



# ÅRSRAPPORT

BUSKERUDBYSAMARBEIDET 2015



Buskerudbyen  
Raskere reiser – bedre miljø



Buskerudbysamarbeidets årsrapport for 2015 ble godkjent i Areal-, transport- og miljøutvalgets møte 29. april 2016.



**Tore Opdal Hansen**  
Ordfører i Drammen kommune  
Leder av ATM-utvalget  
i Buskerudbysamarbeidet



**Bent Inge Bye**  
Ordfører i Nedre Eiker kommune



**Kjell Inge Davik**  
Regionsjef i Statens vegvesen  
Region sør



**Ann Sire Fjerdingsstad**  
Ordfører i Øvre Eiker kommune



**Roger Ryberg**  
Fylkesordfører i Buskerud  
Nestleder av ATM-utvalget  
i Buskerudbysamarbeidet



**Kari Anne Sand**  
Ordfører i Kongsberg kommune



**Sjur Helseth**  
Regional strategidirektør i  
Jernbanelverket Øst



**Gunn Cecilie Ringdal**  
Ordfører i Lier kommune



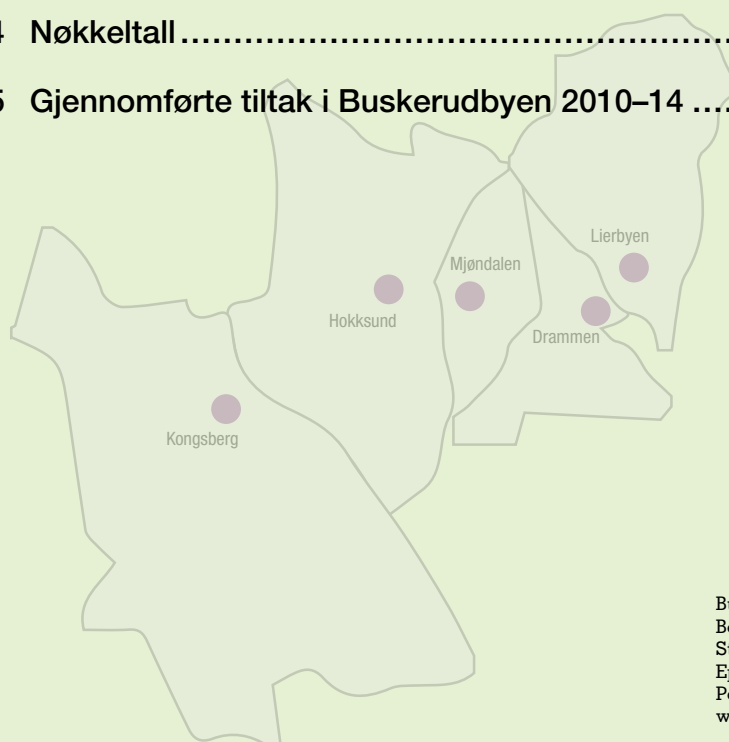
**Helen Bjørnøy**  
Fylkesmann i Buskerud



Den politiske styringsgruppen for Buskerudbysamarbeidet (ATM-utvalget) i 2015

# Innhold

	Side
ATM-utvalget har ordet .....	4
<b>1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet .....</b>	<b>6</b>
1.1 Organisasjon og arbeidsform.....	6
1.2 Mål og prioriterte arbeidsområder.....	8
<b>2 Buskerudbyåret i 2015 .....</b>	<b>9</b>
2.1 Hovedoppgaver og resultater .....	9
2.2 Det helhetlige samferdselsløftet .....	12
2.3 Kartlegging av trafikkstrømmer .....	14
2.4 Kommunikasjon, aktiviteter og kampanjer .....	15
2.5 Gjennomførte tiltak .....	18
<b>3 Økonomi .....</b>	<b>30</b>
<b>4 Nøkkeltall.....</b>	<b>32</b>
<b>5 Gjennomførte tiltak i Buskerudbyen 2010–14 .....</b>	<b>46</b>



Buskerudbyen – Årsrapport 2015  
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)

## Samarbeidet gir resultater

Buskerudbyen er Norges femte største byregion, og ifølge Statistisk sentralbyrås beregninger vil folketallet vokse fra dagens 160.000 innbyggere til rundt 210.000 innbyggere i 2040. Bare Kristiansand-regionen ligger an til å få en sterkere befolkningsvekst enn Buskerudbyen de neste 25 årene. Å legge til rette for at infrastrukturen i byområdet tåler en så kraftig befolkningsvekst er en viktig oppgave for både kommunene, fylkeskommunen og statsetatene som deltar i Buskerudbysamarbeidet.

Siden 2010 har Buskerudbyen hatt en avtale med Samferdselsdepartementet om belønningmidler (Buskerudbypakke 1). I denne perioden har vi fått tilført rundt 450 millioner kroner. Pengene er brukt til å legge til rette for at innbyggerne i større grad kan reise kollektivt, sykle eller gå. Vi har blant annet utvidet kollektivtilbudet i form av flere bussavganger på de sentrale rutene og bygget pendlerparkeringsplasser slik at man enkelt kan kjøre til jernbanestasjonen eller bussholdeplassen og reise kollektivt på den lengste delen av reisen. I tillegg har vi bygget flere og bedre gang- og sykkelveier.

Det er gledelig å se at tiltakene samarbeidet har gjennomført, fungerer og gir resultater. I 2015 kunne vi registrere en meget sterk vekst i kollektivtrafikken. Tall fra Brakar viser at det ble foretatt tett oppunder 300.000 flere bussreiser i Buskerudbyen i 2015 enn i 2014. Dette utgjør en trafikkvekst på 3,5 prosent. Befolkningsveksten var i samme perioden på 1,2 prosent. Veksten i busstrafikken kommer altså ikke bare av økt folketall, men først og fremst av at innbyggerne benytter det forbedrede kollektivtilbudet og endrer sine reisevaner i tråd med Buskerudbysamarbeidets mål.

I areal- og transportplanen for Buskerudbyen er jernbanen beskrevet som ryggraden i kollektivtilbudet gjennom hele byområdet. Satsingen på knutepunkter i Buskerudbyen skjer rundt jernbanestasjonene, og det er svært gledelig å se hvilken vekst jernbanen hadde i 2015. Passasjertallet til og fra de 10 stasjonene i





Buskerudbyen steg med hele 743.000 fra 2014 til 2015. Dette utgjør en passasjervekst på formidable 13,5 prosent og viser hvilket potensiale og betydning jernbanen har for persontrafikken i vårt byområde. Økt frekvens vil gjøre togtilbudet enda mer attraktivt og dermed til et godt transportalternativ for enda flere. For Buskerudbyen er det derfor av avgjørende betydning at dobbelt sporet mellom Gulskogen og Hokksund bygges så fort som mulig, slik at det rutetilbudet utvides til to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund. Dette vil også være grunnlaget for dobbeltspor videre til Kongsberg, noe som er vært viktig for både næringslivet og innbyggerne der.

Selv om vi ser gode resultater av satsingen som er gjort gjennom Buskerudbypakke 1, er ikke dette tilstrekkelig for å møte fremtidens utfordringer. Den store befolkningsveksten som er ventet i vårt byområde, krever en enda kraftigere satsing i årene som kommer. Derfor er det svært viktig at vi oppnår enighet om Buskerudbypakke 2 lokalt og får vedtatt bypakken i Stortinget. Det tar lang tid å etablere fremtidens infrastruktur. Derfor er det viktig at vi kommer i gang med dette arbeidet.

Buskerudbypakke 2 vil – sammen med statlige enkeltprosjekter innen veg og jernbane – gi oss det helhetlige samferdselsløftet som regionen vår er avhengig av for å håndtere det fremtidige transportbehovet når vi blir 50.000 flere innbyggere.

*Tore Opdal Hansen*  
leder av ATM-utvalget



## Fakta om Buskerudbysamarbeidet

### 1.1 Organisasjon og arbeidsform

Buskerudbysamarbeidet er et konsensusbasert samarbeid mellom ni likeverdige partnere. Samarbeidet ble etablert i 2010, og 1. januar 2015 trådte den nye, tidsavgrensede samarbeidsavtalen i kraft.

Alle formelle beslutninger i Buskerudbysamarbeidet fattes av by-/kommunestyrene i Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner, i tillegg til fylkestinget i Buskerud fylkeskommune og ledergruppene hos statsetatene. Prioritering av midler til tiltak i Buskerudby-pakke 1 som finansieres av statlige bevilgninger fra belønningsordningen, er delegert fra by-/kommunestyrene og fylkestinget til Buskerudbysamarbeidets politiske styringsgruppe; Areal-, transport- og miljøutvalget.

I ATM-utvalget sitter representanter fra samtlige partnere i samarbeidet. Tore Opdal Hansen som er ordfører i Drammen, har ledet ATM-utvalget i hele 2015. Vidar Lande som var ordfører i Kongsberg i forrige kommunestyreperiode, var ATM-utvalgets nestleder fram til valget. Fylkesordfører Roger Ryberg har nå tatt over som utvalgets nestleder. Det er avholdt seks møter i ATM-utvalget i 2015.

ATM-rådet består av 36 representanter fra Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg. I tillegg til fylkesordføreren og ordførerne velger fylkestinget og by-/kommunestyrene fem representanter hver. Fylkesmannen og øvrige ledere i statsetatene møter som observatører. Det er avholdt ett møte i ATM-rådet i 2015.

Administrativ styringsgruppe forbereder og anbefaler saker overfor ATM-utvalget. I administrativ styringsgruppe sitter fylkesrådmannen, rådmennene i de fem kommunene i samarbeidet og administrative ledere fra statsetatene. Fram til november satt også representanter fra NHO og



LO i administrativ styringsgruppe. Fylkesrådmann Georg N. Smedhus leder administrativ styringsgruppe. Han tok over ledervervet etter Osmund Kaldheim som er rådmann i Drammen, i desember. Kaldheim er nå nestleder i administrativ styringsgruppe. Det er avholdt seks møter i administrativ styringsgruppe i 2015.

## ATM-UTVALGET

**Tore Opdal Hansen**, leder og ordfører i Drammen  
**Roger Ryberg**, nestleder og fylkesordfører\*  
**Gunn Cecilie Ringdal**, ordfører i Lier\*\*  
**Bent Inge Bye**, ordfører i Nedre Eiker  
**Ann Sire Fjerdingsstad**, ordfører i Øvre Eiker  
**Kari Anne Sand**, ordfører i Kongsberg\*\*\*  
**Helen Bjørnøy**, fylkesmann i Buskerud  
**Kjell Inge Davik**, regionsjef i Statens vegvesen region sør  
**Sjur Helseth**, regional strategidirektør i Jernbaneverket øst

\* *Morten Eriksrød var fylkesordfører og Buskerud fylkeskommunes representant i ATM-utvalget fram til valget.*

\*\* *Helene Justad var ordfører og Liers representant i ATM-utvalget fram til valget.*

\*\*\* *Vidar Lande var ordfører og Kongsbergs representant i ATM-utvalget fram til valget. Lande var også utvalgets nestleder.*

## ADMINISTRATIV STYRINGSGRUPPE

**Georg N. Smedhus**, leder og fylkesrådmann\*  
**Osmund Kaldheim**, nestleder og rådmann i Drammen  
**Hans-Petter Christensen**, rådmann i Lier  
**Bengt Nystrøm**, rådmann i Nedre Eiker  
**Trude Andresen**, rådmann i Øvre Eiker\*\*  
**Wenche Grinderud**, rådmann i Kongsberg  
**Runar Schau Carlsen**, assisterende fylkesmann i Buskerud  
**Hans Jan Håkonsen**, avdelingsdirektør i Statens vegvesen Buskerud  
**Sjur Helseth**, regional strategidirektør i Jernbaneverket øst  
**Per Steinar Jensen**, regiondirektør i NHO Buskerud\*\*\*  
**Jan Petter Gundersen**, distriktssekretær i LO Buskerud\*\*\*

\* *Runar Hannevold var fylkesrådmann og satt i administrativ styringsgruppe fram til sommeren 2015.*

\*\* *Morten Lauvbu var konstituert som rådmann og møtte i administrativ styringsgruppe fram til Trude Andresen ble rådmann.*

\*\*\* *Per Steinar Jensen og Jan Petter Gundersen gikk ut av administrativ styringsgruppe i november.*



Fagrådet er Buskerudbysamarbeidets organ for faglige problemstillinger og oppgaver. Dette organet har ansvaret for omfattende drøftinger og forberedelser som legger grunnlaget for videre behandling i samarbeidets organer. Fagrådet består av faglige ledere hos partnerne, samt representanter fra Brakar og NSB og ledes av prosjektsjef Tore Askim. I 2015 ble det avholdt 12 møter, inkludert et todagers seminar.

Det er etablert to faste arbeidsgrupper med deltakere fra samtlige partnere; sykkelgruppen og IKM-gruppen (informasjon, kommunikasjon og medvirkning). Disse arbeidsgruppene ledes av sekretariatet. I tillegg etableres det arbeidsgrupper etter behov.

Næringslivsgruppen i Buskerudbysamarbeidet ble revitalisert i forbindelse med at NHO og LO gikk ut av administrativ styringsgruppe. God involvering og dialog med næringslivet er svært viktig for Buskerudbysamarbeidet, og næringslivet mener dette best sikres gjennom denne gruppen som nå består av Per Steinar Jensen, NHO (leder), Hans Petter Tonum og Dankert Freilem, Næringsforeningen i Drammensregionen, Berit Storfos-sene, Kongsberg Næringsforum, Jan Petter Gundersen, LO og prosjektsjef Tore Askim.

Buskerudbysamarbeidets sekretariat ledes av prosjektsjef Tore Askim som har det administrative ansvaret for å lede og koordinere samarbeidet. Sekretariatet koordinerer felles planarbeid, har ansvar for fellesprosjekter og legger til rette for alle møter i samarbeidets organer. I Buskerudbysamarbeidet er ansvaret for å gjennomføre vedtatte tiltak desentralisert. Alle fysiske tiltak som det bevilges midler til, utføres enten av en kommune, fylkeskommunen, Statens vegvesen eller Jernbaneverket (eventuelt i samarbeid mellom flere av partnerne).

## FAGRÅDET

**Tore Askim**, leder og prosjektsjef  
**Gro Ryghseter Solberg**, samferdselsjef i Buskerud fylkeskommune  
**Bertil Horvli**, byutviklingsdirektør i Drammen kommune  
**Synnøve Tovsrud**, kommunalsjef i Lier kommune  
**Siri M. Skøien**, kommunalsjef i Nedre Eiker kommune  
**Morten Lauvbu**, kommunalsjef i Øvre Eiker kommune  
**Annette Finnerud**, konstituert kommunalsjef i Kongsberg kommune\*  
**Bente Nygaard Fjell**, Fylkesmannen i Buskerud  
**Astri Taklo**, prosjektleder Buskerudbyen i Statens vegvesen region sør  
**Sara Brøngel Grimstad**, Jernbaneverket  
**Svein Alfheim**, rådgiver i Brakar  
**Ulf Bakke**, NSB

\* Øistein Brinck representerte Kongsberg kommune i Fagrådet fram til han sluttet i Kongsberg kommune i august 2015.

## SEKRETARIATET

**Tore Askim**, prosjektsjef (100 prosent fast stilling)  
**Gun Kjenseth**, prosjektleder by- og tettstedsutvikling (100 prosent fast stilling, frikjøpt fra Øvre Eiker kommune)  
**Jomar Lygre Langeland**, prosjektleder areal og transport (deltidsengasjert konsulent)  
**Tor Atle Odberg**, prosjektleder samferdsel (deltidsengasjert konsulent)  
**Lars Arntzen**, prosjektleder kommunikasjon\* (100 prosent fast stilling)  
**Trond Solem**, prosjektleder sykkel\*\* (100 prosent fast stilling)  
**Kaj Halvorsen**, økonomirådgiver (deltidsengasjert konsulent)  
**Hanne-S. Borkholm-Røstum**, prosjektsekretær (timesengasjert fra Øvre Eiker kommune)\*\*\*

\* Anne-Marte Lind sluttet i stillingen som prosjektleder kommunikasjon i mars. Fram til Arntzen begynte i stillingen 1. september var Godt Sagt Kommunikasjon v/Hans Arne Odde engasjert på timesbasis for å bistå i kommunikasjonsarbeidet.

