidsplasser skjer rundt seks utviklingsområder
- Et forbedret busstilbud med flere avganger og bedre informasjon om rutetilbudet
- Et raskere og mer effektivt busstilbud med egne traseer og forbedrede kryssløsninger
- Økning i togtilbudet til to tog i timen mellom Drammen, Mjøndalen og Hokksund og på sikt til Kongsberg
- Et helhetlig sykkelveinnett
- Effektive knutepunkter og pendlerparkeringer med gode overgangsmuligheter

Hovedstrategien i arealutviklingen er at så mye som mulig av etablering av nye boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor fem regionale utviklingsområder: Det sentrale Drammen, Mjøndalen/Krokstadelva, Hokksund, kompaktbyen Kongsberg og på sikt Lierstranda, samt Vestfossen som et lokalt utviklingsområde.



### Samarbeidet har som hovedmål at:

- Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
  - Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
  - Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner
  - Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner
- Hovedmål for endring av transportmønster fram mot 2023 er å bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

## 1.4 Hovedresultater og -hendelser

### Politiske milepæler i 2014

#### ✓ Fornytt samarbeidsavtale

Samarbeidsavtalen som ble inngått mellom partnerne i 2010 gikk ut 31. januar 2014. Vinteren og våren 2014 vedtok by-/kommunestyrene og fylkestinget samt statsstatene ny samarbeidsavtale. Ny avtale med langt tidsperspektiv trådte i kraft 1. januar 2015.

#### ✓ Lokal enighet om innhold i Buskerudbypakke 2

23. juni ble forhandlingsutvalget for Buskerudbypakke 2 enige om en omforent skisse til Buskerudbypakke 2.

Forslaget inneholder tiltak for 23 milliarder kroner og er oversendt Samferdselsdepartementet som grunnlag for forhandlinger. I løpet av høsten sluttet by-/kommunestyrene og fylkestinget seg til skissen med noen merknader.

#### ✓ Ny belønningsavtale for 2014–2017

I desember fikk Buskerudbysamarbeidet på plass en ny avtale om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet. Avtalen kan utløse til sammen 308,3 millioner kroner i perioden 2014–2017.



Ny avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler inngått i desember 2014. Fra venstre: Statssekretær John-Ragnar Aarset, Trond Johansen; leder av samferdselsutvalget, Britt Hornstvedt; vara fylkesordfører, Jørund Rytman; Stortingrepresentant, Ann Sire Fjerdingsstad; ordfører i Øvre Eiker kommune, Tore Opdal Hansen; ordfører i Drammen kommune.

### ▼ Kunnskapsinnhenting

Buskerudbysamarbeidet skal basere seg på kunnskap. Derfor gjøres ulike tiltak for å innhente ulike typer felles kunnskap for partnerne. I tillegg til faglige rapporter og utredninger, gjøres blant annet følgende typer kunnskapsinnhenting:

### ▼ Innbyggerundersøkelse

Målinger av innbyggernes holdninger, kunnskap og reisevaner bidrar til å gi kunnskap som danner grunnlag for tiltak. Høsten 2014 ble det gjennomført en innbyggerundersøkelse blant 2 500 respondenter i hele Buskerudbyen. Undersøkelsen viser at det er økende vilje til å bidra for å redusere køene, og at det er stor forståelse

for at man må bygge ut både veier, kollektivsystem og sykkelveier for å møte den kommende trafikkveksten. Kjennskapen til Buskerudbyen er økende, men er nokså lav blant de yngste målgruppene. Resultatene fra undersøkelsen kan finnes på [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no).

### ▼ Trafikkmålinger

Statens vegvesen har de siste årene utvidet antall målepunkter for trafikkmålinger, med midler fra Buskerudbysamarbeidet. Over 30 målepunkter er satt opp på riks- og fylkesveier i Buskerudbyen. Hensikten er å måle trafikkutviklingen og dermed få et grunnlag for prioritering av tiltak og resultatvurderinger.





## Hovedoppgaver i 2014

### **Ny samarbeidsavtale**

Samarbeidsavtalen som ble inngått mellom partnerne i Buskerudbysamarbeidet gikk ut 31. desember 2014. Allerede i 2013 ble arbeidet med å forlenge avtalen startet, og i begynnelsen av februar 2014 fikk by-/kommunestyrene og fylkestinget et forslag til forlenget samarbeidsavtale til sluttbehandling.

Den nye avtalen, med oppstart 1. januar 2015, er ikke avgrenset i tid, og har et langt tidsperspektiv. Avtalen ble vedtatt og trådte i kraft 1. januar 2015. Kystverket gikk samtidig ut av samarbeidet. Deres interesser lå

hovedsakelig innenfor arealdelen av samarbeidet, som ble dekket av felles areal- og transportplanen. Fylkesmannen vil ivareta Kystverkets interesser i samarbeidet fremover.

### **Planlegging av Buskerudbypakke 2**

Et av hovedmålene i planleggingen av Buskerudbypakke 2 i 2014, var å komme frem til politisk enighet blant de fem kommunene og fylkeskommunen, om hvilke tiltak som skulle være med i det lokale forslaget til en bypakke, som grunnlag for forhandlinger med staten om en endelig pakke.



