

Statusrapport 2012

Buskerudbypakke1 - Belønningsmidler

Belønningsordning for bedre kollektivtrafikk, økt sykkelbruk og mindre bilbruk



31.01.2013



Innhold

1.0	Forord	3
2.0	Sammendrag.....	5
3.	Resultater 2012	7
3.1	Oppfølging av hovedstrategier/ hovedpunkter i avtalen.....	7
3.1.1	Godkjenning av felles areal- og transportplan	7
3.1.2	Trafikantbetaling og Buskerudbypakke2	8
3.1.3	Prioritering av kollektivfelt og sykkel over Bybrua i Drammen	9
3.1.4	Samordnet parkeringspolitikk.....	9
3.1.5	Prioritering av kollektivtransport	11
3.1.6	Sterk satsing på sykkel	11
3.1.7	Kommunikasjon og holdningsskapende arbeid	12
3.2	Oppfølging av tiltaksområdene i 2012.....	12
3.2.1.	Felles areal- og transportplan	13
3.2.2.	Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt	13
3.2.3	Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	13
3.2.4	Tiltak for syklende og gående	15
3.2.5	Biltrafikkreduserende tiltak	16
3.2.6	Informasjon og holdningskampanjer	17
3.2.7	Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og trafikk-/resultatmålinger	18
4.	Oppfølging og vurdering av avtalens trafikk mål.....	18
4.1	Mål for trafikkutvikling i avtalen med Samferdselsdepartementet	18
4.2	Vurdering av biltrafikk tall	19
4.3	Ny kunnskap	22
4.4.	Konklusjon om realistiske mål på kort og lengre sikt	26
4.5	Nye mål for utvikling på transportområdet	26
5.	Organisering og arbeidsformer	28
6.	Økonomi.....	29
7.	Nøkkeltall og resultatmåling.....	30
7.1	Befolkningsutvikling.....	31
7.2	Trafikktall for buss og tog	31
7.3	Reisevaner i Buskerudbyen	32
7.4	Årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikken på 4 utvalgte målepunkter.	32
7.5	Årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikken 35 målepunkter Buskerudbyen	33
7.6	Flere tabeller befolkningsvekst.....	37

1.0 Forord

2013 er i gang - det siste året i foreliggende avtale med Samferdselsdepartementet. En rekke prosesser og tiltak er gjennomført i perioden 2009-12 og det er ønskelig nå å kunne se frukter av den innsats som er levert så langt: 1) i form av at de viktigste policytiltak og politiske forpliktelser er vedtatt / realisert eller vil bli det innen kort tid. 2) i form av utvikling i trafikkfall. Statusrapporteringen med beskrivelse av arbeidet og resultater konsentrerer seg om utvikling siste år (2012) men også noe for hele perioden 2009-12. Følgende hovedområder rapporteres:

- Oppfølging av hovedstrategier i avtalen (politiske forpliktelser / virkemiddelbruk)
- Gjennomføring av konkrete / definerte tiltak i avtalen
- Vurdering og oppfølging av trafikkmål

Aktiviteten i 2012 har vært høy og Buskerudbysamarbeidet har nådd viktige milepæler for videre utvikling i areal- og transportpolitikken. Den saken som har krevd mest prosess og politisk involvering har vært arbeidet med Areal- og transportplan for Buskerudbyen. Sterk involvering har skapt eierskap til planen og til nødvendigheten av å foreta politiske endringer for å nå felles mål for dette byområdet med en forventet befolkningsvekst på 45 % innen 2040. Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket har gitt sin tilslutning til planen. Planen er nå vedtatt i alle 5 kommuner som *regional plan* etter plan- og bygningsloven. Endelig vedtak forventes i Buskerud fylkesting 7. februar. At planen nå er *regional plan* understreker planens forankring og vil gi alle parter, også staten, forutsigbarhet for at planen vil bli førende for areal- og transportpolitikken i årene som kommer.

Også arbeidet med å forberede etablering av en langsiktig bypakke for Buskerudbyen har vært omfattende i 2012. Den lokal/regional prosessen har gått parallelt med den statlige konseptvalgutredningen for Buskerudbypakke 2 (KVU BBP2) som i disse dager oversendes Samferdselsdepartementet. Først når Samferdselsdepartementet har offentliggjort anbefalingene i KVU BBP2 vil endelig tidsplan for en omfattende lokal / regional politisk prosess våren 2013, knyttet til utvikling av bypakke med samferdselstiltak fra 2014 og prinsippvedtak om trafikantbetaling, kunne fastlegges. Et lokalt/regionalt forslag til BBP2 vil også være grunnlaget for søknad om ny avtale om belønningsmidler fra 2014. Offentliggjøringen av KVUBBP2 vil forhåpentligvis skje snarlig og slik at den nå reviderte fremdriftsplan om å fatte prinsippvedtak om trafikantbetaling i alle kommuner og fylkesting i mai/juni 2013 kan realiseres. Denne fremdriftsplanen er i tråd med tilråding fra Statens vegvesen, Region Sør. Alle parter er tjent med at det blir en grundig lokal-/regionalpolitisk forankringsprosess våren 2013 etter at det er kjent hva anbefalingene i KVU for BBP2 inneholder.

Buskerudbysamarbeidet er fundert på kunnskapsutvikling og med tilhørende politisk handling for å nå de definerte samfunns mål. Takket være bidrag fra belønningsmidler har det vært gjennomført et omfattende utredningsprogram foregående år, som nå har gitt oss et langt bedre og mer presist fundament for å foreta riktige beslutninger og sette realistiske mål. Utviklingen mht måloppnåelse når det gjelder trafikkutvikling bør derfor også ses i lys av ny kunnskap slik det fremgår av avtalen med Samferdselsdepartementet, jvf. Kap. 4.

Omlegging av togtilbudet i desember 2012 har gitt vesentlig økning av togtilbudet fra Drammen, men samtidig redusert tilbudet fra Lier og Brakerøya stasjoner. Steinberg og Skollenborg stasjoner er i

løpet av 2012 lagt ned. Togtilbudet på Kongsbergbanen (Drammen – Kongsberg) er uendret mht at det kun går ett tog pr time. Reisetiden til Kongsberg er redusert, men på bekostning av at det ikke lenger er direkte togforbindelse internt i Buskerudbyen mellom stasjonene Lier/Brakerøya og til/fra alle stasjoner fra Gulskogen til Kongsberg. Togtilbudet kan derfor ikke sies å være styrket for hele Buskerudbyen, slik forventningen var i 2009. Dette anses imidlertid ikke å ha betydning for grad av måloppnåelse for trafikkutvikling for perioden 2009-2012, men vil ha betydning for måloppnåelse i 2013.

Som det fremgår av rapporten har Buskerudbysamarbeidet i 2012 levert i tråd med avtalen med departementet.

Hokksund 31.januar 2013

Runar Hannevold

Leder av administrativ styringsgruppe 2012
fylkesrådmann i Buskerud fylkeskommune

Astrid Sommerstad

Nestleder av administrativ styringsgruppe og
i 2012 og rådmann i Kongsberg kommune

Tore Askim.

Prosjektsjef og sekretariatsleder

2.0 Sammendrag

Politiske forpliktelser

Buskerudbysamarbeidet har i 2012 hatt stort fokus på utarbeidelse av felles areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og arbeidet med regionalt/lokalt forslag til Buskerudbypakke2 (BBP2) med trafikantbetaling parallelt med det statlige arbeidet med konseptvalgutredning for BBP2. Areal- og transportplanen er godkjent i alle de fem by-/kommunestyrene og skal stadfestes som regional plan i Buskerud fylkesting 7. februar 2013. Etter avtalt framdriftsplan legges det opp til behandling av prinsippsak om trafikantbehandling våren 2013 i de fem kommunene og fylkeskommunen.

Samordnet parkeringspolitikk og biltrafikkreduserende tiltak

Drammen bystyre har i 2012 vedtatt at bybrua permanent skal reserveres for kollektivtrafikk og gang-/sykkeltrafikk. Etter pågående restaurering åpnes brua med nytt kjøremønster i mai 2013. Drammen fortsetter med innføring av boligsoneparkering i nye områder. Nytt parkeringshus i Tordenskioldsgate er åpnet. Etter en gjennomført samlet analyse av parkeringsordningen i Kongsberg legges det nå fram sak om innføring av boligsoneparkering i Kongsberg. Lier, Øvre Eiker og Nedre Eiker har laget skiltplaner som prioriterer korttidsparkering i sentrum og disse kommunene har søkt Vegdirektoratet om myndighet til å håndtere skiltbestemmelsene. Tiltak for kollektivtrafikken på viktige strekningen som f.eks. kollektivfelt og signalprioritering av buss må også sies å være bilreduserende tiltak.

Prioritering av kollektivtrafikken

Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken er hovedinnsatsområdet i 2012 og 2013. Midlene er i stor grad kanalisert til fem prioriterte strekninger med oppgradering av traseer og holdeplasser, kollektivfelt og kryssutforminger. Mange av tiltakene som er startet opp i 2012 sluttføres i 2013. Det er også lagt vekt på at det skal bli enklere og bedre å være busspassasjer ved at det er tatt i bruk nytt billetteringssystem, utvidet antall ruter med sanntidsinformasjon, utformet nytt trafikant- og informasjonsdesign og innført reisegaranti. Videre er det tilrettelagt bedre for å kombinere buss- og togturen med bruk av sykkel eller bil gjennom nye innfartsparkeringsplasser for både bil og sykkel ved stasjoner og sentrale bussholdeplasser.

Sykkelsatsing

Sykkelsatsningen i Buskerudsamarbeidet er i 2012 blitt bedre koordinert gjennom ny prosjektleder for sykkel. Det er utført sykkelveiinspeksjoner som grunnlag for målrettet utbedrings- og vedlikeholdsarbeid, bygget sykkelveger, sykkelparkeringshus ved Drammen stasjon og høystandard sykkelparkering ved Kongsberg stasjon.

Kampanjer og holdningsskapende arbeid

Kampanjene har også i 2012 rettet seg spesielt mot økt sykkelbruk gjennom videreføring av støtte til "Sykle til jobben", "Aktiv på skoleveien" og egen sykkelkampanje i Drammen. Knyttet til arbeidet med areal- og transportplanen er det gjennomført en rekke kommunikasjonstiltak som åpne møter, husstandsfolder og film om Buskerudbyens framtidssjvision knyttet opp mot Youtube, Facebook og hjemmesiden. Før jul ble det laget en julekalender som viste fram tiltak som er gjennomført i Buskerudbypakke1 i den hensikt å spre kunnskap og øke interessen for å benytte seg av bedre kollektiv- og sykkeltilbud.

Gjennomføring av tiltak og økonomi

For de tre første årene i avtaleperioden om belønningsmidler har Buskerudbysamarbeidet fått tildelt til sammen 180 mill. kr. hvorav 90 mill.kr. i 2012. I tillegg disponerer samarbeidet 3,16 mill. kr i restmidler som ble tildelt Buskerud fylkeskommune i 2009. I 2012 har Buskerudbysamarbeidet fordelt 93, 75 mill. kr. For perioden 2010 – 2012 er det utgiftsført 112,95 mill. kr, hvorav 53,40 mill. er utgiftsført i 2012. De største bevilgningene i 2012 er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken. Mange av tiltakene er omfattende og kompliserte. Gjennomføringen vil derfor normalt sluttføres året etter at bevilgning er gitt. For økonomirapportering; se kap. 6.

Utvikling av trafikk tall

Det er gledelig å observere en tydelig vekst i antall kollektivpassasjerer i Buskerudbyen i perioden 2009-2012.

Utviklingen i biltrafikk i Buskerudbyen er ikke entydig. Utviklingen i 4 snitt i perioden 2009-2012 viser at to av snittene hadde nedgang i trafikken, mens to av snittene hadde økning i trafikken. For de 4 snittene viste summen av utvikling fra 2011-2012 en vekst i biltrafikken. På grunn av en større trafikkomlegging i Drammen er det vanskelig å konkludere om trafikkutvikling fra 2011-2012 basert på kun disse 4 snitt. Det er gledelig å observere en nedgang i trafikken i Konnerudbakkene, strekningen hvor det er tydelig identifiserbare tiltak som er iverksatt av Buskerudbysamarbeidet (økt bussfrekvens og boligsoneparkering).

Om man ser på utviklingen av alle 35 tellepunkter i Buskerudbyen (inkludert de 4 snitt over) er utviklingen også sprikende, 19 tellesnitt viser en økning i trafikken og 16 tellesnitt viser en nedgang i trafikken.

Det er altså vanskelig å konkludere entydig om trafikkutvikling i Buskerudbyen basert på ovennevnte. Resultatene spriker avhengig av hvor mange, og hvilke tellesnitt som studeres. Et bedre grunnlag for å følge trafikkutviklingen framover er nå til stede gjennom at langt flere tellepunkter er etablert i Buskerudbyen.

Forventet trafikkutvikling basert på ny kunnskap

Det er flere positive utviklingstrekk mht utvikling av reisevaner i Buskerudbyen. Andelen bilreisende synker (jfr RVU 2005-2009). Likevel kan det stilles spørsmål ved om det er realistisk å ha nullvekst i biltrafikken på kort sikt, så lenge befolkningsveksten er så sterk som den er og det ikke er tilgjengelig økonomiske midler til å styrke kollektivtilbudet i det omfang utrederne (Urbanet Analyse) anbefaler for å nå de definerte mål for trafikkutvikling i perioden 2010-2013.

Nullvekst i biltrafikken og umiddelbar nedgang i biltrafikken kan imidlertid forventes i det øyeblikk at trafikantbetaling innføres, forutsatt at kollektivtilbudet styrkes i forkant av innføring av trafikantbetaling. Ut fra dette kan man konkludere med at mål om nullvekst og nedgang i biltrafikken i perioden 2010-2013 ikke var sannsynlig / realistisk, men det kan være sannsynlig / realistisk i neste fireårs-periode 2014-2017 forutsatt at man i perioden innfører trafikantbetaling og styrker kollektivtilbudet vesentlig. Dette vil være sentralt i en ønsket forlengelse av avtalen med departementet fra 2014. Se for øvrig kap. 4.

