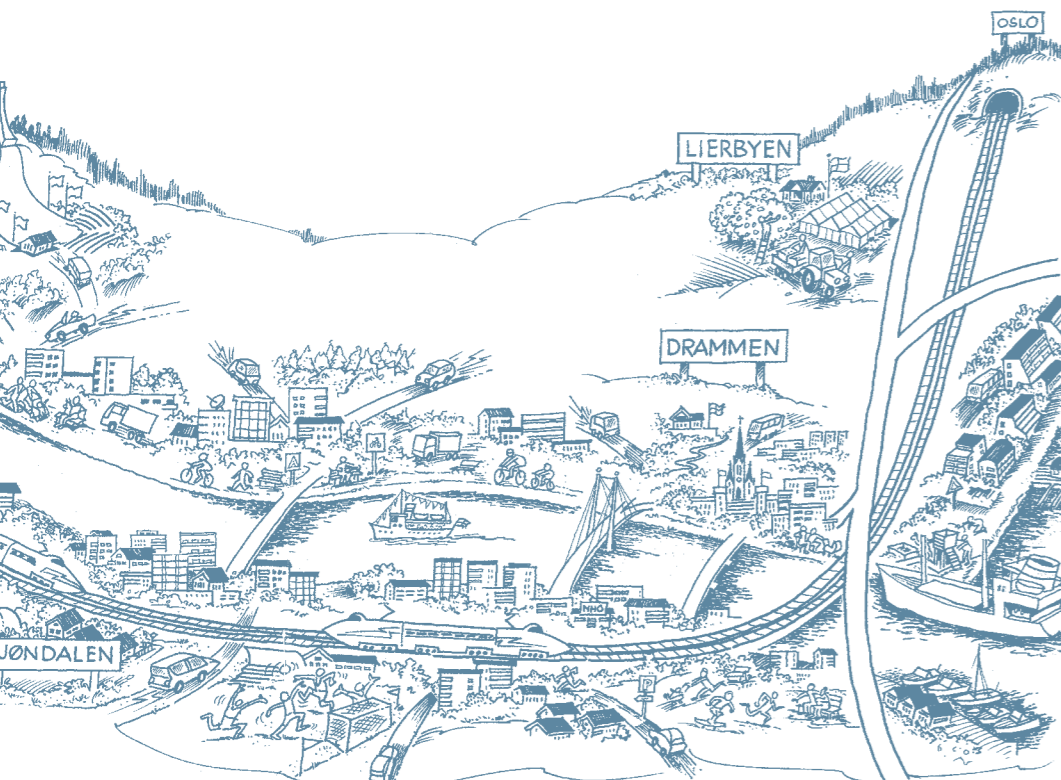


Trafikkundersøkelsen er gjennomført for å kartlegge reisemønsteret og gi trafikkdata for kollektivtrafikken i russtrafikken i Buskerudbyen. Med russtrafikk menes tidspunktet mellom kl. 6 og 9 og kl. 15 og 18. Undersøkelsen er gjennomført som en del av arbeidet med Konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke 2.

I 2005 ble det innført en ordning med kvalitetssikring av tidlig fase (KS1) som innebærer at valget av prinsipiell løsning i alle store statlige prosjekter over 750 millioner kroner, skal gjennomføres før videre planlegging kan starte. I samferdselssektoren kalles grunnlagsdokumentet for denne beslutningen en Konseptvalgutredning (KVU).