\*\* Solem begynte i stillingen 16. september.

\*\*\* Marit Sakshaug var prosjektsekretær fram til oktober, da hun gikk ut i permisjon.

## 1.2 Mål og prioriterte arbeidsområder

Samarbeidspartnerne i Buskerudbyen – kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Fylkesmannen i Buskerud har gått sammen om å løse felles oppgaver.

### Buskerudbysamarbeidets hovedmål

- Utbyggingsmønsteret og transportsystemet 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 meste av veksten skal skje i fem regionale knuteputer (Lierstranda/Fjordbyen, sentrale Drammen, Mjøndalen/Krokstadelva, Hokksund og kompaktbyen Kongberg) og ett lokalt utviklingsområde (Vestfossen).
- Det skal legges til rette for et godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner.

Hovedmålet for endring av transportmønsteret frem mot 2023 er å bidra til å realisere de nasjonale målsettingene om at veksten i persontrafikken skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

### De viktigste oppgavene er samlet i tre områder:

#### 1. Felles regional areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23

Den regionale planen ble først vedtatt av by-/kommunestyrene i Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg før den ble endelig vedtatt av fylkestinget 7. februar 2013. Planen følges opp gjennom felles handlingsprogram og er grunnlaget for arbeidet med Buskerudbypakke 1 og Buskerudbypakke 2.

#### 2. Belønningsavtale – Buskerudbypakke 1

Buskerudbyen har siden 2010 hatt en avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler. I den første fireårsperioden (2010-13) fikk Buskerudbysamarbeidet 280 millioner kroner til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak. For perioden 2014-17 ble det inngått avtale om ytterligere 308 millioner kroner. I 2015 ble det bevilget 15 millioner kroner ekstra til Buskerudbyen, utover den tidligere avtalte rammen.

#### 3. Et helhetlig samferdselsløft – Buskerudbypakke 2

Med den forventede befolkningsveksten de neste 25 årene vil det også bli langt flere som skal reise i Buskerudbyområdet. Det er derfor nødvendig å gjennomføre et helhetlig samferdselsløft med tiltak innen tog, buss, veg, sykkel, gange og knutepunktsutvikling inkludert pendlerparkeringer.



## Buskerudbyåret 2015

### 2.1 Hovedoppgaver og resultater

#### 163,3 millioner til tiltak

Den nye belønningsavtalen med staten, med en ramme på 308,3 millioner kroner for perioden 2014–17, kom på plass først i desember 2014. Bevilgningen av 2014- og 2015-midler fra den nye belønningsavtalen til tiltak i Buskerudbyen ble derfor gjort først i februar 2015. Til sammen ble det da bevilget 148,3 millioner kroner til tiltak i de fem kommunene som deltar i samarbeidet. Nærmere omtale av gjennomførte tiltak gis på side 18 og utover. Buskerudbyen ble senere på året også tildelt 15 millioner kroner i ekstra belønningmidler, som ble prioritert til utbyggingen av fase 1 av Bragernes kollektiv knutepunkt. Totalt ble det bevilget 163,3 millioner kroner til oppstart av tiltak i Buskerudbyen i løpet av 2015.

#### Buskerudbypakke 2

I juni 2014 var partene i Buskerudbysamarbeidet enige om en omforent skisse til Buskerudbypakke 2 med en kostnadsramme på 23,3 milliarder kroner. I mai 2015 kom Samferdselsdepartementet med nye føringer for en fremtidig bypakke for Buskerudbyen. Se nærmere omtale av det videre arbeidet med Buskerudbypakke 2 på side 12.

#### Mulighetsstudie for bybane

Det er gjennomført en mulighetsstudie for bybane på strekningen Lierstranda-Brakerøya-Bragernes torg -Åssiden-Solbergelva-Krokstadelva/Mjøndalen. Det ble vurdert to konsepter; tradisjonell skinnegående bybane og bybane på hjul (såkalt superbuss). Mulighetsstudien viser at det på lengre sikt kan være markedsgrunnlag for bybane på hjul

i Drammensområdet. Når det nye sykehuset etableres på Brakerøya og Lierstranda bygges ut, kan det være godt nok passasjergrunnlag på nordsiden av Drammenselva.

#### Felles strategi for innfarts- og pendlerparkering

ATM-utvalget behandlet og anbefalte en felles strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyområdet. Anbefalingen er sendt videre til de fem kommunene, Buskerud fylkeskommune og statsetatene for endelig behandling. Innfarts- og pendlerparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen, og det er satt opp fire mål for strategien:

- Innfarts- og pendlerparkeringen skal bidra til at de som bor utenfor sykkel- og gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud, skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen.
- Innfarts- og pendlerparkering skal primært legge til rette for at hovedreisen kan foregå med kollektivtransport, sekundært som samkjøring med bil for å avlaste vegnettet for biltrafikk.
- Innfarts- og pendlerparkering skal fange opp bilister så tidlig som mulig på reisen.
- Innfarts- og pendlerparkering skal gjøre kollektivtransportssystemet tilgjengelig for flest mulig og gjøre det mulig å kombinere en kollektivreise med andre ærend, som for eksempel levering av barn i barnehage.

Etter at kommunene, fylkeskommunen og statsetatene har gjennomført sin behandling, skal det utarbeides en handlingsplan for nye tiltak. Disse tiltakene blir en del av Buskerudbypakke 2.

### **Kongsbergbanen**

Buskerudbysamarbeidet har vært helt avgjørende for at er Samferdselsdepartementet i mai 2015 ga Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en kommunedelplan for strekningen Gulskogen-Hokksund som forberedelse til bygging av dobbeltspor og to tog i timen, og å utrede strekningen Hokksund-Kongsberg. Samarbeidets rolle har vært som pådriver og koordinator for løsninger som ivaretar fylkeskommunens og kommunenes interesser i samarbeidet med Jernbaneverket. Buskerudbysamarbeidet er representert i arbeidsgruppene for både strekningen mellom Gulskogen og Hokksund og strekningen mellom Hokksund og Kongsberg.

### **Innspill til planfasen for Nasjonal transportplan**

Det ble avgitt en felles uttalelse fra Buskerudbyen til transportetatens grunnlagsarbeid med Nasjonal transportplan 2018-29. Fra Buskerudbyens side ble det spilt inn forventninger om at planen bør avklare hvordan en økt statlig innsats til drift av kollektivtrafikk i de prioriterte byområdene kan realiseres og at det bør tydeliggjøres at bompenger kan brukes til drift av kollektivtransporten i byområder. I tillegg ble betydning av togsatsingen mellom Drammen og Kongsberg med knutepunktsutvikling i Mjøndalen og Hokksund spilt inn.

### **Felles sykkelplan for Buskerudbyen**

Arbeidet med en felles sykkelplan for Buskerudbyen ble igangsatt. I planen skal innsatsområder defineres, og hovedruter, regionale ruter og ekspressruter skal fastsettes. Analyser som er gjennomført i de ni største byområdene, som i dag er aktuelle for bymiljøavtaler, viser at sykkel og gange kan ta mellom 40 og 60 prosent av den forventede transportveksten. I areal- og transportplanen for Buskerudbyen er målsettingen av sykkelandelen skal dobles fram mot 2023. Planen behandles i Buskerudbysamarbeidets organer våren 2016 og går deretter til behandling i kommunen, fylkeskommunen og statsetatene.

### **Utredning for nye næringsområder for arealkrevende virksomheter**

Det er gjennomført en utredning om nye næringsarealer for plasskrevende virksomhet i Buskerudbyen og kommunene Hurum, Røyken, Svelvik, Sande og Holmestrand. Utredningen viste at det er krevende å finne arealer for nye næringsområder som ikke er i konflikt med andre arealinteresser eller som har egnet infrastruktur. Det ble imidlertid identifisert muligheter for nye næringsarealer i regionen, og utredningsarbeidet som er gjort, skal følges opp med en kartlegging av markedsbetovet for nye næringsarealer. Denne kartleggingen er klar i 2016.





## 2.2 Det helhetlige samferdselsløftet

Med den kraftige befolkningsveksten Buskerudbyen får i årene som kommer, trengs det et omfattende samferdselsløft i byområdet. Etter at partene i Buskerudbysamarbeidet var enige om en omforent skisse til Buskerudbypakke 2 i juni 2014, kom det i mai 2015 nye føringer fra Samferdselsdepartementet om hvordan dette samferdselsløftet skal gjennomføres.

Den omforente skissen til Buskerudbypakke 2 representerte et helhetlig samferdselsløft i hele byområdet fra Lier til Kongsberg med satsing på både jernbane, veg, buss, sykkel, gange, knutepunktsutvikling og pendlerparkering. I tråd med Samferdselsdepartementets føringer fra mai 2015 skal jernbaneutbyggingen og flere riksvegprosjekter realiseres som selvstendige statlige enkeltprosjekter. Det helhetlige samferdselsløftet skal realiseres gjennom en kombinasjon av Buskerudbypakke 2 og statlige enkeltprosjekter.

I tråd med Samferdselsdepartementets nye føringer skal det videre arbeidet med Buskerudbypakke 2 skje innenfor følgende rammer:

- Foreslåtte tiltak må begrenses til bybåndet Lier-Hokksund.
- Jernbaneutbyggingen og store vegprosjekter som Rv 23 Linnes-E18, Rv 35 Hokksund-Åmot og E134 Damåsen-Saggrenda holdes utenfor bypakken. Det eneste riksvegprosjektet som blir en del av Buskerudbypakke 2, er utvidelsen av Strømsåstunnelen med ett tunnellop til.
- Den totale kostnadsrammen må reduseres.

På bakgrunn av føringene fra Samferdselsdepartementet ga ATM-utvalget mandat for det videre administrative arbeidet med Buskerudbypakke 2 under sitt møte 12. juni 2015.

Med utgangspunktet i statlige føringer og nytt mandat for det administrative arbeidet ble det utarbeidet et drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke 2. Drøftingsgrunnlaget som inneholdt tiltak i bybåndet Lier-Hokksund og hadde en total kostnadsramme på 10,1 milliarder



kroner, ble lagt fram under et felles informasjonsmøte for fylkesutvalget og formannskapene i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker 2. november 2015. Med unntak av jernbane inneholdt drøftingsgrunnlaget forslaget til tiltak innenfor de samme tiltaksområdene som i den omforente skissen fra 2014.

Etter fremleggelsen ble drøftingsgrunnlaget sendt til behandling i de fire kommunene og fylkeskommunen. På bakgrunn av tilbakemeldingene som kom under denne behandlingen, ble det jobbet videre med et administrativt forslag til Buskerudbypakke 2 for fremleggelse tidlig i 2016. I den omforente skissen til Buskerudbypakke 2, som representerte et helhetlig samferdselsløft, var det et



mål om at statens andel av finansieringen lå på 50 prosent. Når jernbaneutviklingen og flere riksvegprosjekter tas ut av Buskerudbypakke 2, er det ikke realistisk å forvente at staten fortsatt finansierer halvparten av pakken. Men det er fortsatt et mål at staten finansierer halvparten av det helhetlige samferdselsløftet i Buskerudbyen, slik det var forutsatt i 2014, selv om bompengandelen utgjør en vesentlig andel av finansieringen når vi ser Buskerudbypakke 2 isolert.

For Buskerudbyen er det et mål å bli enige lokalt om Buskerudbypakke 2 tidlig på høsten 2016 og at bypakken kan behandles og vedtas i Stortinget før sommeren 2017.



## 2.3 Kartlegging av trafikkstrømmer

Buskerudbyområdet er Norges femte største byregion og kan i løpet av de neste 25 årene få landets nest sterkeste befolkningsvekst. Figuren under viser hvordan veksten i befolkningen påvirker antall nye reiser.

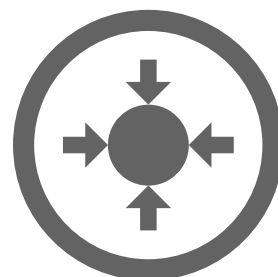
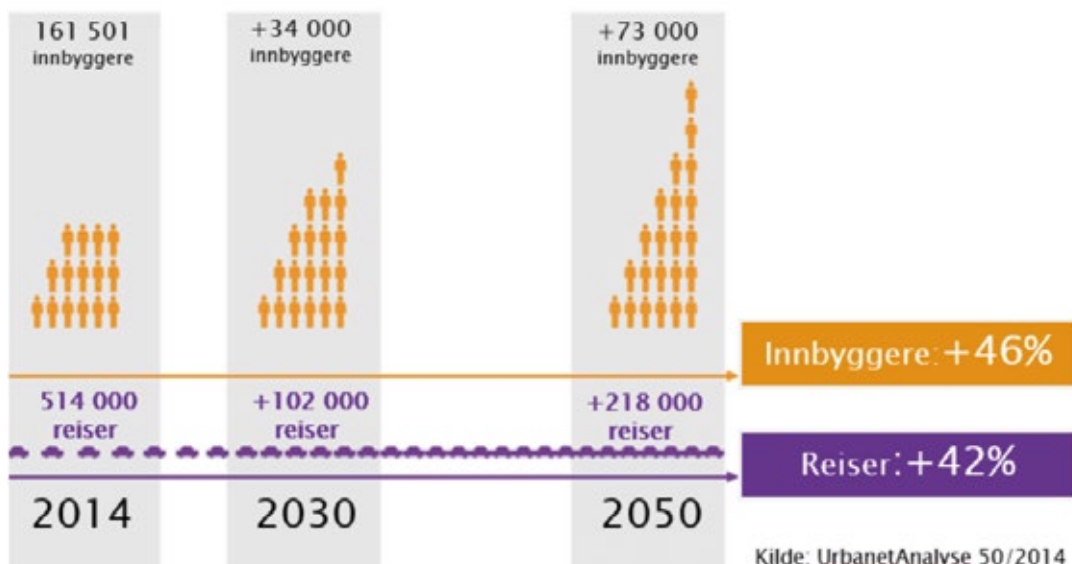
Den forventede veksten krever kunnskap om transport-systemet for å planlegge fremtidige areal- og transport-løsninger i Buskerudbyen. For å få mer kunnskap om bilistenes reisevaner i Buskerudbyen i rushtiden, ble det 21. april 2015 gjennomført en trafikkstrømsundersøkelse. Resultatene fra undersøkelsen gir kunnskap om hovedtrafikkstrømmene i byområdet. Dette er et viktig grunnlag for å planlegge gode og effektive transport-løsninger som bidrar til de mål som er satt for hvordan transporten skal fordele seg på bil, kollektiv, gående og syklende.

Undersøkelsen ble gjennomført ved at bilførere i Buskerudbyen ble stanset og intervjuet på 11 steder i Buskerudbyen i morgen- og ettermiddagsrushet i tidsrommet:

- Kl. 06:00 - 09:00
- Kl. 14:00 - 17:00

Hovedfunn i undersøkelsen er at:

- Nærmere 50 % av bilreisene som er kartlagt, er intern-turer i Buskerudbyen.
- Nærmere 40 % av bilreisene som er kartlagt, har start- eller målpunkt i Buskerudbyen.
- Kun ca. 10 % av bilreisene som er kartlagt i undersøkelsen, er gjennomgangstrafikk uten start- eller målpunkt i Buskerudbyen.
- Gjennomgangstrafikk på E18, gjennom området mot Vestfold eller Asker/Oslo, er ikke kartlagt i undersøkelsen.



## 2.4 Kommunikasjon, aktiviteter og kampanjer

Det er i 2015 gjennomført en rekke aktiviteter i tråd med kommunikasjonsplanen som kan bidra til at flere reiser kollektivt, sykler eller går og at kunnskapen om Buskerudbyen øker.

Målene med kommunikasjonsarbeidet er tredelt:

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

### Vårkampanjen – Gjør det!



I april/mai ble vårkampanjen gjennomført med fokus på økt bruk av sykkel. Kampanjen ble samkjørt med Sykle til jobben-aksjonen, og det ble laget en film med Mjøndalentrainer Vegard Hansen som hadde nærmere 40.000 visninger. I forbindelse med kampanjen ble det også gjennomført en konkurranse, og det var 1748 deltakere i konkurransen om elsykkelen som var hovedpremien. Antall følgere av Buskerudbyen på Facebook steg fra rundt 1000 til nærmere 1300 i løpet av kampanjeperioden.