3. Resultater 2012

Buskerudbysamarbeidet styres løpende ut fra Samarbeidsavtalen mellom partnerne og avtalen med Samferdselsdepartementet (SD) om belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene i perioden 2010-2013. Det vises til avtalen inngått 05.02.10 mellom Samferdselsdepartementet og kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg samt Buskerud fylkeskommune. Nedenfor er det angitt resultatoppnåelse i 2012 i forhold til hovedstrategier (hovedpunkter i avtalen) og oppfølging av handlingsprogrammet (2010-13 av 10.01.2012) gjennom vedtatt tiltaksplan 2012 (mars 2012).

3.1 Oppfølging av hovedstrategier/ hovedpunkter i avtalen

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet har et tett samarbeid både på politisk og administrativt nivå. De folkevalgte i de fem kommunene og fylkeskommunen vedtok i 2011 samordnet parkeringspolitikk og revidert handlingsprogram 2010 – 2013 som viser nødvendigheten av en samordnet satsing på positive virkemidler for kollektivtransport og gående /syklende i kombinasjon med restriktive virkemidler overfor biltrafikken. I 2012 har de politiske prosessene hatt særlig fokus på utarbeidelse og godkjenning av felles areal- og transportplan og arbeidet fram mot prinsippvedtak om trafikantbetaling/Buskerudbypakke2. Samordnet parkeringspolitikk i tråd med handlingsprogrammet er fulgt opp.

3.1.1 Godkjenning av felles areal- og transportplan

Avtalen med SD legger stor vekt på at det skal utarbeides felles areal- og transportplan for byområdet. ATM-utvalget (den politiske styringsgruppen for Buskerudbysamarbeidet) har vært styringsgruppe for planarbeidet som er gjennomført av Buskerudbysamarbeidets organer. Planforslaget ble lagt ut på høring i juni 2012. Det skapte stort engasjement. I tillegg til behandling hos de 10 samarbeidspartnerne kom det 78 uttalelser fra eksterne instanser og enkeltpersoner. Disse representerer et bredt spekter av interessenter. Interessentene med næringslivet i spissen sluttet i stor grad opp om de mål og strategier som var foreslått i planen.

Den eksterne høringen og den politiske behandlingen i kommunene og fylkeskommunen førte til noen justeringer i planforslaget etter en forhandlingsprosess i samarbeidets organer. De 4 statsetatene sluttet seg til planen i ATM-utvalgets møte 2.11.12 samtidig som ATM-utvalget vedtok å sende planen til sluttbehandling i kommune-/bystyrene og fylkestinget. Planen er nå godkjent i alle de fem kommune-/bystyrene og skal stadfestes som regional plan i Buskerud fylkesting 7. februar.

Buskerudsamarbeid har således etablert en politisk plattform og forankring som gir et helt nytt fundament for nødvendig beslutninger. Sentrale elementer i planen er:

- Arealbruk samordnet med strategier for å begrense vekst i bilbruk
- Etablering av prioriterte utviklingsområder for boligvekst og arbeidsplassvekst i Buskerudbyen og med jernbane som ryggrad i transportsystemet.
- Tydeligere policy for næringslokalisering; rett



virksomhet på rett sted.

- Tydelig fokus på attraktiv tettstedsutvikling.
- Strategier for transportsystemet følges opp gjennom Buskerudbypakke2

Hovedmålet i planen for endring av transportmønster fram mot 2023 er at planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Andel syklende skal doubles, andelen kollektivreisende (buss og tog) skal doubles, andelen gående skal øke og andelen reiser med privatbil (bilfører + bilpassasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng.

Det er utarbeidet handlingsprogram til areal- og transportplanen for 2013 som skal rulleres årlig. På arealsiden følges dette i stor grad opp gjennom revidering av kommuneplanene i alle de fem kommunene og flere felles aktiviteter/tiltak. For planens transportdel som arealdelen bygger opp under, vil mye av gjennomføringen avhenge av Buskerudbypakke2 med trafikantbetaling og statlig finansiering.

3.1.2 Trafikantbetaling og Buskerudbypakke2

Vedtatt felles areal- og transportplan for Buskerudbyen legger til rette for mindre bilbruk og danner grunnlaget for arbeidet med etablering av en helhetlig samferdselspakke (Buskerudbypakke2). Statens vegvesen har gjennomført konseptvalgutredning for Buskerudbypakke2 (KVU BBP2) som legger vedtatt arealutvikling til grunn. KVUBBP2 oversendes i disse dager til Samferdselsdepartementet.

Det er i 2012 gjennomført en utredning om alternative ordninger for trafikantbetaling. Med dette kunnskapsgrunnlaget som underlag, vedtok ATM-utvalget 2.09.12. å gå videre med utredning av trafikantbetaling. Alternative bompengekonsepser med og uten tidsdifferensierte satser er nå under utredning av Statens vegvesen som en mulighetsstudie. Denne utredningen og KVU for Buskerudbypakke2 vil, sammen med et lokalt /regionalt forslag til Buskerudbypakke2 være underlag for prinsippvedtak om trafikantbetaling våren 2013. Det vises her til Buskerudbysamarbeidets brev av 22.05.2012 om justering av framdriftsplanen og SDs svar datert 18.06.2012.

Kommunene og fylkeskommunen i Buskerudbysamarbeidet arbeider nå med lokalt/regionalt forslag til Buskerudbypakke2. Dette vil bli behandlet i alle kommune-/bystyrene og fylkestinget i mai/juni samtidig med prinsippvedtak om trafikantbetaling.

Avtalens formulering:

Utarbeide en felles areal- og transportplan for byområdet Buskerudbyen som skal legge til rette for mindre bilbruk. jf. kapittel 4 nedenfor (dvs. kap.4 i avtalen av 05.02.10). Her under:

- Areal- og transportplanen skal legge til grunn for utformingen av en eventuell byregionpakke (Buskerudpakke2). Det legges opp til at arbeidet med Buskerudpakke2 skal knyttes opp til NTP prosessen og omfatte alle relevante finansieringskilder. Vedtatt planprogram i løpet av 2010.
- Utredning av restriktive økonomiske virkemidler i form av trafikantbetaling eller andre virkemidler med tilsvarende effekt. Utredningen skal foreligge innen våren 2012. Prinsippvedtak om innføring i løpet av 2012.

3.1.3 Prioritering av kollektivfelt og sykkel over Bybrua i Drammen

Bystyret i Drammen vedtok 19. juni 2012 at bybrua i Drammen skal reserveres for kollektivtrafikk (buss og drosjer) og gang-/sykkeltrafikk. Kommunen har bevilget 50 mill. kr til opprusting med nytt dekke, to kjørefelt for kollektivtrafikk og fortau med snøsmelteanlegg for å legge til rette for økt bruk, særlig i vinterhalvåret for gående og syklende, og styrke sentrum ved at flere kan bruke det hele året. Permanent nytt kjøremønster etableres når anleggsarbeidene er ferdige i mai 2013. Buskerudbysamarbeidet har bidratt med delfinansiering av tiltaket med 6,0 mill kr i 2012.

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

3.1.4 Samordnet parkeringspolitikk

Samordnet parkeringspolitikk i Buskerudbyen ble politisk behandlet i kommunene og fylkestinget i tidsrommet 09.12.2010 – 02.02.2011, vedtakene hadde følgende innhold:

- a. *I sentrumsområdene prioriteres korttidsparkering foran arbeidsplassparkering. Antall parkeringsplasser i sentrum må vurderes og tilpasses utfordringene i de forskjellige delene av Buskerudbyen. På prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser prioriteres innfartsparkering.*
- b. *Alle kommunene må søke om å bli parkeringskommuner.*
- c. *Parkeringsnormene avklares gjennom felles areal- og transportplan*
- d. *Etappevis utvikling og implementering av samordnet parkeringspolitikk gjennomføres i tråd med Revidert Handlingsprogram 2010-2013 og som oppfølging i hver enkelt kommune.*

Handlingsprogrammet 2010-2013 for Buskerudbypakke1 (sist revidert 10.01.2012), inneholder et handlingsprogram for parkering med flere ulike tiltak. I det følgende gis en oversikt over tiltakene samt status for de enkelte tiltak:

Drammen

- Fortsette innføring av boligsoneparkering i nye områder
- Realisere planlagte p-hus

Status: Boligsoneparkering i Drammen ble i 2011 videreført til området Nybyen. I 2012 ble ordningen videreført til andre deler av byen. Planen er å gjennomføre planlagt utvidelse i 2013 med mulighet for ytterligere utvidelse i 2014. Nytt parkeringshus i Tordenskiolds gate står ferdig tidlig i 2013. Dette parkeringshuset vil avlaste sentrale deler av Strømsø for biltrafikk, og vil kunne fungere som parkeringstilbud for reisende med tog fra Drammen stasjon.

Kongsberg

- Heldagsparkering avgiftsbelegges i sentrum
- Innføring av boligsoneparkering

Status: Restriksjoner på muligheter for heldagsparkering i sentrum er gjennomført. Forslag til boligsoneparkering ble fremmet i begynnelsen av 2012, men politisk behandling av forslagene ble satt på vent til det foreligger en samlet analyse av parkeringsordningen i Kongsberg sentrum. Denne vil foreligge i februar 2013 og vil bli lagt til grunn for politisk behandling. Behandlingen vil ta stilling til innføring av boligsoneparkering, parkeringsprinsipper, takster og parkeringstid og vil bli gjennomført i løpet av våren 2013. Kongsberg vil også revidere eksisterende parkeringsbestemmelser mv. gjennom en revidering av kommuneplanens arealdel.

Lier, Nedre og Øvre Eiker

- Prinsippvedtak med tanke på å søke om myndighet til håndheving
- Lage skiltplan for sentrum med vekt på prioritering av korttidsparkering
- Reell prioritering av korttidsparkering framfor langtidsparkering

Status: Alle disse tre kommunene har nå vedtatte skiltplaner for sentrums områder. Skiltplanene vektlegger prioritering av korttidsparkering fremfor langtidsparkering i alle tre kommunene. De tre kommunene søkte i 2012 Vegdirektoratet om myndighet til å håndheve skiltbestemmelser mv. etter vegtrafikklovens bestemmelser, men Vegdirektoratet etterlyste ytterligere dokumentasjon for å kunne fatte beslutning om tildeling av slik myndighet. Dokumentasjonen omhandler blant annet opplegg for klagebehandling, opplæring mv. Arbeidet med å organisere dette og utarbeide en revidert søknad pågår.



Felles tiltak for alle kommunene

- Påvirke private aktører til å redusere antall reserverte plasser til ansatte (Se kap 3.2.5)
- Feie for egen dør - redusere antall reserverte plasser til ansatte) hos alle deltakerne i Buskerudbysamarbeidet. (Se kap 3.2.5)
- Samordne parkeringsnormer gjennom felles areal- og transportplan
- Utrede innfartsparkering på jernbanestasjonene og langs sentrale bussruter
- Utrede (felles) organisering og eventuelt etablere felles parkeringsselskap

Status: Arbeidet med å etablere felles parkeringsnormer er etablert som et handlingspunkt i handlingsprogrammet til felles areal- og transportplan og vil bli fulgt opp i tråd med dette.

Felles areal- og transportplan prioriterer innfarts-/pendlerparkering og planens handlingsprogram inneholder oppfølgingspunkt. Jernbaneverket har i 2012 innført oblatordning på stasjonene Lier, Brakerøya, Mjøndalen og Hokksund. TØI har på oppdrag fra Buskerudbysamarbeidet i 2012 utarbeidet et forslag til strategi for innfartsparkering i Buskerudbyen. Rapporten vil være ett av underlagene for arbeidet med å viderutvikle samordnet parkeringsstrategi til å også omhandle pendler- og innfartsparkering.

Spørsmål om felles organisering av håndhevingsmyndigheten ble utredet i regi av Buskerudbysamarbeidet i 2010. Forslagene til organisering ble knyttet til daværende forslag til ny parkeringslovgivning som ennå ikke er blitt vedtatt. Fokus i 2012 og 2013 var og vil derfor være mer rettet mot samarbeid om håndhevelse og utvikling av fremtidig parkeringsstrategi i lys av felles areal- og transportplan enn felles organisering i aksjeselskap eller lignende.

Avtalens formulering: Vedtatt parkeringspolitikk implementeres gjennom 2011 og videre i henhold til vedtatt tidsplan.

3.1.5 Prioritering av kollektivtransport

Det er stor oppslutning i Buskerudbysamarbeidet om avtalens strategi om opptrapping av busstilbudet og støtte til forbedret togtilbud. Det viser den vedtatte areal- og transportplanen der jernbanen ligger som grunnstamme for utviklingen og der målsettingen er en dobling i kollektivandelen.

Busstilbudet som ble styrket i 2010 og 2011 er videreført i 2012. Men ble ikke ytterligere trappet opp i tråd med de tilbakemeldinger som departementet gav i 2011. Satsingen i 2012 har således blitt rettet inn mot utvikling og gjennomføring av kunderettede tiltak. Dette har handlet blant annet om etablering av billetteringssystem som gir raskere betaling og dermed kortere opphold på hvert stopp og utredning av nytt pris og sonesystem for på sikt å gjøre det enklere og rimeligere for den enkelte å reise kollektivt, også mot områder utenfor Buskerudbyen, herunder Akershus og Oslo. Midler fra belønningsordningen har også bidratt til å introdusere Brakars reisegaranti, og til utforming av trafikant- og informasjonsdesign for på bedre informasjon i kollektivsystemet.