I første omgang ble det faglige grunnlaget for pakken «Drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke 2» behandlet i by-/kommunestyre og fylkestinget. Samtidig ble det vedtatt at tre folkevalgte fra hver politiske organisasjon skulle delta i Drøftingsutvalget for Buskerudbypakke 2. Det første møtet i dette utvalget ble avholdt på Lampeland, 19. og 20. mai. På bakgrunn av drøftingene på dette møtet, ble et forslag til skisse til Buskerudbypakke 2 utarbeidet. På møte i drøftingsutvalget 23. juni ble det enighet om innholdet. «Skisse til Buskerudbypakke 2» ble deretter oversendt Samferdselsdepartementet. By-/kommunestyre og fylkestinget ga tilslutning til skissen, med noen merknader, gjennom politisk behandling høsten 2014. Status i februar 2015 er at samarbeidet avventer regjeringens behandling av KVV for Buskerudbypakke 2 og tilbakemelding på den lokale skissen.

### Ny belønningsavtale for 2014-2017

Den første avtalen om belønningsmidler Buskerudbyen hadde med Samferdselsdepartementet, gjaldt for peri-

oden 2010–2013. I februar ble det sendt ny søknad om belønningsmidler for perioden 2014–2017.

I begynnelsen av desember signerte Buskerudbyen en ny avtale med Samferdselsdepartementet, som totalt kan utløse 308,3 millioner kroner. Avtalen ble godkjent av by-/kommunestyre og fylkestinget i perioden desember 2014 til februar 2015. 73,3 millioner ble utbetalt i 2014, for 2015 vil tilskuddet være 75 millioner kroner, og for 2016 og 2017 vil det være 80 millioner kroner begge årene, dersom samarbeidet oppnår målene i avtalen.

Gjennom høsten 2014 har det på faglig, administrativt og politisk nivå vært jobbet med en handlingsplan for perioden 2014–2017 og tiltaksplan for 2014–2015. Disse ble vedtatt av ATM-utvalget 6. februar 2015.

I tabellen nedenfor gis en oversikt over vedtatt handlingsplan 2014-17 med fordeling mellom sju tiltaksområder:

Tiltaksområde	
1. Forbedring av kollektivtilbudet	98 000 000
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter og pendlerparkering	101 750 000
3. Tiltak for syklende	73 200 000
4. Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	12 500 000
5. Arealutvikling og fortetting	3 800 000
6. Kunnskapsgrunnlag og innovasjon	6 250 000
7. Kommunikasjon	12 750 000
<b>SUM</b>	<b>308 600 000*</b>

\* Belønningsavtalens sum på 308,3 mill. med tillegg av 0,3 mill. overført fra 2013

## 2.1 Aktiviteter og kampanjer

### Ny kommunikasjonsplan

Med ny samarbeidsavtale og ny belønningsavtale, så samarbeidet behov for ny giv i kommunikasjonsarbeidet. Blant annet var det behov for en tydeliggjøring og forenkling av hva samarbeidet gjør, og hvorfor.

Høsten 2014 ble det derfor satt i gang arbeid med å utarbeide en fornyet kommunikasjonsstrategi. Blant hovedelementene var å utarbeide et nytt «slagord», hovedbudskap og støttebudskap. I tillegg er et sentralt element å mottakerorientere kommunikasjonen, samt i større grad å synliggjøre de tiltakene som gjennomføres med midler fra Buskerudbyen.

Målene for kommunikasjonsplanen er som følger:

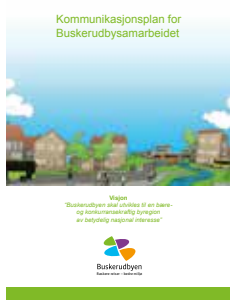
- Synliggjøre utfordringene som følge av befolkningsvekst og økt trafikk
- Beskrive forslagene til løsninger – for den enkelte og for samfunnet
- Øke kunnskapen om Buskerudbyen i alle målgrupper

Slagordet som ble valgt var «Buskerudbyen, Raskere reiser – bedre miljø». Dette slagordet fanger opp hovedelementene i Buskerudbyens arbeid, nemlig å sørge for at det skal bli enklere og raskere å reise miljøvennlig.

Hovedbudskapet for samarbeidet er:

Antall innbyggere i regionen øker sterkt. For å unngå kø og kaos, gjør vi det enklere å bruke tog og buss, å sykle eller gå. Da blir det også lettere å komme fram med bil. Buskerudbysamarbeidet utvikler helhetlige og miljøvennlige løsninger som sikrer at alle kommer raskt fram.

Kommunikasjonsplanen ble utarbeidet i fullversjon, samt to kortversjoner i plakatform.



**Buskerudbyen**  
Raskere reiser – bedre miljø

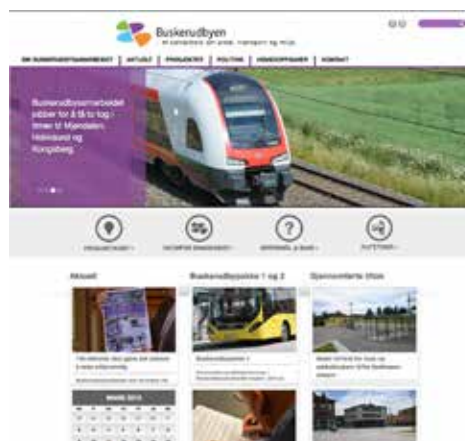
### Kampanjen «Gjør det»

I september gjennomførte Buskerudbysamarbeidet, i samarbeid med Brakar og NSB, kampanjen «Gjør det». Budskapet i kampanjen var at dersom alle reiser kollektivt [gjør det] litt oftere, kan det ha store utslag for det totale trafikkbildet. Budskapet ble presentert av fem tegnede personer, som til sammen skulle representere ulike personlighetstyper: karrierejageren, småbarnsmoren i tidsklemma, den voksne arbeidstaker og de unge, utedablerte. Kampanjen ble vist gjennom plakater, avis- og nettannonser, sosiale medier, kino, radio, bussreklame og på kampanjesiden [www.gjor-det.no](http://www.gjor-det.no)



### Nettsiden [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no)

I mai ble den nye nettsiden til Buskerudbysamarbeidet lansert. Hensikten med å utvikle en ny nettside, var å få en mer mottakerorientert løsning med et fleksibelt publiseringsverktøy. Det var også svært viktig å kunne få et fleksibelt og oversiktlig dokumentarkiv, som gjorde det enkelt for folkevalgte, media og andre interesserte å finne frem til aktuelle dokumenter i samarbeidet.