### Høstkampanjen – myte-TV



Høstkampanjen ble gjennomført i oktober/november, og det ble laget fem «nyhetsinnslag» med en gravende TV-reporter som skulle lage kritiske nyhetsreportasjer om Buskerudbyen. Reporterens utgangspunkt var at Buskerudbyens tiltak ikke fungerer eller brukes av innbyggerne, men svarene fra brukerne viser det motsatte. Det ble laget reportasjer fra alle de fem kommunene i Buskerudbysamarbeidet.

- Lier: Bussfeltet på Lierstranda
- Drammen: Sykkelhotellet på Drammen stasjon
- Nedre Eiker: Økt busstilbud
- Øvre Eiker: Pendlerparkering på Darbu stasjon
- Kongsberg: Fellesbrukskrysset

De fem reportasjene hadde til sammen nærmere 65.000 visninger. Reportasjene om sykkelhotellet i Drammen og fellesbrukskrysset i Kongsberg ble også vist på kinoene i Drammen og Kongsberg. Til sammen ble disse to reportasjene sett av nærmere 12.000 kinobesøkende. Antall følgere av Buskerudbyen på Facebook steg fra i overkant av 1300 til drøye 1400 i løpet av kampanjeperioden.



## Informasjonsbrosjyre om gjennomførte tiltak



Våren 2015 ble det produsert og gitt ut en informasjonsbrosjyre med presentasjon av gjennomførte tiltak i perioden 2010-2014. Dette er tiltak som er finansiert av Buskerudbypakke 1. I tillegg til brosjyren ble bildene og informasjon om tiltakene satt sammen til en filmvisning. Denne filmvisningen er laget i seks versjoner; en felles versjon og fem kommunevise versjoner.

### Forankring av kommunikasjonsplanen

Det er gjennomført møter med ledergruppene hos alle partnerne i samarbeidet for å forankre kommunikasjonsplanen som ble vedtatt av ATM-utvalget i november 2014. Under møtene ble kommunikasjonsplanen, informasjonsbrosjyren om gjennomførte tiltak i 2010-2014, minnepinner med informasjon om Buskerudbysamarbeidet og versjonerte informasjonsfilmer delt ut.

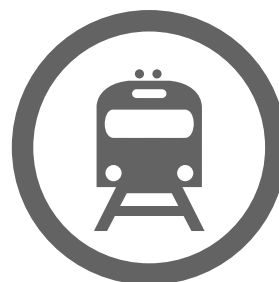
### Folkevalgtopplæringen

Til folkevalgtopplæringen etter kommune- og fylkestingsvalget ble det utarbeidet en egen presentasjon av Buskerudbysamarbeidet. Målet var å gi spesielt de nye politikerne kunnskap om samarbeidet, hvilke resultater som er oppnådd siden oppstarten i 2010 og sentrale oppgaver i samarbeidets regi som kommer til lokalpolitisk behandling. Presentasjonen er blitt brukt av samtlige kommuner og fylkeskommunen i folkevalgtopplæringen som er gjennomført.

## Informasjonsbrosjyre om Buskerudbypakke 2



Til fremleggelsen av drøftingsgrunnlaget for Buskerudbypakke 2 ble det laget en kortfattet informasjonsbrosjyre for å gi en enkel oversikt over hovedlinjene i drøftingsgrunnlaget. Brosjyren ble delt ut til by-/kommunestyrepolitikerne i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker og fylkestingspolitikerne, i tillegg til sentrale medarbeidere i Statens vegvesen, Jernbaneverket og Fylkesmannen i Buskerud.



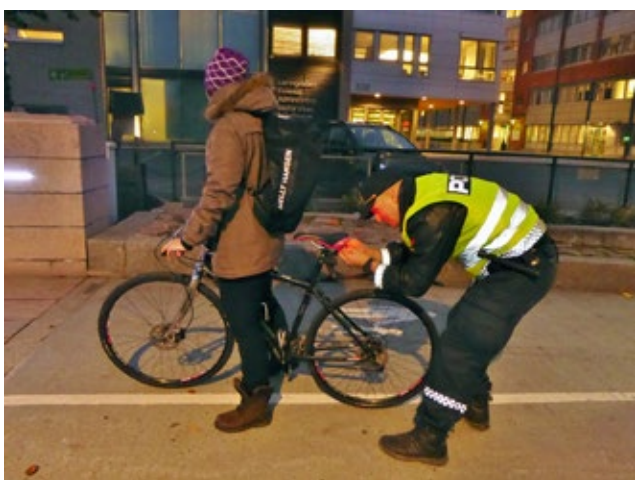


## Tråkk til ved semesterstart



Til semesterstart ble det gjennomført en kampanje rettet mot studentene ved Høgskolen i Buskerud for å få flere til å sykle. Som en del av Tråkk til-kampanjen ble også «Høstens sykkelstudent» kåret. Konkurransen var åpen for alle studentene i Drammen, og gikk ut på at man skulle nominere en medstudent som sykler ofte til skolen. Vinnerne av konkurransen - både den som nominerte og den som ble nominert – fikk hver sin elsykkel. Som en del av kampanjen fikk også 200 studenter tilbud om gratis bysykler ut 2015.

## Lysrazzia



I Drammen og Kongsberg ble det gjennomført lysrazzia sent på høsten 2015. Resultatet av lysrazziaen viste at flere sykler med godkjent lys nå enn for to år siden, men at det fortsatt er for mange som sykler uten. Tett oppunder

halvparten av dem som ble kontrollert i Drammen og Kongsberg, hadde godkjent lys både foran og bak på sykkelen.

## Sykle til jobben

Sykle til jobben-aksjonen gjennomføres i samarbeid med Bedriftsidretten og var i 2015 en integrert del av Buskerudbyens vårkampanje. Buskerudbysamarbeidet deltar i Sykle til jobben-aksjonen for å stimulere til økt bruk av sykkel eller gange til jobb, skole og fritidsaktiviteter. Samarbeidet bidrar med midler til gratis deltagelse i Sykle til jobben-aksjonen for ansatte i virksomheter innenfor Buskerudbyen og koordinerer aksjonen mellom partnerne og Bedriftsidretten.

## Aktiv på skoleveien

For Buskerudbysamarbeidet er det viktig å bidra til å stimulere til gode reisevaner fra ung alder. Aktiv på skoleveien er derfor en viktig kampanje for å få barn og ungdom til å gå eller sykle til skolen. Formålet med kampanjen, som omfatter skoleklasser på 4.-10. trinn i hele Buskerudbyen, er både bedre helse, gode reisevaner og mindre biltrafikk i området rundt skolene. Den mest aktive skolen i kampanjeperioden var Oddevall skole i Lier. Der gikk eller syklet alle elevene til skolen i hele kampanjeperioden.

## Nyhetsbrev og nettside

Det ble sendt ut seks nyhetsbrev i løpet av året. Tre på våren og tre på høsten. Nettsiden er oppdatert med de viktigste sakene i Buskerudbysamarbeidet. I tillegg er saksdokumenter og relevante rapporter publisert fortløpende.





## 2.5 Gjennomførte tiltak

Det er gitt ut en brosjyre som viser tiltakene som er gjennomført for belønningsmidler i perioden 2010 til 2014. Ettersom den nye avtalen med Samferdselsdepartementet kom på plass først i desember 2014, ble tiltak for både 2014- og 2015-midlene igangsatt i 2015. Mange av dem er fullført, men noen fullføres i løpet av første halvår av 2016. På [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no) ligger prosjektkartet med oversikten over samtlige tiltak som er gjennomført for belønningsmidlene.

### Felles tiltak

#### Trafikant- og informasjonsdesign

Det er gjennomført tiltak for å bedre informasjonen til de reisende på holdeplasser og knutepunkter i Buskerudbyen. I 2015 er det montert opp plattformskilt, plattformsøyler og tavler på Drammen busstasjon som gir bedre plass til informasjon om avgangstider, priser og annen reiseinformasjon. Det er også startet opp liknende prosjekter på Lierbyen bussterminal, Knutepunkt Kongsberg, Mjøndalen stasjon og Hokksund stasjon. Plattformsoyler er ferdig produsert og monteres opp i 2016.



### **Sanntidsinformasjon**

Informasjon om når bussen faktisk kommer er noe av det mest etterspurte fra kollektivkundene, og Brakar har anskaffet et såkalt sanntidssystem (SIS). Dette gir de reisende informasjon på skilt på holdeplass, via nett og mobil om når bussen kommer. Det gir også Brakar verdifull statistikk som viser kjøretid og forsinkelser på alle linjer. De første linjene skal ha sanntidsinformasjon ferdig installert høsten 2016.

### **Raskere og bedre billettering**

Det skal være enkelt for kollektivkundene å kjøpe billett, og Brakar har forbedret billettsystemet på sine busser. I 2015 er det jobbet med programoppdateringer for å koble Brakar til Interoperabilitetstjenester AS (IO). Dette

er kollektivselskapenes utvekslingssentral som gjør det mulig å ivareta billetttransaksjoner på tvers av kollektivselskaper. Arbeidet skal etter planen være klart 1. halvår 2016.

Det er også iverksatt en prosess for å anskaffe validatorer og nye billettmaskiner med QR-lesere for å gi mulighet for å lese av billetten om bord i bussen. Da kan kundene gå på bak i bussen og bussen kommer raskere videre. Brakar bruker i dag rundt 20 prosent av kjøretiden på holdeplass og opplever i tillegg store utfordringer med fremkommelighet på vei. Bruk av QR-lesere vil også opprettholde verdifull reisestatistikk som gradvis går tapt etter hvert som billettsalg på mobil øker.



Den mest populære bussruten i Buskerudbyen

# Ole Magnus reiser med linje 3

Ole Magnus Haug busspendler på linje 3 i Drammen, og det er han ikke alene om. I 2015 ble det registrert 1,5 millioner reiser på Buskerudbyens mest populære busslinje.

Buskerudby-samarbeidet legger til rette for at det skal bli enklere å velge buss og tog. Midlene fra belønningsordningen 2014–2017 er øremerket tiltak innenfor syv tiltaksområder. To av punktene var forbedring av kollektivtilbudet og forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken, inklusiv knutepunkter og pendlerparkering.

Og ser man på statistikken for 2015, har satsingen gitt veldig gode resultater.

## 295 000 FLERE BUSSREISER

Brakar fraktet i overkant av 11 millioner busspassasjerer i 2015 derav nesten ni millioner i de fem Buskerudbykommunene. Selskapet hadde en vekst i passasjertallet i de fem kommunene på 295 000 fra 2014 til 2015. En del av økningen skyldes en ny linje mellom Vikersund og Drammen og styrking av tilbudet på linje 71 mellom Drammen og Asker.

Hovedårsaken til den solide passasjerveksten er imidlertid en vekst i antall reiser på de mest trafikkerte rutene i kommunene Drammen, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker. Den soleklart mest brukte ruten er linje 3, som går mellom Kastanjesletta på Åssiden og Fjell via Drammen



**BUSSPENDLER:** Ole Magnus Haug (29) bruker bussen hjem etter endt arbeidsdag på Statens vegvesens kontor på Strømsø når han ikke sykler.



sentrum. Linje 3 hadde alene hele 1,5 millioner reiser i 2015, fulgt av pendlerlinjene Drammen–Asker med 748 459 reiser og Drammen–Mjøndalen med 668 985 reiser.

### **STOPPER UTENFOR DØRA**

Ole Magnus Haug er én av dem som bidrar til det store antallet reiser på linje 3. 29-åringen jobber som planlegger hos Statens vegvesen på Strømsø og pendler med bussen daglig fra hjemmet på Åssiden. Det har han gjort siden han startet i jobben for fem år siden – når han ikke sykler.

– Jeg tar buss i vinterhalvåret og sykler på sommeren. Det gjelder å være miljøvennlig, vet du, smiler Ole Magnus som legger til at en annen viktig årsak er selvsagt at det er veldig praktisk å ta buss.


– Bussen går hvert tiende minutt og stopper like utenfor både arbeidsplassen og boligen. Vi har bil, men den bruker kona, og dessuten vil det ta lenger tid for meg å bruke bil med kø og parkering i tillegg, sier 29-åringen som egentlig bare savner at linje 3 går enda hyppigere også på kveldstid.

### **EFFEKTIV RUTE**

Også Brakars bussjåfør Mahr Abdul Rahman synes det er kjempeflott at så mange bruker ruten han kjører.

– Bare hyggelig med mange folk i bussen, smiler Rahman.

– Det viser seg at den mest effektive måten å øke kollektivbruken på er å kjøre hyppige ruter der det bor mye folk, sier salgs- og markedssjef i Brakar, Kjersti D. Nordgård, som er svært fornøyd med trafikktallene for 2015, både i forhold til veksten i pendlertrafikken og internt i kommunene.

NSB og Flytoget hadde en økning i passasjertallet på hele 743 000 til og fra de ti stasjonene i Buskerudbyen fra 2014 til 2015. Dette tilsvarer en vekst på 12,6 prosent. 

### **Sykkelfelt med fortau**

Det etableres sykkelfelt med fortau på nordsiden av C.O. Lunds gate mellom Colletts gate og Austadgata. Strekningen er 350 meter lang og er en del av hovedsykkelnettet som ikke var tilrettelagt for verken gående eller syklende. Strekningen er også skolevei for både barneskole- og ungdomsskoleelever. Arbeidet fullføres våren 2016.

### **Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg**



Krysset Vinjes gate/Hauges gate bygges om for å sikre bussen bedre fremkommelighet. Dette er et kryss hvor det raskt blir kødannelser i rushtiden, og dermed forsinkes bussene.

### **Prosjektering av nytt kollektivknutepunkt**



Det er gjennomført forprosjekt for utviklingen av det nye kollektivknutepunktet på Bragernes torg. Forprosjektet omfatter både busstraseer og holdeplasstruktur inkludert forholdene for både taxi og myke trafikanter på Bragernes torg. Med den forventede økningen i antall bussavganger som kommer når Buskerudbypakke 2 skal iverksettes, er det helt nødvendig at knutepunktet tåler trafikkøkningen, samtidig som det er effektivt og attraktivt. Utbyggingen starter i 2016.

### **Utredning om pendlerparkeringer ved barnehager**

Det ble startet et arbeid med å utrede pendlerparkering ved barnehager i Drammen. Arbeidet danner grunnlaget for Drammen kommunes strategi for innfartsparkering.

Sykkelvei på den gamle jernbanelinja

# Populær gang- og sykkelvei



– Jeg bruker den nye sykkelveien nesten hver dag. Det er veldig praktisk, sier Nickol Ranggea (29) som jobbpendler mellom Lier og Drammen på to hjul.

Målet for Buskerudbyen er at sykkeltrafikken i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker skal utgjøre åtte prosent av alle reiser i 2023 og minimum 15 prosent i Kongsberg.

Buskerudbyen ønsker å legge til rette for sykling til jobb, skole, fritidsaktiviteter og handling med fokus på både fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Det er arbeidet systematisk med sykkel i Buskerudbyen i en rekke år. Mange tiltak er gjennomført, felles strategi er utviklet, og kostnader for et sammenhengende sykkelvegnett er utredet.

## FØRSTE ETAPPE

Ett av tiltakene som ble gjennomført i 2015, var første etappe av den nye gang- og sykkelveien på den gamle jernbanelinja mellom Lierbyen og Drammen. Etappen ble offisielt åpnet i desember i fjor. Prosjektet er realisert med penger fra Buskerudbysamarbeidet. Etappe to skal være ferdigstilt i løpet av 2016. Det er bevilget 12 millioner kroner til de to etappene.


Første etappe bestod i asfaltering av gang- og sykkelveien på strekningen Kjellstadveien–Heggtoppen samt etablering av en separat ridevei forbi Linnsvollen ridesenter. Neste utfordring er å få til en sikker og praktisk løsning for gående og syklende ved rundkjøringen på Heggtoppen og Ringeriksveien, samt en skikkelig forbindelse fra jernbanen og over til Lierbyen.