Det har blitt etablert sanntidsinformasjon på ytterligere to busslinjer, 4 og 5 i Drammen. For å gjøre bussen til et attraktivt reisemiddel er det viktig med god fremkommelighet og brukervennlig infrastruktur som holdeplasser mv. Buskerudbysamarbeidet valgte derfor høsten 2011 ut 5 kollektivstrekninger hvor det, på bakgrunn av omfattende kartlegging, ble det gjort en antakelse om at det var her infrastrukturtiltakene ville ha størst effekt. I 2012 ble det utarbeidet strekningsvise gjennomganger av disse prioriterte busstraseene. Det gjennomføres infrastrukturtiltak på disse strekningene på til sammen nærmere 40 mill. kr i 2012. Disse strekningene vil også i 2013 bli det økonomisk tyngste satsingsområdet.

Det er i 2012 utarbeidet underlag for å tydeliggjøre behovet for økt togtilbud på Kongsbergbanen (Drammen- Kongsberg) både på kort sikt og i NTP. Togtilbudet fra des. 2012 kan ikke sies å være styrket for hele Buskerudbyen, slik forventningen var i 2009.

Avtalens formulering: Videreføre en sterk opptrapping av busstilbudet fra 2010 og støtte opp under styrket togtilbud fra 2012. Gjøre kollektivtransport konkurransedyktig med bilen bl.a. med framkommelighetstiltak som prioriterer bussen framfor bilen. Gjennomføring av prioriterte bussfelt og bussprioritering fram mot og i kryss (fra og med 2010).



3.1.6 Sterk satsing på sykkel

Reisevaneundersøkelsen fra 2009/2010 viser at 9,9 % bruker sykkel i sykkelbyen Kongsberg. Landsgjennom-snittet er på 4,2 %. Alle de 4 andre kommunene i Buskerudbyen ligger under

landsgjennomsnittet. For å bidra til at alle kommunene i Buskerudbyen styrker innsatsen på sykkel og kunne dra nytte av de gode resultatene sykkelbyen Kongsberg har oppnådd, er det i 2012 ansatt en sykkelkoordinator i et 2-årig engasjement for å sikre gjennomføringskraft og oppfølging. Tiltak som styrker sykkel som tilbringer til tog og by- og tettstedsentra samt sykling til jobb og skole er prioritert. I 2012 ble det satset på følgende områder for sykkel i Buskerudbyen:

- Sykkelparkering ved sentrale knutepunkter/målpunkter
- Sentrale ruter/punkter i by/tettsted (<1km)
- Hovedruter sentrum – boligområder (>5km)

Det er i 2012 utført sykkelveiinspeksjoner i alle 5 kommunene som grunnlag for målrettet utbedrings- og vedlikeholdsarbeid. Som grunnlag for arbeidet med Buskerudbypakke2 ble det utarbeidet en faglig utredning for helhetlig satsing på sykkel i Buskerudbyen. Forprosjektet er kalt "Et tjenlig sykkeltilbud for Buskerudbyen 2014-2023. Underlag for Buskerudbypakke2". Samtidig som utredningen gir en oversikt over hvor mye et komplett sykkeltilbud i Buskerudbyen vil koste, vil forprosjektet også være et viktig innspill til videre arbeid med detaljerte sykkelplaner i hver kommune.

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

3.1.7 Kommunikasjon og holdningsskapende arbeid

Forankring i befolkningen og de involverte partnerne vurderes som avgjørende for et godt resultat og gi positive effekter både på kort og lang sikt. Intern informasjon og kommunikasjon er et strategisk satsingsområde som er videreført i 2012. Buskerubysamarbeidet har lagt vekt på bred informasjon til innbyggerne om de store pågående prosessene, og tilrettelegging og invitasjon til dialog.

Det har vært gjennomført ulike kampanjer, både med hensikt å mobilisere til endrede reisevaner og å spre kunnskap om hvilke tiltak som er gjennomført eller planlagt. Kunnskap om tilbudet er en forutsetning for å benytte seg av det.

Det er i 2012 spesielt satset på informasjon knyttet til arbeidet med felles areal- og transportplanen og hvilke tiltak Buskerudbysamarbeidet får realisert med midler av belønningsordningen.

Måloppnåelse evalueres gjennom en egen opinionsundersøkelse som både måler kjennskap til Buskerudbysamarbeidet og indikerer utviklingen fra året før. Undersøkelsen inneholder også spørsmål om hvilke holdninger og reisevaner innbyggerne har. Dette skal tjene som blant annet kunnskapsgrunnlag for det videre kommunikasjonsarbeidet. Resultatene fra undersøkelsen i 2012 vil foreligge tidligst mars 2013.

Avtalens formulering: Strategisk informasjon og markedsføring i kombinasjon med gjennomføring av tiltak.

3.2 Oppfølging av tiltaksområdene i 2012

Handlingsprogrammet er styringsdokumentet for prioritering av tiltak innenfor den årlige økonomiske tilskuddsrammen som blir gitt fra SD. I tråd med avtalen ble 90 mill. kr. tildelt i mai 2012.

Handlingsprogrammet ble revidert med vedtak i ATM-utvalget 9. juni 2011 og senere justert 10.01.2012 etter SDs tilbakemelding på statusrapport 2010 og erfaringer gjort gjennom 2011. Det justerte handlingsprogrammet fulgte som vedlegg ved rapportering til SD for 2011.

Nedenfor er det angitt resultatoppgjør i 2012 i forhold til oppfølging av handlingsprogrammet og vedtatt tiltaksplan for 2012 (ATM-utvalget mars 2012). Det vises også til foregående kapittel 3.1.

3.2.1. Felles areal- og transportplan

I løpet av et og et halvt år er planforslag for areal- og transportplan Buskerudbyen 2012-23 utarbeidet, konsekvensutredet, vært til offentlig høring og godkjent i fem kommune-/bystyrer. Alle partnerne i Buskerudbysamarbeidet har prioritert dette arbeidet og brukt mye tidsressurser gjennom året. Det har ført til bred involvering og god forankring i alle samarbeidspartneres organisasjoner. Næringslivet har særlig blitt trukket med i arbeidet. Fylkestinget stadfester planen 7. februar 2013 som regional plan.

I forbindelse med planarbeidet er flere utredningsarbeidsarbeid slutført og nye igangsatt i 2012 som mulighetsstudier næringsarealer, attraktive byer og tettsteder, handelsanalyse og konsekvensutredning av planforslaget. Det er utarbeidet perspektiv skisser for fem utviklingsområder. Det ble ikke tid til å sette i gang prosjekt for identifisering av nye regionale næringsområder for C-virksomheter. Det samme gjelder for bla. for utredninger knyttet til steds- og stasjonsutvikling for Mjøndalen og Hokksund. Disse arbeidene følges opp i 2013.

3.2.2. Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt

Det er gjennomført kun mindre justeringer av rutetilbudet for buss utover videreføring av de som ble prioritert og startet opp i 2010/2011, jfr. tilbakemeldingene fra SD på rapportering 2011. Det er imidlertid et stort behov for styrking av busstilbudet, men det er foreløpig ikke økonomi til ytterligere satsing før det er etablert større forutsigbarhet for fremtidig finansiering gjennom en Buskerudbypakke2

3.2.3 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken

Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken var hovedinnsatsområdet i 2012 og vil også være det i 2013. Midlene er i hovedsak kanalisert til 5 prioriterte strekninger for å oppnå størst mulig effekt for kollektivtrafikken totalt sett. Disse ble høsten 2011 valgt på bakgrunn av omfattende kartlegging. De prioriterte strekningene er:

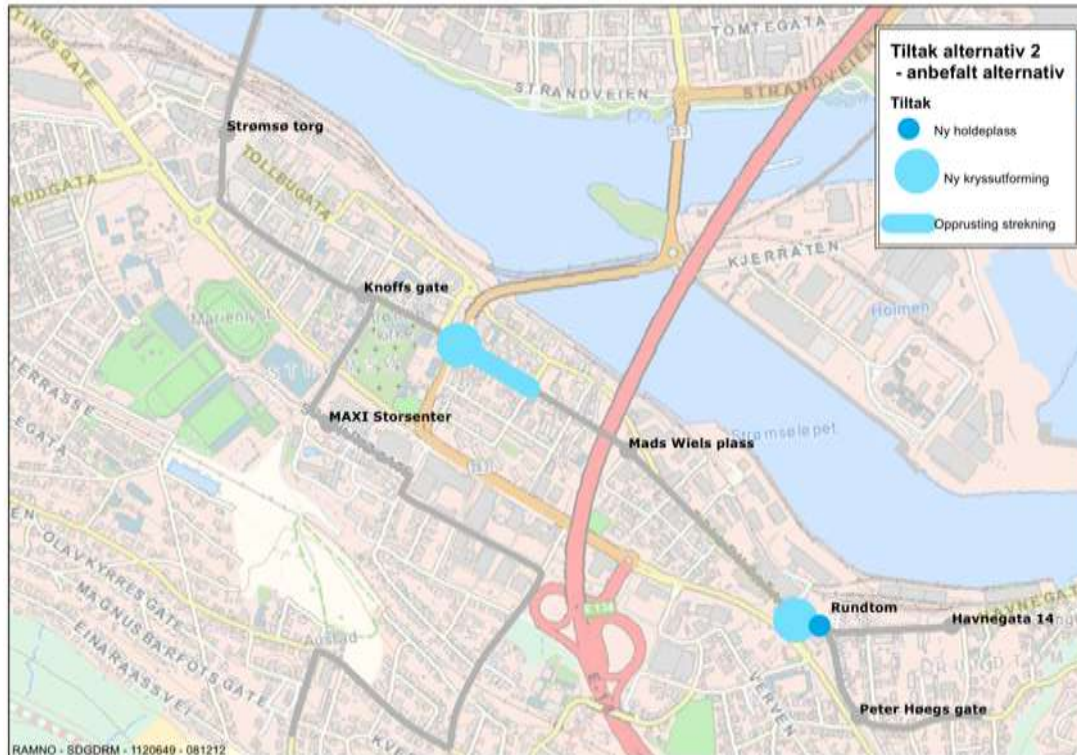
1. Drammen sentrum - Krokstadelva – Mjøndalen
2. Tordenskiolds gate (Rundtom – Drammen sentrum)
3. Drammen sentrum (Strømsø) – Gulsbogen
4. Kongsberg sentrum - Gamlegrendåsen/Gomsrud
5. Lierstranda – Drammen sentrum (Strandveien)

I 2012 ble det gjennomført en omfattende gjennomgang av de fem utvalgte strekningene. Denne gjennomgangen angir status og kommer med anbefalinger på hvilke endringer som bør gjøres innenfor følgende temaområder:

- *Trase* – hvorvidt dagen busstrase bør endres?

- *Fremkommelighet* - behov for egne bussfelt/sambruksfelt, signalprioritering, nye kryssløsninger?
- *Holdeplassmønster*: - slå sammen, legge ned eller opprett nye holdplasser?
- *Holdeplasstandard* – behov for forbedringer, hvilken standard anbefales?

Under er en illustrasjon fra den strekningsvise gjennomgangen av strekningen Drammen sentrum – Tordenskioldsgate :



Det er bla. på bakgrunn av denne gjennomgangen gjennomført en rekke tiltak på de prioriterte busstrekningene i 2012. Tiltakene er dels slutført i 2012, slutføres i 2013 eller planlagt for bygging i 2013. Her noen eksempler:

- Kollektivfelt fra krysset Lierstranda, Strandveien til rundkjøring på Brakerøya for å lette fremkommeligheten for bussen.
- Oppgradert holdeplassene i Lierbyen i tråd med gatebruksplan for Lier kommune
- Prioritering av framkommelighet for buss ved bygging av nytt kryss i Krokstadelva ved den gamle Mjøndalsbrua inkl. eventuell lysregulering på brua.
- Oppgradert trase og holdeplasser på busstrekningen Travbanen(Drammen) – Krokstadelva – Mjøndalen.
- Pendlerparkering og snuplass for buss ved Darbu stasjon.
- Flerbrukskryss i Kongsberg sentrum for å bedre fremkommeligheten for buss og øvrige trafikantgrupper.
- Tilskudd til Drammen kommune for å oppgradere bybrua i Drammen for å kunne reservere den for kun busser, syklende og gående.
- Ny og mer kundevennlig holdeplasstruktur for buss på Bragernes i Drammen
- Oppgradert trase og holdeplasser mellom sentrum og Fjell i Drammen

For å øke tilgjengeligheten til tog- og busstilbudet og samtidig bedre forholdene for syklistene er det i 2012 blitt bygd:

- Høystandard sykkelparkering og sykkelparkeringshus ved Kongsberg stasjon.
- Sykkelparkeringshus ved jernbanestasjonen i Drammen (illustrasjon under).

Investeringer i høystandard sykkelparkering på stasjoner ses i sammenheng med innfartsparkering for bil og er også finansiert under dette området.



3.3.4 Tiltak for syklende og gående

Styrket samordning, koordinering og erfaringsutveksling innenfor sykkelområdet er prioritert ved å ansette en sykkelkoordinator.

I 2012 ble det gjennomført sykkelveiinspeksjoner i sentrumsnære områder i alle de fem kommunene for å kartlegge feil og mangler. Hensikten med inspeksjonene og etterfølgende tiltak, hvorav såkalte "straktiltak" er planlagt utført i 2013, er å gjøre det mer attraktivt å sykle slik at sykkelandelen øker .

I 2012 er det gjort en utredning for drift og vedlikeholdsstandard for helårssykling i Buskerudbyen. For å få flere til å sykle og vise at man prioriterer sykkel som likeverdig transportmiddel med bil, må sykkelanleggene ha god drift- og vedlikeholdsstandard. God drift (feiing, brøyting, strøing) og godt vedlikehold av dekke, skilting og merking er svært viktig for framkommelighet og sikkerhet på sykkelanleggene. I tillegg fikk Kongsberg bevilget midler til økt driftsstandard for prioriterte strekninger og punktvis områder der det erfaringsmessig er vanskelig å få en fullgod kvalitet. Dette er et ledd i erfaringsutvekslingen med de øvrige kommunene.



