



ÅRSRAPPORT

BUSKERUDBYSAMARBEIDET 2016



Buskerudbyen
Raskere reiser – bedre miljø





Den politiske styringsgruppen for Buskerudbysamarbeidet (ATM-utvalget) i 2016

Roger Ryberg
Fylkesordfører i Buskerud
Leder av ATM-utvalget
i Buskerudbysamarbeidet

Bent Inge Bye
Ordfører i Nedre Eiker kommune

Sjur Helseth
Regional strategidirektør i
Jernbaneverket Øst

Gunn Cecilie Ringdal
Ordfører i Lier kommune
Nestleder av ATM-utvalget
i Buskerudbysamarbeidet

Ann Sire Fjerdingsstad
Ordfører i Øvre Eiker kommune

Helen Bjørnøy
Fylkesmann i Buskerud

Tore Opdal Hansen
Ordfører i Drammen kommune

Kari Anne Sand
Ordfører i Kongsberg kommune

Kjell Inge Davik
Regionsjef i Statens vegvesen
Region sør

Innhold

Fakta om Buskerudbysamarbeidet	4
1. Organisasjon og samarbeidsform	4
Buskerudbyåret 2016	7
2.1 Hovedoppgaver og resultater	7
2.2 Buskerudbypakke 2	10
2.3 Innbyggerundersøkelsen	12
2.4 Kommunikasjon, aktiviteter	16
2.5 Gjennomførte tiltak	19
Økonomi	26
Nøkkeltall	29

**1**

Fakta om Buskerudby-samarbeidet

NY LEDER: Fylkesordfører Roger Ryberg tok over ledelsen av den politiske styringsgruppen i Buskerudbysamarbeidet etter drammenordfører Tore Opdal Hansen (i bakgrunnen).



1. Organisasjon og samarbeidsform

Buskerudbysamarbeidet er et konsensusbasert politisk styrt samarbeid mellom ni likeverdige partnere; Lier kommune, Drammen kommune, Nedre Eiker kommune, Øvre Eiker kommune, Kongsberg kommune, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen Region sør, Jernbaneverket Øst og Fylkesmannen i Buskerud. 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 Buskerudbypakke 1 som finansieres av statlige bevilgninger fra belønningsordningen, er delegert fra by-/kommunestyrene og fylkestinget til Buskerudbysamarbeidets politiske styringsgruppe; Areal-, transport- og miljøutvalget (ATM-utvalget).

I ATM-utvalget er alle partnerne i samarbeidet representert. Utvalget ledes av fylkesordfører Roger Ryberg. Gunn Cecilie Ringdal, som er ordfører i Lier, er utvalgets nestleder. Ryberg tok over ledervervet i utvalget etter Tore Opdal Hansen, ordfører i Drammen, 27. mai. ATM-utvalget hadde åtte møter og behandlet 55 saker i 2016. For nærmere omtale av de viktigste sakene som har vært til

behandling, vises det til kapittel 2 i årsrapporten. I ATM-rådet sitter ordførerne og ytterligere fem valgte politikere fra de politiske organisasjonene i samarbeidet. Lederne fra statsetatene møter som observatører i rådet. I 2016 var det ett møte i rådet. Tema på møtet var fremleggelsen av det administrative forslaget til Buskerudbypakke 2 og transportetatens grunnlagsdokument til Nasjonal Transportplan 2018-29. ATM-rådet har også vært på studietur til Trondheim for å få kunnskap og erfaring med utbygging av et helhetlig transportsystem med veier, kollektivsatsing, sykkelsatsing og bomssystem gjennom Miljøpakken. I tillegg ble det gjennomført to fellesmøter med formannskapene i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker, samt hovedutvalget for samferdsel i Buskerud fylkeskommune knyttet til behandlingen av Buskerudbypakke 2.

Administrativ styringsgruppe, som består av rådmennene, fylkesrådmannen og administrative ledere fra statsetatene, forbereder og anbefaler saker for ATM-utvalget. Denne styringsgruppen har vært ledet av fylkesrådmann Georg N. Smedhus, med Osmund Kaldheim, rådmann i Drammen, som nestleder. Administrativ styringsgruppe har hatt åtte møter i 2016 og behandlet 58 saker.

Fagrådet er Buskerudbysamarbeidets organ for faglige problemstillinger og oppgaver. Dette organet har ansvaret for omfattende drøftinger og forberedelser som legger grunnlaget for den videre saksbehandlingen i samarbeidets organer. Fagrådet består av faglige ledere hos partnerne, samt Brakar, og ledes av daglig leder Rolf-Helge Grønås i Buskerudbysamarbeidet. Grønås tok over ledelsen av Fagrådet etter prosjektsjef Tore Askim 01.06.2016. Fagrådet har hatt ni møter,

inkludert et todagers seminar, og behandlet 96 saker. Det er etablert to faste arbeidsgrupper med deltakelse fra samtlige partnere; sykkelgruppen og IKM-gruppen (informasjon, kommunikasjon og medvirkning). Gruppene møtes ved behov og ledes av prosjektledere i sekretariatet. I tillegg etableres det arbeidsgrupper ved behov.

Næringslivet er en viktig samarbeidspartner for Buskerudbysamarbeidet. God involvering og dialog med næringslivet sikres best gjennom næringslivsgruppen, som har bestått av Per Steinar Jensen, NHO (leder), Hans Petter Tonum og Dankert Freilem, Næringsforeningen i Drammensregionen, Berit Storfossene, Kongsberg Næringsråd, Jan Petter Gundersen, LO og prosjektsjef Tore Askim. Det har ikke vært noen møter i næringslivsgruppen i andre halvår, og dette samarbeidet må gjenopptas i 2017. Buskerudbysamarbeidets sekretariat ledes av daglig leder Rolf-Helge Grønås. Han tok over ledelsen av sekretariatet etter prosjektsjef Tore Askim 01.06.2016. Daglig leder 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. Ansvaret for å gjennomføre tiltak i Buskerudbysamarbeidet er desentralisert til partnerne. Alle fysiske tiltak som det bevilges midler til, utføres enten av en kommune, fylkeskommunen, Statens vegvesen eller Jernbaneverket, eller i samarbeid mellom flere av partnerne.

ATM-utvalget

Roger Ryberg, leder (fra 27.05.) og fylkesordfører
Gunn Cecilie Ringdal, nestleder og ordfører i Lier
Tore Opdal Hansen, ordfører i Drammen (leder fram til 27.05.)
Bent Inge Bye, ordfører i Nedre Eiker
Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører i Øvre Eiker
Kari Anne Sand, ordfører i Kongsberg
Kjell Inge Davik, regionveisjef i Statens vegvesen Region sør
Sjur Helseth, regional strategidirektør i Jernbaneverket Øst
Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud

Administrativ styringsgruppe

Georg N. Smedhus, leder og fylkesrådmann
Osmund Kaldheim, nestleder og rådmann i Drammen
Hans-Petter Christensen, rådmann i Lier
Truls Hvitstein, rådmann i Nedre Eiker*
Trude Andresen, rådmann i Øvre Eiker
Wenche Grinderud, rådmann i Kongsberg
Hans Jan Håkonsen, avdelingsdirektør i
Statens vegvesen Buskerud
Sjur Helseth, regional strategidirektør i Jernbaneverket Øst
Runar Schau Carlsen, assisterende fylkesmann i Buskerud
* Bengt Nystrøm var rådmann i Nedre Eiker og satt i
administrativ styringsgruppe ut februar.

Fagrådet

Rolf-Helge Grønås, daglig leder i
Buskerudbysamarbeidet*
Gro Ryghseter Solberg, samferdselssjef i Buskerud
fylkeskommune
Bertil Horvli, byutviklingsdirektor i Drammen
Einar Jørstad, kommunalsjef for samfunn og næring**
Siri M. Skøien, kommunalsjef i Nedre Eiker
Morten Lauvbu, kommunalsjef i Øvre Eiker
Jens Sveaas, kommunalsjef i Kongsberg
Astri Taklo, prosjektleder Buskerudbyen i Statens
vegvesen Region sør
Sara Brøngel Grimstad, Jernbaneverket
Terje Sundfjord, adm.dir. i Brakar
* Tore Askim var prosjektsjef for
Buskerudbysamarbeidet og leder av fagrådet fram til
31.05.16.
** Synnøve Tovsrud representerte Lier kommune i
fagrådet fram til september.

Sekretariatet

Rolf-Helge Grønås, daglig leder*
Gun Kjenseth, prosjektleder by- og tettstedsutvikling
Jomar Lygre Langeland, prosjektleder areal og
transport (deltidsengasjert konsulent)
Tor Atle Odberg, prosjektleder samferdsel
(deltidsengasjert konsulent)
Lars Arntzen, prosjektleder kommunikasjon
Trond Solem, prosjektleder sykkel
Kaj Halvorsen, økonomirådgiver (deltidsengasjert
konsulent)
Hanne-S. Borkholm-Røstum, prosjektsekretær
(timesengasjert fra Øvre Eiker kommune)
* Tore Askim ledet sekretariatet fram til 31.05.16.

2

Buskerudbyåret 2016

KOLLEKTIVVEKST

FLERE PASSASJERER: Brakar registrerte en vekst på nesten 250.000 passasjerer fra 2015 til 2016 i Buskerudbyområdet.



2.1 Hovedoppgaver og resultater

Buskerudbypakke 1 – Belønningsmidler

Belønningsavtalen med staten for perioden 2014-17 sikret i utgangspunktet Buskerudbyen 308,3 millioner kroner. I tillegg er det bevilget 15 millioner kroner i ekstra belønningsmidler, både i 2015 og 2016. Det ble i 2016 fordelt 95 millioner kroner gjennom tiltaksplanen, men inkludert midler fordelt i 2015 ble det gjennomført tiltak for til sammen 115,9 millioner kroner. I overkant av 50 millioner kroner er fordelt, men ikke brukt ved utløpet av 2016. Flere av tiltakene som har fått midler, er igangsatt og vil være gjennomført tidlig i 2017. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken og infrastrukturtiltak sykkel. Mange av tiltakene er omfattende og kompliserte, og vil kunne gjennomføres først året etter at bevilgning er gitt. Nærmere omtale av de gjennomførte tiltakene gis i kapittel 2.4.

250.000 flere bussreiser

Brakar registrerte en passasjervekst på nesten en kvart million fra 2015 til 2016. Antall reiser i fjor lå til sammen på rundt ni millioner. Veksten i Buskerudbyområdet er god og viser at kollektivsatsingen gjennom blant annet Buskerudbypakke 1 gir gode resultater. Passasjertallet øker i alle de fem Buskerudbykommunene. I tillegg til at antall reiser går opp, stiger også de reisendes tilfredshet med selskapet. Brakar gjennomfører nesten 4000 intervjuer om bord i bussen gjennom året, og 91 prosent oppga i 2016 at de var tilfreds med tilbudet, mot 82 prosent året før.