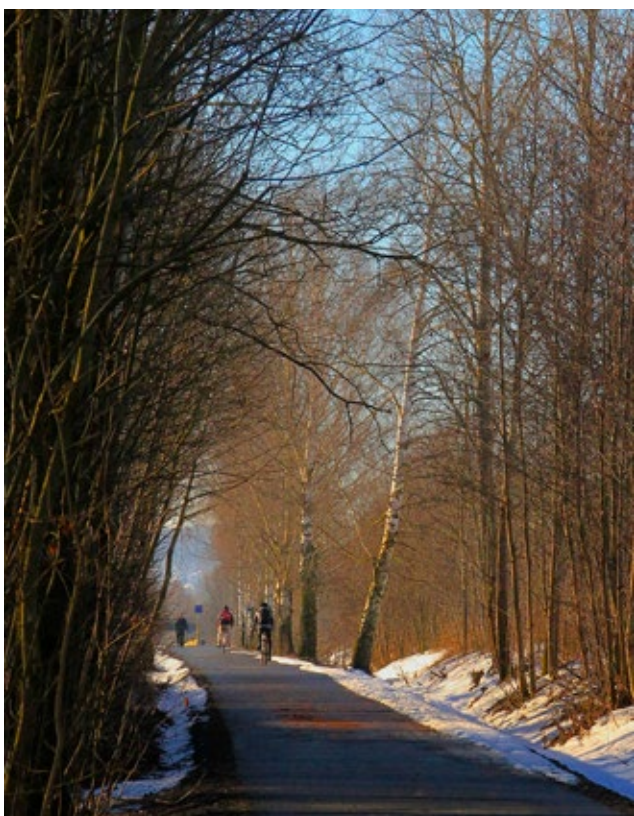
## RASKERE SYKKELVEI

Nickol Ranggea (29) bruker den nyoppussede traseen nesten hver dag. 29-åringen, som flyttet fra Østerrike til Norge for tre år siden, bor på Eikenga i Lier. Hun arbeider som kokk på Brask og Bramm i Drammen sentrum. I stedet for bil eller buss, benytter hun sykkel som fremkomstmiddel til og fra jobb.

– Jeg liker å sykle, året rundt. Det er praktisk, og så er det fin trening. Den nye sykkelveien langs jernbanen har blitt veldig fin. Og det går mye raskere etter at veien ble asfaltert. Nå bruker jeg bare 35 minutter på komme meg på jobb, forteller Nickol.

Prosjektleder sykkel i Buskerudbyen, Trond Solem, er glad for mottakelsen av den nye strekningen.

– Etter å ha syklet der selv på åpningsdagen ble jeg overrasket hvor raskt det gikk å sykle fra Drammen. Strekningen er flat og med godt dekke. Det er slike løsninger vi ønsker oss. Nå ligger det føringer på sykkel-ekspressvei mellom Mjøndalen og Gulslogen. Så standarden er hevet nok en gang. Vi ser frem til mer sykkelglede for alle i Buskerudbyen, sier Solem. 



## Ny pendlerparkering på Lyngås



Høsten 2015 sto den nye pendlerparkeringsplassen på Lyngås klar. Arealet er på 1.000 kvadratmeter, og det er Statens vegvesen som har gjennomført tiltaket i samarbeidet med Renovasjonsselskapet for Drammensregionen. Buskerudbyen har bevilget fire millioner kroner til tiltaket som også inkluderer gang og sykkelvegatkomst langs fv. 285. Det siste arbeidet med oppmerking av parkeringsplassene gjøres våren 2016. Da blir det også endelig klart hvor mange biler det er plass til på pendlerparkeringsplassen.

## Forprosjekt nytt kollektivknutepunkt på Lierstranda



Det er gjennomført en mulighetsstudie for hvordan kollektivknutepunktet på Lierstranda kan se ut når Fjordbyen realiseres. Tre arkitektkontorer har lagt fram sine forslag til hvor den nye jernbanestasjonen kan plasseres og hvordan den kan innpasses i den øvrige utbyggingen som planlegges på Lierstranda. Buskerudbyen har bidratt med 100.000 kroner til mulighetsstudien.



## Nye informasjonstavler

# Setter pris på bedre informasjon



PÅ REISEFOT: Hilde Thorgersen og barna Nikita Skistad (8) og Jenny Skistad (3) sjekker den nye informasjonstavla på Mjøndalen stasjon.

I fjor fikk Mjøndalen stasjon ny elektronisk informasjonstavle, noe blant andre Hilde Thorgersen (32) og barna Nikita (8) og Jenny (3) setter stor pris på.

Buskerudbyen har intensivert arbeidet med å bedre informasjonen på de store kollektivknutepunktene Drammen, Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg. Hensikten med tiltakene er å bedre informasjonen om rute tilbudet for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv for de reisende og som et alternativ til bilbruk.

Det ble i 2015 satt opp fire elektroniske informasjonstavler til en samlet kostnad på 2,7 millioner kroner.

### DYNAMISKE AVGANGSTIDER

Tavlene viser dynamiske avgangstider for buss og tog, og tidene vil være i sanntid for toget og for de busslinjene som har sanntidsinformasjonssystem (SIS) installert.

I tillegg inneholder tavlene statiske rutetabeller, linjekart, plattforminformasjon, områdekart og kart som kan brukes av blinde og svaksynte.

– Vi ønsker å gi best mulig informasjon til reisende både med buss og tog. Det blir også enklere for reisende, som blant annet skal bytte mellom tog og buss, når de får informasjonen på en og samme flate, sier salgs- og markedssjef i Brakar, Kjersti D. Nordgård.

### PRAKTISK OG GREIT

På Mjøndalen stasjon ble det satt opp en slik tavle i fjor vår, noe blant andre Hilde Thorgersen og barna Nikita Skistad (8) og Jenny Skistad (3) nyter godt av.

– Vi reiser stort sett kollektivt. Det er praktisk og greit. Nå skal vi ta toget til Gulskogen Senter for å treffe mormor og handle litt, smiler småbarnsmoren fra Mjøndalen.





### Parkering i sentrum



Det er satt i gang en prosess med næringslivet og politiet for forbedret håndheving av parkeringsbestemmelsene. Det er innført parkeringsskilting med tidsskive i Mjøndalen sentrum, og dette håndheves foreløpig på en mild måte for trafikantene. Tiltaket skal bygge oppunder en attraktiv byutvikling, et levende bysenter og Buskerudby-samarbeidets mål.

### Bussprioritering på Mjøndalsbrua



For å unngå at bussen blir stående i kø for å komme over Mjøndalsbrua, som bare har ett kjørefelt, er det behov for aktivsignalprioritering for bussen. Utredningsarbeidet som grunnlag for fremtidig signalprioritering er gjennomført.

### Sykkelstativ i sentrum

Det er kjøpt inn og satt opp sykkelstativ i sentrums-områdene. Bedre parkeringsmuligheter for sykkel er viktig for å øke sykkelens attraktivitet som transportmiddel.

### Utredning av Knutepunkt Mjøndalen



Mulighetsstudien for Knutepunkt Mjøndalen ble ferdigstilt, og Jernbaneverket har opprettet en ekstern samarbeidsgruppe for arbeidet med knutepunktsutviklingen i både Hokksund og Mjøndalen og dobbeltspor Gulskogen-Hokksund.

### Oppgradering/større tiltak etter sykkelveiinspeksjoner

Det er gjennomført flere tiltak i etterkant av sykkelveiinspeksjonene. Det dreier seg om både bedre dekke, oppmerking, skilting og belysning.





## Pendlerparkering på Langebru

# Fast gjest på pendlerparkeringen

Ola Stuvseth (26) begynte å bruke pendlerparkeringen på Langebru i Øvre Eiker da han innså at det var raskere å bruke buss enn bil til jobben i Kongsberg.

Pendlerparkeringen ved Shellstasjonen på Langebru er et resultat av et samarbeid mellom Statens vegvesen og Øvre Eiker kommune, i samråd med TIMEkspresen linje 1 (Nettbuss AS), Buskerud fylkeskommune, Brakar og Øvre Eiker Næringsråd.

Innfartsparkeringen ligger like ved de to ekspressbuss-holdeplassene på E134 i Hokksund, og i fjor ble det gjennomført en utvidelse av eksisterende parkeringsplass da den allerede viste seg å være for liten i forhold til behovet. Det ble bevilget to millioner kroner til prosjektet.

### **DOBLET KAPASITET**

– Vi har doblet kapasiteten slik at det nå vil være tilgjengelig 39 parkeringsplasser inkludert to handicapplasser.




**FAST GJEST:** Ola Stuvseth (26) fra Krokstadelva er fast gjest på pendlerparkeringen på Langebru. Det er spesielt reisende med ekspressbuss som har fått nytte godt av utvidelsene av pendlerparkeringen på Langebru.

En voll inn mot bensinstasjonen er fjernet og skal erstattes med et gjerde. I tillegg er overvannsproblematikken tatt hånd om og løst. Det som gjenstår er å asfaltere plassen, markere opp parkeringsplassene, sette opp belysning og etablere en sykkelparkering. Dette vil bli gjennomført våren 2016, opplyser tjenesteleder vei og park i Øvre Eiker kommune, Marit Nyhus.

En av dem som bruker pendlerparkeringen på Langebru er Ola Stuvseth (26) fra Krokstadelva som pendler til jobben som prosjektingeniør ved Kongsberg Protech Systems.

### **PRAKTISK OG BILLIG**

– De første månedene i jobben kjørte jeg bil Krokstadelva–Kongsberg, men for et år siden fant jeg ut at det er både raskere og billigere å ta buss. Og så er det jo selvsagt også mer miljøvennlig, sier 26-åringen som fant det veldig praktisk å benytte pendlerparkeringen på Langebru når han skulle begynne å reise kollektivt.

Og selv om eikværingen skal begynne ny jobb i Oslo, vil han fortsatt benytte offentlig transport. – Da regner jeg med å parkere ved Mjøndalen stasjon i stedet og ta toget innover, sier prosjektingeniøren. 

### **Pendlerparkering på Lerberg**



Det er bygget pendlerparkeringsplass på Lerberg nær holdeplassene for bussene mot Drammen og Vikersund/Hønefoss og ekspressbussene til/fra Vestlandet. Det er også gjort vesentlige forbedringer på tilkoblingen til gang- og sykkelveien som går i kulvert under riksvei 35.

### **Gang- og sykkelvei på Loesmoen**

Det er asfaltert på gang- og sykkelveien som er bygget på strekningen fra Nedre Eiker grense til krysset med Loesmoeveien ved Hellig Teigen. I tillegg er det etablert sikker kryssing av Drammensveien. Krysset er et viktig krysningspunkt mellom Drammensveien og den regionale sykkelruten i Hokksund sentrum. Tiltaket må ses i sammenheng med knutepunktsutvikling Hokksund.

### **Utredning av Knutepunkt Hokksund**



Mulighetsstudien for Knutepunkt Hokksund ble ferdigstilt, og Jernbaneverket har opprettet en ekstern samarbeidsgruppe for arbeidet med knutepunktsutviklingen i både Hokksund og Mjøndalen og dobbeltspor Gulsbogen–Hokksund.

### **Elektronisk informasjonstavle**

Det er satt opp informasjonstavler på bussholdeplassen ved Hokksund stasjon. Dette tiltaket innebærer bedre informasjon om rutetilbudet gjennom Brakars implementering av TID (trafikkinformasjon og design).





## Samarbeid med næringslivet

# El-sykkelsatsing i Kongsberg



**FORNØYD:** – En genial ordning, mener Morten Steffensen i Kongsberg Maritim som benytter el-syklene i Kongsberg Teknologipark både til møter i nærområdet og som transportmiddel til og fra jobben.

El-sykkelsatsingen i Kongsberg Teknologipark har vært en suksess med nærmere 50 utlån i uka.

Det er satt i gang flere tiltak for å øke sykkelbruken i Kongsberg der Buskerudbyen og Statens vegvesen samarbeider tett med det lokale næringslivet. Noen av tiltakene er knyttet til at man forventer økte trafikkproblemer i Kongsberg-området i forbindelse med arbeidene med E134 Damåsen-Saggrenda som skal stå ferdig høsten 2019. Spesielt utsatt i så henseende er Kongsberg Teknologipark med sine 6.000 ansatte.

Statens vegvesen legger mest mulig til rette for at syklende og gående fortsatt skal komme trygt gjennom de aktuelle utbyggingsområdene, og blant annet skal sykkelbroa Bølgen fortsatt kunne benyttes.

## SYKLER FRA BUSKERUDBYEN

I tillegg benyttet Kongsberg Teknologipark seg av den innførte rabatten på storkjøp av el-sykler da de ansatte i 2015 gikk til anskaffelse av 300 el-sykler. Samtidig bidro Buskerudbyen med 10 el-sykler til utlån.

Ansvarlig for sykkelordningen hos Kongsberg Teknologipark, Per Tveiten, er godt fornøyd med responsen så langt.


– Vi har nærmere 50 utlån i uka, men om vinteren er antallet halvert. Det er også mulig å låne hjelm og lås, sier Tveiten som legger til at de nå også har fått på plass en serviceavtale med en sportsbutikk i Kongsberg.

– I tillegg til selve bruken så har ordningen skapt mye positivitet rundt dette med el-sykler, oppsummerer Per Tveiten som opplyser at ordningen i første omgang vil fortsette ut 2017.

## GENIAL ORDNING

– Selve ordningen er rett og slett genial, og det er veldig bra at de har et kontinuerlig vedlikehold av syklene, sier Morten Steffensen ved Kongsberg Maritime som benytter el-syklene både til møter i nærområdet og som transportmiddel til og fra jobben. Steffensen ser imidlertid et forbedringspotensial.

– Dersom man også ønsker økt bruk av syklene vintertid så bør det gjøres en del endringer og tilpasninger av utstyret, påpeker han.

Ett av målene med de ulike tiltakene er at de som leier el-sykler skal se fordelene med et slikt fremkomstmiddel og vurdere å kjøpe sin egen el-sykkel på sikt. Både Kongsberg Teknologipark, Kongsberg kommune og Statens vegvesen tilbyr 25 prosent rabatt på kjøp av el-sykler til sine ansatte. I tillegg tilbyr enkelte av bedriftene i teknologiparken også en låneordning til ansatte, med nedbetaling via lønn, dersom de kjøper el-sykkel. 

## Snuplass Gamlegrendåsen



Det er etablert en snuplass på Gamlegrendåsen for å bedre forholdene for bussen som skal snu og kjøre tilbake mot sentrum.

## Servicestasjoner, informasjonstavler og parkering

Det er lagt bedre til rette for syklistene i bysentrum gjennom opparbeidelse av servicestasjoner, informasjonstavler og flere parkeringsplasser. Det er plassert ut teknisk utstyr som sykkelpumpe og en del ulikt verktøy til bruk ved servicestasjonene og parkeringsplassene. Det har vært mange som savner sykkelparkeringsplasser, og gode og trygge muligheter for å parkere sykkelen er viktig for å få flere motivert til å sykle.

## Baneveien Nord



Det er etablert sykkelfelt og dobbeltsidig fortau i Baneveien Nord. Tiltaket skal sikre en bedre og tryggere tilrettelegging for både gående og syklende langs en sterkt trafikkert ferdselsåre. Baneveien går parallelt med Kongsberg stasjon, og tiltak gir et sammenhengende og mer helhetlig tilbud for syklende og et bedre tilbud for gående.

## Helhetlig parkeringsplan



Det er etablert beboerparkering og parkeringsskilting på Vestsida i Kongsberg. Parkeringspolitikken skal blant annet stimulere til økt handel og aktivitet i Kongsberg sentrum. I tillegg skal den underbygge et velfungerende transportsystem og stimulere til reduksjon i biltrafikken.

## Driftspilot sykkelveinettet

Det er gjennomført et pilotprosjekt for sykkelrute som har tilfredsstillende standard for vintersykling og oppleves som et godt transportalternativ.

## 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. Denne avtalen hadde en øvre ramme på 280 millioner kroner, og Buskerudbysamarbeidet har fått utbetalt hele summen over en fireårsperiode. I 2014 ble det inngått en ny fireårig avtale om belønningsmidler, med en øvre ramme på 308,3 millioner kroner. Denne avtalen ble inngått først i desember 2014, så 148,3 millioner kroner i belønningsmidler for 2014 og 2015 ble fordelt i februar 2015. Buskerudbyen ble også tildelt 15 millioner kroner i ekstra belønningsmidler for 2015.

### Samarbeidsmidler

Samarbeidsmidler i tråd med vedtatt budsjett for 2015 var 3.232.445 kroner, inkludert 332.445 kroner som var overført fra 2014. Øvre Eiker kommune har ansvar for regnskapsføring og revisjon av samarbeidsmidlene.