3.2.5 Biltrafikkreduserende tiltak

Forskning og eksisterende kunnskapsgrunnlag tilsier at det er kun i kombinasjon med biltrafikkreduserende tiltak at positive kollektiv- og sykkeltiltak vil gi tilstrekkelig effekt i forhold til ressursinnsatsen. Hovedtiltakene innenfor dette området vil derfor være knyttet til å sikre full effekt av ovennevnte strategier for etablering av styrket innsats for kollektivreisende, gående og syklende.

Gjennomføringen og utviklingen av en samordnet parkeringspolitikk for Buskerudbyen er sentralt innenfor dette området. For status på dette området vises det til pkt 3.1.4. Dette tiltaksområdet må også ses i sammenheng med tiltaksområde 3 og de fysiske tiltakene på de prioriterte strekningene som prioriterer bussens fremkommelighet.

Det er satt av midler til et Reis smart-prosjekt i samarbeid med næringslivet som bla. har som mål å påvirke private til å redusere antall reserverte parkeringsplasser til egne ansatte. Det er imidlertid foreløpig ikke igangsatt av kapasitetsmessige grunner.

Feie for egen dør, det er etablert en ordning hvor partnerne i Buskerudbysamarbeidet kan søke om midler til denne type tiltak. Det er en forutsetning for å få støtte at tiltakene bidrar til å endre de ansattes reisevaner i en mer miljøvennlig retning.

3.2.6 Informasjon og holdningskampanjer

I 2012 er det gjennomført en rekke kommunikasjonstiltak rettet mot befolkningen, hovedsakelig knyttet til arbeidet med Areal og transportplanen.

For å informere innbyggerne om innholdet i Areal- og transportplanen og om hva innholdet ville bety for hver enkelt kommune, sendte Buskerudbysamarbeidet i begynnelsen av september ut en husstandsfolder til alle husstandene i Buskerudbyen. Det ble laget fem ulike foldere – én for hver kommune, der noe av informasjonen var felles og noe var spesielt for den enkelte kommune.

Den åtte-siders brosjyren var nokså detaljert, og ble derfor supplert med en informasjonsfilm med mer lettfattelig og engasjerende innhold. Filmen var lagt opp som en reise gjennom Buskerudbyen fra Lier til Kongsberg. I hver av hovedutviklingsområdene stiger hovedpersonen Herman av toget og møter lokale personer som forteller om hvordan fremtiden kan se ut i hvert av områdene. Filmen har blitt vist over 3 000 ganger på Youtube, Facebook og Buskerudbyens hjemmesider.

I desember ble Buskerudbyen julekalender «På Quiz og Tvers med Erik Solbakken» presentert. Julekalenderen besto av 24 korte filmer som på en morsom og underholdende måte viste fram noen av tiltakene gjennomført i Buskerudbypakke 1 finansiert av belønningsmidler. Hensikten var å skape kunnskap om tiltakene og dermed øke interessen for å benytte seg av dem. Julekalenderen var



utformet som en konkurranse, der hver episode endte med et spørsmål. Det var premier hver dag, og vinnerne fikk enten en sykkel, eller de kunne velge mellom busskort til en verdi av kroner 1 000 og piggdekk til sykkel. Filmene ble vist til sammen ca 15 000 ganger, av om lag 5 000 forskjellige personer. Konkurransen fikk inn 1 700 svar.

Gjennom kampanjen og andre målrettede tiltak har antall som liker Buskerudbyens Facebookside økt med nærmere 100 prosent, til 850 i januar 2013. Dette er en viktig kanal for å kunne nå målgruppene direkte og å komme i dialog med innbyggerne.

Hos de ti samarbeidspartnere er det mange som er involvert i Buskerudbysamarbeidet, både politisk, administrativt og faglig, organisert i mange forskjellige arbeidsgrupper. For at de ulike gruppene skal kunne bidra til å nå målene for Buskerudbysamarbeidet er det nødvendig at alle har den informasjon og kunnskap som skal til for å gjøre en god jobb.

Flere kanaler benyttes for å nå de ulike interne målgruppene. Hjemmesiden er en viktig kilde til informasjon, det samme er epost. I tillegg distribueres det nyhetsbrev til de interne målgruppene. I 2012 har det blitt sendt ut fire nyhetsbrev.

I 2012 har det vært gjennomført tre kampanjer som har til hensikt å mobilisere til økt sykkelbruk. Målgruppene har variert i de tre kampanjene, både i alder og geografisk tilhørighet. Kommunikasjon har vært en sentral del av disse kampanjene. I tillegg til egen kampanje i Drammen er følgende gjennomført:

Sykle til jobben. Aksjonen ble gjennomført over seks uker i april og mai med Statens vegvesen som koordinator. Aksjonen i 2011 var en suksess og det ble satt enda høyere mål i årets aksjon. Oppslutningen ble imidlertid på langt nær så god som året før. Dette kan skyldes at premissene for deltakelsen ble endret fra at all aktivitet kunne registreres i 2011 til at bare aktivitet til og fra jobben kunne registreres i 2012. Også i 2012 var det gratis å delta i aksjonen for alle som jobbet i Buskerudbyen.

Aktiv på skoleveien. Kampanjen har som målsetting å få flere barn til å sykle eller gå til skolen. Alle Buskerudbyens grunnskoleelever, fra fjerde klasse og opp, får tilbud om å være med i konkurransen. Hensikten er tredelt – det handler både om å skape gode vaner på et tidlig tidspunkt, å øke barnas aktivitetsnivå og dermed fremme deres helsetilstand og å minimere kjøringen utenfor skolene. Kampanjen gikk over tre uker på våren og tre uker på høsten og ca 7 500 barn deltok i hver av kampanjeperiodene – om lag 1 500 flere enn året før.

3.2.7 Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og trafikk-/resultatmålinger

Midler til felles planlegging og koordinering av samferdselsområdet i Buskerudbysamarbeidet inngår i dette tiltaksområdet. For 2012 er ressurser prioritert både til koordinering og planlegging av Buskerudbypakke1 og koordinering/planlegging tilknyttet arbeidet med Buskerudbypakke2.

I 2012 ble det videreutviklet et tjenlig prosjektrekneskapssystem slik at samarbeidet er bedre rustet til å håndtere økningen i antall tiltak og transaksjonsmengde, samt krav til rapportering og sporbarhet. Dette tjener også som underlag for denne rapporten.

Innhenting av ytterligere kunnskapsgrunnlag skyldes i hovedsak igangsettelse av arbeidet med regionalt/lokalt forslag til Buskerudbypakke2. Både en jernbaneutredning om tiltak for økt togtilbud på Kongsbergbanen og utredning for helhetlig satsing på sykkel i Buskerudbyen er i denne sammenheng gjennomført i 2012.

4. Oppfølging og vurdering av avtalens trafikkmål

4.1 Mål for trafikkutvikling i avtalen med Samferdselsdepartementet

Avtalen med samferdselsdepartementet har følgende mål for endring i transportmønster i Buskerudbyen: *Redusere omfanget av reiser med privatbil i forhold til 2009 og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel.*

For 4-årsperioden vil Buskerudbysamarbeidet bidra til:

- *At den samlede biltrafikken i byområdet Buskerudbyen ikke skal øke i perioden, og helst reduseres, selv om befolkningen og/eller antall arbeidsplasser øker*
- *En samlet reduksjon av biltrafikken på 5 % i rushtiden for hele byområdet Buskerudbyen i perioden.*

I avtalen med departementet heter det videre: *I løpet av 2010 skal det fastsettes korresponderende mål for trafikkutviklingen for de enkelte kommunene i Buskerudbyprosjektet. Målene for trafikkutviklingen i de enkelte kommunene og deler av byområdet skal baseres på en*

kunnskapsbasert vurdering av hva som er realistisk i forhold til de virkemidler og tiltak som forventes igangsatt. Referanseåret for vurdering av trafikkutvikling er 2009.

Det legges til grunn at måloppnåelsen er avhengig av framdriften i gjennomførte tiltak.

Målsettingene for trafikkutviklingen kan revideres i lys av ny kunnskap, gjennomførte trafikkmålinger på nye målepunkter og RVU 2009.

Ved inngåelse av avtalen med Samferdselsdepartementet forelå det begrenset kunnskap om hva som ville være realistiske mål mht trafikkutvikling i forhold til de virkemidler og tiltak som kunne forventes igangsatt i 4-årsperioden 2010-2013. Gjennom en rekke fagutredninger som grunnlag for utarbeiding av planforslag (høringsutkast) for Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og konsekvensutredning av planforslaget foreligger det nå et langt bedre kunnskapsgrunnlag for drøfting av realistiske mål for transportutvikling framover. Følgende rapporter er i denne sammenheng sentrale:

- Urbanet Analyse, november 2010: *Strategi for biltrafikkreduserende tiltak i Buskerudbyen. Kunnskapsgrunnlag.*
- Norconsult 2012: *Konsekvensutredning av planalternativer: Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23.*

I 2009 var det kun et begrenset antall tellepunkter for biltrafikk i Buskerudbyen. Det ble derfor, med bruk av belønningsmidler, etablert et mer finmasket nett med tellepunkter for å kunne måle utvikling i biltrafikk også i rush. Dette for å kunne være bedre i stand til å måle effekt av ulike tiltak som påvirker transportetterspørsel og reisevaner samt oppfølging av målsettingene i avtalen med departementet.

Utviklingen av dette målesystemet som Statens vegvesen har ansvar for har foregått i flere trinn. Trinn 1 (etablering av tellepunktene) og 2 (innsamling av måledata) er iverksatt. (Ifølge Statens vegvesen foreligger timesdata inkl. rush kun for 2012). Trinn 3 som innebærer bearbeiding av måledata til informasjon er ikke igangsatt enda. Statens vegvesen Region sør er sammen med Vegdirektoratet i gang med å programmere opplegget for et utviklingsprosjekt. Samarbeidet om trafikkdata i Buskerudbyen kan bli en pilot for presentasjon av trafikkdata for flere byområder.

I påvente av et bedre og mer tilgjengelig datagrunnlag har det ikke vært prioritert å utvikle korresponderende mål for trafikkutvikling for de enkelte kommunene i Buskerudbyen. Imidlertid har det, i lys av ny kunnskap (jfr ovennevnte rapporter) og resultater fra RVU 2009, blitt definert nye mål på transportområdet i forbindelse med ny Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23.

4.2 Vurdering av biltrafikktall

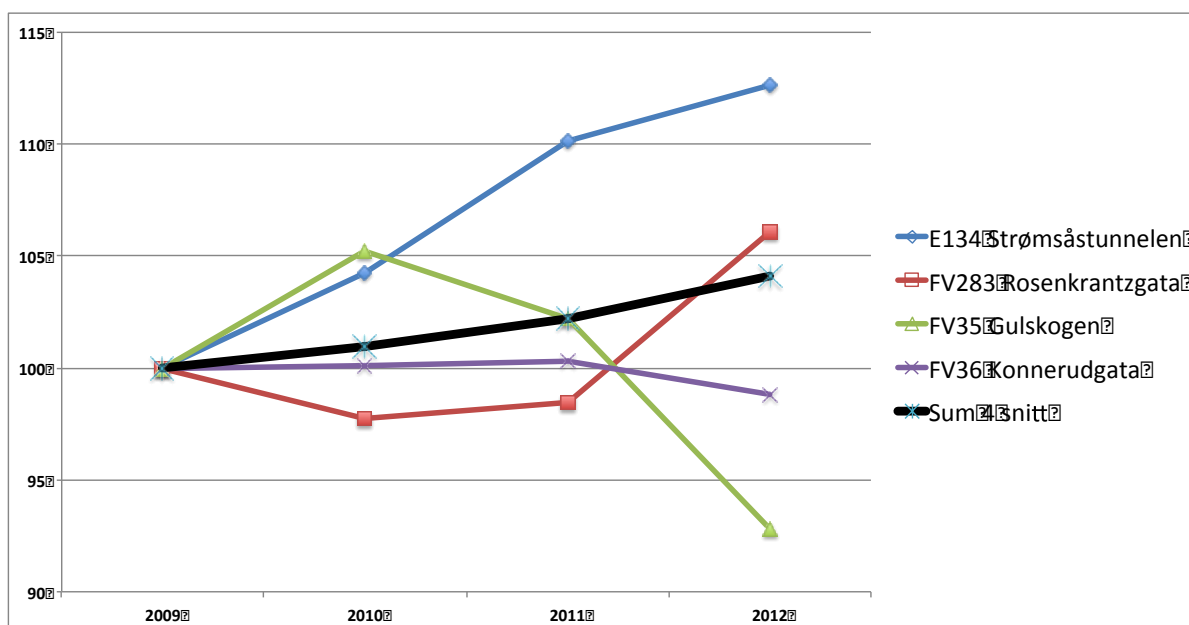
Når det gjelder utvikling av kollektivtrafikk og biltrafikk i 2009-2012 og mht utvikling 2011-2012 henvises til kapittel 7, hvor alle registrerte tall er gjengitt. Det er gledelig å observere stabil vekst i passasjertall for kollektivtrafikken, og betydelig sterkere vekst enn befolkningsveksten tilsier. Når det gjelder utvikling i biltrafikken er utviklingen sprikende. Avhengig av hvilke snitt som studeres er det vekst eller nedgang i trafikken.

I det etterfølgende er det gjort en nærmere gjennomgang av utvikling av biltrafikk tall i de 4 snitt som har vært grunnlag for rapportering siden 2009 og utvikling i hele 35 snitt i perioden 2011-2012 (inkludert de 4 omtalte snitt).