SD-BEFARING

PÅ BESØK: Gunn Cecilie Ringdal, nestleder i den politiske styringsgruppen i Buskerudbysamarbeidet, tok imot og orienterte statssekretær Tom-Christer Nilsen om arbeidet med Buskerudbypakke 2 etter at den i sin nåværende form var ferdigbehandlet lokalt.



KONGSBERGBANEN

NY TRASÉ: Jernbaneverket har utredet fem traseer for den nye jernbanestrekningen mellom Hokksund og Kongsberg med tanke på å redusere reisetiden mellom Kongsberg og Oslo/Gardermoen.

Buskerudbypakke 2

Høsten 2016 ble Buskerudbypakke 2 i sin nåværende form vedtatt i kommunestyrene i Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker, bystyret i Drammen og fylkestinget i Buskerud fylkeskommune. Den lokalpolitiske behandlingen var i utgangspunktet dermed fullført, og bypakken ble videresendt til Vegdirektoratet for klargjøring for kvalitetssikringen. I etterkant av den lokalpolitiske sluttbehandlingen ble det avholdt et møte med statssekretær Tom-Christer Nilsen. Det ble i den forbindelse også gjennomført en befarings med fokus på sentrale tiltak i Buskerudbypakke 2 og Nasjonal transportplan. Se nærmere omtale av innholdet i Buskerudbypakke 2 under kapittel 2.2.

Nasjonal transportplan 2018-29

Transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-29 ble lagt fram i februar. Der sto det ingenting om jernbaneutbyggingen fra Gulsbogen til Hokksund og videre mot Kongsberg. I tillegg ble det lagt opp til å finansiere deler av utbyggingen av nytt løp i Strømsåstunnelen og ny Holmenbru med bompenger fra Buskerudbypakke 2. I en felles høringsuttalelse fra Buskerudbyen er det påpekt at det er avgjørende for Buskerudbypakke 2 at Nasjonal transportplan 2018-29 inneholder penger til jernbaneutbyggingen mellom Gulsbogen og Hokksund. I tillegg er det viktig at den videre utbyggingen mellom Hokksund og Kongsberg

omtales. Samtidig er det Buskerudbysamarbeidets oppfatning at staten må fullfinansiere utbyggingen av Strømsåstunnelen og Holmenbrua.

Jernbaneutvikling

Gulskogen-Hokksund-Kongsberg

Planprogrammet for strekningen mellom Gulskogen og Hokksund er vedtatt i alle kommunestyrene. Jernbaneverket har jobbet med forslag til kommunedelplanen for strekningen, og denne forventes oversendt til kommunene tidlig i 2017. Det ble igangsatt reguleringsplanarbeid for Mjøndalen og Hokksund stasjoner. For Hokksunds del ble arbeidet stanset, og nødvendige avklaringer kommer i kommunedelplanen.

Når det gjelder strekningen mellom Hokksund og Kongsberg, har Jernbaneverket utredet fem konsepter med tanke på fremtidig trasé. Jernbaneverket har anbefalt en kortere trasé enn den toget kjører mellom Hokksund og Kongsberg i dag, med stopp i Hokksund, Vestfossen og Kongsberg. Jernbaneverkets forslag utelukker ikke at tog også kan stoppe på Darbu, og Buskerudbysamarbeidet har uttrykt støtte til dette forslaget.

Sykkelplan

Det er utarbeidet en felles sykkelplan for Buskerudbyområdet. Planen bygger i stor grad på



ASKO

STORE AMBISJONER: ASKO Drammen har inngått Reis Smart-avtale med Buskerudbysamarbeidet og tatt mål av seg til å kutte en femtedel av klimagassutslippene fra ansattes reiser til og fra jobb.



SYKKELVEIINSPEKSJONER

KARTLEGGING: Sykkelveier i alle fem Buskerudbykommunene ble undersøkt under sykkelveiinspeksjonene. Mange steder er det behov for utbedringer og oppgraderinger.

kommunenenes vedtatte sykkelplaner. Hensikten med planen er å bidra til å legge grunnlaget for å nå målet om å doble andelen sykkelreiser og at 80 prosent av alle barn og unge går eller sykler til skolen. Planen definerer et fremtidig regionalt sykkelveinett. Den omfatter i alt rundt 300 kilometer sykkelveier. Det ble gjennomført to åpne møter om sykkelplanen, og det kom inn 15 høringsinnspill som i det store og hele var positive til at det er utarbeidet en felles sykkelplan for byområdet. Sykkelplanen er sendt til behandling i kommunene og fylkestinget.

Reis Smart

Buskerudbysamarbeidet har inngått tre Reis Smart-avtaler; ASKO Drammen, Kongsberg teknologipark og Vestre Viken HF - Drammen sykehus. ASKO Drammen har tatt mål av seg til å redusere klimagassutslippene med 20 prosent fra ansattes reiser til og fra jobb. Dette skal bedriften oppnå ved å få flere til å la bilen stå hjemme når de reiser på jobb og heller velge å gå, sykle, reise kollektivt eller sitte på med en kollega. Bedriften gjennomfører Reis Smart som en kampanje med aktiviteter gjennom året for å holde interessen hos de ansatte oppe. I Kongsberg teknologipark brukes Reis Smart-avtalen til å skaffe dele-elsykler for bedriftene og elsykkelkampanjer i samarbeid med Kongsberg kommune. Vestre Viken HF - Drammen sykehus gjennomfører kampanjer og tiltak for å få flere

til å gå, sykle eller kjøre kollektivt, i tillegg til å se på muligheter for samkjøring.

Markedsundersøkelse mulige nye næringsarealer

I 2015 ble det gjennomført en utredning for nye næringsområder for arealkrevende virksomheter. På bakgrunn av denne utredningen er markedsbehovet for nye næringsarealer kartlagt. Markedsanalysen omfattet 191 bedrifter med en årlig omsetning mellom 50 millioner kroner og 900 millioner kroner. Målgruppen var bedrifter i vekst som kan ha behov for å flytte den neste tiårsperioden. Undersøkelsen viste at de fleste bedriftene er fornøyde med sin lokalisering og at det er bedrifter som vokser og har behov for mer plass, som primært etterspør nye næringsarealer. Randsonene til Drammen, nær E18, med kort vei til det indre Oslofjordområdet er den mest attraktive lokaliseringen, gitt at øvrige forhold vurderes som like.

Sykkelveiinspeksjoner

Det er gjennomført sykkelveiinspeksjoner på utvalgte strekninger i alle de fem kommunene i Buskerudbyområdet, med fokus på skoleveier og det regionale nettet som foreslås i felles sykkelplan. Det ble rapportert totalt 441 punkter på alle strekninger. Av disse er 43 av høy risiko og prioriteres i det videre arbeidet med å utbedre sykkelløsningene.



PRESENTERTE FORSLAGET:

Fylkesrådmann Georg N. Smedhus som ledet administrativ styringsgruppe i Buskerudbysamarbeidet, la fram forslaget til Buskerudbypakke 2 på ATM-rådets møte i februar.

2.2 Buskerudbypakke 2

Det samlede transportbehovet i Buskerudbyen vil øke kraftig de kommende årene som følge av kraftig befolkningsvekst. For å forhindre kø og kaos i fremtiden, er det nødvendig med et helhetlig samferdselsløft i byområdet. Buskerudbypakke 2 er tenkt å utgjøre den ene delen av dette samferdselsløftet.

Det administrative forslaget til Buskerudbypakke 2 ble lagt fram i februar 2016 etter at by-/kommunestyrene i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker, samt hovedutvalget for samferdsel i Buskerud fylkeskommune, hadde behandlet drøftingsgrunnlaget som ble lagt fram i november 2015. Også det administrative forslaget ble behandlet i kommunene og fylkeskommunen, og på grunnlag av denne behandlingen ble forslaget til Buskerudbypakke 2 i sin nåværende form utarbeidet og vedtatt i by-/kommunestyrene og fylkestinget i august og september.

I den lokalpolitiske sluttbehandlingen av Buskerudbypakke 2, ble det samtidig tatt inn et punkt om statlig fullfinansiering av Strømsåstunnelen og ny Holmenbrua, samt to tog i timen mellom Gulslogen og Hokksund. Punkt 15 i vedtaket om Buskerudbypakke 2 er som følger:

«Det er viktig for det samlede samferdselsløftet i Buskerudbyområdet at nytt løp E134 Strømsåstunnelen, fornyelse av Rv282 Holmenbrua og to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund realiseres. Dersom Stortingets behandling av stortingsmelding om NTP 2018-2029 ikke innebærer statlig fullfinansiering av disse to riksvegprosjektene og inneholder realisering av to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund, så legges saken fram for fornyet lokalpolitisk behandling».

Tiltakene i bypakken skal bidra til å oppfylle flere mål. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig og fremtidsrettet. I tillegg skal bypakken følge opp Stortingets vedtatte klimapolitikk. Den forutsetter at veksten i persontrafikken tas av tog og buss, sykkel og gange.

Buskerudbypakke 2 har en samlet kostnadsramme på 15,1 milliarder kroner. Av dette utgjør de ulike tiltakene 12,8 milliarder kroner.

Rundt halvparten av bypakken er prioritert til kollektivtrafikk, i form av fremkommelighetstiltak og tilskudd til driften. Dette skal sikre både flere avganger og at bussen kommer enklere fram, spesielt i rushtiden. I Buskerudbypakke 2 legges det opp til en dobling av busstilbudet, og på de mest trafikkerte rutene blir det 5- og 10-minuttersavganger i rushtiden. Det mest omfattende fremkommelighetstiltaket for buss er å bygge om Rosenkrantzgata, slik at det er et eget bussfelt i hver retning og utbedring av dagens Svelvikvei mellom Rundtom og Solumstrand.

I tillegg er det satt av penger til viktige veitiltak som blir sett på som nødvendige for å prioritere fremkommeligheten for buss på dagens veier, og for å støtte opp om den vedtatte byutviklingen i Drammen. De største veitiltakene er Tilfartsvei vest mellom Øvre Sund bru og E134, med tilfart Konnerud for tilkobling til Konnerudgata på oversiden av E134. I tillegg ligger det inne midler til bygging av ny Svelvikvei. Det settes også av i overkant av halvannen milliard kroner til oppgradering av gang- og sykkelveinettet i Buskerudbyen.