#### Inntekter

Statens vegvesen	300 000
Jernbaneverket	300 000
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
Bidrag fra partnerne	2 900 000
Overført fra 2014	332 445
<b>Totalsum finansiering</b>	<b>3 232 445</b>

### Prosjektregnskap for samarbeidsmidler

	Personal/ planlegging	Husleie	Drift/ kontor	Møte- utgifter	Kompe- tanse	Totale utgifter
Sum utgifter i 2011	2 844 890	269 000	220 799	113 454	35 257	3 483 400
Sum utgifter i 2012	2 776 222	294 635	111 667	192 122	42 735	3 417 381
Sum utgifter i 2013	2 159 504	301 858	111 368	89 540	47 927	2 710 197
Sum utgifter i 2014	2 857 839	308 868	53 915	243 005	8 150	3 471 777
Sum utgifter i 2015	2 467 031	285 275	62 049	167 533	4 450	2 986 338

Kostnadene som ble belastet samarbeidsmidlene, var nærmere en halv million kroner lavere i 2015 enn i 2014. Dette skyldes at en større andel av utgiftene til plan-

legging og koordinering av samferdselstiltak er dekket av belønningsmidler. Aktiviteten i sekretariatet var på samme nivå i 2015 som i 2014.

## Sluttregnskap

### Sluttregnskap 2015

Totale inntekter	3 232 445
Totale utgifter	2 986 338
Underforbruk (overføres til 2016)	246 107

### Belønningsmidler 2010–13 – Buskerudbypakke 1, del 1

Buskerudbyen har gjennom avtalen med Samferdselsdepartementet fått tildelt 280 millioner kroner 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.

### Totaltabell 2010–2013

Overføringer fra Samferdselsdepartementet	280 000 000
Restmidler fra 2008 og 2009	4 921 183
Sum tildelte belønningsmidler	284 921 183
Udisponerte midler til overføring BBP1 del 2*	337 627
Disponerte belønningsmidler	284 583 556

\*) 337 627 kroner er disponert gjennom vedtatt tiltaksplan for 2014.

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

Buskerudbyen inngikk en ny avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler for perioden 2014-2017 i desember 2014. Avtalen hadde en økonomisk ramme på i overkant av 308 millioner kroner. I 2015 ble Buskerudbyen tildelt 15 millioner kroner i ekstra belønningsmidler.

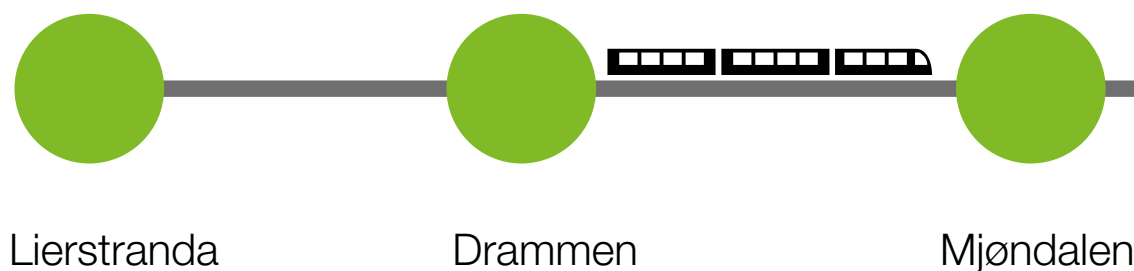
	Tiltaksområde	Handlingsplan (feb. 2015)	Revidert handlingsplan (feb. 2016)	Utbetalt 2014-15	Herav utbetalt i 2015	Rest pr. utgangen av regnskapsåret 2015
1	Forbedring av kollektivtilbudet	98 350 000	98 350 000	27 976 796	14 949 991	70 373 204
2	Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter og pendlerparkering	101 750 000	113 890 000	23 073 620	4 818 350	90 816 380
3	Tiltak for syklende	73 200 000	77 100 000	32 286 058	2 435 999	44 813 942
4	Tiltak for miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	12 500 000	12 170 000	1 725 191		10 444 809
5	Arealutvikling og fortetting	3 800 000	2 500 000	602 795	200 000	1 897 205
6	Kunnskapsgrunnlag og innovasjon	6 250 000	9 150 000	3 597 237	2 250 028	5 552 763
7	Kommunikasjon	12 750 000	10 470 000	3 102 424	816 712	7 367 576
		308 600 000	323 630 000	92 364 121	25 471 080	231 265 879

## Nøkkeltall

### Befolkningsutvikling

Folkemengde i kommunene pr. 1.1.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015-16	2010-16
Lier	23 267	23 580	24 117	24 763	25 175	25 378	25 731	1,4 %	10,6 %
Drammen	62 566	63 582	64 597	65 473	66 214	67 016	67 895	1,3 %	8,5 %
Nedre Eiker	22 687	22 917	23 262	23 640	23 811	24 154	24 431	1,1 %	7,7 %
Øvre Eiker	16 616	16 987	17 421	17 752	17 919	18 039	18 205	0,9 %	9,6 %
Kongsberg	24 714	25 090	25 479	25 887	26 406	26 711	27 013	1,1 %	9,3 %
Sum	149 850	152 156	154 876	157 515	159 525	161 298	163 275	1,2 %	9,0 %
Endring		2 306	2 720	2 639	2 010	1 773	1 977		
Endring i prosent		1,5 %	1,8 %	1,7 %	1,3 %	1,1 %	1,2 %		

Kilde: SSB mars 2016





## Trafikktall for buss og tog

### Påstigninger buss i Buskerudbyen

I tabellen under fremgår passasjertall for busstrafikk i regi av Brakar. Brakar har endret passasjertellingsmetode.

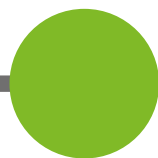
Den nye dataserien startet opp i 2012 og avviker noe fra dataserien som ble brukt i tidligere årsrapporter.

Fra 2014 til 2015 har det vært en vekst i bussreisene på 3,5 prosent. Dette utgjør rundt 300.000 nye reiser i Buskerudbyområdet.

	2012	2013	2014	2015	2014–15	Prosent	2012–15	Prosent
Drammen	4 181 018	4 199 702	4 253 280	4 327 550	74 270	1,75 %	146 532	3,50 %
Lier	1 216 941	1 173 408	1 176 495	1 308 576	132 081	11,23 %	91 635	7,53 %
Linje 169	329 827	327 838	289 214	232 162	-57 052	-19,73 %	-97 665	-29,61%
Lier totalt inkl. linje 169	1 546 768	1 501 246	1 465 709	1 540 738	75 029	5,12 %	-6 030	-0,39 %
Kongsberg by	281 783	258 451	232 567	223 045	-9 522	-4,09 %	-58 738	-20,85%
Kongsberg totalt	590 931	606 704	608 522	595 208	-13 314	-2,19 %	4 277	0,72 %
Nedre Eiker	1 139 767	1 097 764	1 082 071	1 099 681	17 610	1,63 %	-40 086	-3,52 %
Øvre Eiker	1 018 274	1 040 507	1 053 109	1 194 866	141 757	13,46 %	176 592	17,34 %
Totalt	8 476 758	8 445 923	8 462 691	8 758 043	295 352	3,49 %	281 285	3,32 %

Kilde: Brakar januar 2016

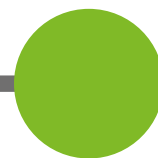
\*) Etter at Buskerudbysamarbeidets årsrapport for 2014 ble utarbeidet kom Brakar med oppdaterte tall for buss- trafikken i 2014. De oppdaterte tallene viste noe høyere passasjertall for 2014 enn det som fremkom i Buskerudbysamarbeidets årsrapport for 2014.



Hokksund



Vestfossen



Kongsberg

## Vurderinger av resultater

### Lier

Busstilbudet i Lier har totalt sett en vekst på 2,6 prosent. Også her ser vi at det er de store linjene som vokser ytterligere. Linje 71 Drammen – Asker har økt med 14 prosent og tar over den tapte trafikken på linje 169 som nå går fra Lierbyen. Linjen er nå den nest største i fylket. Både arbeids- og skolareiser er viktige reiser på denne linjen.

### Drammen

I Drammen ser vi en vekst i antall bussreiser på 1,75 % siste år. Det er først og fremst de store linjene som vokser. Linje 3 Fjell – Kastanjesletta og linje 6 Fjell – Liejordet har til sammen rundt 1,9 millioner reiser siste år. Linjene ble slått sammen høsten 2015, og totalt er veksten for de to linjene 3,1 prosent fra 2014–2015. Linje 25 Strøtvet – Gulskogen har økt med hele 8,5 prosent og hadde i 2015 noe over 286 000 reiser. Det er en nedgang på henholdsvis 1,1 og 2,8 prosent på de to linjene som kjører Drammen sentrum – Konnerud.

### Kongsberg

Den store nedgangen på bylinjene i Kongsberg skyldes først og fremst at linjen til Kapermoen og Vibehaugen

ble endret til bestillingstilbud høsten 2014. Disse linjene inngår ikke i tallene for 2015. Dersom disse linjene tas ut av statistikken er det en ørliten vekst på ca. 2000 reiser, eller 0,1 prosent.

I Kongsberg er det linjen Rødshøgda–Kongsberg skisenter som vokser mest med ca. 3,3 prosent. Linje 407 fra Gamlegrendåsen har også flere reiser, mens det er lite endring på de øvrige linjene.

### Øvre Eiker

Øvre Eiker har vokst betydelig gjennom hele Buskerud-byperioden. Siste år er det først og fremst linjene som er bundet opp i skolekjøring som vokser. Linje 102 og 117 som i samspill betjener strekningen Drammen–Hokksund - Ormåsen har noe redusert antall passasjerer siste år.

### Nedre Eiker

I Nedre Eiker er det først og fremst linje 51 Drammen – Mjøndalen som øker. Antall reiser steg med litt over 13 000, eller 2 prosent. Utover dette er det skolekjøring som utgjør mesteparten av veksten i området.



## Tog

NSB gjennomfører passasjertellinger regelmessig for av- og påstigende passasjerer. Tilsvarende tellinger gjøres for Flytoget. Disse tellingene benyttes som grunnlag for å beregne/anslå den totale trafikkmengden på de ulike jernbanestasjonene. Tabellen nedenfor angir oppgitte tall (stasjonstrafikk) fra NSB:

Passasjertall med tog i og til/fra Buskerudbyen								
Antall av- og påstigninger på den enkelte stasjon	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Endring 2013-14 i prosent	Endring 2009-14 i prosent
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 %
Sum tog	3 581 000	3 424 000	3 755 000	3 782 000	3 762 000	4 037 000	7,3 %	12,7 %
Endring		-157 000	331 000	27 000	-20 000	275 000		
Endring i prosent		-4,4 %	9,7 %	0,7 %	-0,5 %	7,3 %		

Kilde: NSB januar 2015

\*) Skollenborg stasjon ble lagt ned i desember 2012.

\*\*) Steinberg stasjon ble delvis gjenåpnet i 2014.

I 2014 foretok NSB nye beregninger av passasjergrunnlaget. De nye beregningene viste et betydelig høyere passasjertall, og det er derfor vanskelig å sammenligne passasjertrafikken med tidligere år. I tabellen nedenfor er NSBs oppdaterte passasjertall for 2014 oppgitt sammen med de foreløpige beregningene for trafikken i 2015.

### Passasjertall med tog i og til/fra Buskerudbyen

Antall av- og påstigninger på den enkelte stasjon	2014	2015	Endring 2013–14 i prosent
Kongsberg	499 000	568 000	13,8 %
Darbu	38 000	42 000	10,5 %
Vestfossen	114 000	132 000	15,8 %
Hokksund	332 000	387 000	16,6 %
Steinberg		24 000	-
Mjøndalen	398 000	459 000	15,3 %
Gulskogen	352 000	409 000	16,2 %
Drammen	3 259 000	3 625 000	11,2 %
Brakerøya	165 000	198 000	20,0 %
<b>Lier</b>	<b>331 000</b>	<b>387 000</b>	<b>16,9 %</b>
Sum tog	5 488 000	6 231 000	13,5 %
Endring		743 000	
Endring i prosent		13,5 %	

Kilde: NSB januar 2016

NSB kan vise til svært gode resultater i Buskerudbyen etter ruteomleggingen de siste år. De foreløpige beregningene basert på NSBs nye beregningsmodell viser en vekst i togtrafikken på hele 13,5 prosent fra 2014 til 2015.

Flytoget hadde en liten nedgang i trafikken til og fra Drammen i 2015, etter å ha hatt vekst hvert år siden det ble forlenget til Drammen. Nedgangen var på 0,5 prosent.

Flytoget	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2014–15
Antall av- og påstigninger Drammen stasjon	204 000	253 000	272 000	358 000	377 000	375 000	-0,5 %
Endring i prosent		24,0 %	7,5 %	31,6 %	5,3 %	-0,5 %	

Kilde: Flytoget januar 2016

Samlet antall kollektivreiser

Sum buss og tog (inkludert Flytoget)	2013*	2014 (nye tall)	2015
Sum buss og tog (tog er delt på 2)	11 204 779	11 395 191	12 061 043
Endring i prosent		1,7 %	5,8 %

\*) I tabellen er NSBs nye tall for 2014 brukt. NSBs 2013-tall er beregnet ut fra selskapets egen rapportering om en trafikkvekst på 7,3 prosent i 2014.

## 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

35 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.

	Byindeks	Byindeks uten tre punkter på E18
2013	1,3	1,9
2014	0,6	-0,2
2015	1,8	1,8

Byindeksen bygger på tellinger av årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikken. Tallet 1,8 i tabellen viser endringen i prosent sammenlignet med samme periode året før. Det betyr altså at trafikken i byområdet har økt med 1,8 % fra 2014 til 2015, og for 2015 er denne økningen uavhengig

av om de tre punktene på E18 er med eller ikke.

For å gi et bedre inntrykk av trafikkmengdene i området vises det under en oversikt over utviklingen i ÅDT for 27 av tellepunktene i Buskerudbyområdet.

Biltrafikk (opprinnelige målepunkter fra 2009)									
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2014-15	2009-15
E134 Strømsås- tunnelen (600050)	15 192	15 832	16 738	17 045	17 448	17 638	18 118	2,7 %	19,3 %
Fv283 Rosen- krantzgata (600013)	26 744	26 138	26 336	28 367	28 053	29 171	29 227	0,2 %	9,3 %
Fv28 Gulskogen (600146)	10 821	11 389	11 057	10 042	10 099	10 433	9 951	-4,6 %	-8,0 %
Fv36 Konnerud- gata (601037)	11 126	11 139	11 157	10 995	10 944	10 893	10 966	0,7 %	-1,4 %
SUM	63 883	64 498	65 288	66 449	66 544	68 135	68 262	0,2 %	6,9 %
Endring i prosent		1,0 %	1,2 %	1,8 %	0,1 %	2,4 %	0,2 %		

Kilde: Statens vegvesen Region sør

<b>Biltrafikk (nye målepunkter etter 2010)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2014-15</b>	<b>2011-15</b>
Fv16 Liertoppen Nord (602016)	-	-	7 927	8 071	8 213	1,8 %	
Fv23 Stoppen (600611)	3 475	3 473	3 560	3 747	3 826	2,1 %	10,1 %
Fv282 Damtjern (600121)	3 558	3 751	3 856	3 994	4 213	5,5 %	18,4 %
Fv282 Lierstranda (600116)	19 603	18 411	19 935	19 670	19 904	1,2 %	1,5 %
Fv285 Lierbyen nord (600124)	6 636	6 753	6 902	7 018	7 142	1,8 %	7,6 %
Rv23 Gullaug (600118)	-	-	17 425	17 655	18 364	4,0 %	
Fv28 Daler (600147)	-	-	4 761	4 776	4 851	1,6 %	
Fv282 Kreftingsgate (600002)	-	-	20 597	21 062	21 323	1,2 %	
Fv282 Øvre Sund bru (600190)	-	-	16 968	17 129	17 511	2,2 %	
Fv283 Bragernestunnelen (600061)	-	-	15 158	15 494	16 086	3,8 %	
Fv283 Travbanen (600003)	-	-	22 299	22 333	22 889	2,5 %	
Fv319 Slipen (600010)	-	-	10 573	10 573	10 493	-0,8 %	
Fv42 Landfalløyabrua syd (600149)	-	-	10 873	10 234	10 386	1,5 %	
Rv282 Bj. Bjørnsons gate (600135)	25 423	25 902	27 485	27 365	27 990	2,3 %	10,1 %
E134 Mjøndalen (600148)	19 973	18 431	18243	19032	19582	2,9 %	-2,0 %
Fv283 Herstrøm (600145)	17 184	17 284	17 347	17 452	-		
Fv283 Nedre Eiker bru (600009)	14 971	14 092	14 528	13 515	13 997	3,6 %	-6,5 %
E134 Avkj. Darbu vest (600011)	-	-	10574	10655	10956	2,8 %	
Fv286 Krekling (600004)	-	-	2 351	2 407	-		
Rv35 Hokksund vest (600150)	12 344	11 851	12 258	11 982	12 312	2,8 %	-0,3 %
E134 Gml. Kongsberg kro (600505)	16 792	16 581	16728	16262	16324	0,4 %	-2,8 %
Fv87 Gomsrudveien (600506)	12 150	11 924	12 191	12 093	11 325	-6,4 %	-6,8 %

Biltrafikk (nye målepunkter etter 2010)	2011	2012	2013	2014	2015	2014-15	2011-15
E18 Lierskogen (600001)	-	-	45 119	45 858	46 463	1,3 %	
E18 Frydenlund (600137)	-	-	54 394	55 550	57 189	3,0 %	
E18 Bergsenga (600005)	-	-	28 367	29 165	30 105	3,2 %	



### Sammenstilling av nøkkeltall

Figuren under viser en samlet fremstilling av sentrale data for utviklingen i Buskerudbyen.