Å rapportere om utvikling i biltrafikk i Buskerudbyen basert på 4 tellepunkter er et lite faglig grunnlag, ikke minst fordi 4 tellepunkter ikke nødvendigvis er et representativt utvalg for å gi et bilde av samlet trafikkutvikling. I tillegg er det gjort en større omlegging av vegtrafikken i Drammen (siste halvår 2011) med åpning av Øvre Sund bru og stenging av bybrua for biltrafikk. Dette har sannsynligvis hatt innvirkning på kjøremønsteret og kan ha medført en omfordeling av trafikken i Drammen i 2012. ÅDT-tall for enkelte av de 4 snitt i 2012 er derfor ikke nødvendigvis representative for endringer i forhold til 2009-2011.

Når det gjelder utvikling av biltrafikken i rushtiden foreligger det ikke data fra Statens vegvesen annet enn for år 2012. Det er derfor ikke grunnlag for å vurdere utvikling over tid. Det vil imidlertid være grunnlag for å se på utvikling av rushtidstrafikk i årene som kommer.

Trafikktall i fire snitt – utvikling 2009-2012



Som figuren over viser gir oversikten over utviklingen av 4 tellepunkter i Buskerudbyen sprikende resultater. To snitt har synkende ÅDT-tall, mens to andre snitt har økende ÅDT-tall. Utviklingen fra 2011-2012 viser tilsynelatende overraskende trendbrudd på to av strekningene. Dette kan henge sammen med en større endring i kjøremønster som følge av åpning av Øvre Sund bru og stenging av bybrua for biltrafikk.

E134 Strømsåstunnelen

Fakta: Trafikken har steget jevnt hvert år fra 2009-2012; i alt en økning på 12,6% i perioden 2009-2012. Fra 2011-2012 har trafikken økt 2,2% i dette snittet.

Vurdering: E134 er en nasjonal stamveg. Det foreligger ikke data for hvor stor andel av trafikken er intern trafikk i Buskerudbyen og hvor stor andel av trafikken som er gjennomgangstrafikk via

Buskerudbyen. Gjennomgangstrafikken på E134 vil i liten grad kunne påvirkes av tiltak (kollektivsatsing og parkeringsrestriksjoner) Buskerudbyen iverksetter i perioden 2009-2012. Dette tellesnittet er derfor ikke optimalt å benytte som representativt snitt for trafikkutvikling i Buskerudbyen.

FV36 Konnerudbakkene

Fakta: Trafikken i Konnerudbakkene har hatt stabil trafikk i perioden 2009-2011 for så å få et fall (1,45%) siste år 2011-2012. Nedgangen totalt sett i perioden 2009-2012 er 1,2%.

Vurdering: Konnerudbakkene er hovedforbindelsen mellom Drammen sentrum og Konnerud og det finnes i liten grad omkjøringsmuligheter. Tellepunktet representerer derfor på en god måte trafikkutvikling mellom Konnerud og Drammen sentrum. På denne strekningen er busstilbudet styrket i perioden, bl a ved hjelp av belønningsmidler. Nå er det også innført boligsoneparkering i Nybyen i Drammen (i området hvor Konnerudgata kommer inn til Drammen sentrum). Det er derfor gledelig å se at trafikkutviklingen synker på akkurat denne strekningen, hvor det er gjort tydelig identifiserbare tiltak.

FV283 Rosenkrantzgata og FV35 Gulskogen

Fakta: Trafikken i Rosenkrantzgata hadde en nedgang på 1,5 % i perioden 2009-2011. Fra 2011 til 2012 har trafikken økt betydelig (7,7%). Utviklingen på FV35 Gulskogen har vært motsatt. Etter en økning i perioden 2009-2010 på 5,2%, sank trafikken fra 2009-10 med 2,9% for ytterligere å bli redusert siste år (2011-12) med 9,2%.

Vurdering: FV 283 Rosenkrantzgata er en av hovedveiene i det sentrale byområdet mellom Drammen og Nedre Eiker på nordsiden av Drammenselva. Trafikkutvikling i denne gata burde være en god indikator for trafikkutvikling i Buskerudbyen. Tilsvarende er FV35 Gulskogen en viktig vei på sydsiden av Drammenselva. Det kan tenkes at endringene i trafikkutvikling siste år i betydelig grad er påvirket av åpningen av Øvre Sund bru og stengingen av bybrua i Drammen. En del av trafikken som tidligere krysset Drammenselva ved Gulskogen, kan i stedet nå følge FV 283 Rosenkrantzgata (og tellepunktet) til Drammen og i stedet krysse Drammenselva ved Øvre Sund bru. Endringene i kjøremønster gjør at utviklingen siste år ikke er direkte sammenliknbar med utviklingen fra 2009-2011.

Trafikktall 2011-2012 for i alt 35 tellesnitt

Trafikkutviklingen i Buskerudbyen i perioden 2009-2011 er blitt karakterisert ved 4 tellesnitt. Særlig utviklingen siste år i disse 4 snitt har tilsynelatende en negativ utvikling (om man ikke tar hensyn til at det har vært en omlegging av vegnettet).

Dersom man ser på utviklingen av alle 35 tellesnitt som Statens vegvesen nå har etablert og ser på utvikling fra 2011-2012 er utviklingen sprikende. 19 tellesnitt har trafikkvekst og 16 tellesnitt har trafikknedgang. Å summere trafikk i flere snitt gir ikke nødvendigvis et riktig helhetsbilde, da må snittene være strategisk utvalgt som representative for byområdet. Mer interessant er det da å studere utviklingen over tid for hvert enkelt snitt, for så å forsøke å forstå de endringer som skjer. Om man likevel summerer trafikktall for alle 35 snitt viser utviklingen en vekst på 0,41% siste år. Det foreligger ikke data for alle disse tellepunktene før 2011.

Konklusjon

Utviklingen i biltrafikk i Buskerudbyen er ikke entydig. Utviklingen i 4 snitt i perioden 2009-2012 viser

at to av snittene hadde nedgang i trafikken, mens to av snittene hadde økning i trafikken. For de 4 snittene viste summen av utvikling fra 2011-2012 en vekst i biltrafikken. På grunn av en større trafikkomlegging i Drammen er det vanskelig å konkludere om trafikkutvikling fra 2011-2012 basert på kun disse 4 snitt. Det er gledelig å observere en nedgang i trafikken i Konnerudbakkene, strekningen hvor det er tydelig identifiserbare tiltak som er iverksatt av Buskerudbysamarbeidet (økt bussfrekvens og boligsoneparkering).

Om man ser på utviklingen av alle 35 tellepunkter i Buskerudbyen (inkludert de 4 snitt over) er utviklingen også sprikende, 19 tellesnitt viser en økning i trafikken og 16 tellesnitt viser en nedgang i trafikken. Å summere all trafikk i alle snitt gir ikke nødvendigvis en riktig pekepinn på endringen i trafikk men om man likevel gjøre en summering viser utviklingen siste år en trafikkøkning på 0,41%.

Det er altså vanskelig å konkludere entydig om trafikkutvikling i Buskerudbyen basert på ovennevnte. Resultatene spriker avhengig av hvor mange, og hvilke tellesnitt som studeres. Et bedre grunnlag for å følge trafikkutviklingen framover er nå til stede gjennom at langt flere tellepunkter er etablert i Buskerudbyen. Det er ikke gjort en faglig vurdering av hvilke av disse tellesnitt som best er egnet som representative for trafikkutvikling i Buskerudbyen. En slik vurdering bør inngå i det utviklingsprosjektet som Statens vegvesen i samarbeid med Vegdirektoratet er i ferd med å programmere og vil sette i gang i 2013.

4.3 Ny kunnskap

Urbanet Analyse, november 2010: Strategi for biltrafikkreduserende tiltak i Buskerudbyen. Kunnskapsgrunnlag.

På oppdrag for Buskerudbysamarbeidet har Urbanet Analyse utredet hvilke biltrafikkreduserende tiltak som bør prioriteres i fireårsperioden 2010-13. Urbanet Analyse konkluderer slik i kapittelet: Fra teori til praksis – Er måloppnåelse mulig på kort sikt?

*Analysene viser at målsettingen om nullvekst i biltrafikken mot 2013 er ambisiøs. I praksis vil det ta tid å iverksette en del av tiltakene som er lagt inn i scenariene, som for eksempel parkeringsrestriksjoner og infrastrukturtiltak for å forbedre bussfremkommeligheten. Samtidig er det viktig å se den kortsiktige måloppnåelsen i et lengre perspektiv. **Selv om det ikke nødvendigvis er realistisk fullt ut å nå målet om nullvekst i det korte tidsperspektivet frem mot 2013, er grepene som er foreslått i utredningen de mest effektive for på noe lengre sikt å endre transportmiddelfordelingen og redusere biltrafikken i Buskerudbyen.** (Vår utheving)*

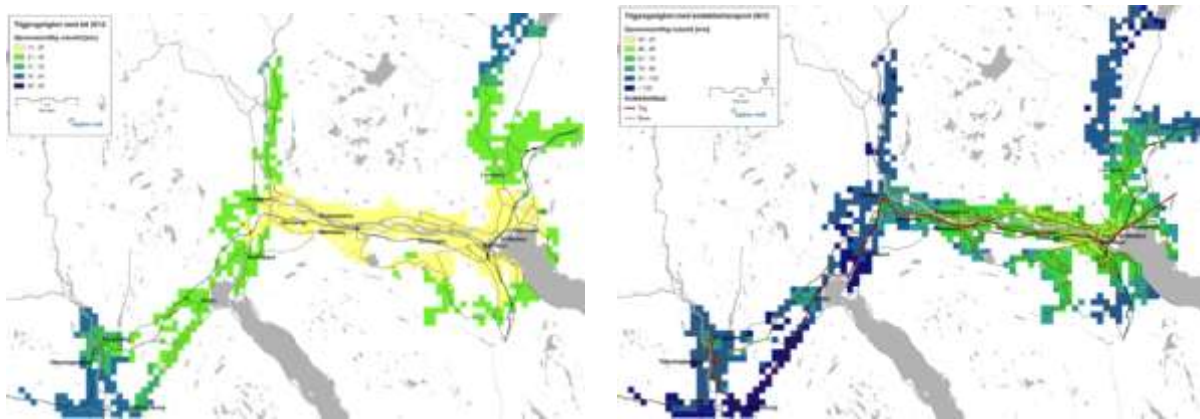
De tiltak Urbanet Analyse foreskriver for å kunne få nullvekst i biltrafikken krever ekstraordinær finansiering av drift av kollektivtransport. Slik finansiering vil først være mulig ved innføring av en eller annen form for trafikantbetaling i Buskerudbyen. Det er ikke mulig å få til tilstrekkelig tilbudsforbedring i kollektivtransporten kun med bruk av fylkeskommunale midler eller belønningmidler. Parkeringsrestriksjoner er innført i Buskerudbyen, bl a i form av boligsoneparkering i Drammen. Gateparkeringsplasser er også redusert i Drammen og Mjøndalen for å bedre framkommeligheten for bussene. Bybrua i Drammen er nå bilfri og forbeholdt kollektivtransport, gående og syklende. Noe tilbudsforbedring i rutetilbudet har også skjedd i perioden 2009-2012, men ikke tilstrekkelig til å endre vesentlig på konkurranseforholdet mellom bilbruk og kollektivtransport. Departementet har gitt signal om at belønningmidler i begrenset grad bør brukes til å styrke drift av busstilbudet. Det er altså først ved etablering av en helhetlig bypakke

med trafikantbetaling at det vil være finansiering til et vesentlig løft i kollektivtrafikken i Buskerudbyen.

Asplan Viak, mai 2012: Tilgjengelighetskart for Buskerudbyen

Asplan Viak AS har analysert konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtransport i Buskerudbyen. Studien viser at tilgjengeligheten med bil i dag er langt bedre enn tilgjengeligheten med kollektivtransport. Forskjellene i tilgjengelighet er først og fremst definert av reisetider med bil og reisetider med kollektivtransport (gitt eksisterende kollektivtilbud). Studien viser imidlertid at det er mulig å endre på konkurranseforholdet med et vesentlig styrket kollektivtilbud for tog og buss. Det vil imidlertid ta tid å bygge opp et slikt kollektivtilbud. På lengre sikt er det derfor mulig å utjevne konkurranseforholdet mellom de to transportformene. Med styrket fokus på arealutvikling nær kollektivknutepunkter i sentrumsområder kan også flere innbyggere i større grad gå og sykle til viktige daglige gjøremål, eller benytte kollektivtransport på reiser i regionen / ut av regionen.

Kartene under viser dagens tilgjengelighet med bil og kollektivtransport i Buskerudbyen.



Tilgjengelighetskart for bil i Buskerudbyen 2012.

Tilgjengelighetskart for kollektivtransport i Buskerudbyen 2012.

Notatet, som beskriver studien finnes på www.buskerudbyen.no.

Norconsult, april 2012: Konsekvensutredning av planalternativer

På oppdrag fra Buskerudbysamarbeidet har Norconsult analysert transportkonsekvenser av alternative arealbruksstrategier og transporttilbud på lengre sikt (2023 og 2040). Studien viser at biltrafikken vil øke i forhold til dagens nivå med 28% til 2023 og med 47% til 2040 dersom arealutvikling fortsetter som i dag og transporttilbudet ikke endres vesentlig.

De areal- og transportstrategier som ligger til grunn i Areal- og transportplan for Buskerudbyen gir langt bedre resultater: Beregninger viser da at biltrafikken vil øke med 14% til 2023 og med 29% fram til 2040. Det er da lagt til grunn mer konsentrert arealbruk, tilbudsforedringer i kollektivtrafikken, parkeringsrestriksjoner og trafikantbetaling. På grunn av at transportmodeller ikke klarer å fange opp alle typer tilbudsforbedringer, kan resultatene av strategiene i Areal- og transportplan for Buskerudbyen også gi bedre resultater enn det beregningsresultater tilsier. Dette er det tatt hensyn til når nye mål på transportområdet er satt i planen. F eks fanger ikke transportmodeller opp virkninger av bedre / samordnede billettsystemer, bedre materiell, bedre informasjonssystemer og andre tilbudsforbedringer i kollektivtransporten. Empiri tilsier at slike tilbudsforbedringer også gir

effekt, modellene fanger bare opp tilbudsforbedringer som påvirker reisetid og reisekostnad. Modellene fanger også i liten grad opp virkningen av tilbudsforbedring for gående og syklende, da slike tilbudsforbedringer i liten grad lar seg modellere i grovmaskede modeller.