Trafikkundersøkelsen ble gjennomført som en postkortundersøkelse. Det ble delt ut postkort med spørsmål om kollektivtrafikken på følgende steder:

- Kongsberg jernbanestasjon
- Skollenborg jernbanestasjon
- Darbu jernbanestasjon
- Vestfossen jernbanestasjon
- Hokksund jernbanestasjon
- Steinberg jernbanestasjon
- Mjøndalen jernbanestasjon
- Gulskogen jernbanestasjon
- Drammen jernbanestasjon
- Brakerøya jernbanestasjon
- Lier jernbanestasjon
- Kongsberg rutebilstasjon
- Vestfossen busstasjon
- Åmot Skysstasjon busstasjon
- Hokksund busstasjon
- Mjøndalen busstasjon
- Drammen rutebilstasjon
- Lierbyen bussterminal
- 17 utvalgte busstopp i Buskerudbyen



Statens vegvesen

# Trafikkundersøkelse og trafikkdata



Det er utarbeidet fullstendig rapport som oppsummerer arbeidet. Trafikkundersøkelse og trafikkdata datert mars 2012. Rapporten finner du på Statens vegvesens hjemmeside [www.vegvesen.no/Vegprosjekter/buskerudbypakke2](http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/buskerudbypakke2)



Statens vegvesen

Buskerudbypakke 2  
**KORTVERSJON**

April 2012

# Trafikkundersøkelse og trafikkdata

## Trafikkundersøkelse av kollektivtrafikantene i Buskerudbyen

Høsten 2011 kartla Statens vegvesen kollektivtrafikken i Buskerudbyen med fokus på rushtrafikken. Både trafikkmengder og reise-mål ble undersøkt. Samtidig ble det registrert reisetiden for biltrafikken på gitte reiseruter i og utenom rushtrafikk. Hensikten er å få bedre utgangspunkt for å finne gode trafikkløsninger i Buskerudbyområdet.

### REISEVANER FOR TOG OG BUSS ER FORSKJELLIGE

Hvem som reiser og hvor man reiser påvirker hvorvidt man reiser med buss eller tog. 4 av 10 reisende med buss er under 19 år eller eldre enn 64 år. For tog er denne andelen bare 1 av 10. Omtrent halvparten av de som reiser med tog er mellom 45 og 64 år. Det er en høyere andel kvinner som reiser med buss enn menn, mens det er omtrent like mange kvinner og menn som reiser med tog. 85 % av togreisene er enten arbeidsreiser eller reiser i forbindelse med arbeid. Tilsvarende for buss er 50 %. Det er flere som reiser mer enn 5 ganger per uke med tog enn med buss. Tilgangen til bil er større og det er flere som har førerkort blant de som reiser med tog enn med buss.

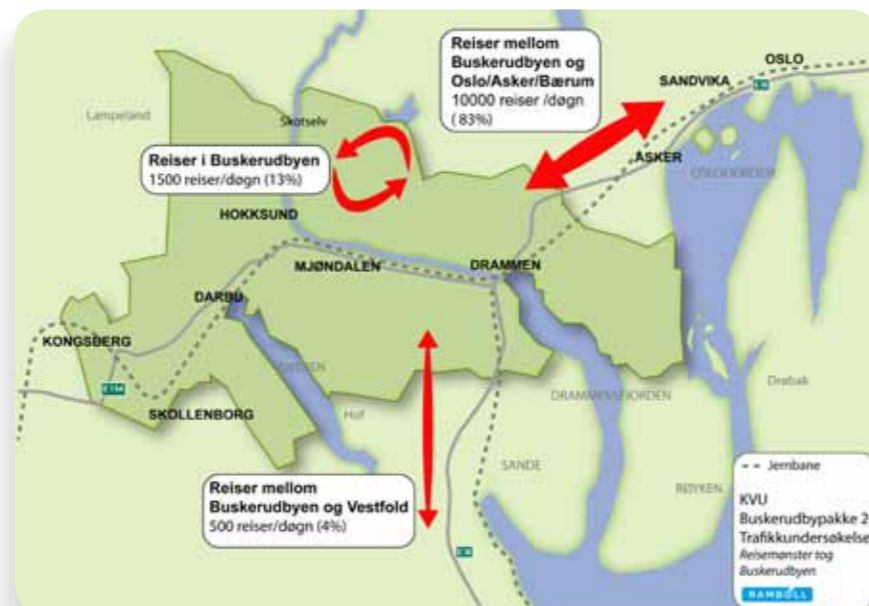
Når det gjelder selve reisen, er togreisene lengre og litt under halvparten av de spurte ble kjørt eller kjørt til holdeplassen. Videre bruker 7 av 10 kortere eller like lang tid på togreisen enn de hadde gjort med bil. I hovedsak reiser man med tog fordi det er enkelt og miljøvennlig, mens det for bussreisende er mangel på bil. Andelen reisende som ikke har alternativt reise-middel til kollektiv, er større for buss enn for tog. Bussreisende er mer følsomme for prisøkning og reise-tidsendringer enn togreisende.