De totale kostnadene på hvert enkelt tiltaksområde fordeler seg slik:

	BBP (tall i mrd)
Infrastruktur buss	3,9
Drift buss	2,6
Vegtiltak	3,5
Sykkel	1,5
Gange	0,2
Kollektivknutepunkt og pendlerparkering	0,9
Forberedende tiltak	0,3
SUM alle tiltaksområder	12,8

Total kostnadsfordeling i Buskerudbypakke 2:

Utgifter	Kostnader (mrd)
Tiltaksportefølje	12,8
Driftskostnader toveis bomssystem	0,9
Renteutgifter (5,5%/6,5%)	1,4
SUM	15,1

Bypakker finansieres i stor grad lokalt. Det statlige bidraget er i utgangspunktet belønningsmidler. Dersom byområdet skal få mer statlig støtte, kommer dette ved inngåelse av en eventuell byvekstavtale.

I tillegg til bompenger, består den lokale finansieringen av egenbidrag fra partnerne i Buskerudbypakke 2 og mva-kompensasjon som kan brukes til infrastrukturtiltak.

Finansiering	Finansiering (mrd)
Belønningsmidler fra staten	1,5
Egenbidrag fra kommuner og fylkeskommune	1,1
Egenbidrag MVA-kompensasjon	1,4
Bompengeinntekter	11,1
SUM	15,1

Partnerne i Buskerudbyen ønsket i utgangspunktet et system med enveisinnkreving av bompenger. Dette er et rimeligere system å drifte enn toveis innkreving ettersom det er færre bomplasseringer som registreres. Et rettferdig enveissystem ble for komplisert i Buskerudbypakke 2-området, blant annet av personvern hensyn. Derfor er det vedtatte bomsystemet basert på toveis innkreving av bompenger. Bompunktene er i utgangspunktet plassert på kommunegrensene i bybåndet Lier-Hokksund. I tillegg er det i den vedtatte bypakken plassert bompunkter ved Rundtom/Kobbervikdalen og mot Konnerud, begrunnet i store, kostnadskrevenende veitiltak i området og en kraftig økning i kollektivtilbudet.



INNBYGGERUNDERSØKELSEN

VELGER BIL: Bilen er det foretrukne transportalternativet for alle reiser over én kilometer. Under én kilometer er det flest som går, men samtidig viser undersøkelsen at mer enn hver femte reise under én kilometer skjer med bil.

2.3 Innbyggerundersøkelsen

Innbyggerundersøkelser gjennomføres i alle fem kommunene i Buskerudbysamarbeidet med halvannet års mellomrom. 2016-undersøkelsen som er den tredje i rekken, ble gjennomført i februar. Resultatene viser en fortsatt stor oppslutning om hovedlinjene i Buskerudbyens arbeid med å etablere en langsiktig bypakke. Nedenfor gjengis de viktigste funnene i årets undersøkelse.

Tilgang på bil/reisevaner:

- * 88 prosent har/disponerer bil.
- * 42 prosent reiser utenfor egen kommunen fire ganger eller mer pr. uke.

Kjennskap til og inntrykk av Buskerudbyen

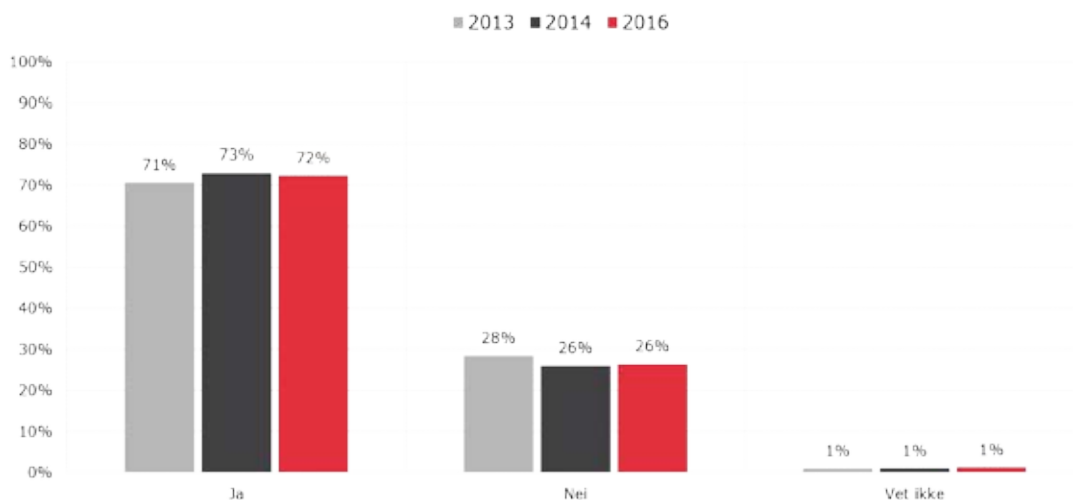
- * 72 prosent svarer at de har hørt om Buskerudbyen.

Dette tallet har ligget stabilt i alle undersøkelsene som er gjennom (2013, 2014 og 2016).

Kjennskapen til Buskerudbyen er størst i aldersgruppen 50+. Det er ingen forskjeller mellom kjønnene, og relativt små forskjeller mellom kommunene. Best kjennskap til Buskerudbysamarbeidet har innbyggerne i de to Eiker-kommunene.

* Papiravis og nettavis er de to viktigste kildene til informasjon om Buskerudbyen. 68 prosent av dem som har lest om, hørt om eller fått informasjon om Buskerudbyen, oppgir papiravis som kilde. 31 prosent oppgir nettavis. Den tredje viktigste kilden er brosjyrer i postkassen. Sosiale medier scorer fortsatt lavt, men undersøkelsen viser et ønske om å få informasjon via sosiale medier i betydelig større grad enn tidligere. (På dette spørsmålet har det vært mulig å svare flere alternativer).

Har du hørt om Buskerudbyen?



Inntrykk av Buskerudbyen

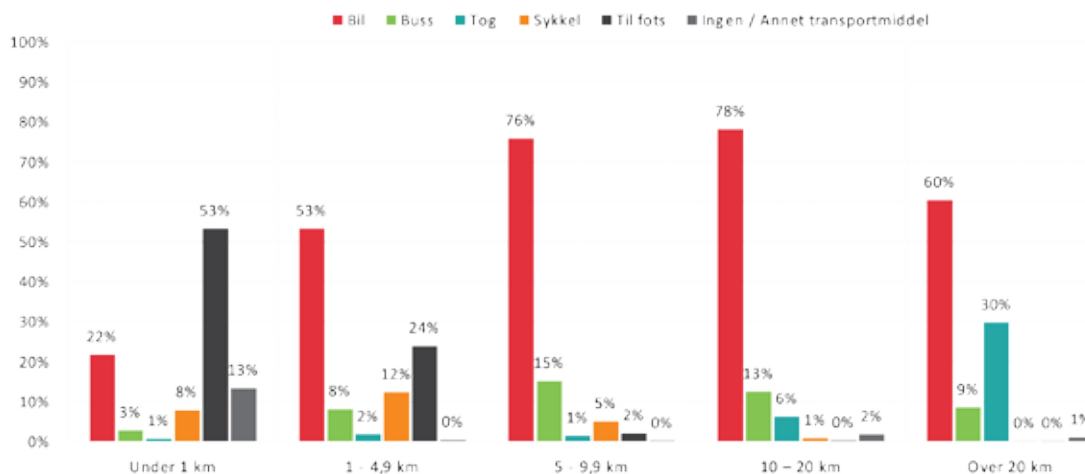
Innbyggernes inntrykk av Buskerudbyen holder seg relativt stabilt, men med en svak negativ utvikling blant dem som har et bra eller svært bra inntrykk. Geografisk er det relativt likt inntrykk av Buskerudbyen blant innbyggerne i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker, mens innbyggerne i Kongsberg har det minst positive inntrykket. Aldersmessig er det til dels store forskjeller. De yngste (under 29 år) er markant mer positive til Buskerudbyen enn de eldste. I den yngste aldersgruppen har 35 prosent av de spurte et godt eller svært godt inntrykk, mens 14 prosent har et dårlig eller svært dårlig inntrykk. I aldersgruppen over 65 år har 23 prosent et godt eller svært godt inntrykk, mens 30 har et dårlig eller svært dårlig inntrykk.

Reisevaner

- * 60 prosent bruker vanligvis bil til og fra arbeid/skole. Dette er en nedgang fra 2014.
- * 24 prosent bruker vanligvis buss eller tog til og fra arbeid/skole. Dette er en liten oppgang fra sist.
- * 4 prosent bruker vanligvis sykkel. Dette er en halvering fra 2014, men her ligger det en mulig feilkilde ettersom spørreundersøkelsen i 2016 ble gjennomført i februar, mens den i 2014 ble gjennomført på høsten. Ifølge Epinion som gjennomførte undersøkelsen, vil mange tenke på hvordan de reiser «akkurat nå» når de blir intervjuet i denne typen undersøkelser.
- * 10 prosent oppgir at de går til og fra arbeid/skole.

Bilen er det foretrukne transportalternativet for alle reiser over én kilometer. Under én kilometer er det flest som går, men samtidig viser undersøkelsen at mer enn hver femte reise under én kilometer skjer med bil.

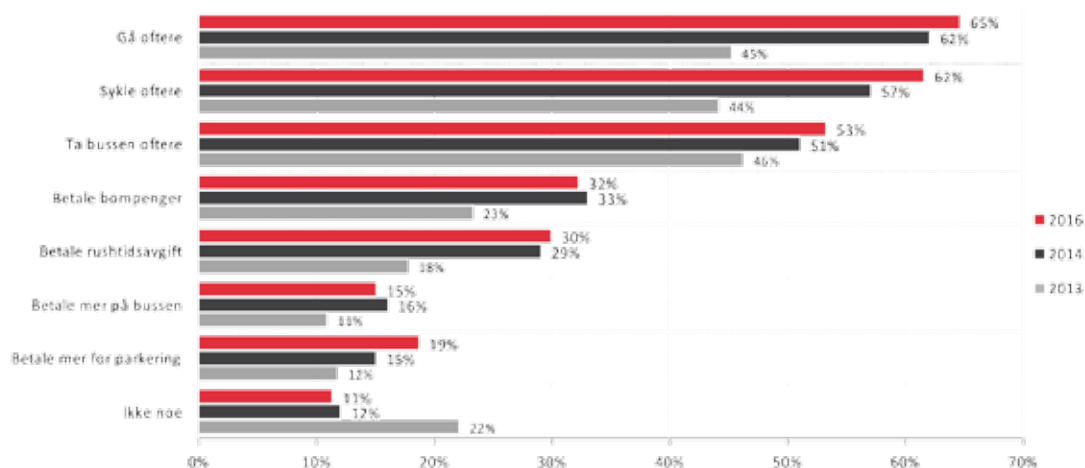
«Hvor lang vei har du til din arbeidsplass/skole?» krysset med «Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis til arbeid/skole?»