Utredningen viser at det er sannsynlig med noe vekst i biltrafikken i Buskerudbyen på lengre sikt, selv om man både forbedrer tilbudet i kollektivtrafikken, innfører parkeringsrestriksjoner og trafikantbetaling. Dette på grunn av generell økonomisk vekst og økt økonomisk aktivitet som følge av sterk befolkningsvekst (+45% fra 2012-2040 i følge SSBs middelprognose). Dette genererer økt aktivitet i næringslivet, nærings- og varetransporter osv, som i liten grad kan unngås, selv med biltrafikkreduserende virkemidler.

Statens vegvesen, januar 2013: Konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke 2.

Resultater fra KVU for BBP2 og anbefalt konsept fra Statens vegvesen er ikke offentliggjort ennå. Etter definert fremdrift vil Vegdirektoratet oversende anbefaling til Samferdselsdepartementet innen 1. februar 2013. Det faglige grunnlaget for KVU er kjent, med unntak av KVUens anbefaling. Effektberegninger av alle de alternative utredede konsept viser at det må forventes vekst i biltrafikken selv med biltrafikkreduserende tiltak som parkeringsrestriksjoner og trafikantbetaling. Konseptvalgutredningen støtter altså funnene som er gjort i konsekvensutredningen av Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23.

Transportøkonomisk institutt, juni 2012: Nasjonal RVU 2009, Buskerudbyen

Resultater fra RVU 2009 forelå i juni 2012. Buskerudbysamarbeidet har bestilt tilleggsutvalg og – analyser. Resultatene for Buskerudbyen viser at når det gjelder reisevaner for privatpersoner i Buskerudbyen er utviklingen positiv sammenliknet med forrige RVU fra 2005.

Hovedkonklusjonen er som følger mht utvikling fra 2005-2009: *I Buskerudbyen har andelen av reisene gjennomført som bilfører sunket fra 59 prosent til 52 prosent (Tabell 5.1 og Tabell 5.3). Det har vært en nedgang i alle kommunene (Figur 5.1). Det har vært en tilsvarende økning, samlet sett, i andelen reiser til fots, med sykkel, som bilpassasjer og med kollektivtransport. I de andre områdene har det kun vært mindre endringer.*

Dersom en tar med både bilfører og bilpassasjer i sammenlikningen har andelen reiser med bil sunket fra 70 % til 65% fra 2005-2009. Andelen syklende har økt fra 3% til 4,5%, andelen kollektivreisende (eks fly) har økt fra 7% til 7,6%, andelen gående har økt fra 19% til 21%.

RVU 2009 slår altså fast at andelen reiser med bil følger en synkende tendens i Buskerudbyen. Undersøkelsen gir ikke svar på hvorvidt det samlede transportvolumet øker eller synker. (Resultater fra trafikktegninger i utvalgte snitt følger senere).

Transportøkonomisk institutt, august 2011: Reisevaneundersøkelse for Kongsberg teknologipark og Kongsberg kommune

TØI har i 2011 undersøkt reisevaner ved to store arbeidsplasser i Kongsberg; Teknologiparken og Kongsberg kommune. En liknende undersøkelse ble gjennomført i 2008, noe som gir mulighet for å vurdere utviklingstrekk over tid. Ulike tiltak for å redusere bilbruk og styrke sykkel, gange og kollektivtrafikk ble iverksatt etter undersøkelsen i 2008, bl a er en sykkelbro over Lågen øst for Teknologiparken nå realisert. Resultater viser:

En sammenligning med studien fra 2008 indikerer at det har vært en økning i antallet ansatte i Teknologiparken som går/sykler til jobb fra 34 til 37% mens andelen som kjører bil har gått tilbake fra 62 til 57%. Samtidig har andelen som bor utenfor kommunen økt, spesielt fra Oslo, Akershus, Asker & Bærum. Disse tallene er basert på en vurdering av vanligste reisemåte til arbeidet sommerstid i 2008 og 2011. Totalt hadde hver fjerde gående og syklende benyttet den nye sykkel- og gangbroen for å komme seg til arbeidet på undersøkelsesdagen.

Videre heter det i rapporten: *Om lag 50% av brukerne i Teknologiparken og 40% av brukerne i kommunen er ikke fornøyd med dagens kollektivtilbud. Mange har ikke tilgang til kollektiv transport, og mange mangler også informasjon om de tilbud som finnes. På kort sikt kan bedre informasjon om rutetilbudet kunne styrke kollektivbruken, men dette er i seg selv antagelig ikke tilstrekkelig.*

Som det fremgår av konklusjonene i TØIs rapport er reisevanene i positiv endring. Dette indikerer at det nytter å legge bedre til rette for alternative reisemåter til bil, men det må kraftigere virkemidler til for å få et større skift i bilbruken.

Andre momenter

I avtalen med Samferdselsdepartementet heter det: *Byregionen kan ikke lastes for forsinkelser eller manglende oppfølging av tiltak staten har ansvaret for (forsinkelser i planer og investeringstiltak som Statens vegvesen og Jernbaneverket har ansvaret for med mer). Slike forsinkelser gir derfor ikke grunnlag for å redusere det endelige tilskuddet i forhold til forhåndstilsagnet. Heller ikke andre forhold som ligger utenfor byregionens ansvarsområde eller råderett (f.eks. konjunkturutvikling) gir grunnlag for reduksjon i tilskuddet.*

Relevante momenter av ovennevnte er:

- Ny ruteplan for togtrafikken
- Økonomisk utvikling i Buskerudbyen etter 2009.

Ny ruteplan for tog ble iverksatt 9. desember 2012. I 2009 var det forventet at rutetilbudet ville innebære et styrket rutetilbud for hele Buskerudbyen. Direkte togtilbud mellom Kongsberg/Darbu/Hokksund/Mjøndalen/Gulskogen stasjoner og Lier/Brakerøya er nå avviklet, Steinberg og Skollenborg stasjoner er lagt ned, direkte togforbindelse fra Lier/Brakerøya til Gardermoen er avviklet. Imidlertid er reisetid fra Kongsberg/Darbu/Hokksund/Mjøndalen/Gulskogen stasjoner til Oslo/Gardermoen redusert og togtilbudet fra Drammen stasjon i retning Oslo er styrket. Hvorvidt togtilbudet for Buskerudbyen er styrket eller svekket siden 2009, er derfor avhengig av hvilke togforbindelser man snakker om.

Det er ikke tilgjengelig tall for økonomisk utvikling (husholdningers inntekt) for perioden 2009-2012. Imidlertid indikerer den kraftige veksten i boligpriser i Drammen at den økonomiske veksten i regionen er sterk. Drammen har i 2011 og 2012 hatt sterkest boligprisvekst i Norge, jfr. Norges Eiendomsmeglerforbund. Utvikling i biltrafikken henger normalt sammen med økonomisk utvikling. Dersom boligprisutvikling i Drammen brukes som indikator for økonomisk utvikling i Buskerudbyen i perioden 2009-2012 indikerer dette at det vil være vanskelig å unngå vekst i biltrafikken i samme periode. Veksten i biltrafikk har vært noe lavere enn befolkningsutviklingen og boligprisveksten skulle

tilsi. Dette kan være en indikasjon på at de tiltak som er iverksatt i perioden har hatt positiv effekt mht. trafikkutvikling, jfr. f eks trafikkutvikling mellom Konnerud og Drammen.

4.4. Konklusjon om realistiske mål på kort og lengre sikt

Oppsummering av ny kunnskap

Basert på ovennevnte er det flere positive utviklingstrekk mht utvikling av reisevaner i Buskerudbyen, andelen bilreisende synker. Men likevel kan det stilles spørsmål ved om det er realistisk å ha nullvekst i biltrafikken på kort sikt, så lenge befolkningsveksten er så sterk som den er og det ikke er tilgjengelig økonomiske midler til å styrke kollektivtilbudet i det omfang utrederne (Urbanet Analyse) anbefaler for å nå de definerte mål for trafikkutvikling i perioden 2010-2013.

Nullvekst i biltrafikken og umiddelbar nedgang i biltrafikken kan imidlertid forventes i det øyeblikk at trafikantbetaling innføres, forutsatt at kollektivtilbudet styrkes i forkant av innføring av trafikantbetaling (jfr empiri fra Stockholm og andre norske byer som har innført trafikantbetaling). Ut fra dette kan man konkludere med at mål om nullvekst og nedgang i biltrafikken i perioden 2010-2013 ikke var sannsynlig / realistisk, men det kan være sannsynlig / realistisk i neste fireårs-periode 2014-2017 forutsatt at man i perioden innfører trafikantbetaling og styrker kollektivtilbudet vesentlig.

På lang sikt (2023 og 2040) er det igjen mer usikkert om det vil være mulig å ha nullvekst i biltrafikken på tross av betydelig styrket kollektivtilbud og restriksjoner i biltrafikken (Norconsult 2012), dette pga sterk vekst i befolkning og økt aktivitet i næringslivet (varetransporter m.m.) som følge av befolkningsvekst og dessuten generell økonomisk vekst. Andre, og kraftigere virkemidler enn de som kommunale og fylkeskommunale myndigheter rår over må da trolig tas i bruk.

4.5 Nye mål for utvikling på transportområdet

Følgende mål på transportområdet er vedtatt i Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23: *Planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at veksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.*

Ambisjonen forutsetter at strategiene i planen gjennomføres og at staten stiller opp med økonomiske ressurser slik at ambisjonene kan la seg realisere.

Fram til 2023 er det i tillegg definert følgende mål for utvikling i reisevaner (sammenliknet med RVU 2009):

- *Andelen syklende skal doubles*
- *Andelen kollektivreisende (buss og tog) skal doubles*
- *Andelen gående skal øke*
- *Andelen reiser med privatbil (bilfører + bilpassasjer) skal reduseres med minst 10 %-poeng.*

Ovennevnte mål for utvikling er bedre enn det transportmodellberegninger har klart å dokumentere med "faglig anbefalt" virkemiddelbruk, men det er her tatt høyde for at modellberegninger ikke klarer å fange opp alle tenkelige effekter. Målet anses derfor som realistisk.

På lang sikt arbeider Buskerudbysamarbeidet nå for å nå de ovennevnte mål. Buskerudbyen ønsker å søke om ny avtale om belønningsmidler fra 2014. Dette vil også være nødvendig for å få kontinuitet i

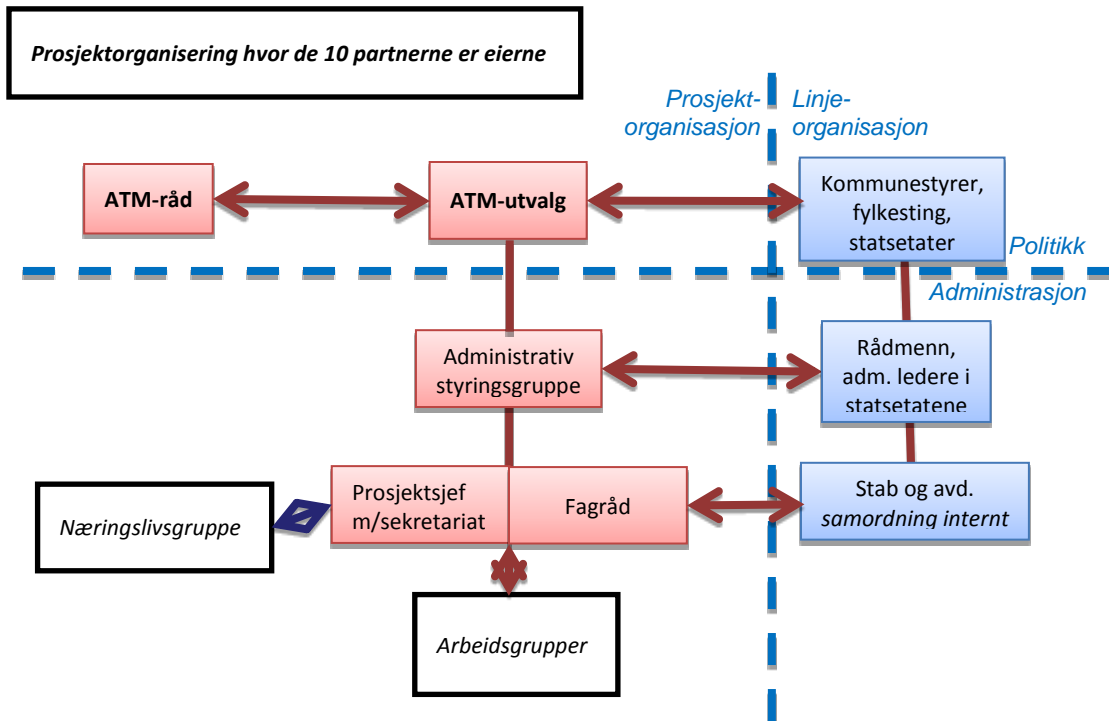
de tiltak som er startet opp, i påvente av etablering av Buskerudbypakke2. Det vil da være naturlig å drøfte med Samferdselsdepartementet hvilke mål og forutsetninger som skal ligge til grunn for en ny avtale



Fra møte i ATM-rådet i fylkestingsalen

5. Organisering og arbeidsformer

Buskerudbysamarbeidet er et politisk styrt samarbeid, sammen med statsetatenes administrative ledere. Vedtatt samarbeidsavtal mellom de 10 partnerne forutsetter at samarbeidet bl.a. skal være kunnskapsbasert og løsningene skal baseres på konsensus.