## Brosjyre om Buskerudbypakke 2

I begynnelsen av mai mottok alle husstander i Buskerudbyen en brosjyre om Buskerudbypakke 2. Hensikten med brosjyren var å sette innbyggerne i stand til å delta i debatten om Buskerudbypakke 2, på bakgrunn av kunnskap og faktaopplysninger.

Brosjyren inneholdt en del om hvilke utfordringer befolkningsveksten i fremtiden kan skape, litt og hva som har blitt gjort hittil gjennom Buskerudbypakke 1, hvilke tiltak som foreslås i Buskerudbypakke 2 og hvordan det hele skal finansieres.



## Aktivitetsskampanjer

Det ble i 2014 gjennomført to aktivitetsskampanjer: Sykle til jobben og Aktiv på skoleveien.

### Sykle til jobben

Sykle til jobben-aksjonen gjennomføres i samarbeid med Bedriftsidretten og er en kampanje som har til hensikt å få flere i aktivitet. Buskerudbysamarbeidet deltar i aksjonen for å stimulere til bruk av sykkel eller gange til jobb, skole og andre reisemål. Samarbeidet bidrar med midler til gratis deltakelse for ansatte i virksomheter innenfor Buskerudbyen, og koordinerer aksjonen mellom partnerne og Bedriftsidretten. Aksjonen hadde i 2014 1679 deltakere.



## Aktiv på skoleveien

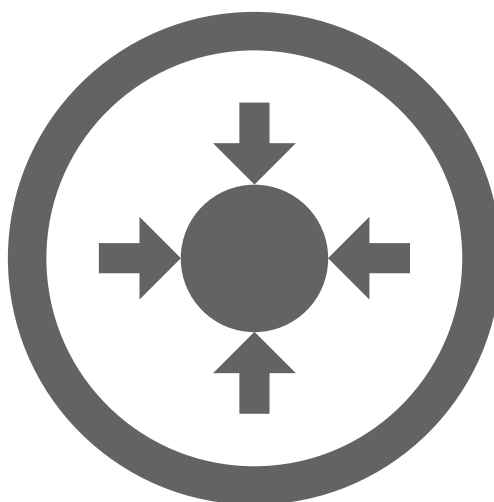
Aktiv på skoleveien er en kampanje som har til hensikt å få barn og ungdom til å sykle eller gå til skolen. Formålene er flere – både helsegevinst og mindre biltrafikk i området rundt skolen. For Buskerudbysamarbeidet er det viktig å bidra til å stimulere til gode reisevaner fra ung alder.

## Reis smart og feie for egen dør

Ordningen Reis smart er et samarbeid med næringslivet for å stimulere virksomheten og de ansatte til å reise smart og miljøvennlig på sine arbeidsrelaterte reiser (til / fra og i virksomheten). I 2014 ble det jobbet med planlegging av prosjektet, og det ble opprettet kontakt med potensielle pilotvirksomheter.

Ordningen Feie for Egen Dør går ut på at partnerne i Buskerudbysamarbeidet kan tildeles midler til tiltak som er med på å legge til rette for redusert bilbruk ved reiser i/til/fra jobb for sine ansatte.

Kongsberg kommune fikk midler til en aktivitetskampanje, der hensikten var å stimulere egne ansatte til å sykle til jobben. Buskerud fylkeskommune fikk midler til å bygge sykkelparkering på Drammen VGS og til garderobes og el-sykkel, Fylkesmannen fikk midler til sykkelparkering, mens Lier kommune fikk midler til el-sykler og ladestasjoner.



## 2.2 Fysiske tiltak – kommunevise

Det er utarbeidet en egen brosjyre som viser de tiltak som er gjennomført med tilskudd fra belønningsordningen (Buskerudbypakke1) i perioden 2010–14. På [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no) finnes et prosjektkart med samme oversikt



### Brakar

#### Videreføring av økt busstilbud i 2013:

- Timinuttersruiter til Konnerud
- Halvtimesfrekvens fra Drammen til Mjøndalen og Hokksund
- Flere rushtidsavganger til Åskollen og Knive
- Økt frekvens på avganger til Gamlegrendåsen i Kongsberg



### Lier

#### Kollektivfelt langs Lierstranda

Langs Strandveien på Lierstranda mot Drammen er det etablert et 750 meter langt kollektivfelt, slik at bussen slipper å stå i den samme køen som bilene. Kollektivfeltet ble tatt i bruk sommeren 2014.



Kollektivfelt langs Strandveien fra Lier mot Drammen

#### Rundkjøring Vitbank

I Krysset Lierstranda/Ringeriksveien er det etablert en minirundkjøring som gjør at busser som skal svinge til venstre ikke blir forsinket av møtende trafikk. Rundkjøringen ble tatt i bruk sommeren 2014.