Innbyggerundersøkelsen viser en vilje i befolkningen til å endre reisevaner for å bidra til å redusere fremtidens køproblemer. Det er flere enn tidligere som oppgir at de er villig til å gå oftere, sykle oftere og ta bussen oftere. Det er også en økning i andelen som er villig til å betale mer for parkeringen. Kvinnene gir uttrykk for en større vilje til å gå oftere eller ta bussen oftere enn det menn gjør. Menn på sin side gir uttrykk for større villighet til å betale bompenger, betale mer for parkering eller ikke gjøre noe.

Aldersmessig er det til dels store forskjeller. De unge er i større grad enn de eldre villige til å legge om reisevanene og gå, sykle eller reise med bussen oftere.

Om noe, hva er du villig til å gjøre for å redusere køene?



Transportsystemet og befolkningsvekst

Det forventes en sterk befolknings- og trafikkvekst i Buskerudbyen de kommende årene. På denne bakgrunnen ble innbyggerne som deltok i undersøkelsen, bedt om å angi hvor enige eller uenige de var i tre påstander.

* 85 prosent gir uttrykk for at de er enige eller helt enige i påstanden om at vi trenger et mer effektivt transportsystem for fremtiden.

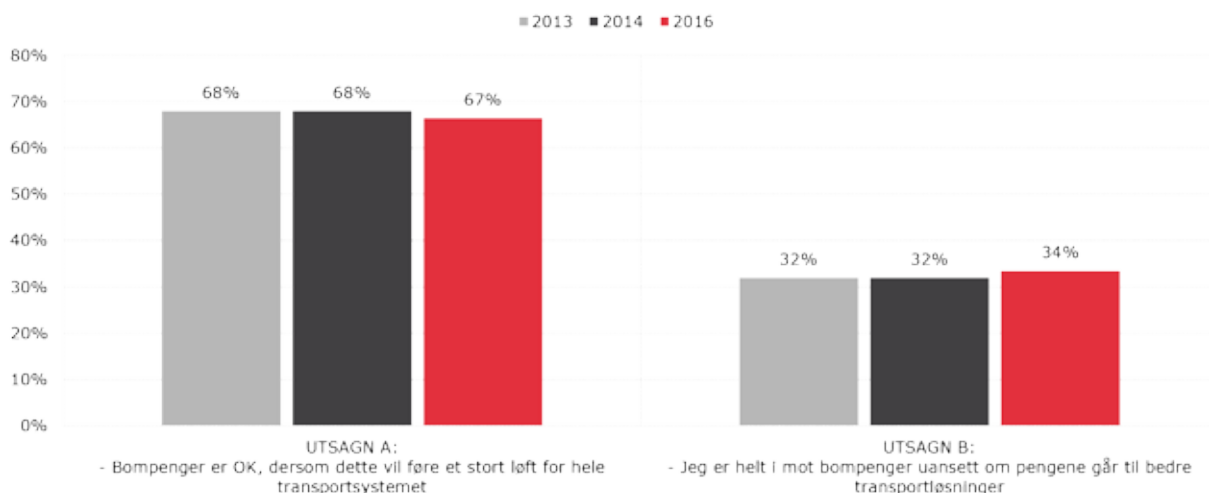
* 78 prosent gir uttrykk for at de er enige eller helt enige i påstanden om at vi trenger et mer miljøvennlig transportsystem for fremtiden.

* 11 prosent gir uttrykk for at de er enige eller helt enige i at dagens transportsystem vil takle en vekst i biltrafikken på 40 prosent. 59 prosent er uenige eller helt uenige i denne påstanden.

Holdninger til bompenger

Innbyggernes holdninger til bompenger har holdt seg stabilt gjennom alle de tre undersøkelsene som er gjennomført. Både i 2013, 2014 og 2016 gir to tredeler av de spurte uttrykk for at bompenger er OK, dersom det fører til et stort løft for hele transportsystemet. Én tredel er helt imot bompenger uansett om pengene går til bedre transportløsninger.

I mange byområder i Norge er bompenger et av bidragene for å bedre transportløsningene. Jeg vil nå lese to utsagn for deg om bompenger og vil at du skal hvilket som stemmer best overens med det du mener.



I dette spørsmålet er det både geografiske, aldersmessige og kjønnsmessige forskjeller.

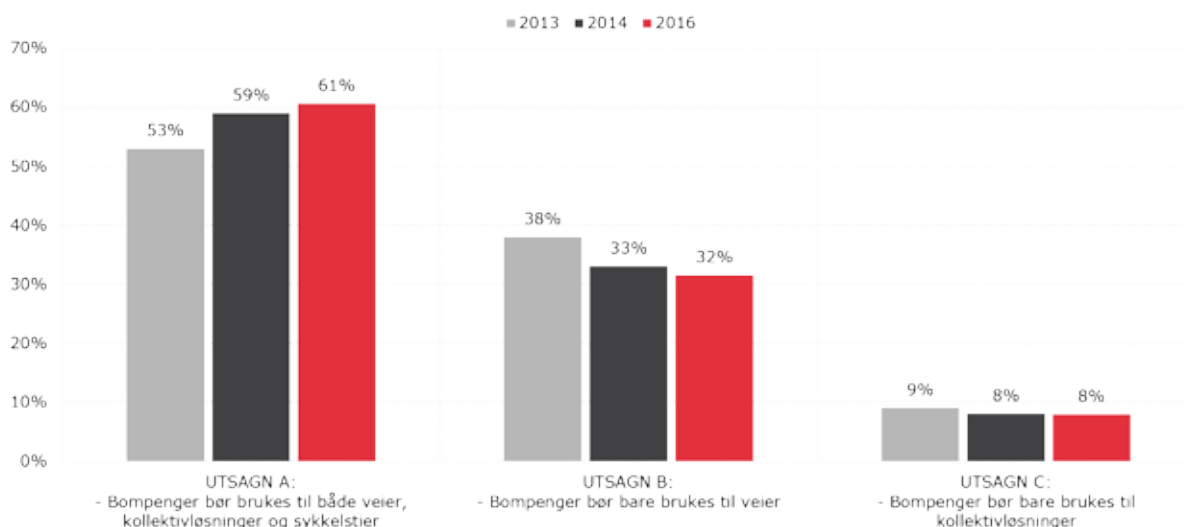
Innbyggerne i Lier, Drammen og Kongsberg er mest positive til bompenger, gitt at det gir et løft for hele transportsystemet. Tett oppunder 70 prosent sier bompenger er greit, mens det er i overkant av 60 prosent som gjør det samme i Nedre Eiker og Øvre Eiker.

75 prosent av innbyggerne under 29 sier bompenger er greit under de nevnte forutsetningene. Dette tallet synker med alderen, og blant innbyggerne over 65 år er tallet nede i 59 prosent.

Blant kvinnene er det 71 prosent som godtar bompenger, mens det er 62 prosent av mennene.

I undersøkelsen er det også spurt om hva bompenger bør brukes til, gitt at bompenger faktisk innføres. Dette spørsmålet viser at det er en økende oppslutning blant innbyggerne til innretningen av Buskerudbypakke 2, ved at tre av fem innbyggere mener at det må satses på både veier, kollektivløsninger og sykkelstier.

Bompenger kan innføres for ulike formål. Dersom bompenger innføres, hvilket av de tre utsagnene er du mest enig i?





INFORMASJONSKAMPANJE

BRAGERNES TORG: I animasjonsfilmen som ble produsert til informasjonskampanjen, ble flere områder i Buskerudbyen bygget opp slik at seerne kan kjenne seg igjen. Ved å se at dette er «mitt område», så blir filmen og tiltakene som presenteres, også mer aktuell for mottakeren.

2.4 Kommunikasjon, aktiviteter og kampanjer

Det er gjennomført en rekke aktiviteter for å informere om Buskerudbyens arbeid og tiltak som kan bidra til å endre atferd.

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 kunnskap om Buskerudbyen i alle målgrupper.

Informasjonskampanje om Buskerudbypakke 2

I mai/juni ble vårkampanjen gjennomført med fokus på informasjon om Buskerudbypakke 2 og tiltakene som ligger i bypakken. Det ble utviklet en animasjonsfilm – Hokksund-Lier på 100 sekunder – og utgitt en informasjonsbrosjyre om de sentrale tiltakene som ble foreslått i bypakken. Filmen ble distribuert via sosiale medier og nådde over 50.000 unike seere. I tillegg ble filmen vist på samtlige forestillinger ved KinoCity i Drammen i hele kampanjeperioden og nådde nærmere 18.000 kinobesøkende. Informasjonsbrosjyren er distribuert til samtlige husstander i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker. Hensikten med kampanjen var å nå bredt ut til innbyggerne med informasjon om Buskerudbypakke 2 og hvordan tiltakene skal bidra til å løse fremtidens utfordringer. I forbindelse med kampanjen ble det også gjennomført en konkurranse blant dem som fortalte hvordan de ser for seg å reise miljøvennlig i fremtiden. Antall følgere av Buskerudbyen på Facebook steg fra snau 1500 til rett i tett oppunder 2000 i løpet av kampanjeperioden. Veksten var på 33 prosent og er den sterkeste veksten i løpet av en kampanjeperiode noensinne for Buskerudbyens del.

Høstkampanjen

Høstkampanjen ble planlagt som en videreføring av vårens informasjonskampanje. Det er utarbeidet fem korte informasjonsfilmer, basert på animasjonsfilmen fra våren. På grunn av diskusjoner rundt Buskerudbypakke 2 og videre fremdrift, ble publiseringen av de fem informasjonsfilmene utsatt til 2017.

Informasjonsbrosjyre om Nasjonal transportplan

Med utgangspunkt i Buskerudbysamarbeidets høringsuttalelse til transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-29 er det utarbeidet en informasjonsfolder om samarbeidets prioriterte saker; jernbaneutvikling fra Gulskogen til Hokksund og videre til Kongsberg, statlig fullfinansiering av Strømsåstunnelen og Holmenbrua, aksept for delfinansiering av kollektivtilbudet med bompenger og økt bruk av belønningssmidler, utbygging av ny jernbanestasjon på Lierstranda i forbindelse med byutviklingen i området og at alle de ni prioriterte byområdene gis egen omtale.



PIGG MED PIGG

INTERESSEN ØKER: Årets pigg-med-pigg-kampanje fenger enda flere den andre vinteren kampanjen er i gang.

Pigg med pigg

Det ble gjennomført en pigg-med-pigg-kampanje for syklister som ønsket å sykle om vinteren. Kampanjen gikk ut på at syklister som kjøpte piggdekk til sykkelen, fikk dekket kostnaden for det ene dekket av Buskerudbyen. Rundt 60 syklister benyttet seg av tilbudet i årets første måneder. Kampanjen for vinteren 2016-17 ble satt i gang før jul, og interessen har vært stor og benyttes av mange flere enn forrige vinter.