Areal, transport og miljøutvalget (ATM-utvalget) er den politiske styringsgruppen i samarbeidet og består av ordførerne i de fem kommunene og fylkesordførere, fylkesmannen og ledere i Statens vegvesen region sør, Jernbaneverket og Kystverket region sørøst. I 2012 har ordfører i Drammen Tore Opdal Hansen ledet ATM-utvalget med Vidar Lande, ordfører i Kongsberg som nestleder. ATM-rådet består av 36 valgte politikere fra de fem kommunestyrene og fylkestinget.

ATM-rådet er bindeleddet mellom Buskerudbysamarbeidets utviklingsarbeid og de formelle politiske vedtaksorganene i kommunene og fylkeskommunen. I 2012 har det vært bred politisk involvering gjennom arbeidet med utarbeidelse av areal- og transportplanen og forberedelser for utarbeidning av Buskerudbypakke2 med trafikantbetaling. ATM-utvalget har vært styringsgruppe for planarbeidet, samarbeidsgruppe i Statens Vegvesens arbeid med KVU Buskerudbypakke2. Det er i 2012 avholdt 8 møter i ATM-utvalget, 5 møter i ATM-rådet samt studietur til Stockholm og Gøteborg for å få kunnskap og erfaring om helhetlige samferdselspakker og den såkalte trängselsskatten /køprising som er innført i Stockholm for noen år tilbake og som ble innført i Gøteborg i 2012.

I den administrative styringsgruppen deltar rådmenn og administrative ledere fra statsetatene, samt næringslivet (NHO og LO). I 2012 har Runar Hannevold, fylkesrådmann vært leder med Astrid Sommerstad, rådmann i Kongsberg kommune som nestleder. Fagrådet består av prosjektsjefen (leder), partnernes utviklingssjefer, samt Brakar (Buskerud kollektivtrafikk) og fra 25.1.2013 NSB. Buskerudbysamarbeidets sekretariat ledes av prosjektsjefen og har som hovedfunksjon å lede og koordinere alle aktiviteter i samarbeidet.

6. Økonomi

Status for tiltak gjennomført med 2010-2012 midler

Buskerudbyen har gjennom avtalen om belønningsmidler fått tildelt henholdsvis 30, 60 og 90 mill. kroner for 2010, 2011 og 2012. I tillegg disponerer samarbeidet 3,1 mill. kroner i restmidler tildelt Buskerud fylkeskommune i 2009. Dette ble det i rapporten for 2010 orientert om og beløpet ble fasett inn 2011.

Under følger en oversikt over økonomisk status pr. 31.12.2012, fordelt på de tiltaksområdene som inngår i avtalen med departementet. I tillegg til tildelinger så viser tabellen utgifter/forbruk fordelt på utbetalingsår og samlet for alle tre årene.

Tiltaksområde (tall i 1000 kr)	Tildeling		Utgifter/forbruk				Rest pr 31.12. 2012
	2012	2010- 2012	2010	2011	2012	2010- 2012	
1 Felles areal & transportplan	3 000	7 280	94	2 214	3 086	5 394	2 031
2 Forbedring av kollektivtilbudet	19 000	44 317	4 267	14 826	16 579	35 671	8 645
3 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	49 150	70 573	3 422	11 056	20 950	35 428	35 145
4 Tiltak for syklende og gående	11 500	35 260	3 085	9 719	5 537	18 340	16 920
5 Biltrafikkreduserende tiltak	3 500	9 700	744	3 498	1 968	6 210	3 490
6 Informasjon og holdningskampanjer	5 300	11 060	640	4 275	3 476	8 391	2 669
7 Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger	2 300	4 966	629	1 084	1 801	3 514	1 452
Sum	93 750	183 156*	12 880	46 672	53 397	112 949	70 207

* I sum tildelt 2010-2012 inngår som tidligere rapportert restmidler som ble tildelt Buskerud fylkeskommune i 2009. Etter en nærmere gjennomgang beløper dette seg til 3,156 mill. og ikke 3,08 mill. som rapportert for 2011.

Som tabellen viser er det til sammen er det tildelt 183,16 mill. kr i perioden 2010-2012. 93,75 mill. ble tildelt i tiltaksplan 2012 og 3,75 mill. av disse midlene var omdisponerte belønningsmidler fra 2011.

Det er pr 31.12.2012 utgiftsført 112,95 mill. kr for perioden 2010-2012, hvorav 53,40 mill. kr er utgiftsført i 2012. I tiltaksplan 2012 ble hele 49,15 mill. kr bevilget til tiltak for å bedre infrastrukturen

for kollektivtrafikken, dette har krevd et taktskifte i planlegging og gjennomføring sammenlignet med de to foregående årene hvor det til sammen ble bevilget 23,43 mill. kr til dette formålet.

90,0 mill kr i belønningsmidler for 2012 ble overført fra departementet 24. mai 2012. For større infrastrukturiltak for kollektivtrafikk tar det normalt mer enn syv mnd. fra oppstart til slutføring av arbeidet. Dette er, som tidligere år, hovedårsaken til underforbruk av midler i tildelingsåret.

Sum utgifter for 2010-2012 fanger heller ikke opp all aktivitet i 2012, det er noe etterslep på fakturering og da særlig på prosjekter som strekker seg over flere år.

Noen merknader til kolonnen «Rest pr. 31.12.2012»:

- Område 1: Det akkumulerte avviket på 2,03 mill. kr skyldes at noen planlagte aktiviteter i 2012 har blitt forskjøvet til 2013 på grunn av det omfattende arbeidet med å fullføre arbeidet med felles areal og transportplan, dette gjelder for eksempel arealplanarbeid for arealkrevende næringsområder, stasjonsutviklingsprosjekt Mjøndalen og Hokksund og mulighetsstudie for etablering av Gomsrud jernbanestopp i Kongsberg. Sistnevnte prosjekt startet opp i januar i år.
- Område 2: Det akkumulerte avviket (8,6 mill. kr) skyldes i hovedsak at det i tildelingen for 2012 inngår midler til drift av styrket busstilbud frem til juni 2013.
- Område 3: Det akkumulerte avviket (35,1 mill. kr) skyldes i hovedsak at det i 2012 er bevilget midler til tiltak av omfattende karakter som utføres over flere år. Det er til sammen utgiftsført 21,0 mill. kr i 2012 på område 3, tatt i betraktning at det er utført mye planlegging og prosjektering i 2012, er gjennomføringskraften økt i forhold til 2011.
- Område 4: Det akkumulerte avviket (16,9 mill. kr) skyldes som på område 3 at tiltak er utredet og delvis gjennomført i 2012. Ett stort gang- og sykkelprosjekt som fikk tildelt midler i 2011 kom først i gang helt mot slutten av 2012, dette utgjør 6,0 mill. kr av avviket.
- Område 5: Det akkumulerte avviket (3,5 mill. kr) skyldes at deltak har blitt forskjøvet noe i tid på grunn av generelt høyt aktivitetsnivå i Buskerudbysamarbeidet. Det vises til egen omtale av parkeringspolitikken i kapittel 3.
- Område 6: Det akkumulerte avviket (2,7 mill kr) skyldes flere forhold. Planlagt informasjonstiltak tilknyttet Buskerudbypakke2 og rettet mot innbyggerne er utsatt til KVVU for Buskerudbypakke2 foreligger. Arbeidet med Areal- og transportplanen krevde mesteparten av tilgjengelig kapasitet, og dermed har blant annet utvikling av websidene blitt utsatt til 2013. To større aktiviteter: Buskerudbyens julekalender og en opinionsundersøkelse, har foregått mot slutten av 2012, og ble ikke utgiftsført i sin helhet.
- Område 7: Det akkumulerte avviket (1,5 mill kr) skyldes i hovedsak etterslep fra tidligere år og at et generelt høyt aktivitetsnivå har ført til utsettelse av noen enkelttiltak. Flere større aktiviteter som blant annet utvikling av system for økonomioppfølging av alle prosjektene er iverksatt på slutten av 2012 og er dermed ikke utgiftsført i sin helhet.

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

7. Nøkkeltall og resultatmåling

De nøkkeltallene som var brukt i Buskerudbysamarbeidet statusrapport 2011:

- Befolkningsutvikling
- Trafikktall for buss og tog
- Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)
- Årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikken på 4 utvalgte målepunkter.

I tillegg er det nå tatt med følgende nøkkeltall:

- Årsdøgnstrafikk (ÅDT) for biltrafikken på ytterligere målepunkter
- Rusetidstrafikk for biltrafikken, data foreligger kun for 2012
- Befolkningsutvikling tettbygd/spredtbygd strøk
- Befolkningsvekst i kommunene i Buskerudbyen og kommunene i Fremtidens Byer

- 7.1 Befolkningsutvikling

Folkemengde i kommunene	2009	2010	2011	2012 *	2013	2011-12	2009 - 2012
Lier	23267	23580	24117	24874		3,14 %	6,91 %
Drammen	62566	63582	64597	65602		1,56 %	4,85 %
Nedre Eiker	22687	22917	23262	23694		1,86 %	4,44 %
Øvre Eiker	16616	16987	17421	17778		2,05 %	6,99 %
Kongsberg	24714	25090	25479	25919		1,73 %	4,88 %
SUM	149850	152156	154876	157867		1,93 %	5,35 %
Endring i prosent	-	1,54 %	1,79 %	1,93 %			

* SSB. Beregnet folkemengde 31. desember 2012

7.2 Trafikktall for buss og tog

Når det gjelder buss og tog, foreligger det tallmateriale både for 2009, 2010, 2011 og 2012.

Passasjertall med buss i Buskerudbyen						Antall påstigninger	
Nettbuss Drammen AS - passasjerstatistikk						Endring	Endring
	2009	2010	2011	2012	2013	2011-2012	2009 - 2012
Lokalbusser i Drammen, Lier og Nedre Eiker (Linje 10, 100 og 101 og Lier - Oslo (linje 169))	5 952 704	6 253 825	6 688 512	6 942 675		3,80 %	16,63 %
Til/fra Ø.Eiker og Modum, linje 10, 100 og 101 og Lier - Oslo (linje 169)	638 025	628 583	631 659	644 269		2,00 %	0,98 %
TIMEkspressen linje 1 (totalt)	309 734	312 754	338 286	351 140		3,80 %	13,37 %
Lokalruter i Øvre Eiker (117-119)	437 003	423 025	442 017	439 017		-0,70 %	0,46 %
Lokalruter i Øvre Eiker (117-119)	132 423	143 766	61 591	63 931		3,80 %	-51,72 %
Lokalbusser i Kongsberg	263 330	293 282	290 284	301 314		3,80 %	14,42 %
SUM	7 733 219	8 055 235	8 452 349	8 742 346	0	3,43 %	13,05 %
Endring i prosent		4,16 %	4,93 %	3,43 %	-100,00 %		

Beregning av passasjertall med tog i og til/fra Buskerudbyen, jf epost NSB 31.1.13						Antall på- og avstigninger på den enkelte stasjon	
	2009	2010	2011	2012	2013	Endring	Endring
						2011-12	2009 - 2012
Kongsberg	349 000	305 000	374 000	321 000			
Skollenborg	24 000	17 000	22 000	21 000			
Darbu	22 000	19 000	29 000	23 000			
Vestfossen	120 000	92 000	118 000	125 000			
Hokksund	256 000	250 000	245 000	252 000			
Steinberg	70 000	54 000	75 000	62 000			
Mjøndalen	240 000	208 000	285 000	252 000			
Gulskogen	225 000	200 000	226 000	244 000			
Drammen	1 900 000	1 924 000	1 960 000	2 020 000			
Brakerøya	165 000	169 000	187 000	213 000			
Lier	210 000	186 000	234 000	249 000			
SUM	3 581 000	3 424 000	3 755 000	3 782 000	-	0,72 %	5,61 %
Endring i prosent		-4,38 %	9,67 %	0,72 %	-100,00 %		

SUM BUSS OG TOG	2009	2010	2011	2012	2013	Endring	Endring
						2011-12	2009-12
SUM BUSS OG TOG (tog er delt på 2 for å få)	9 523 719	9 767 235	10 329 849	10 633 346	0	5,76 %	8,46 %
Endring i prosent		2,56 %	5,76 %	2,94 %	-100,00 %		

NSB oppgir at målinger på høsten ble gjort tett opp mot høstferien, og kan for noen stasjoners vedkommende være noe lave. Tallene fra NSB kom så sent at vi ikke har rukket å kommentere disse.

7.3 Reisevaner i Buskerudbyen

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

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

TØI 2011

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

Annet transportmiddel: Blant annet traktor og snøscooter.