Minirundkjøring på Vitbank i Lier

#### Utvidelse av Pendlerparkering på Lier stasjon

På Lier stasjon har det blitt foretatt to utvidelser, samt at stasjonen har fått overbygde sykkelparkeringsplasser. Det er etablert en parkeringsplass med 22 plasser langs Tuverudveien, 250 meter fra stasjonen, samt at parkeringsplassen i direkte tilknytning til stasjonen er utvidet med 24 plasser.



Flere pendlerparkeringer på Lier stasjon

#### Sykkelparkeringer på Lier stasjon

På Lier stasjon er det satt opp to overbygde sykkelparkeringer med til sammen 36 parkeringer, hvor sykkelen kan parkeres tørt og i direkte forbindelse med perrongen.



Nye sykkelparkeringer på Lier stasjon





## Drammen

### Professor Smiths allé som bussgate

Professor Smiths allé har blitt oppgradert mellom Skogliveien og Vintergata. Fortauet på sørsiden av vegen har blitt oppgradert til en bredde på 2,5 meter. Det er etablert fire nye holdeplasser (to i hver retning) og to eksisterende holdeplasser er oppgradert.



Professor Smiths allé er oppgradert

### Tordenskiolds gate som bussgate

Tordenskiolds gate er en prioritert busstrasé. Deler av strekningen er oppgradert tidligere og i 2014 har strekningen mellom Telthusgata og Bromannsgangen blitt oppgradert. Ved å fjerne midtrabatten og sette opp lyskryss med bussprioritering, kan bussene nå kjøre rett over Telthusgata og slippe omveien under brua. Strekket mellom Telthusgata og Bromannsgangen har blitt oppgradert med kantstein og veioppbygging, og to holdeplasser har blitt oppgradert.



Tordenskioldsgate som kollektivgate

### Sykkelhotell på Gulskogen stasjon

På Gulskogen stasjon er det åpnet et sykkelhotell med plass til 134 sykler, fordelt på to etasjer. To av plassene kan disponeres av sykkel med henger. I tillegg er det fire ladepunkter for el-sykler. En gulvmontert sykkelpumpe for påfylling av luft i sykkeldekkene er også på plass.



Nytt sykkelhotell på Gulskogen stasjon



## Nedre Eiker

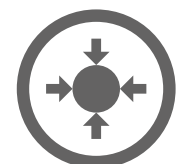
### Ferdigstillelse av

### rundkjøring ved Mjøndalsbrua/fv.283.

I 2013 ble rundkjøringen ved Mjøndalsbrua og fv. 283 påbegynt, og i 2014 ble den ferdigstilt. Bussen har nå langt bedre fremkommelighet inn på fv. 283.



Ferdigstilt rundkjøring i Krokstadelva



### Gang- og sykkelvei langs Brugata ved Krokstadelva

Langs Bruveien ved Krokstadelva manglet en strekning for å få et sammenhengende sykkelveinett på hovedruten mellom Krokstadelva og Mjøndalen. Med midler fra Buskerudbysamarbeidet ble det bygget en gang- og sykkelvei på strekningen.



Gang- og sykkelvei langs Brugata ved Krokstadelva



### Øvre Eiker

#### Utvidelse av pendlerparkering og sykkelparkering ved Darbu stasjon

Ved Darbu stasjon ble det i 2013 ferdigstilt en pendlerparkering med plass til 40 biler. I 2014 ble denne parkeringen utvidet og har nå plass til totalt 72 biler. Det har også blitt bygget overbygde sykkelparkeringer og gangvei i tilknytning til stasjonen.



Utvidet pendlerparkering på Darbu i Øvre Eiker



### Kongsberg

#### Oppgradering av bussholdeplasser langs Hasbergs vei

Langs Hasbergs vei har to av bussholdeplassene blitt oppgradert med lehus og kantstopp.



Oppgraderte bussholdeplasser langs Hasbergs vei i Kongsberg

#### Oppgradering av Bussholdeplasser på Gamlegrendåsen

Langs busstraseen til Gamlegrendåsen er en rekke bussholdeplasser blitt oppgradert. Enkelte av holdeplassene har fått lehus, med fremføring av gangvei og gangveiareal ved holdeplassene.



Oppgraderte bussholdeplasser på Gamlegrendåsen i Kongsberg



Lierstranda



Drammen



Mjøndalen



Hokksund



Vestfossen



Kongsberg

## 2.3 Buskerudbyåret 2014

Oversikten viser viktige politiske hendelser gjennom året, både lokalt og nasjonalt, og høydepunkter fra ATM-utvalgsmøtene. Fullstendige saksdokumenter

med referater finnes på [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no) under «Dokumenter».