STJ-VINNER

VANT SYKKEL: Maiken Jacobsen vant den første av to elsykler Buskerudbyen delte ut til deltakerne i årets Sykle til jobben-aksjonen. Den andre sykkelen vant Eli Røed Jensen. Syklene hadde en verdi på 30.000 kroner hver.

Sykle til jobben

Sykle til jobben-aksjonen gjennomføres i samarbeid med Bedriftsidretten. 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 deltakelse i Sykle til jobben-aksjonen for ansatte i virksomheter innenfor Buskerudbyen og koordinerer aksjonen mellom partnerne og Bedriftsidretten. I år var det 1753 deltakere med i aksjonen. Dette var en kraftig økning fra 2015 da 1126 deltok. I forbindelse med årets aksjon ble det også trukket ut to elsykler i premie blant dem som deltok.

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. 8.700 grunnskoleelever fordelt på mer enn 400 klasser deltok i årets kampanje. Antall elever som deltok økte med ca. 1500 barn fra 2015 til 2016. 70 prosent av skolene i Buskerudbyområdet deltar i Aktiv på skoleveien.

Elsykkelpøvedag

I samarbeid med jobbsykkelen.no ble det gjennomført «roadshows» hvor alle som var interesserte, fikk muligheten til å prøve elsykkel. Dette var et ikke-kommersielt Enova-støttet prosjekt i regi av Norsk Elbilforening og Syklistens Landsforening. Det ble arrangert 11 «roadshows» hvor Buskerudbyen deltok, og det var arrangementer i alle kommunene.

Lysrazzia

Sammen med politiet arrangerer Buskerudby-samarbeidet lysrazzia i Drammen og Kongsberg. Målet med kampanjen er å få flere til sykle med godkjent lys. For første gang hadde flertallet av dem som ble stoppet, godkjent lys. I 2016 ble flere syklistene enn før kontrollert, og 71 prosent av syklistene hadde godkjent lys på sykkelen. Kampanjen bidrar til at flere sykler med riktig utstyr.





BUSSTILBUDET

STOR TRAFIKK: Linje 3 er Buskerudbyens mest trafikkerte rute, og i 2016 ble tilbudet styrket ytterligere med flere avganger også på lørdagene.

2.5 Gjennomførte tiltak

Mange tiltak går over flere år. Andre får tildelt penger ett år og realiseres året etter. Dette henger blant annet sammen med at det tar tid å fullføre planleggingen før prosjektet kan realiseres.

Busstilbudet

Busstilbudet som er blitt vesentlig styrket som følge av belønningsavtalene med staten. I 2016 er rutetilbudet ytterligere styrket på flere sentrale strekninger.

Linje 3 mellom Kastanjesletta og Fjell er Buskerudbyens travleste busslinje med over halvannen million reisende i året. På ukedagene er det hyppige avganger i begge retninger, spesielt i rushtiden. I 2016 ble også helgetilbudet styrket ved innføringen av 18 nye avganger i hver retning på lørdager, noe som sikrer avganger hvert tiende minutt på lørdager mellom klokken 11.00 og 17.00.

Linje 51 mellom Drammen og Mjøndalen er én av de viktigste pendlerrutene i Buskerudbyen. Det ble i 2016 satt opp 14 nye avganger i retning Mjøndalen og 16 nye avganger i retning Drammen i rushtiden. Dermed fikk de rundt 60.000 passasjerene som reiser med linje 51 hver måned, avganger hvert kvarter i rushtiden om morgenen mellom klokken 05.00 og 09.00 og på ettermiddagen mellom klokken 13.00 og 18.00. Det er i 2016 også gitt én million kroner til et forprosjekt for å avklare teknologiske alternativer, finansieringsplan og konkurransegrunnlag for anskaffelse av materiell for elektrisk bussdrift på denne linjen. Gjennom finansiering fra Enova og Buskerud fylkeskommune vil Brakar sette i gang drift av elektriske busser på linjen i 2017.

Linje 71 mellom Drammen og Asker har vokst sterkt i antall reisende siden ruten ble styrket høsten 2014. Linjen har rundt 70.000 reisende hver måned, og den er i 2016 styrket med nye avganger i begge retninger, noe som gir en lengre periode med avganger hvert kvarter i rushtiden på morgenen og ettermiddagen.

Sanntidsinformasjon

Korrekt informasjon om når bussen kommer til holdeplassen er viktig for de reisende. Brakar satses mye på sanntidsinformasjon som gir passasjerene fortløpende informasjon om kø og eventuelle forsinkelser som oppstår. Selskapet har inngått avtale om levering av nødvendig utstyr til inntil 150 busser i Buskerudbyområdet. Sanntidsinformasjonsutstyret er montert i de første bussene, og i løpet av 2017 skal alle bussene være utstyrt med systemet. Utstyr til aktiv signalprioritering i buss er også inkludert i avtalen som Brakar har inngått.

Bedre trafikantinformasjon

Arbeidet med trafikantinformasjon og design (TID) i kollektivtrafikken er videreført. TID omfatter prinsipper for bruk av fysiske elementer som skilt, søyler, stolper, lehus, samt bruk av kart, tabeller og annen informasjon til kundene. Tiltak på stasjonsområdene i Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg er ferdigstilt i 2016.



HAUGESGATE

BEDRE FREMKOMMELIGHET: Etter at krysset Vinjesgate/Haugesgate ble bygget ut er fremkommelighetsproblemene redusert, og forsinkelsene er mindre.

Bedre fremkommelighet

Krysset Vinjes gate/Hauges gate har i mange år vært preget av kødannelse og redusert fremkommelighet i rushtiden. Dette har forsinket flere sentrale bussruter i Buskerudbyen. Krysset er nå utvidet, slik at fremkommelighetsproblemene er redusert i forhold til hvordan situasjonen var tidligere.

Tollbugata mot Rundtomkrysset er det også gjennomført tiltak som skal lette fremkommeligheten for bussen ved å øke kapasiteten inn i krysset. I krysset mellom Telthusgata og Tordenskioldsgate er bussprioriteringen tatt bort på grunn av hindringene dette påførte øvrig trafikk. Bussen kjører den gamle ruten via Gyldenløves plass, Tollbugata og Treschows gate.



ORMÅSEN/SKOTSELV

BEDRE FOR BUSS OG PENDLERE: Holdeplass og snuplass for buss og pendlerparkering i Ormåsen (bildet), og holdeplass og snuplass for buss og pendlerparkering i Skotselv, er under opparbeidelse. Begge deler fullføres i 2017.



KOLLEKTIVTERMINAL

UNDER UTBYGGING: Den nye kollektivterminalen på Bragernes blir hjertet i all busstrafikk fremover, og den må stå ferdig før den økte satsingen som ligger i Buskerudbypakke 2 blir realisert. Utbyggingen startet i 2016.



NYE LESKUR

BEDRE FORHOLD: Det er satt opp nye leskur ved en rekke holdeplasser i Kongsberg og Drammen.



KOLLEKTIVTERMINAL

UNDER UTBYGGING 2: Arbeidet med kollektivterminalen er igangsatt med belønningsmidler.

Oppgraderte holdeplasser

Det er gjennomført oppgraderinger av bussholdeplasser en rekke steder i Buskerudbyen. Dette er blant annet gjort utenfor den gamle kinoen på Kongsberg, ved Skrim ungdomsskole, og Kongsberghallen, på strekningen Strømsø torg-Rundtom, Drammen sentrum-Vinnes og fylkeshuset-Åssiden (fv. 38). På Konnerud er det opparbeidet snuplass for buss, og i Øvre Eiker er holdeplass og snuplass for buss og pendlerparkering i Ormåsen og holdeplass og snuplass for buss og pendlerparkering i Skotselv under opparbeidelse. Disse fullføres i 2017.

Bragernes kollektivterminal

I Buskerudbypakke 2 ligger det en dobling av busstilbudet i Buskerudbyen. Mange av bussrutene går innom Bragernes torg, og for å sikre et effektivt og trafikksikkert knutepunkt i fremtiden må kollektivterminalen bygges om. Dette arbeidet er igangsatt med belønningsmidler som er bevilget fra det avtalte beløpet for belønningsmidler. I tillegg er det Buskerudbyen har fått av ekstra belønningsmidler, prioritert til dette prosjektet. Fase 1 av utbyggingen startet i 2016, samtidig med at det ble jobbet videre med finansieringen av fase 2.



KNUTEPUNKT

OPPGRADERT: Fasilitetene ved Knutepunkt Kongsberg er oppgradert for alle reisende.

Knutepunkt Kongsberg

Publikumsfasilitetene ved Knutepunkt Kongsberg er oppgradert, slik at de tilfredsstiller de reisendes og transportoperatørens behov. Publikumsfasilitetene er satt opp for både de bussreisende og dem som reiser med taxi.



SYKKELVEI

SKOLEVEI: Strekningen på nordsiden av C.O. Lunds gate, som også er skolevei, var tidligere ikke tilrettelagt for syklende eller gående.

Sykkelfelt C.O. Lundsgate

Det er etablert sykkelfelt med fortau på nordsiden av C.O. Lunds gate mellom Colletts gate og Austadgata. Den 350 meter lange strekningen er en del av hovedsykkelnettet som ikke var tilrettelagt for syklende eller gående. Strekningen er også skolevei for både barneskole- og ungdomsskoleelever.

Sykkelfelt Baneveien Nor

Det er etablert sykkelfelt og dobbeltsidig fortau i Baneveien Nor i Kongsberg, samt universelt utformet nedgang til undergang/kulvert. Hensikten er å gi et sammenhengende og mer helhetlig tilbud for syklende i Baneveien. Tiltaket gir også et bedre tilbud for gående, og spesielt de som benytter Gamle Bævergrendvei som snarvei. Gangfelt og sykkelvei vil betjene de nye utbyggingsområdene som er vedtatt i kommuneplanen (under utbygging).



ELSYKKELBIBLIOTEKET

STOR SUKSESS: Elsykelbiblioteket som ble åpnet i Drammen i juni, har vært en stor suksess, og mange har stilt seg på venteliste for å prøve elsykkel. Ordfører Tore Opdal Hansen åpnet det nye tilbudet, og Katharina Havig Solnørdal var den første som fikk låne en elsykkel.

Elsykelbiblioteket

Med støtte fra Buskerudbysamarbeidet og Drammen kommune ble elsykelbiblioteket åpnet 21. juni etter idé fra Sykkel og byliv i Bylivsprogrammet i Drammen, inspirert av en lignende ordning i Sverige. Elsykelbiblioteket låner ut elsykler og laste-elsykler. Prosjektet har vært en suksess med over 40 utlån, og med venteliste på over 300 personer for videre testing.