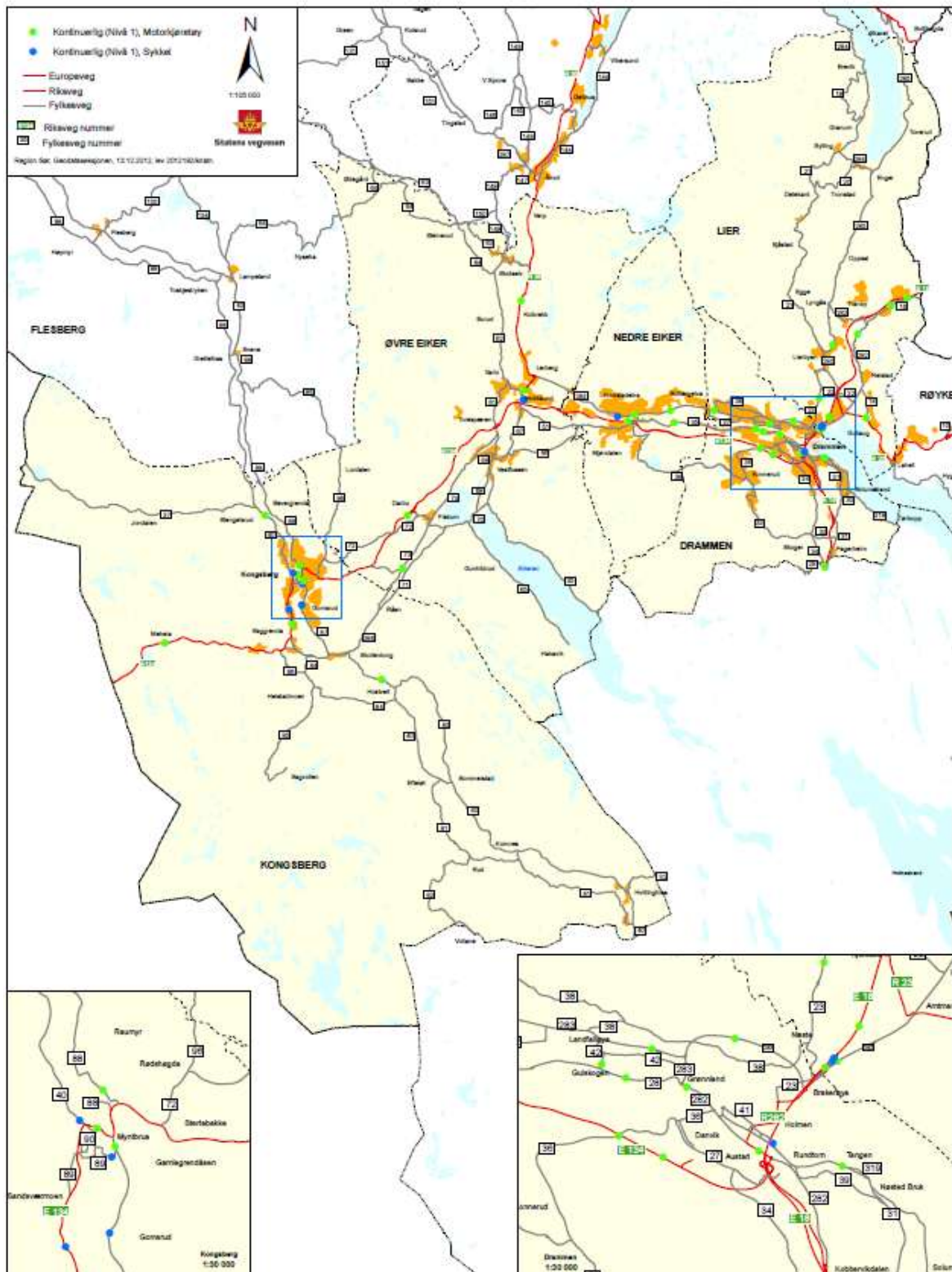
Note: Gyldige svar (uvektet n) er antall reiser.

7.4 Årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikken på 4 utvalgte målepunkter.

Årsdøgntrafikk på fire utvalgte tellepunkt i Buskerudbyen

Årsdøgntrafikk på viktige tellepunkt – årlige trafikktellinger	År	ÅDT	Endring siste år	Endring i %
E 134 Strømsåstunnelen	2009	15192	189	1,26 %
	2010	15832	829	5,46 %
	2011	16738	906	5,72 %
	2012	17109	371	2,22 %
Fv 283 Rosenkrantzgt (før tunnel))	2009	26744	-641	-2,34 %
	2010	26138	-606	-2,27 %
	2011	26336	198	0,74 %
	2012	28367	2031	7,71 %
Fv 35 Gulskogen	2009	10821	448	4,32 %
	2010	11389	568	5,25 %
	2011	11057	-332	-2,92 %
	2012	10042	-1015	-9,18 %
Fv 36 Konnerudbakkene (Fabrikksalget)	2009	11126	-23	-0,21 %
	2010	11139	13	0,12 %
	2011	11157	18	0,16 %
	2012	10995	-162	-1,45 %
SUM	2009	63883		
SUM	2010	64498	615	0,96 %
SUM	2011	65289	791	1,23 %
SUM	2012	66513	1224	1,87 %

7.5 Årsdøgnstrafikk (ÅDT) for biltrafikken 35 målepunkter Buskerudbyen Buskerudbyen, Tellepunkt Nivå 1



Årsdøgntrafikk på viktige tellepunkt	År	ÅDT	Endring siste år	Endring i %
E 18 Lierskogen	2010	43431		
600001 HP:1 Meter: 870	2011	45105		
	2012	45621		1,14
E 18 Frydenlund	2010	51667		
600137 HP:1 Meter 11500	2011	53085		
	2012	54103		1,92
E 134 Meheia stasjon	2011	5528		
600007 HP:7 Meter: 8840	2012	5481		-0,85
E 134 Avkj. Darbu vest	2011	11064		
600011 HP:4 Meter: 8490	2012	10592		-4,27
E 134 Strømsåstunnelen	2009	15192		
600050 HP:1 Meter 2438	2010	15832		
	2011	16738		
	2012	17109		2,22
E 134 Mjøndalen	2010	17010		
600148 Meter: 12173	2011	19973		
	2012	18431		-7,72
E 134 Veungsdalen	2011	9325		
600164 Meter	2012	8181		-12,27
E 134 Gml. Kongsberg Kro	2011	16792		
600505 HP:6 Meter 460	2012	16581		-1,26
RV 23 Spikkestad	2010	10558		
600112 HP:3 Meter 3786	2011	10322		
	2012	10651		3,19
RV 23 Gullaug	2010	16717		
600118 HP:3 Meter 10123	2011	16525		
	2012	17085		3,39
RV 35 Kverk	2010	10057		
600008 HP:4 Meter 7752	2011	10439		
	2012	10414		-0,24
RV 35 Hokksund vest	2011	12344		
600150 HP: 4 Meter 1067	2012	11851		-3,99
RV 282 Bj. Bjørnssongate	2010	24855		
600135 HP: 1 Meter 2795	2011	25423		
	2012	25902		1,88
FV 3 Kinnartangen	2011	1918		
601003 HP: 2 Meter: 1600	2012	2173		13,30
FV 16 Liertoppen nord	2010	8090		
601003 HP: 1 Meter: 1950	2011	7988		
	2012	7724		-3,30

FV 23 Stoppen	2011	3475	
600611 HP:2 Meter 2100	2012	3473	-0,06
FV 28 Gulsbogen	2010	11389	
600146 HP:1 Meter 1090	2011	11119	
	2012	10042	-9,69
FV 28 Daler	2011	4505	
600147 HP:1 Meter 6860	2012	5021	11,45
FV 36 Fabrikksalget	2010	11139	
601037 HP:1 Meter 2000	2011	11157	
	2012	10995	-1,45
FV 40 Hostvedt	2011	4894	
600170 HP:2 Meter 23600	2012	4226	-13,65
FV 40 Stenelsrud	2011	5593	
600176 HP:5 Meter 4825	2012	5709	2,07
FV 87 Gomsrudvegen	2011	12150	
600506 HP:1 Meter 170	2012	11924	-1,86
FV 88 Nymoan	2011	3503	
600006 HP:1 Meter 430	2012	3848	9,85
FV 165 Bjørnstad n.	2010	10447	
600108 HP:1 Meter: 1540	2011	10413	
	2012	10612	1,91
FV 282 Kreftingsgate	2011	19012	
600002 HP:51 Meter:1480	2012	19827	4,29
FV 282 Lierstranda	2011	19603	
600116 HP:3 Meter 350	2012	18411	-6,08
Fv 283 Travbanen	2011	22538	
600003 HP:1 Meter 7000	2012	21975	-2,50
Fv 283 Nedre Eiker bru nord	2011	14971	
600009 HP:4 Meter 130	2012	14092	-5,87
Fv 283 Rosenkr. Gt. v/N.brg	2010	26138	
600013 HP:1 Meter 3357	2011	26336	
	2012	28367	7,71
Fv 283 Bragenestunnelen	2010	13872	
600061 HP:1 Meter 1640	2011	14478	
	2012	15483	6,94
Fv 283 Herstrøm	2010	17046	
600145 HP:2 Meter 2400	2011	17184	
	2012	17284	0,58
Fv 283 Øvre Sund Bru	2011	14515	
600190 HP:51 Meter 480	2012	16092	10,86
FV 282 Damtjern	2010	3740	
600121 HP:4 Meter 5760	2011	3558	
	2012	3756	5,56

FV 286 Krekling	2011	2118	
600004 HP:2 Meter 100	2012	2279	7,60
FV 319 Slipen	2011	10610	
600010 HP:1 Meter 970	2012	11002	3,69
SUM	2011	494301	
SUM	2012	496317	0,41

Trafikktall Buskerudbyen – Rushtid

Det er først i 2012 Statens vegvesen har tatt ut timeverdier på trafikktallene.

Tellepunkt	Veg	Sted	Meter	HP	År	Felt	ÅDT	
							kl. 0600-0900	kl. 1500-1800
600001	EV18	LIERSKOGEN	870	1	2012	R0	6605	10942
600137	EV18	FRYDELUND	11500	1	2012	R0	7958	13103
600007	EV134	MEHEIA STASJON	8840	7	2012	R0	627	1426
600011	EV134	AVKJ.DARBU VEST	8490	4	2012	R0	1584	2790
600050	EV134	STRØMSÅSTUNELLEN	2438	1	2012	R0	2852	4409
600148	EV134	MJØNDALEN	12173	1	2012	R0	3034	4626
600164	EV134	VEUNGSDALEN	4100	6	2012	R0	1123	2144
600505	EV134	GML.KONGSBERG KRO	460	6	2012	R0	2143	4084
601003	FV3	KINNARTANGEN	1600	2	2012	R0	298	565
602016	FV16	LIERTOPPEN NORD	1950	1	2012	R0	921	2176
600611	FV23	STOPPEN	2100	2	2012	R0	452	998
600146	FV28	GULSKOGEN	1090	1	2012	R0	1341	2442
600147	FV28	DALER	6860	1	2012	R0	659	1217
601037	FV36	V/FABRIKKUTSALGET	2000	1	2012	R0	1705	2734
600170	FV40	HOSTVEDT	23600	2	2012	R0	585	1180
600176	FV40	STENGELSRUD	4825	5	2012	R0	530	1310
600149	FV42	LANDFALLØYA BRU SYD	65	1	2012	R0	1434	2699
600506	FV87	GOMSRUDVEGEN	170	1	2012	R0	1669	3005
600006	FV88	NYMOEN	430	1	2012	R0	526	1009

600002	FV282	KREFTINGSGATE	1480	51	2012	R0	2589	4613
600116	FV282	LIERSTRANDA	350	3	2012	R0	2932	4560
600121	FV282	DAMTJERN	5760	4	2012	R0	400	1059
600003	FV283	TRAVBANEN	7000	1	2012	R0	2983	5530
600009	FV283	NEDRE EIKER BRU NORD	130	4	2012	R0	1558	3859
600013	FV283	ROSENKR.GT.V/N.BRG	3357	1	2012	R0	4011	6634
600061	FV283	BRAGERNEST.	1640	1	2012	R0	2804	3600
600145	FV283	HERSTRØM	2400	2	2012	R0	2451	4294
600190	FV283	ØVRE SUND BRU	480	51	2012	R0	2152	3914
600124	FV285	LIERBYEN NORD	600	3	2012	R0	1052	1681
600004	FV286	KREKLING	100	2	2012	R0	320	627
600010	FV319	SLIPEN	970	1	2012	R0	1566	2680
600112	RV23	SPIKKESTAD	3786	3	2012	R0	1757	2714
600118	RV23	GULLAUG	10123	3	2012	R0	2774	4327
600008	RV35	KVERK	7752	4	2012	R0	1547	2790
600150	RV35	HOKKSUND VEST	1067	4	2012	R0	1354	3109
600135	rv282	BJ.BJØRNSONSGT	2795	1	2012	R0	3694	5849

7.6 Flere tabeller befolkningsvekst

SSB. Folkemengde, etter region, tettbygd/spredtbygd, tid og statistikkvariabel

Folkemengde	Drammen	Kongsberg	Øvre Eiker	Nedre Eiker	Lier
% i tettbygd strøk 2009	97,4	84,1	75,9	97,7	79,6
% i tettbygd strøk 2012	97,6	84,8	77	97,7	79,4
Endring	0,2	0,7	1,1	0	-0,2

Befolkningsvekst i kommunene i Buskerudbyen og kommunene i Fremtidens Byer

	2009	2010	2011	2012		Per 3. kv 2012
Kommuner	Folkemengde				Endring 09-12	Folkemengde
1102 Sandnes	63431	64671	66245	67814	6,91	
0301 Oslo	575475	586860	599230	613285	6,57	621 332
0624 Øvre Eiker	16350	16616	16987	17421	6,55	17 748
0626 Lier	22873	23267	23580	24177	5,70	24 682

0602 Drammen	61405	62566	63582	64597	5,20	65 313
0220 Asker	53756	54623	55284	56447	5,01	
1103 Stavanger	121610	123850	126021	127506	4,85	
1601 Trondheim	168257	170936	173486	176348	4,81	
1201 Bergen	252051	256600	260392	263762	4,65	
0604 Kongsberg	24381	24714	25090	25479	4,50	25 800
0219 Bærum	109700	111213	112789	114489	4,37	
0625 Nedre Eiker	22332	22687	22917	23262	4,16	23 591
1001 Kristiansand	80109	81295	82394	83243	3,91	
0106 Fredrikstad	72760	73638	74579	75583	3,88	
0105 Sarpsborg	51723	52159	52805	53333	3,11	
0805 Porsgrunn	34377	34623	35043	35219	2,45	
0806 Skien	51359	51668	52077	52509	2,24	
SUM Buskerudbyen	147341	149850	152156	154936		157134
(http://www.ssb.no/kommuner/kommuner_fra_1951.html target=footnote)						