- Befolkningen i Buskerudbyen har økt med 1,2% til i alt 162 375 pr. 31/12.2015.
- Vegtrafikken har ifølge Statens vegvesens byindeks for Buskerudbyen steget med 1,8% i 2015.
- Samlet har kollektivtrafikken (buss og tog) økt med 5,8%. Av dette:
  - Antall busspassasjerer har steget med 3,5% i 2015.
  - Antall togpassasjerer har ifølge NSB og Flytoget steget med 12,6% i 2015.

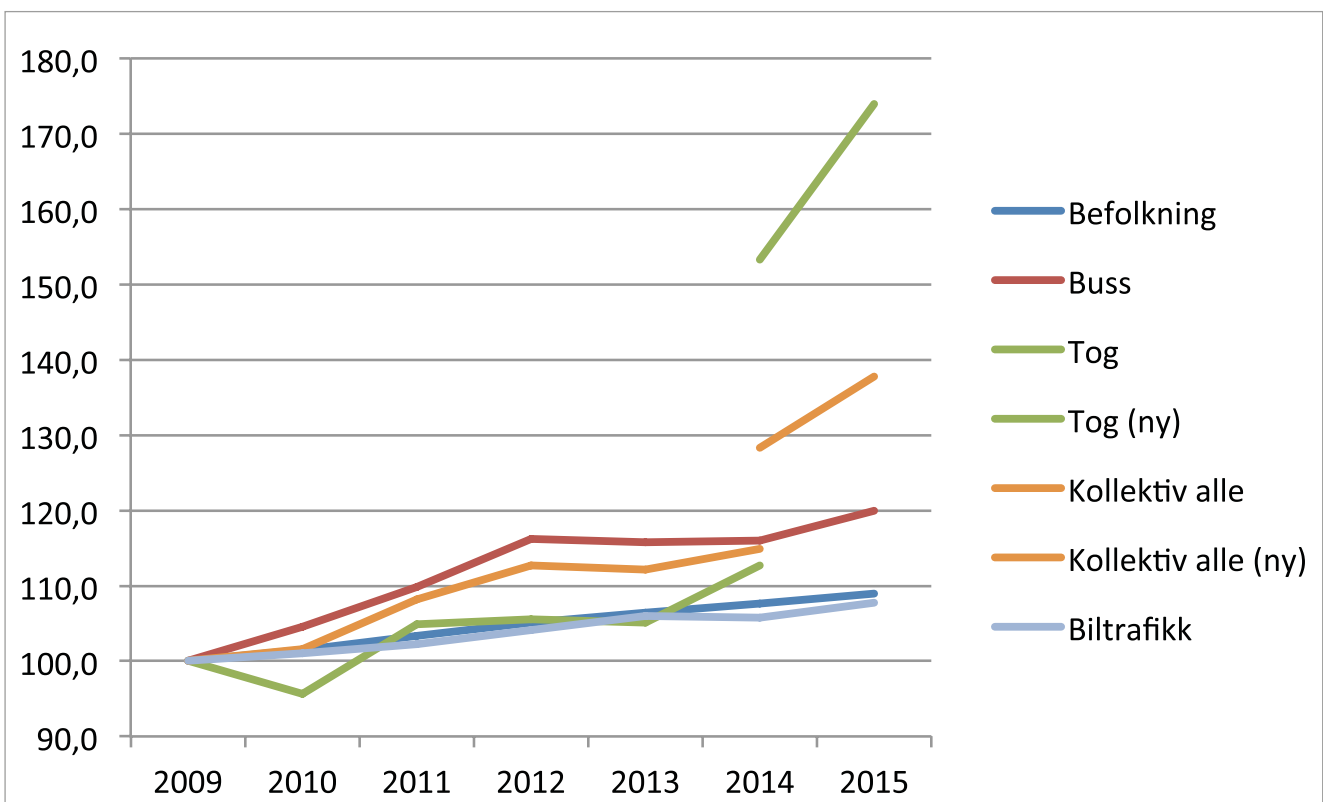
Figur: Indeksert utvikling i befolkning, bussreiser\*, togreiser\*\*, kollektivreiser samlet\*\*\* og biltrafikk\*\*\*\*.

\*) For buss er trafikk tall fra 2009–2012 i utgangspunktet basert på rapportering fra Nettbuss. For 2012–2014 er trafikk tall basert på data fra Brakars elektroniske billett-system, supplert med data fra Nettbuss og NOW (gjelder ekspressbusser). Fra og med 2015 er trafikk tall basert på tall fra Brakar, ettersom de kommersielle aktørene ikke lenger oppgir trafikk tall til Buskerudbyen. I grafen er rutene som det nå ikke rapporteres trafikk tall for, trukket ut for alle årene. Bussgrafen viser altså en indeksert utvikling for de rutene det er rapportert trafikk tall for hvert år siden 2009.

\*\*) NSB foretok nye beregninger av passasjergrunnlaget i Buskerudbyen i 2014. Disse tallene viste et betraktelig høyere passasjertall enn det som er blitt rapportert for årene frem til 2014. En betydelig del av veksten skyldes nye beregninger, men tallene for 2014 og 2015 er sammenlignbare, og de viser også en sterk økning i trafikken.

\*\*\*) Grafen for kollektivreiser påvirkes som følge av de to foregående stjernepunktene.

\*\*\*\*) For biltrafikken er indeksert utvikling 2009–2013 basert på data (ÅDT) i fire trafikkregistreringspunkter. Fra 2013–14 er utviklingen basert på data fra 32 trafikkregistreringspunkter. Kilde: Statens vegvesen.





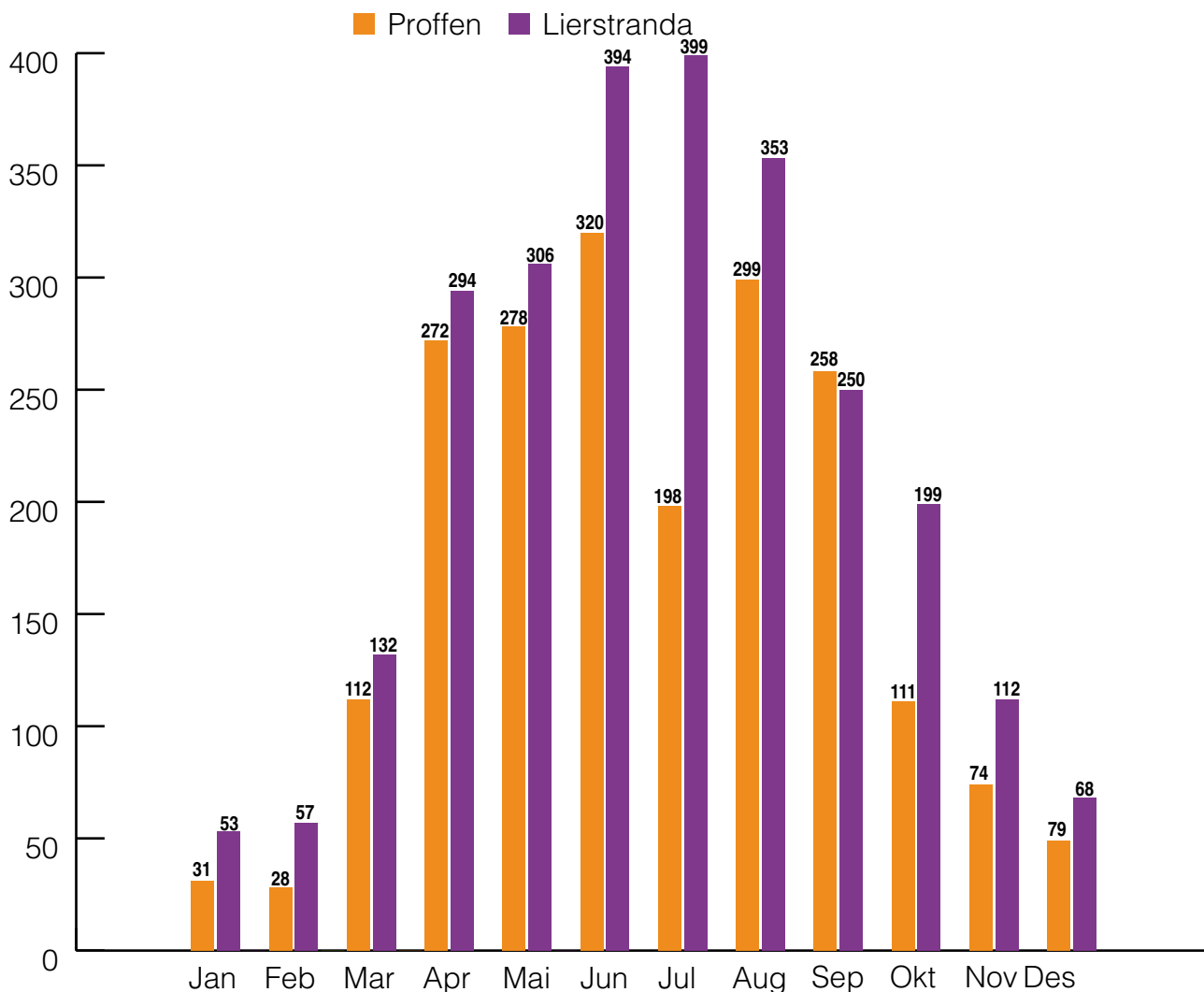
## Sykkel

Det er 14 sykkeltelepunkt i Buskerudbyområdet. De fleste punktene har vist ustabilitet i tellingene, men Statens vegvesen i samarbeid med partnerne i Buskerudbyen har igangsatt et arbeid for å sikre mer stabile sykkeltelepunkt.

Under følger oversikt over målinger i 2015 fra to av telepunktene:

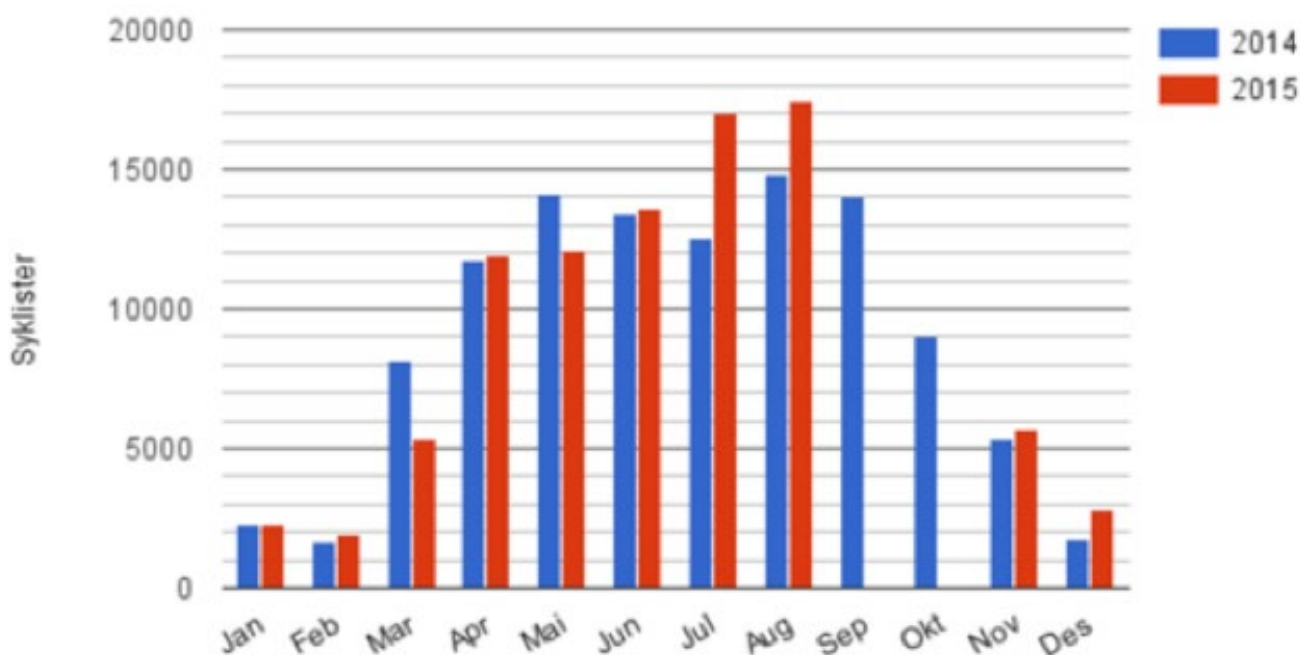
- Proffen – På gang- og sykkelveg ved Professor Smiths allé, i sørøstlige hjørne av Gulskogen skole.
- Lierstranda – På gang- og sykkelveg mellom E18 og jernbanen sør for Bruusgaards vei bru og Strandbrua.

### Passeringer 2015: Proffen og Lierstranda



I tillegg foreligger Drammen kommunes tellinger for 2014 og delvis 2015 for Strandveien på sykkelveg, like ved Aass bryggeri (minst 25 dager med passeringer i september og oktober 2015 mangler og derfor er ikke disse to månedene tatt med i grafen).

## Strandveien, Drammen: Sykkelpasseringer 2014/2015



### Reisevaneundersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen ble gjennomført i 2013 og 2014, men resultatene for Buskerudbyen ble ikke offentliggjort før i 2015. Nedenfor gjengis de viktigste funnene i reisevaneundersøkelsen.