<p><b>Januar:</b> Ordførerne møter Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og får positive signaler om belønningsordningen og Buskerudbypakke 2.</p>	<p><b>Februar:</b> ATM-utvalgsmøte:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Videreføring av belønningsavtalen</li> <li>• Drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke 2</li> </ul>  Politisk behandling av ny samarbeidsavtale i by-/kommunestyre og fylkesting</p>
<p><b>Mars:</b> ATM-utvalgsmøte:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fornytt samarbeidsavtale undertegnes</li> <li>• Opplegg for drøftingsfase 1 om Buskerudbypakke 2</li> </ul>  ATM-rådet: Buskerudbypakke 2: drøftingsgrunnlag, prosess og sentrale utfordringer</p>	<p><b>April:</b> By-/kommunestyre og fylkestinget behandler drøftingsgrunnlaget for Buskerudbypakke 2 (I perioden mars-mai)</p>
<p><b>Mai:</b> Møte 1 i Drøftingsutvalget for Buskerudbypakke 2. Tre folkevalgte representanter fra de seks politiske organisasjonene  Kvalitetssikringsrapport (KS1) for Buskerudbypakke 2 foreligger og anbefaler 0-alternativet når samfunnsøkonomisk nytte ligger til grunn.</p>	<p><b>Juni:</b> ATM-utvalgsmøte: Igangsetting av mulighetsstudie Busmetro  Møte 2 i Drøftingsutvalget for Buskerudbypakke2: Enighet om skisse til Buskerudbypakke 2</p>
<p><b>September:</b> ATM-utvalgsmøte:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Videre arbeid med Buskerudbypakke 2</li> <li>• Fornytt kommunikasjonsstrategi</li> </ul>  By-/kommunestyre og fylkesting gir tilslutning til Skisse til Buskerudbypakke 2, med noen merknader. (Møtene ble avholdt høsten 2015)</p>	<p><b>Oktober:</b> ATM-utvalgsmøte:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rammeverk for Buskerudbypakke 1 2014–2017</li> <li>• Pendlerparkeringer i Buskerudbypakke 1 2014–2017</li> </ul>  Møte med Buskerudbenken på Stortinget  Ordførerne møtte samferdseslminister Ketil Solvik-Olsen og fikk bekreftet at Buskerudbyen vil få belønningsmidler, at området kvalifiserer til by-miljøavtale og at Buskerudbypakke 2 er til behandling i regjeringen.</p>
<p><b>November:</b> ATM-utvalgsmøte:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikasjonsplan for Buskerudbysamarbeidet</li> <li>• Ny belønningsavtale/ Buskerudbypakke 1</li> </ul> </p>	<p><b>Desember:</b> Buskerudbysamarbeidet inngår ny belønningsavtale med Samferdselsdepartementet, som kan gi opptil 308,3 millioner kroner.  By-/kommunestyre og fylkestinget godkjenner avtalen om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet (desember 2014 – februar 2015)</p>

## Økonomi

### Buskerudbysamarbeidet har to finansieringskilder:

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

**Belønningsordningen:** Buskerudbysamarbeidet inngikk i 2010 en fireårig avtale om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet som har en øvre ramme på 280 millioner kroner. Buskerudbysamarbeidet har

fått utbetalt hele summen på 280 millioner over en fireårsperiode. 100 millioner ble tildelt i 2013. Resterende midler fra 2013 ble brukt på tiltak i 2014.

### Samarbeidsmidler

Samarbeidsmidler i tråd med vedtatt budsjett for 2014 var kr 3 804 222, inkludert kr 554 222,- overført fra 2013. Øvre Eiker kommune har ansvar for regnskapsføring og revisjon av samarbeidsmidlene.

<b>Inntekter:</b>	
<b>Del 1. Bidrag fra partnere i 2014</b>	
Statens vegvesen	300 000
Jernbaneverket	300 000
Kystverket	50 000
Fylkesmannen i Buskerud	300 000
Buskerud fylkeskommune	600 000
Drammen kommune	600 000
Kongsberg kommune	200 000
Øvre Eiker kommune	200 000
Nedre Eiker kommune	200 000
Lier kommune	200 000
<b>Delsum</b>	<b>2 950 000</b>
<b>Del 2. Bidrag fra statlig delfinansiering i 2013</b>	
Nasjonalt utviklingsprosjekt - Fremtidens byer (Via Drammen kommune)	300 000
Overført fra 2013	554 222
<b>Totalsum finansiering</b>	<b>3 804 222</b>

## Prosjektregnskap for samarbeidsmidler

	Personal/planlegging	Husleie	Drift/kontor	Møteutgifter	Kompetanse
<b>Sum utgifter 2011</b>	2 844 890	269 000	220 799	113 454	35 257
<b>Sum utgifter 2012</b>	2 776 222	294 635	111 677	192 122	42 735
<b>Sum utgifter 2013</b>	2 159 504	301 858	111 368	89 540	47 927
<b>Sum utgifter 2014</b>	2 857 839	308 868	53 915	243 005	8 150
<b>Totale utgifter 2014</b>	3 471 777				

## Sluttregnskap belønningsmidler 2010–2013

<b>Totale utgifter 2014</b>	3 471 777
<b>Totale inntekter 2014</b>	-3 804 222
<b>Underforbruk (overføres til 2015)</b>	-332 445

## Belønningsmidler 2010–13

Buskerudbyen har gjennom avtalen med Samferdselsdepartementet fått tildelt 280 mill. kr for perioden 2010–13. I tillegg er det overført 4,9 millioner kroner i restmidler fra Buskerud fylkeskommune fra tidligere belønningsordning. Buskerud fylkeskommune har ansvar for å føre regnskap for belønningsordningen med tilhørende revisjon.