SYKKELPARKERING

SPREK UTFORMING: I 2016 er det oppført ny sykkel-parkering for 60 sykler ved Drammen stasjon.

Sykkelparkering ved bussholdeplasser

I 2016 ble det oppført sykkelparkering ved følgende bussholdeplasser i Drammen:

- Kjøsterud skole 2 moduler m/tak 8 plasser
- Elias Kræmmers vei 2 moduler m/tak 8 plasser
- Fjell bo- og servicesenter 2 moduler m/tak 8 plasser
- Snuplassen på Tolerud 4 moduler m/tak 16 plasser
- Hauges gate Drammen sykehus 4 moduler m/tak 16 plasser
- Hauges gate Drammen park 4 moduler uten tak 16 plasser
- Konnerudsenteret 4 moduler m/tak 16 plasser

I tillegg er det i 2016 og nå i 2017 oppført sykkelparkering ved Drammen stasjon – 60 plasser uten tak. Ytterligere tiltak vil bli gjennomført for planlegging i 2017.

Lys og skilting på sykkelvei

Lier fikk utsatt tiltak om å koble sammen gammel jernbanestrekning og Lierbyen med ny gang- og sykkelveg til 2017 pga behov for mer tid til planlegging. Det ble derfor besluttet å starte med å sette opp lys på jernbanestrekning som mangler det. Dette kom opp etter at Buskerudbyen delfinansierte asfaltering og generell oppgradering til gang- og sykkelveg-standard (med deler som også har separat rideveie) på hele strekningen.

Prosjektet ble, som en del av en rammeavtale, påbegynt i desember 2016, med grøftegraving til kabel og fundamentering til gatelys. Men på grunn av problemer med gravingen, blant annet på grunn av masse røtter og vanskelige forhold rundt dette, kom telen. Så, kun noen master kom opp i fjor, mens resten av prosjektet er planlagt ferdigstilt til 17. mai i 2017.



BUSSTILBUDET

Fornøyde: Brita Jørgensen (76) er en ivrig bussbruker, og synes sanntidstavlene på Strømsø torg er det svært praktiske.

Legger til rette for enklere bussbruk: Lettere med sanntid

Brita Jørgensen (76) synes det er enda bedre å ta bussen når hun kan vite nøyaktig når den kommer. I løpet av 2016 har Brakar startet installasjon av sanntidsutstyr i rundt 150 busser i Buskerudbyområdet.

Når systemet skrus på høsten 2017, vil kunder i store deler av området ha tilgang på oppdatert informasjon om når bussen kommer.

- Veldig kjekt! kommer det kontant fra 76 år gamle Brita Jørgensen på spørsmål om hva hun synes om informasjonstavlene på Strømsø torg.
- Det er fint med en tavle som viser når bussen kommer, sier hun i det hun stiger ombord for å reise hjem til Hedensrud etter en bytur.

– Bedre for passasjerene

Buskerudby-samarbeidet legger til rette for at det skal bli enklere å velge buss og tog. Midler fra belønningsordningen 2014-2017 er øremerket tiltak innenfor syv tiltaksområder. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken og infrastrukturtiltak sykkel. To av punktene går på forbedring av kollektivtilbudet og forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken, inkludert knutepunkter og pendlerparkering.

Veksten i antall kollektivreiser i Buskerudbyområdet er god, og viser at kollektivsatsingen gir gode resultater. Antall reiser i fjor lå til sammen på rundt ni millioner. Passasjertallet øker i alle de fem

Buskerudbykommunene. I tillegg til at antall reiser går opp, stiger også de reisendes tilfredshet med Brakar. Selskapet gjennomfører nesten 4000 intervjuer om bord i bussen gjennom året, og 91 prosent oppga i 2016 at de var tilfreds med bussturen, mot 82 prosent året før (Mer om busstreiser under punkt 2.1 og punkt 4).

– På min rute har vi sanntidssystemet som et prøveprosjekt. Det blir bedre for passasjerene nå som de vet om bussene er i rute, spesielt i rushtrafikken, påpeker bussjåfør Geir Nesthorne (59). Han er også fornøyd med at alle stoppestedene nå blir lest opp automatisk i bussen.



APP

Ole Martin Aga Hoen (20) fra Hokksund kjøper billett med mobilen. Til venstre; bussjåfør i Brakar, Mareno Thoresen (62).

Kjører fire ganger daglig

16 år gamle Iris Johannessen er storbruker av buss.

– Jeg kjører buss fire ganger om dagen, til skolen og til trening, sier skoleeleven ved Drammen vgs.

Hun synes sanntidsskjermene på Strømsø torg er greie å ha. Men hun skulle likt å ha enda flere avganger på tavlen enn de to kommende avgangene.

– Bussen er fin for å komme dit jeg vil. Jeg er avhengig av bussen om vinteren. Om sommeren kjører jeg moped, sier Iris.

Flere bruker app

Stadig flere passasjerer tar i bruk Brakars apper for ruteinformasjon og billett kjøp. I 2016 solgte Brakar nesten én million billetter på app. En av dem er Ole Martin Aga Hoen (20) fra Hokksund. Han viser sjåfør Mareno Thorensen (62) billetten på mobilen.

– De unge har i stor grad begynt å bruke appen. For de litt eldre er dette veldig nytt. Ting tar bare litt tid, sier sjåføren før han setter kursen mot Ormåsen.

Bedre informasjon til kundene

I løpet av 2016 har Brakar også satt opp nye plattformsøyler og skilt på flere kollektivterminaler. Dette skal gjøre det enklere for folk å velge kollektivt. Det er rustet opp på Hokksund stasjon, Mjøndalen stasjon, Lierbyen bussterminal og Kongsberg knutepunkt.

–Hensikten med nye skilt og søyler er å gi kundene bedre informasjon om hvor bussene går fra, og hvilke linjer og destinasjoner som er tilgjengelig, sier salgs- og markedssjef i Brakar Kjersti Danielsen Nordgård. – Vi skal selge kollektivtrafikken. Da må den være synlig, sier hun.



AVHENGIG AV BUSSEN

Iris Johannessen (16) kjører buss fire ganger daglig.



Fakta

Trafikantinformasjon og design (TID) omfatter prinsipper for bruk av fysiske elementer som skilt, søyler, stolper, lehus, samt bruk av kart, tabeller og annen informasjon til kundene. Tiltak på stasjonsområdene i Mjøndalen, Hokksund og Lierbyen ble ferdigstilt i 2016. Kongsberg knutepunkt avsluttes rett over nyttår i 2017.



3

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 ramme på 308,3 millioner kroner. Buskerudbyen er senere tildelt 15 millioner kroner i ekstra belønningsmidler både i 2015 og 2016. Slik at rammen per 31.12.2016 er 338,3 millioner kr. Det er også søkt om ekstramidler for 2017 slik at rammen for perioden 2014 -17 kan bli ytterligere økt.

Samarbeidsmidler

ATM-utvalget vedtok budsjett 2016 for Buskerudbysamarbeidet i møte 18. desember 2015 sak 56/15 der hver av partnerne fikk økt sitt bidrag med kr 50.000,- til en samlet ramme på kr 3.350.000,-. Med bakgrunn i forventede ekstraordinære utgifter i 2016, i forbindelse med rekrutteringsprosess/ økte lønnskostnader pga. overlapp ny daglig leder Buskerudbysamarbeidet, ble det videre vedtatt at senere justering av budsjettet foretas når det foreligger nærmere oversikt over kostnadene. Adm. styringsgruppe foretok i møte 3. juni 2016 en slik oppjustering med kr 300.000,- og der inndekningen

skjer gjennom ekstrabidrag på kr 100.000 fra hver av de tre partnerne; Statens Vegvesen, Drammen kommune og Buskerud fylkeskommune.

Samarbeidsmidler for 2016 var da kr 4.120.106,74 kroner, inkludert kr 401.106,74 kroner som er overført fra 2015 og kr 69.000,- som er refusjon i forbindelse med ATM-rådets studietur til Trondheim mars 2016. Øvre Eiker kommune har ansvar for regnskapsføring og revisjon av samarbeidsmidlene.

Inntekter	
Statens vegvesen	kr 350.000,-
Jernbaneverket	kr 350.000,-
Fylkesmannen i Buskerud	kr 350.000,-
Buskerud fylkeskommune	kr 650.000,-
Drammen kommune	kr 650.000,-
Kongsberg kommune	kr 250.000,-
Øvre Eiker kommune	kr 250.000,-
Nedre Eiker kommune	kr 250.000,-
Lier kommune	kr 250.000,-
Ekstramidler i 2016	kr 300.000,-
Refusjon studietur Trondheim	kr 69.000,-
Overført fra 2015	kr 401.106,74
Total finansiering 2016	kr 4.120.106,74

	Personal/ planlegging	Husleie	Drift/kontor	Møteutgifter	Kom- petanse	Totale ut- gifter
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	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
Sum utgifter i 2016	2 845 079	270 949	79 376	238 988	40 535	3 470 929

Sluttregnskap samarbeidsmidler 2016

Totale inntekter	kr 4.120.106,74
Totale utgifter	kr 3.470.929,71
Underforbruk (overføres til 2017)	kr 649 177,03

Belønningsmidler 2014 –17 – Buskerudbypakke 1, del 2

Buskerudbyen har gjennom avtalen med Samferdselsdepartementet fått tildelt 338,3 millioner kroner for perioden 2014 -17. I tillegg er det overført 337 627 kroner i restmidler fra tidligere belønningsavtale. Buskerud fylkeskommune har ansvar for å føre regnskap for belønningsordningen med tilhørende revisjon.

Tabell 2: Økonomisk oversikt per 20.01.2017 viser anvendelsen av belønningsmidler for 2014, 2015 og 2016.