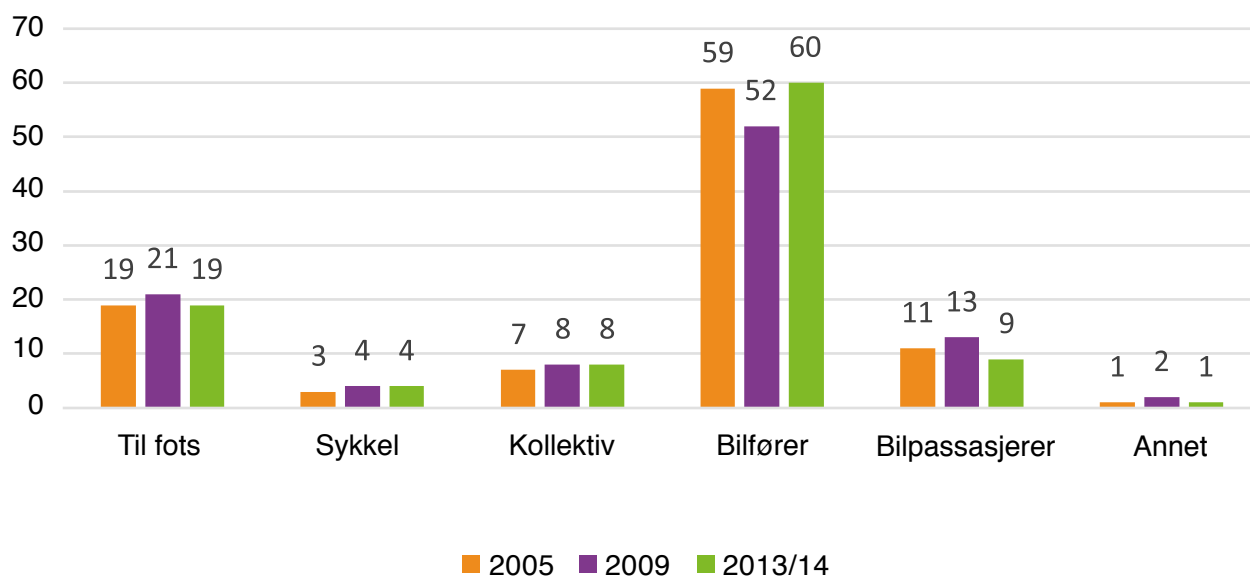
Hovedfunnene kan oppsummeres i følgende punkter:

- 92% av den voksne befolkningen oppgir å ha førerkort. Tilsvarende tall i 2009 var 85 %.
- Befolkningens tilgang til bil har økt. Hver husholdning har nå tilgang på 1,5 biler i gjennomsnitt. I 2009 var tilsvarende tall 1,4.
- 80% av de yrkesaktive har tilgang på gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver.
- 65% av befolkningen i Buskerudbyen bor mindre enn 500 meter fra en holdeplass for kollektivtransport. 25% har et kollektivtilbud med minst fire avganger i timen. Dette tallet er stabilt i forhold til tidligere undersøkelser.
- Gjennomsnittsreisen i Buskerudbyen er 13,7 kilometer lang og varer i 24 minutter. Dette er en økning i både reiselengde og -tid. Tilsvarende tall i 2009 var 12,1 kilometer og 23 minutter.

- Gjennomsnittlig antall reiser pr. person har også økt. I 2009 gjennomførte hver person i snitt 3,1 reiser, mens tallet hadde steget til 3,2 reiser i 2013/14.
- Bilførerandelen har steget fra 52 % i 2009 til 60 % i 2013/14. Samtidig har andelen bilpassasjerer sunket fra 13 % til 9 %. Bilreisene utgjør 69 % av alle de daglige reisene i Buskerudbyen. I 2009 utgjorde bilreisene 65 % av alle reisene.
- Bilandelen blant bosatte i Drammen sentrum og Kongsberg sentrum er lavere enn blant bosatte i resten av kommunen. 1/3 av reisene til de bosatte i Drammen sentrum er gangturer, 4 % er sykkelreiser, og 10% er kollektivreiser. For Kongsberg er fordelingen slik blant de bosatte i sentrum; 22 % er gangturer, 11 % er sykkelreiser og 5 % er kollektivreiser.

Når det gjelder valg av transportmiddel viser undersøkelsen at det er flere som oppgir å kjøre egen bil. Det er noen færre som går og færre som sitter på med andre som kjører. De øvrige kategoriene er stabile.

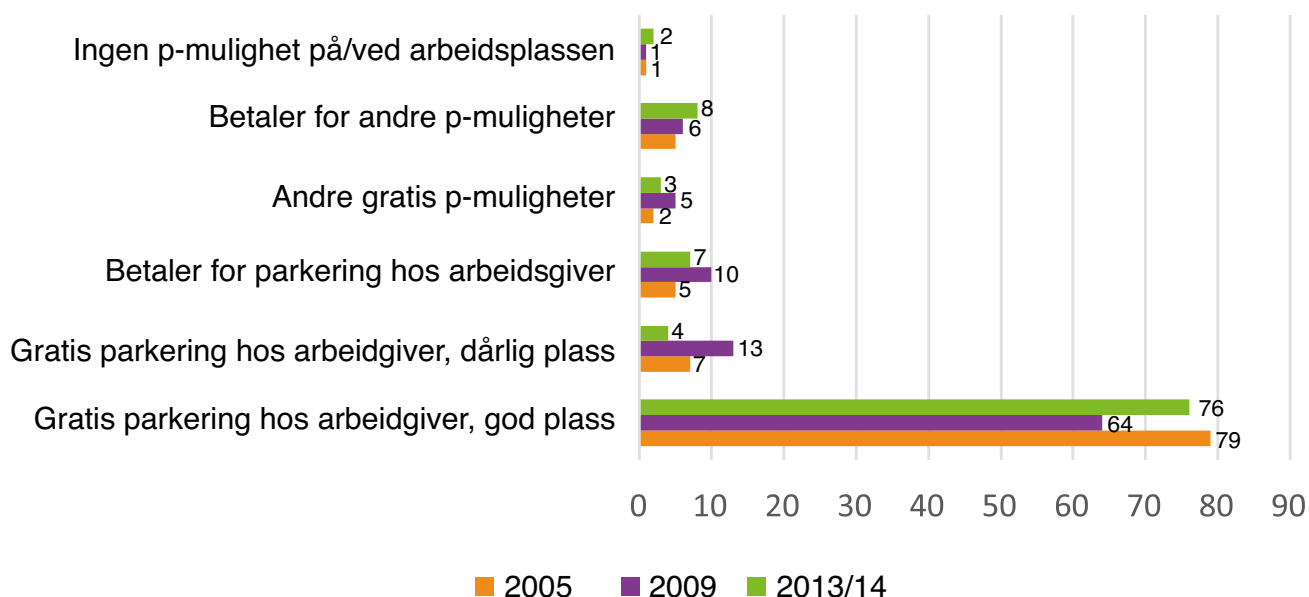
## Transportmiddelfordeling



Tilgangen på gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver er blitt betraktelig enklere for mange arbeidstakere fra 2009 til 2013/14. Dette kommer frem av at langt flere

svarer at de har gratis parkering hos arbeidsgiver og at det er god plass.

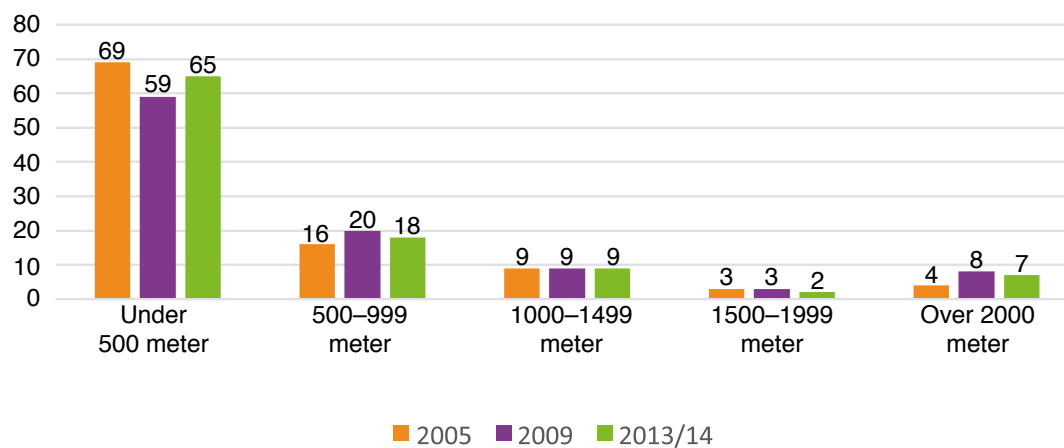
## Tilgang til parkeringsplass



Bare hver 6. innbygger i Buskerudbyen bor mer enn én kilometer unna en holdeplass for kollektivtransport.

Dette tallet har holdt seg noenlunde stabilt i de tre reisevaneundersøkelsene i 2005, 2009 og 2013/14.

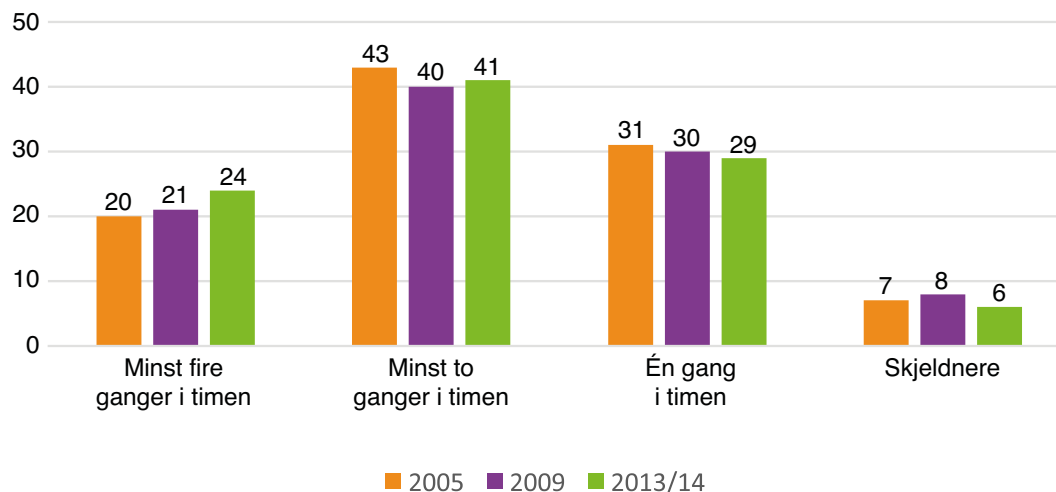
## Avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport



To av tre innbyggere i Buskerudbyen har et kollektivtilbud med minst to avganger i timen i nærheten av boligen. Her er det imidlertid store forskjeller mellom

kommunene. Øvre Eiker og Kongsberg kommuner skiller seg ut med en relativt liten andel av innbyggerne som har et så godt utbygd kollektivtilbud i nærheten av boligen.

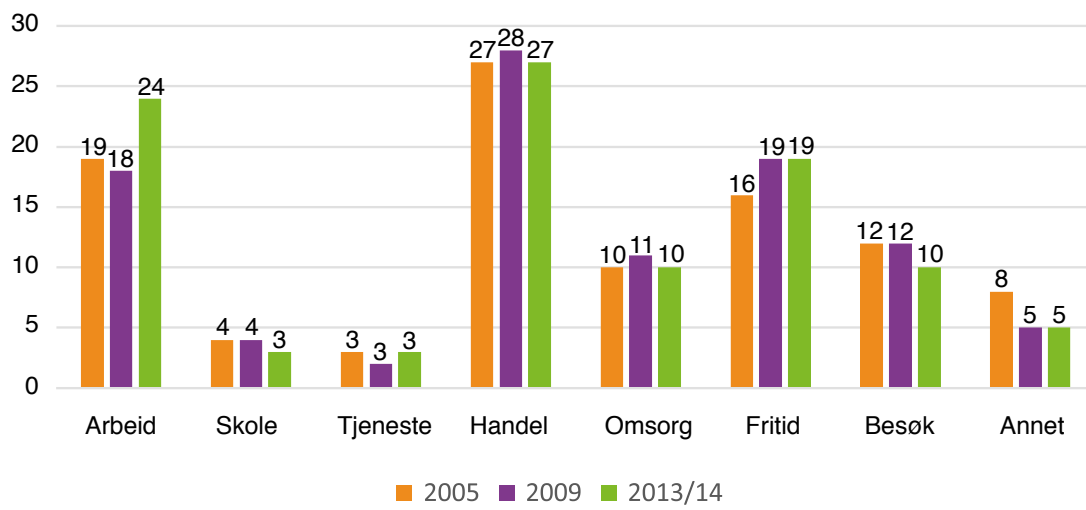
## Avgangsfrekvensen fra holdeplass for kollektivtrafikk



Det er en økning fra 2009 til 2013/14 i andelen som oppgir arbeid som formål med reisen. 24% av reisene er nå arbeidsrelaterte mot 18% i 2009. For de øvrige

kategoriene er det relativt stabilt, med unntak av annet-kategori som nær halveres.

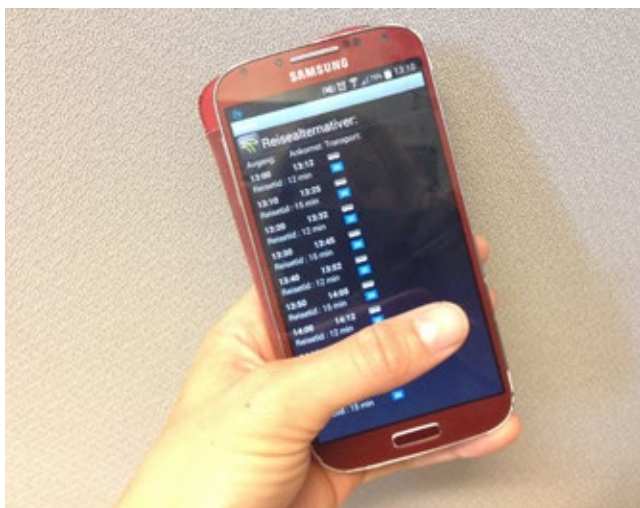
## Reiseformål for daglige reiser



## Gjennomførte tiltak i Buskerudbyen 2010-14

### Felles

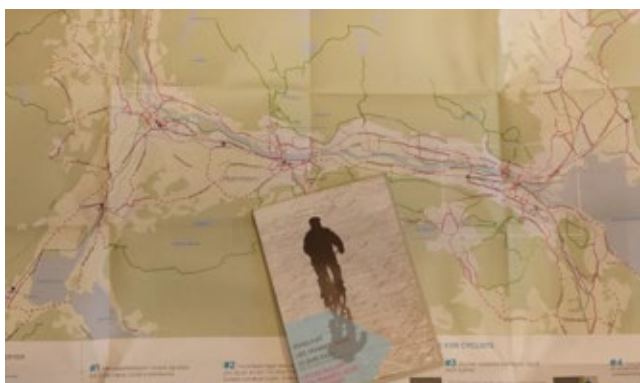
#### Brakars reiseplanlegger



Enkel og raskt tilgjengelig informasjon om når og hvordan man kan reise fra A til B med kollektivtransport gjør det lettere å velge buss og tog. Brakars reiseplanlegger finner raskeste reiserute med kollektivtransport og gir informasjon om avganger og overgangsmuligheter.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 350 000 kroner

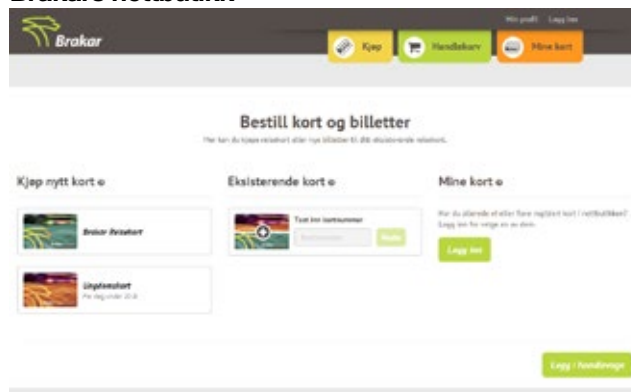
#### Sykkelkart for alle kommunene i Buskerud



Det er laget sykkelkart som viser sykkelruter i Buskerudbyen. Sykkelkartene skal gjøre det enklere å finne ut hvor sykkelrutene går og er en del av arbeidet for å legge til rette for økt sykkelbruk. Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker er samlet på ett kart, mens det er laget et eget kart for Kongsberg-området.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 520 000 kroner

#### Brakars nettbutikk



I januar 2015 åpnet Brakar billettsalg over nett. I nettbutikken kan de reisende kjøpe reisekort eller nye billetter til eksisterende reisekort. Når mange reiser med reisekort eller månedsbillett, går ombordstigningen på busser raskere, og bussen blir mer effektiv.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 1 500 000 kroner

### Informasjonstavler på knutepunktene



Det er satt opp elektroniske informasjonstavler ved knutepunktene på Strømsø torg, Mjøndalen, Hokksund og i Kongsberg. Tavlene gir informasjon om avgangstider for tog og buss fra de aktuelle knutepunktene.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 2 700 000 kroner



**Lier**

### Utvidet pendlerparkering på Heiatoppen



I 2008 ble pendlerparkeringen på Heiatoppen åpnet med plass til 36 biler, sykkelparkering og overbygget skur på holdeplassen. I 2011 ble parkeringsplassen utvidet og har nå plass til 118 biler.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 1 500 000 kroner

### Nye leskur og sykkelparkeringer i Lierbyen



Sykkelparkeringen er plassert på bussterminalen mellom rådhuset og Meierigården og har plass til 20 sykler. Syklene står parkert under tak.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 600 000 kroner (totalt for Lierbyen og Bjørkesvingen)

### Leskur og sykkelparkering med tak på Tranby



Ved bussholdeplassen i Bjørkesvingen på Tranby er det laget et bygg for både ventende og sykler. Sykkelparkeringen har 15 plasser.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 600 000 kroner (totalt for Lierbyen og Bjørkesvingen)

### Minirundkjøring på Vitbank



Krysset bak bensinstasjonen mellom Lierstranda og Ringeriksveien var en flaskehals for både buss og annen trafikk. Det var ofte lang ventetid for å svinge til venstre fra Ringeriksveien til Lierstranda. Det ble derfor bygget en minirundkjøring som letter fremkommeligheten, spesielt for bussen.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 3 600 000 kroner

### Sykkelvei på den gamle toglinja mellom Lierbyen og Drammen



Som en del av arbeidet med å bygge komplette sykkelanlegg og utbedre hovedrutene ble den gamle jernbanelinja mellom Lierbyen og Drammen delvis asfaltert i 2012, for å kunne fungere som en høystandard sykkelvei. Ca. 1800 meter ble asfaltert.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 1 500 000 kroner

### Eget bussfelt på Lierstranda



For å bedre bussens fremkommelighet er det bygget et eget kollektivfelt på Lierstranda inn mot rundkjøringen på Brakerøya. Kollektivfeltet gjør at bussen kommer raskere frem og unngår forsinkelser, og det blir mer attraktivt å reise med buss.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 12 000 000 kroner

### Utvidelse av pendlerparkering på Lier stasjon



Parkeringsplassen ved jernbanestasjonen er utvidet med 24 plasser. I tillegg er det bygget en egen parkeringsplass med plass til 22 biler ved Tuverudveien, ca. 250 meter fra jernbanestasjonen.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 2 600 000 kroner

### Sykkelparkering ved Lier stasjon



Det er satt opp to overbygde sykkelparkeringer med til sammen 36 parkeringsplasser. Syklene kan parkeres tørt i direkte forbindelse med perrongen.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 1 200 000 kroner.