<b>Totaltabell 2010–2013</b>	
<b>Overføringer fra Samferdselsdepartementet</b>	<b>280 000 000</b>
Restmidler fra 2008 og 2009	4 921 183
<b>Sum tildelte bevilgningsmidler</b>	<b>284 921 183</b>
Udisponerte midler til overføring BBP1 del 2*	337 627
<b>Disponerte belønningsmidler</b>	<b>284 583 556</b>

\*) Disse midlene kr 337 627 er disponert gjennom vedtatt tiltaksplan 2014 (06.02.15)

## Belønningsmidler 2010–2013

	Tiltaksområde	Handlingsplan	Gjeldene bevilgning 2010–2013	Utbetalt 2010–2014	Herav utbetalt 2014	Rest per utgangen av regnskapsåret 2014
1	Felles areal og transportplan	7 500 000	8 377 396	8 133 724	1 262 248	
2	Forbedring av kollektivtilbudet	65 000 000	64 844 576	64 851 573	13 265 447	
3	Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	121 000 000	131 159 124	131 159 145	61 009 331	
4	Tiltak for syklende og gående	50 000 000	44 453 257	44 447 017	9 440 322	
5	Biltrafikk-reducerende tiltak	15 000 000	10 997 800	10 996 550	2 718 384	
6	Informasjon og holdningskampanjer	15 000 000	14 411 734	14 452 581	3 551 253	
7	Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger	6 500 000	10 339 667	10 172 744	2 942 248	
	<b>Sum</b>	<b>280 000 000</b>	<b>284 583 556</b>	<b>284 213 333</b>	<b>94 189 233</b>	<b>370 223*</b>

\*) Gjenstående, men disponerte midler utgjør pr. 31.12.14 kr 370.223,-. Disse midlene er disponert til planarbeider under slutføring og omfatter tre tiltak; Mulighetsstudie bussmetro, Forprosjekt arealkrevende næring og planlegging for Buskerudbypakke 1 og Buskerudbypakke 2.



## Nøkkeltall

### Befolkningsutvikling

Folkemengde i kommunene per 1.1.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2014–15	2010–15
Lier	23 267	23 580	24 117	24 763	25 175	25 378	0,8 %	9,1 %
Drammen	62 566	63 582	64 597	65 473	66 214	67 016	1,2 %	7,1 %
Nedre Eiker	22 687	22 917	23 262	23 640	23 811	24 154	1,4 %	6,5 %
Øvre Eiker	16 616	16 987	17 421	17 752	17 919	18 039	0,7 %	8,6 %
Kongsberg	24 714	25 090	25 479	25 887	26 406	26 711	1,2 %	8,1 %
SUM	149 850	152 156	154 876	157 515	159 525	161 298	1,1 %	7,6 %
Endring i prosent	-	1,5 %	1,8 %	1,7 %	1,3 %	1,1 %		

Kilde: SSB mars 2015

### Trafikktall for buss og tog

#### Påstigninger buss i Buskerudbyen

I tabellen under fremgår passasjertall for busstrafikk i regi av Brakar. Brakar har endret passasjertellingsmetode. Den nye dataserien ble startet opp i 2012 og avviker noe fra dataserien i forrige årsrapport. I 2014 har det vært en svak nedgang i antall passasjerer på 0,52 %.

	2012	2013	2014	2013–2014	Prosent	2012–2014	Prosent
Drammen	4 181 018	4 199 702	4 192 869	- 6 833	- 0,16 %	11 851	0,28 %
Lier	1 216 941	1 173 408	1 173 418	3 087	0,26 %	- 40 446	-3,32 %
Linje 169	329 827	327 838	289 214	- 38 624	- 11,78 %	- 40 613	-12,31 %
Lier totalt inkl linje 169	1 546 768	1 501 246	1 465 709	- 35 537	- 2,37 %	-8 0 059	-5,24 %
Kongsberg by	281 783	258 451	232 567	- 25 884	- 10,02 %	- 49 216	-17,47 %
Kongsberg totalt	590 931	606 704	608 522	1 818	0,30 %	17 591	2,98 %
Nedre Eiker	1 139 767	1 097 764	1 082 071	- 15 693	- 1,43 %	- 57 697	- 5,06 %
Øvre Eiker	1 018 274	1 040 507	1 053 109	- 12 602	1,21 %	34 835	3,42 %
<b>Totalt</b>	<b>8 476 759</b>	<b>8 445 923</b>	<b>8 402 280</b>	<b>- 43 643</b>	<b>- 0,52%</b>	<b>- 74 479</b>	<b>- 0,88 %</b>

## Vurderinger av resultater

### Lier:

Her har det vært en liten negativ utvikling over tid. Brakar gjennomførte en ruteendring høsten 2014 med hensikt å stoppe den utviklingen. For de lokale Lierlinjene isolert har dette resultert i en liten vekst.

Linje 169 som tidligere gikk til Drammen fikk stoppested i Lierbyen. Linjen har hatt svært dårlig punktlighet, og målet var å unngå forsinkelser både i Oslo og i Drammen. Samtidig ble det innført fast stopp i Sandvika. Tidligere stoppet bare noen avganger i Sandvika. Disse endringene har ikke slått bra ut på reisetallene. En del lokale reiser har flyttet seg til linje 71.

### Øvre Eiker:

Dette området har gode resultater, med sterkest vekst i antall bussreiser i hele Buskerudbyområdet. Satsingen på Ormåsen og koordinering med tog på Hokksund stasjon har vært en god strategi.

### Drammen:

En spesiell hendelse som påvirker Drammen i 2014 var skolestreiken som fikk betydning for antall passasjerer

høsten 2014. Det er likevel en liten oppgang i Drammen totalt, men ikke så stor som forventet. Drammensområdet har fått nye busser, og erfaringsvis skal det gi god vekst i antall reiser. Nye leddbuslinjer har bra vekst og de store bylinjene vokser mest. Det er nedgang på linjene til Konnerud og linjene til Skoger/Mehlen. På linje 15 og 16 er det færre reisende fordi linjen var ute av drift i flere måneder pga. veiarbeid i Styremos vei.

### Nedre Eiker:

Her ser vi en ganske stor nedgang på linje 51 (Mjøndalen – Drammen) og 54 (Mjøndalen – Blomsterlia). Linje 51 har ha hatt jevn nedgang over tid, og Brakar mottar mange klager på veldig full buss.