Tiltaksområde	Tiltaksplan 2014 mill. kr		Tiltaksplan 2015 mill. kr		Tiltaksplan 2016 mill. kr		2014 - 2016
	Gjeld. bev.	Sum påløpt	Gjeld. bev.	Sum påløpt	Gjeld. bev.	Sum påløpt	Rest
1 Forbedring av kollektivtilbudet	13,0	13,0	23,1	23,1	25,2	24,5	0,7
2 Forbedring av infrastrukturen for kollektivtilbudet	19,8	19,7	46,5	45,8	38,7	19,0	20,5
3 Tiltak for syklende	30,0	30,0	15,8	10,7	21,7	6,4	20,4
4 Tiltak for miljø-vennlige reiser og parkerings-politikk	2,2	1,8	2,0	0,2	4,8	0,2	6,8
5 Arealutvikling og fortetting	0,5	0,5	0,8	0,2	0,2	0	0,8
6 Felles kunnskaps-grunnlag	2,1	2,3	3,3	3,2	2,3	1,6	0,6
7 Kommunikasjon	2,3	2,3	1,1	1,1	3,2	2,4	0,8
SUM BELØNNINGSMIDLER	69,8	69,5	92,6	84,3	96,1	54,2	50,6

4

NØKKELTALL



Befolkningsutvikling

Folkemengde i kommunene per 1.1.	2010	2014	2015	2016	2017	2016-17	2010-17
Lier	23 267	25 175	25 378	25 731	25 740	0,03	10,6
Drammen	62 566	66 214	67 016	67 895	68 363	0,70	9,3
Nedre Eiker	22 687	23 811	24 154	24 431	24 718	1,17	8,6
Øvre Eiker	16 616	17 919	18 039	18 205	18 562	1,96	11,9
Kongsberg	24 714	26 406	26 711	27 013	27 216	0,75	10,0
SUM Buskerud-byen	149 850	159 525	161 298	163 275	164 599	0,81	9,8
Endring i prosent	-	6,5 %**	1,1 %	1,2 %	0,8 %		

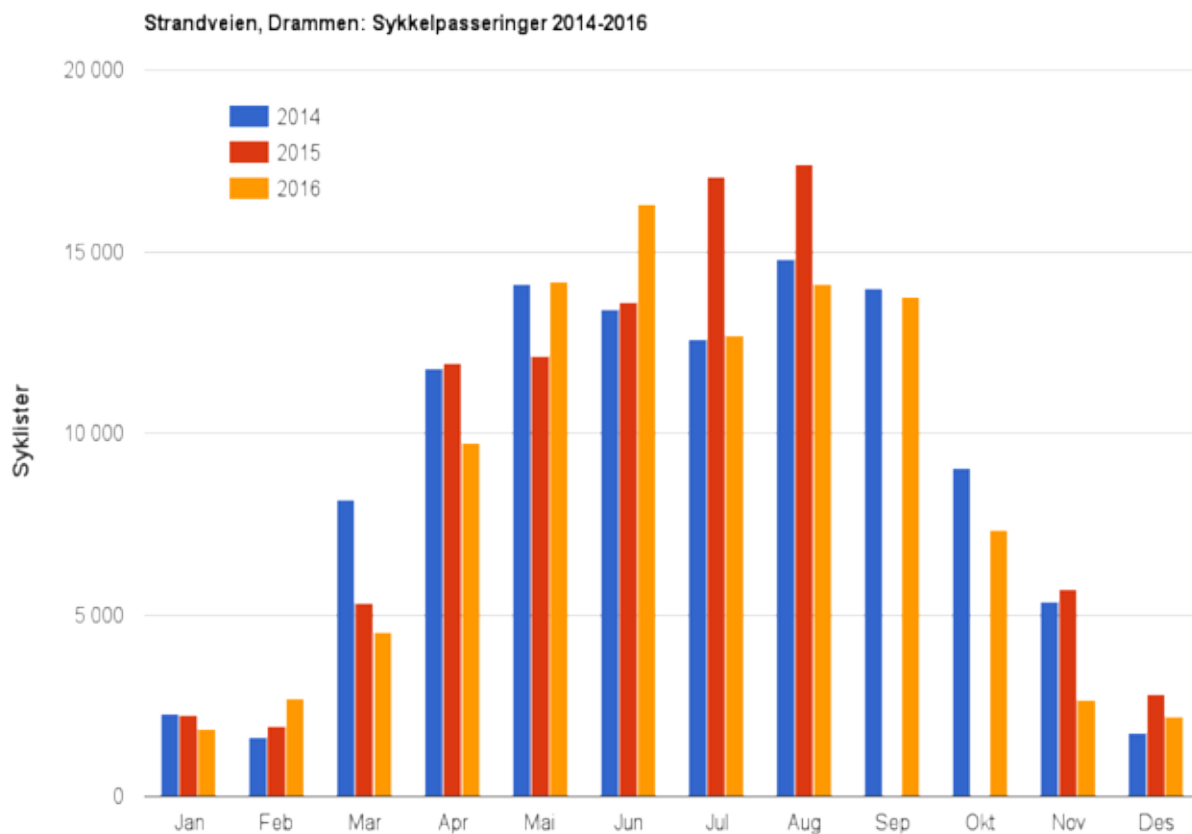
Kilde SSB mars 2017.

** Endringen i prosent som er oppgitt i 2014 er målt mot folketallet i 2010. De øvrige endringene i prosent viser endring siste år.

Trafikktall for sykkel

Sykkeltellinger og data

Etter en kvalitetskontroll gjennom Vegdirektoratet av de faste tellepunktene for sykkel i Buskerudbyområdet er konklusjonen at punktene ikke teller godt nok. Dermed er ikke tallene for 2016 tatt med i denne oppsummeringen. Det er på den andre siden gjennomført tre runder med manuelle sykkel- (og gange-) tellinger i 2016. Disse er kun for noen timer i morgenrush, så man kan ikke lese for mye ut av disse tallene.



Informasjon om grafen:

For å prøve en sammenligning mellom 2015 og 2106, er fjorårets månedstall (for 2015) og dagstall (for 2016) tatt inn og summert for de månedene/dagene uten tellinger. Da får man en nedgang i sykkeltrafikken på 7,5 % (fra 113 252 i 2015 til 104 711 i 2016). Denne nedgangen kan skyldes at færre sykler i Drammen, dårlig vær, hindringer på stedet eller kvalitet på telleren. Tallet er også i samsvar med nedgang over Bybroa fra manuelle tellinger gjort over to timer i morgenrush mellom 2014 og 2016 (5 % nedgang.)

Totalt i 2016: 102 04 passeringer. Med fire dager uten data i slutten av august.

Totalt i 2015: 9 5731 passeringer. Med 25 dager uten data i september, oktober og november.

Totalt i 2014: 108 934 passeringer. Med seks dager uten data i desember.

For 2015: Det mangler minst 25 dager med passeringer i september og oktober, derfor er disse to månedene ikke tatt med i grafen. Alle dagstall registrert er med i den totale summen.

Konklusjon: Det er stort behov for bedre kvalitet og flere tellepunkter for syklende i Buskerudbyområdet. Noe også det nylige nedsatte faggruppa for trafikkdata skal jobbe for.

Trafikktall for buss og tog

Påstigninger buss i Buskerudbyen

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

	2013	2014	2015	2016	Endring 2015- 2016	Prosent	Endring 2013- 2016	Prosent
Drammen	4199702	4253280	4327550	4465293	137743	3,2	265591	6,3
Lier	1173408	1176495	1308576	1375625	67049	5,1	202217	17,2
Linje 169	327838	289214	232162	217267	-14895	-6,4	-110571	-33,7
Lier ink. 169	1501246	1465709	1540738	1592892	52154	3,4	91646	6,1
Kongsberg by	258451	232567	223045	245520	22475	10,1	-12931	-5,0
Kongsberg	606704	608522	595208	616152	20944	3,5	9448	1,6
Nedre Eiker	1097764	1082071	1099681	1145945	46264	4,2	48181	4,4
Øvre Eiker	1040507	1053109	1194866	1207799	12933	1,1	167292	16,1
Totalt	8445923	8462691	8758043	9028081	270038	3,1	582158	6,9

Trafikktall for tog

Stasjonstrafikk 2014 – 2015 for strekningen Kongsberg – Lier

Totalt antall på- og avstigninger NSB, stasjonene i Buskerudbyen.

Stasjoner	2014	2015	2016	Vekst 2015-2016
Kongsberg	499 000	568 000	646 165	14 %
Darbu	38 000	42 000	44 049	5 %
Vestfossen	114 000	132 000	139 881	6 %
Hokksund	332 000	387 000	412 595	7 %
Steinberg		24 000	69 714	190 %
Mjøndalen	398 000	459 000	461 348	1 %
Gulskogen	352 000	409 000	425 933	4 %
Drammen	3 259 000	3 625 000	3 863 454	7 %
Brakerøya	165 000	198 000	199 877	1 %
Lier	331 000	387 000	396 000	2 %
SUM	5 488 000	6 231 000	6 659 016	7 %

Kilde: NSB januar 2017 – foreløpige beregninger

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	Endring i prosent
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	360 000	-4 %

Kilde: Flytoget januar 2017

SUM BUSS OG TOG (uten flytoget)	2013*	Nye 2014	2015	2016
SUM BUSS OG TOG (tog er delt på 2) **	11 025 779	11 206 691	11 873 543	12 357 589
Endring i prosent		1,6 %	5,9 %	4,0 %

* I tabellen er NSBs nye tall for 2014 brukt. NSBs 2013-tall er beregnet ut fra NSBs rapportering i 2014 om 7,3 prosents vekst i 2014.

** Passasjertellinger tog omfatter både på og avstigende passasjerer.

Trafikkutvikling i utvalgte trafikkregistreringspunkter sentralt i byområdet

For å kunne vurdere trafikkutviklingen nærmere, inneholder opplegget for rapportering også mulighet for å se på endring i ÅDT (årsdøgnetrafikk) for personbiltrafikk og tyngre kjøretøygrupper over tid på utvalgte punkter sentralt i byområdet. Dette gir oss bedre mulighet til å vurdere årsaker til at trafikk øker eller reduseres i det enkelte trafikkregistreringspunkt og se effekt av tiltak som iverksettes.

Under følger en oversikt over de samme 16 punktene som tidligere er fulgt, med stort innslag av lokal/regional trafikk og mindre innslag av gjennomgangstrafikk.