### Boligsoneparkering i sentrumsnære områder



Boligsoneparkering er et tiltak for å hindre pendlerparkering i sentrumsnære boligområder for blant annet å bedre bomiljøet. Dette er gjennomført i flere boligsoner i Drammen sentrum, og evalueringen viser at ordningen i all hovedsak virker etter hensikten. Fremmedparkeringen er borte, beboerne er fornøyde og andre områder i byen ønsker å innføre boligsoneparkering.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 2 000 000 kroner

### Oppgradering av bybrua og prioritering av buss, syklende og gående



Bybrua i Drammen var tidligere en flaskehals hvor det ofte var kø i begge retninger. Dette skapte store forsinkelser for bussen. I 2011 ble brua midlertidig stengt for personbiler, og erfaringene var så gode at stengningen ble gjort permanent året etter. Etter stengningen er det bevilget midler fra Buskerudbyen til oppgradering av bybrua for å sikre bedre fremkommelighet for bussen, syklende og gående.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 10 000 000 kroner

### Høystandard gang- og sykkelvei på Marienlyst



I 2010 ble gang- og sykkelveien fra Marienlyst til Drammensbadet åpnet. Året etter ble gang- og sykkelveien forlenget fra Drammensbadet til undergangen ved Bjørnstjerne Bjørnsonsgate.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 3 000 000 kroner

### Bredere vei i Grinderudbakken



Vinterstid har veibredden i Grinderudbakken gitt Konnerudbussen problemer. Ved flere anledninger har bussen havnet i grøften eller glidd bakover i den bratte bakken. Veien er utbedret og blitt bredere, slik at bussen kommer lettere frem.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 600 000 kroner

### Sykelhotell på Gulskogen stasjon



Det er åpnet sykelhotell på Gulskogen stasjon med plass til 134 sykler, fordelt på to etasjer. Det er fire lade-punkter for elsykkel. I tillegg er det gulvmontert sykkel-pumpe for påfylling av luft i sykkeldekk.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 6 000 000 kroner

### Buss hvert 10. minutt til Konnerud



Ca. 10.000 mennesker bor på Konnerud, og en stor andel av dem reiser gjennom Konnerudgata til eller fra Drammen sentrum i rushtiden. Dette fører tidvis til lange køer på strekningen. For å redusere behovet for egen bil, har Buskerudbyen bidratt med midler til Brakar for å øke busstilbudet til beboerne på Konnerud med avganger hvert tiende minutt hele dagen.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 50 000 000 kroner (totalt for utvidet busstilbud i Buskerudbyen)

### Bussgate i Tordenskioldsgate



Tordenskioldsgate er valgt som hovedtrasé for bussen på sørsiden av Drammenselva. Flere holdeplasser er oppgradert, gateparkering er fjernet for å sikre bussen god fremkommelighet, og bussen er gitt prioritet ved kryssing av Telthusgata.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 10 500 000 kroner

### Holdeplassoppgradering i ny busstrasé mot Fjell



To busslinjer til Fjell er lagt i ny trasé om Austadveien istedenfor Markusveien og Skogerveien, som ikke kan benyttes av leddbussene på grunn av plassmangel. Åtte holdeplasser langs den nye ruten er oppgradert. To av disse har fått leskur med belsning.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 1 000 000 kroner

### Ny trasé for bussen i Professor Smiths allé



Professor Smiths allé er oppgradert mellom Skogliveien og Vintergata. Fortauet på sørsiden av veien er oppgradert til en bredde på 2,5 meter, det er etablert fire nye holdeplassen, og to eksisterende holdeplasser er oppgradert.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 7 000 000 kroner

### Bedre bussholdeplasser med leskur og sykkelparkering langs Rosenkrantzgata



Alle bussholdeplasser langs Rosenkrantzgata fra Vårveien til Travbanen er blitt oppgradert med busskur og sykkelparkeringer. Dette er en strekning med høy bussbetjening, og forbedringer på strekningen påvirker mange ruter og passasjerer.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 5 300 000 kroner

### Reduserte fartsgrenser i Drammen sentrum



I de større samlegatene i sentrum er det innført fartsgrense på 40 km/t. I lokalgatene i sentrumsområdene på Bragernes og Strømsø er det innført 30-soner. Formålet med tiltaket er å bedre trafikksikkerheten i sentrum for alle trafikantgrupper og sikre forbedret by- og bomiljø.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 2 600 000 kroner

### Sanntidsinformasjon



Det er gjennomført et pilotprosjekt på to bussruter med sanntidsinformasjon og satt opp elektroniske tavler som viser avgangstider i sanntid. Senere er sanntidsinformasjonen utvidet til flere ruter. Systemet bruker GPS for å beregne hvor bussen befinner seg. Ut fra beregnet gjennomsnittsfart og antall stoppesteder regner systemet ut ankomsttid til holdeplassen.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 5 250 000 kroner

### Sykkelhotell på Drammen stasjon



Sykkelhotellet ble åpnet i 2013 og har plass til 244 sykler, inkludert fire plasser for sykkel med vogn. Det er video-overvåket for å hindre sykkeltyverier og abonnementsstyrt slik at uvedkommende ikke får tilgang til syklene.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 6 000 000 kroner

### Feltutvidelse i Konnerudgata



Bussen ble ofte forsinket av tett trafikk nederst i Konnerudgata. For å sikre bussen bedre fremkommelighet ble filene inn mot rundkjøringen forlenget, og busstrafikken går nå mer effektivt.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 774 000 kroner



### Nedre Eiker

### Utvidelse øst for Mjøndalen



For å øke trafikkflyten og fremkommeligheten for buss og bil i innkjøringen til Mjøndalen, ble det etablert et nytt felt i tilfarten til rundkjøringsystemet fylkesvei 35, fylkesvei 36 og Orkidéhøgda. I tillegg ble det åpnet for et ekstra kjørefelt i Fjerdingen jernbaneundergang.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 400 000 kroner

### Buss til Mjøndalen og Hokksund to ganger i timen



I 2010 ble busstilbudet mellom hovedknutepunktene Drammen-Mjøndalen-Hokksund doblet, slik at det er to avganger i timen. Busstilbudet ble tatt godt imot og videreført i de påfølgende årene.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 50 000 000 kroner (totalt for utvidet busstilbud i Buskerudbyen)

### Sykkelparkering og lehus på Mjøndalen stasjon



Sykkelparkeringer med vegger og tak og et ventehus er satt opp på Mjøndalen stasjon, slik at det blir lettere å parkere sykkelen ved togstasjonen og mer behagelig å vente på toget i regn og vind.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 400 000 kroner

### Rundkjøring i Bruveien



På Mjøndalsbrua var det store fremkommelighetsproblemer når man skulle til venstre inn på fv. 283, på grunn av vikeplikt fra begge retninger. Som erstatning for krysset ble det bygget en rundkjøring for å sikre bussen bedre fremkommelighet, og forsinkelsene er redusert med opp mot 10 minutter på strekningen.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 8 600 000 kroner

### Fortau og sykkelvei langs Rådhusgata i Mjøndalen



Fra Mjøndalen sentrum mot Krokstadelva manglet en strekning på ca. 300 meter for å få et sammenhengende sykkelveinett. Arbeidet ble ferdigstilt i 2013.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 1 800 000 kroner

### Utvidelse av pendlerparkering på Mjøndalen stasjon



Pendlerparkeringen på Mjøndalen stasjon ble utvidet og traseen for bussen ble rettet opp. Bussen fikk også ny snuplass, og det ble satt opp to lehus for bussholdeplassen ved stasjonen.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 1 800 000 kroner

### Oppgradering av 15 bussholdeplasser i Nedre Eiker



15 bussholdeplasser langs Gamle riksvei er utbedret. Samtlige holdeplasser er oppgradert med lehus, ledelinjer og opphøyd venteareal.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 2 000 000 kroner

### Gang- og sykkelveg langs Bruveien



For å få et sammenhengende sykkelveinett på hovedruten mellom Krokstadelva og Mjøndalen manglet det en strekning langs Bruveien ved Krokstadelva. Denne strekningen er nå bygget.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 800 000 kroner



**Øvre Eiker**

### Ny gangveg til bussholdeplass på Lerberg



Det manglet gangforbindelse fra undergang til holdeplass i retning Drammen. Dette medførte farlige forhold for gående som måtte krysse fv. 283 for å komme til holdeplassen. Det er etablert gangveg som er universelt utformet, fra undergang og bort til holdeplassen. Gangvegen er knyttet sammen med eksisterende gangveg inn mot Lerberg. Bussholdeplassen har også fått en oppgradering.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 900 000 kroner

### Gang- og sykkelveg fra Loesmoen



Det er anlagt gang- og sykkelvei langs Drammensveien fra Loesmoen til Hokksund sentrum. På brua over Loeselva er det bygd fortau. Gang- og sykkelveien inngår i det regionale hovednettet for gang- og sykkelveier i Øvre Eiker.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 5 400 000 kroner

### Fortau fra Haug kirke til Hokksund stasjon



Veien mellom Haug kirke og Hokksund stasjon var ikke tilrettelagt for gående og syklende. Veien er en viktig del av veisystemet inn mot Hokksund stasjon. For å gjøre det mer attraktivt å gå eller sykle på denne strekningen er det etablert et bredt fortau langs veien.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 6 500 000 kroner

### Sykkelparkering ved rådhuset og Hokksund stasjon



Det er bygget overbygde sykkelparkeringer på hver side av Hokksund stasjon med plass til totalt 57 sykler. Ved rådhuset er det bygget sykkelparkering til 74 sykler, hvorav halvparten er under tak. Det er også satt opp en egen sykkelpumpe ved sykkelparkeringen.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 1 400 000 kroner

### Pendlerparkering ved Darbu stasjon



Det er bygget snuplass for buss og parkeringsplass for overgang fra bil og sykkel til tog ved Darbu stasjon. Parkeringsplassen har plass til 40 biler.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 4 000 000 kroner

### Syssel- og pendlerparkering ved Vestfossen stasjon



Det er bygget lehus og sykkelstativer under tak ved Vestfossen stasjon.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 1 000 000 kroner

### Pendlerparkering i Knivedalen ved Skotselv



I krysset mellom fv. 62 fra Skotselv og riksvei 35 er det etablert en pendlerparkering med plass til 31 biler. Lokal- og ekspressbussene passerer pendlerparkeringen.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 800 000 kroner

### Buss hver halvtime fra Drammen til Hokksund og hver time fra Hokksund til Ormåsen



I 2010 ble det etablert et nytt busstilbud mellom hovedknutepunktene Drammen-Mjøndalen-Hokksund med direkteforbindelse til Ormåsen. Busstilbudet mellom knutepunktene ble dermed doblet. Tilbudet er videreført i de påfølgende årene, men i 2014 ble tilbudet splittet opp, slik at det går egen buss fra Hokksund til Ormåsen som korresponderer med toget.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 50 000 000 kroner (totalt for utvidet busstilbud i Buskerudbyen)



## Kongsberg

### Flere avganger fra Gamlegrendåsen til Kongsberg sentrum



Det ble i 2010 bevilget penger til økt busstilbud til Gamlegrendåsen. Dette tilbudet er videreført i årene etter.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 50 000 000 kroner (totalt for utvidet busstilbud i Buskerudbyen)

### Fellesbrukskryss i Kongsberg sentrum



Krysset Storgata/Tinius Olsens gate/Stasjonsbakken er oppgradert til et fellesbrukskryss. Prosjektet har bedret fremkommeligheten for busstrafikken og rettighetene til de myke trafikantene, samtidig som det gir lavere hastighet på biltrafikken og dermed også gjør sentrum mindre attraktivt som gjennomkjøringsvei.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 3 700 000 kroner

### Rundkjøring og kollektivfelt i krysset Hasbergs vei/E134



Køsituasjonen i Kongsberg er betydelig i rushtiden. I krysset Hasbergs vei/E134 hadde bussen store fremkommelighetsproblemer, og dette førte til forsinkelser. Det ble etablert en rundkjøring som erstatning for krysset, og bussen har ikke lenger vikeplikt for trafikken i begge retninger på E134.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 2 000 000 kroner

### Sykkelparkering utenfor rådhuset i Kongsberg

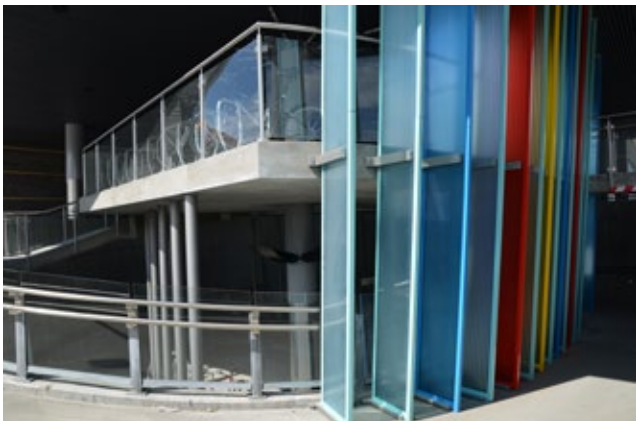


Det er bygget 20 overbygde sykkelparkeringer ved rådhuset.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 340 000 kroner



### Sykkelparkeringshus ved knutepunkt Kongsberg



Det er bygget innendørs sykkelparkering med plass til totalt 72 sykler. Det er videoovervåkning av sykkelparkeringshuset for å redusere antall stjålne og ødelagte sykler. Det er også låsbare skap hvor man kan låse inn eget sykkelutstyr.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 3 100 000 kroner

### Oppgraderte bussholdeplasser langs Hasbergs vei



På begge sider av Hasbergs vei er bussholdeplassene oppgradert med lehus, kantstopp og ledelinjer.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 600 000 kroner

### Oppgradering av bussholdeplasser på Gamlegrendåsen



Totalt ni bussholdeplasser er oppgradert langs buss-traseen til Gamlegrendåsen. Enkelte av holdeplassene har fått lehus.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 3 000 000 kroner

### Økt driftsstandard på sykkelruter i Kongsberg



Det er satt i gang et pilotprosjekt for å øke standarden på utvalgte sykkelruter i Kongsberg med god rydding av veiene for snø, is og grus.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 1 000 000 kroner



# 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.**