### Kongsberg:

Kongsberg har hatt en fin og god vekst over tid. Særlig etter at de nye bussene kom i 2013. Brakar gjennomførte en ruteendring i området høsten 2014 for å bedre korrespondanse med tog. Disse endringene har ikke gitt flere reiser med buss i Kongsberg by, men på region-slinjene inn til Kongsberg er det vekst, både siste år og gjennom hele perioden.

Passasjertall med buss i Buskerudbyen Brakar/Nettbuss	Antall påstigninger			Endring 2013–14
	2012	2013	2014	
Brakar	8 476 759	8 445 923	8 402 280	-0,5 %
Nettbuss/NOW	439 017	358 713	340 249	-5,1 %
<b>SUM</b>	<b>8 915 776</b>	<b>8 804 636</b>	<b>8 742 529</b>	-0,7 %
Endring i prosent		-1,2 %	-0,7 %	

I tillegg til data fra Brakar som gjelder bybusser og regionale busser er det andre kommersielle busstilbud i området. I 2014 har TimEkspressen og Norwegian on wheels (NOW) operert ekspressbuslinjer i byområdet. Tabellen over viser oppgitte passasjerdata for de nevnte selskap sammen med Brakars tall.



## Resultater tog 2014

Fra NSB gjennomføres det passasjertellinger regelmessig for på- og avstigende passasjerer. Tilsvarende for Flytoget. Dette benyttes som grunnlag for å beregne / anslå totale trafikkmengder på de ulike stoppene. Tabellen nedenfor angir oppgitte trafikktall (stasjonstrafikk) fra NSB:

Passasjertall med tog i og til/fra Buskerudbyen								
Antall på-og avstigninger på den enkelte stasjon	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Endring 2013–14	Endring 2009–14
Kongsberg	349 000	305 000	374 000	321 000	342 000	400 000	17,0 %	14,6 %
Skollenborg*	24 000	17 000	22 000	21 000		-	-	-
Darbu	22 000	19 000	29 000	23 000	33 000	43 000	30,3 %	95,5 %
Vestfossen	120 000	92 000	118 000	125 000	120 000	131 000	9,2 %	9,2 %
Hokksund	256 000	250 000	245 000	252 000	271 000	313 000	15,5 %	22,3 %
Steinberg*	70 000	54 000	75 000	62 000		4 000	-	-
Mjøndalen	240 000	208 000	285 000	252 000	316 000	336 000	6,3 %	40,0 %
Gulskogen	225 000	200 000	226 000	244 000	306 000	256 000	-16,3 %	13,8 %
Drammen	1 900 000	1 924 000	1 960 000	2 020 000	1 956 000	2 125 000	8,6 %	11,8 %
Brakerøya	165 000	169 000	187 000	213 000	188 000	200 000	6,4 %	21,2 %
Lier	210 000	186 000	234 000	249 000	230 000	229 000	-0,4 %	9,0 %
<b>SUM TOG</b>	<b>3 581 000</b>	<b>3 424 000</b>	<b>3 755 000</b>	<b>3 782 000</b>	<b>3 762 000</b>	<b>4 037 000</b>	<b>7,3 %</b>	<b>12,7 %</b>
Endring i prosent	-	-4,4 %	9,7 %	0,7 %	-0,5 %	7,3 %		

\* Lagt ned i desember 2012. Steinberg delvis åpnet igjen i 2014.

Kilde: NSB januar 2015

NSB kan vise til gode resultater i Buskerudbyen etter ruteomlegging de siste år. I tabellen over har NSB gitt anslag for trafikk på Steinberg stasjon og for trafikken på Kongsberg stasjon. Ved beregninger av passasjertallene er det brukt disse anslagene. Passasjerutviklingen for NSB for 2014 i Buskerudbyen viser da en økning i antall passasjerer på 7,3 %.

Flytoget kan også vise til betydelig vekst i 2014 med 5,3 %.

Flytoget	2010	2011	2012	2013	2014	2013–14
Antall på- og avstigninger Drammen stasjon	204 000	253 000	272 000	358 000	377 000	5,3 %
Endring i prosent		24,0 %	7,5 %	31,6 %	5,3 %	

Kilde: Flytoget januar 2015

## Samlet kollektivreiser

Sum buss og tog (inkludert flytog)	2012	2013	2014	2013–14
Sum buss og tog (tog er delt på 2 for å få sammenli)		10 505 923	10 609 280	1,0 %
Endring i prosent	-		1 %	

## Biltrafikk

### Byindeks

Vegdirektoratet har utviklet et opplegg for byindeks for Buskerudbyområdet for å måle trafikkmengde på offentlig vegnett i området. Byindeksen bygger på i alt 38 trafikkregistreringspunkter. Byindeksen er regnet ut med og uten tre punkter på E18 som antas å ha en større andel gjennomgangstrafikk. De tre punktene er Lierskogen, Bergsenga og Frydenlund.

Tallene viser endringen i prosent sammenlignet året før.

	Byindeks	Byindeks uten tre punkter på E 18
2013	1,3	1,9
2014	0,6	-0,2

Byindeksen bygger på tellinger av årsdøgnstrafikk (ÅDT) for biltrafikken. For å gi et bedre inntrykk av trafikkmengdene i området vises det under en oversikt over utviklingen i ÅDT for 16 av tellepunktene i Buskerudbyområdet.