Tabell 9: Biltrafikk total i 4 punkter som er fulgt siden 2009

Biltrafikk (totalt)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015-16	2013-16
E134 Strømsåstunnelen (600050))	16 738	17 045	17 449	17 638	18 118	18 559	2,4 %	6,4 %
FV 283 Rosenkrantzgata (600013)	26 336	28 367	28 053	29 171	29 227	29 026	- 0,7 %	3,4 %
FV 28 Gulskogen (600146)	11 057	10 042	10 099	10 433	9 951	9 902	- 0,5 %	- 2,0 %
FV 36 Konnerudgata (601037)	11 157	10 995	10 944	10 983	10 966	10 989	0,2 %	0,4 %
SUM	65 288	66 449	66 545	68 225	68 262	68 476	0,3 %	2,6 %
Endring i prosent		1,8 %	0,1 %	2,5 %	0,1 %	0,3 %		

Tabell 10: Biltrafikk total ytterligere 12 (11) punkter som er fulgt siden 2011

Biltrafikk (totalt)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015-16	2013-16
FV 23 Stoppen (600611)	3 475	3 473	3 579	3 747	3 826	3 885	1,5 %	
FV 285 Lierbyen Nord (600124)	6 636	6 753	6 880	7 018	7 142	7 590	6,3 %	
FV 282 Lierstranda (600116)	19 603	18 411	19 895	19 670	19 904	20 294	2,0 %	
FV 282 Damtjern (600121)	3 558	3 751	3 866	3 994	4 213	4 983	18,3 %	
RV 282 Bj. Bjørnsonsgate (600135)	25 423	25 902	27 485	27 364	27 990	27 551	-1,6 %	
FV 283 Nedre Eiker Bru Nord (600009)	14 971	14 092	14 618	13 515	13 997	14 613	4,4 %	
EV 134 Mjøndalen (600148)	19 973	18 431	18 268	19 032	19 582	19 491	-0,5 %	
FV 283 Herstrøm (600145)	17 184	17 284	17 370	17 452	-	17 469		
RV 35 Hokksund vest (600150)	12 344	11 851	12 296	11 982	12 312	12 156	-1,3 %	
FV 88 Nymoen (600006)	3 503	3 848	3 699	4 638	4 288	4 525	5,5 %	
FV 87 Gomsrudveien (600506)	12 150	11 924	12 191	12 093	11 325	10 453	-7,7 %	
EV 134 Gml. Kongsberg kro (600505)	16 792	16 581	16 728	16 262	16 324	16 450	0,7 %	
SUM 12 tellepunkt	155 612	152 301	156 875	156 767		159 460		
Sum uten FV 283 Herstrøm	138428	135017	139504	139315	140 903	141 991	0,8 %	
Sum 4 tellepunkt	65 288	66 449	66 545	68 225	68 262	68 476	0,3 %	
Sum 16 tellepunkt	203 716	201 466	206 049	207 504	209 165	210 467	0,6 %	1,8 %
Prosent			100	0,7 %	0,8 %	0,6 %		

Tallene for 2016 viser ikke klare utviklingstrekk isolert for hvert enkelt tellepunkt. Enkelte veier i Lier har hatt stor økning, spesielt FV 282 ved Damtjern som har en økning på 18 %. Fv 284 Lierbyen Nord har økning på 6,3 %. Begge disse vegene kan være omkjøringsveier for E 18 der det har pågått utbedringsarbeider i Fosskolltunnelen store deler av 2016.

De største trafikklårene i Drammen (Fv 282 Bj. Bjørnsonsgate og Fv 283 Rosenkrantzgate) har hatt en liten nedgang i trafikken, mens E 134 Strømsåstunnelen har en økning på 2,4 %.

De store endringene på Kongsberg kan ha sammenheng med omlegging av kjøremønster i forbindelse med utbygging av E 134 gjennom Kongsberg, bl.a. er Gomsrudveien stengt og det er omkjøring via Ove Gjeddes vei. Den store økningen i 2016 på tellepunkt Nymoen kan forklares med at det i 2015 var sterk nedgang da deler av veien var stengt på grunn av gateutbedringer i området. Det kan bemerkes at 2016-tallene ligger litt lavere enn 2014-nivået.

For 2016 har vi ikke mottatt data om lengdeklasser for kjøretøy i de enkelte trafikkregistrerings-punktene. Det er derfor ikke mulig å isolere mengden personbiltrafikk i det enkelte punkt og hvor stor andel av trafikken som består av lengre kjøretøy.

Trafikktall for vegtrafikk

Byindeks

Under vises utviklingen for byindeks for Buskerudbyen. Tallet er en indikator på endringer i biltrafikkene innenfor Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier. Trafikken på E18 er unntatt beregningene. Tallet viser prosentvis økning fra året før.

	2013	2014	2015	2016
Byindeks	1,9	-0,2	1,8	0,16

Byindeksen er indikatormålet som statlige myndigheter bruker for å følge opp et av målene som er satt for å minske klimagassutslipp; målet om nullvekst i biltrafikken innenfor de ni største byområdene i Norge.

Indeksen blir beregnet på grunnlag av automatiske tellinger av trafikken fra 35 permanente trafikktelepunkt innenfor Buskerudbyen. Trafikktallene blir kvalitetssikret og byindeksen beregnet av Statens vegvesen Vegdirektoratet hvert år.

Ovennevnte variasjon i trafikkutviklingen år for år indikerer at det også er andre forhold enn de tiltak Buskerudbyen rår over som påvirker utviklingen. Samtidig kan dette tyde på at det er nødvendig med kraftigere tiltakspakker for å påvirke trafikkutviklingen i ønsket retning i vårt byområde. F.eks en bypakke med bompengefinansiering og sterkere satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Tellepunkt	Veg	2013	2014	2015	2016
600001 Lierskogen	EV18	45119	45858	46463	47804
600137 Frydenlund	EV18	54394	55550	57189	57114
600005 Bergsenga	EV18	28367	29165	30105	31552
600050 Strømsåstunnelen	EV134	17449	17638	18118	18559
600148 Mjøndalen	EV134	18268	19032	19582	19491
600011 Avkj. Darbu Vest	EV134	10574	10655	10956	11229
600505 Gml.Kongsberg Kro	EV134	16728	16262	16324	16450
600164 Veungsdalen	EV134	8287	8066	8429	8919
600007 Meheia Stasjon	EV134	4994	5029	5173	5176
600118 Gullaug	RV23	17425	17655	18364	18466
600150 Hokksund Vest	RV35	12296	11982	12312	12156 ¹
600008 Kverk	RV35	10521	10546	10776	11011
600135 Bj. Bjørnsons gt.	RV282	27485	27364	27990	27551
602016 Liertoppen Nord	FV16	7927	8071	8213	8412
600611 Stoppen	FV23	3579	3747	3826	3885
600146 Gulskogen	FV28	10099	10433	9951	9902
600147 Daler	FV28	4761	4776	4851 ²	
601037 Konnerudgata	FV36	10944	10893	10966	10989
600170 Hostvedt	FV40	4250	4292	4314	4241
600176 Stengelsrud	FV40	5063	5183	5276	5441
600149 Landfalløya Bru Syd	FV42	10873	10234 ³	10386	10655
600506 Gomsrudveien	FV87	12191	12093	11325	10453
600006 Nymoen	FV88	3699	4638	4288	4525
600116 Lierstranda	FV282	19896	19670	19904	20294
600121 Damtjern	FV282	3866	3994	4213	4983
600002 Kreftingsgate	FV282	20597	21062	21323	19628 ⁴
600190 Øvre Sund Bru	FV282	16968	17129	17511 ⁵	18660
600061 Bragernestunnelen	FV283	15158	15494	16086	15849
600013 Rosenkr.gt	FV283	28053	29171	29227	29026
600003 Travbanen	FV283	22299	22333	22889	22806
600145 Herstrøm	FV283	17370	17452	- ⁶	17469
600009 Nedre Eiker bru	FV283	14618	13515	13997	14613
600124 Lierbyen Nord	FV285	6880	7018	7142	7590
600004 Krekling	FV286	2351	2407	- ⁷	
600010 Slipen	FV316	10573	10573	10493	10569

1) Tall mangler fra august 2016

2) Mangler fra 04.07.2015, påkjørt

3) Igangsatt juni 2014

4) Sløyfe felt 1 defekt fra aug 2016

5) Sløyfe felt 1 og 3 defekt fra 12.11.2015

6) Tall mangler 2015

7) Tall mangler 2015

Sammenstilling av nøkkeltall

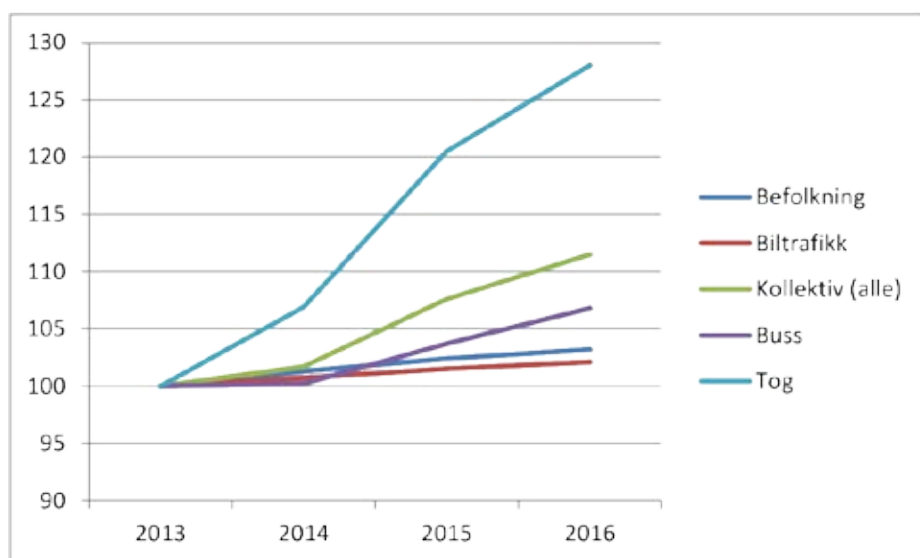
I 2015 økte befolkningen med 1,8 % til i alt 163 275 per 31.12.2015. Tallene fra SSB viser en økning i 2016 på 0,8 % til 164 599. Til sammen 3,1 % for perioden 2013-16.

Samlet økte kollektivtrafikken (buss og tog) med 1,7 % i 2014 og med 5,9 % i 2015. I 2016 er samlet økning på 4 %. Antall togpassasjerer hos NSB økte i perioden 2013-16 med 29,8 prosent (7,3 % i 2014, 13,5 % i 2015 og 7 % i 2016), mens det er 3,1 prosent flere busspassasjerer i 2016 og til sammen 6,7 prosent flere i 2013-16 (0,2 % i 2014, 3,5 % i 2015 og 3,1 % i 2016).

Vegtrafikken har ifølge Statens vegvesens byindeks for Buskerudbyen sunket med -0,2 % i 2014, økt med 1,8 % i 2015 og 0,16 % i 2016.

Om en ser spesifikt på utviklingen i de 16 tellepunktene som ansees som mest sentrale i Buskerudbyen, er det vanskelig å få noe entydig svar. Gjennomsnittlig økning var 0,6 %. Tallene isolert for hvert enkelt tellepunkt i 2016 viser ikke klare utviklingstrekk. Samlet viser utviklingstrekkene for de 16 tellepunktene en årlig trafikkvekst på 0,6-0,8 prosent for perioden 2013-2016. Trafikkøkningen skjer i en periode med stor økning i antall kollektivreiser. Ved tidligere rapporteringer, er det laget en samlet fremstilling av sentrale data for utvikling i Buskerudbyen. Her er et diagram som viser relativ trafikk- og befolkningsutvikling. Tallene for biltrafikk er basert på prosentvis økning ÅDT for de 16 (15) tellepunkter som ansees som mest sentrale i Buskerudbyen.

Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv (samlet) og spesifisert på buss og tog fra 2013 til 2016







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.**