Biltrafikk (opprinnelige målepunkter fra 2009)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2013–14	2009–14
E134 Strømsåstunnelen (600050)	15 192	15 832	16 738	17 045	17 448	17 638	1,1 %	16,1 %
FV 283 Rosenkrantzgata (600013)	26 744	26 138	26 336	28 367	28 053	29 171	4,0 %	9,1 %
FV 35 Gulskogen (600146)	10 821	11 389	11 057	10 042	10 099	10 433	3,3 %	-3,6 %
FV 36 Fabrikksalget (601037)	11 126	11 139	11 157	10 995	10 944	10 893	-0,5 %	-2,1 %
SUM	63 883	64 498	65 288	66 449	66 544	68 135	2,4 %	6,7 %
Endring i prosent	-	1,0 %	1,2 %	1,8 %	0,1 %	2,5 %		



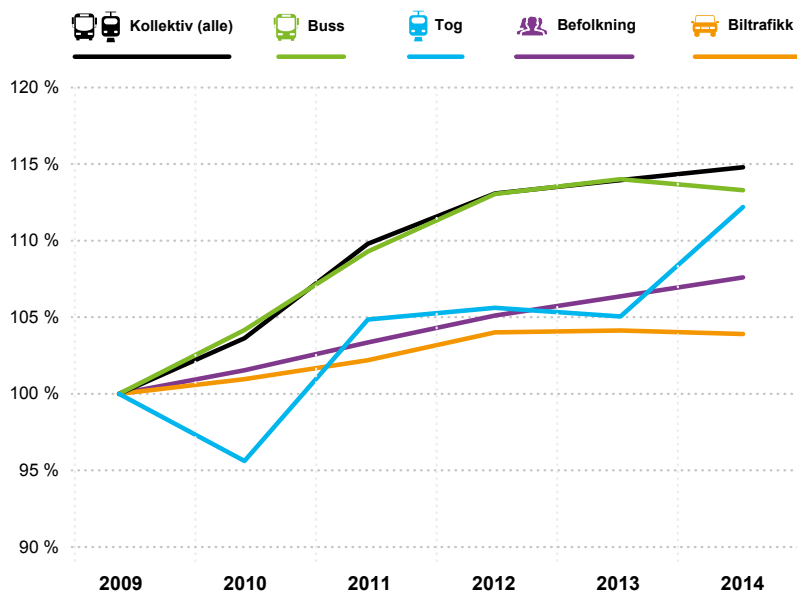
Biltrafikk (12 nye målepunkter fra 2011)	2011	2012	2013	2014	2013–14	2011–14
FV 23 Stoppen (600611)	3 475	3 473	3 560	3 747	5,3 %	7,8 %
FV 285 Lierbyen Nord (600124)	6 636	6 753	6 902	7 018	1,7 %	5,8 %
FV 282 Lierstranda (600116)	19 603	18 411	19 935	19 669	-1,3 %	0,3 %
FV 282 Damtjern (600121)	3 558	3 751	3 856	3 994	3,6 %	12,3 %
RV 282 Bj. Bjørnsonsgate (600135)	25 423	25 902	27 485	27 364	-0,4 %	7,6 %
FV 283 Nedre Eiker Bru Nord (600009)	14 971	14 092	14 528	13 515	-7,0 %	-9,7 %
EV 134 Mjøndalen (600148)	19 973	18 431	18 243	19 032	4,3 %	-4,7 %
FV 283 Herstrøm (600145)	17 184	17 284	17 347	17 452	0,6 %	1,6 %
RV 35 Hokksund vest (600150)	12 344	11 851	12 258	11 982	-2,3 %	-0,7 %
FV 88 Nymoen (600006)	3 503	3 848	3 692	4 638	25,6 %	32,4 %
FV 87 Gomsrudveien (600506)	12 150	11 924	12 191	12 093	-0,8 %	-0,5 %
EV 134 Gml. Kongsberg kro (600505)	16 792	16 581	16 728	16 261	-2,8 %	-3,2 %
SUM	155 612	152 301	156 725	156 765	0,0 %	0,7 %
Endring i prosent	-	-2,1 %	2,9 %	0,0 %		

### Sammenstilling av nøkkeltall

Av figuren under fremgår en samlet fremstilling av sentrale data for utvikling i 2014:

- Befolkningen i Buskerudbyen har økt med 1,1 % til i alt 161 298 per 31.12.2014.
- Vegtrafikken har ifølge Statens vegvesens byindeks for Buskerudbyen sunket med 0,2 % i 2014.
- Samlet har kollektivtrafikken (buss og tog) økt med 1,0 % i 2014. Av dette:
  - Antall busspassasjerer har blitt redusert med 0,7 % i 2014.
  - Antall togpassasjerer har ifølge NSB og Flytoget økt med 7,1 % i 2014.

Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv (samlet) og spesifisert på buss og tog fra 2013 til 2014



For biltrafikk er indeksert utvikling fra 2009-2013 basert på data (ÅDT) i 4 trafikkregistreringspunkt, fra 2013-14 er utvikling basert på data fra 32 trafikkregistreringspunkt. Kilde Statens vegvesen. For buss er trafikk tall fra 2009-2012 basert på rapportering fra Nettbuss. Fra 2012 er trafikk tall basert på data fra Brakars elektronisk billettsystem, supplert med data fra Nettbuss og NOW (gjelder ekspressbusser). For tog er trafikk tall basert på rapportering fra NSB og Flytoget.



# Buskerudbyen

Raskere reiser – bedre miljø

**Vi blir stadig flere. Derfor vil vi bygge ut transportløsningene for å hindre kø, kaos og økt belastning på miljøet. Alle må bidra for at vi skal få raskere reiser og bedre miljø.**