### TOGREISENDE SKAL TIL OSLO-OMRÅDET I RUSHTIDEN

Reisemønsteret for togreiser er preget av en høy andel pendling. 80 % av togreisene er mellom Buskerudbyen og Oslo-området. Drammen fremstår som hovedknutepunktet for togreisende i Buskerudbyen med litt over halvparten av passasjergrunnet.

### BUSSREISENE FOREGÅR INTERNT I BUSKERUDBYEN

Drammen er hovedknutepunkt for bussreisende i Buskerudbyen. 2 av 3 reiser er mellom Drammen sentrum og internt i Drammen kommune.



## KJENNETEGN VED ARBEIDSREISER I KOLLEKTIVTRAFIKKEN I BUSKERUDBYEN

KATEGORI	TOGREISENDE	BUSSREISENDE
<b>Den reisende</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 54 % menn, 46 % kvinner</li> <li>- 90 % er mellom 19 og 64</li> <li>- Over halvparten har universitetsutdanning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 39 % menn og 61 % kvinner</li> <li>- 80 % er mellom 19 og 64</li> <li>- 30 % har universitetsutdanning</li> </ul>
<b>Tilgang til transportmiddel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 93 % har førerkort</li> <li>- 90 % har sykkel</li> <li>- 60 % har en 1 bil, 26 % har 2, 10 % har ikke bil</li> <li>- 80 % har månedskort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 73 % har førerkort</li> <li>- 76 % har sykkel</li> <li>- 60 % har en 1 bil, 16 % har 2, 16 % har ikke bil</li> <li>- 54 % har månedskort, 15 % har klippekort</li> </ul>
<b>Kollektivreisen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 60 % av reisene var mellom 20 og 50 km</li> <li>- 70 % reiser 5–10 ganger i uken</li> <li>- 20 % kombinerte reisen med andre gjøremål</li> <li>- Hovedgrunnen til å reise med tog er at det er miljøvennlig/enkelt</li> <li>- 50 % gikk, 40 % kjørte/ble kjørt til holdeplassen</li> <li>- 70 % sa at toget ikke var forsinket.</li> <li>- 70 % bruker like lang tid eller kortere tid med tog enn med bil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 70 % av reisene var kortere enn 20 km.</li> <li>- 50 % var kortere enn 10 km</li> <li>- 65 % reiser ruten mer enn 5 ganger i uken</li> <li>- 35 % kombinerte reisen med andre gjøremål</li> <li>- Hovedgrunnen til at man reiser med buss er at man ikke har bil tilgjengelig</li> <li>- 90 % gikk til holdeplassen</li> <li>- 70 % opplevde mindre enn 3 min forsinkelse</li> <li>- 70 % bruker lenger tid med buss enn med bil</li> </ul>
<b>Parkering</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 55 % har gratis parkering ved turens ende,</li> <li>- 20 % har ikke parkeringsplass</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50 % har gratis parkering ved turens ende</li> </ul>

### FRAMKOMMELIGHET FOR BILTRAFIKKEN

I rushtrafikken er det størst forsinkelse på vegene i Strømsø-området. Det er lengre strekninger og størst forsinkelse i ettermiddagsrushet. Det er registrert 60 til 120 sekunder forsinkelse per kilometer på disse strekningene med noe mer i ettermiddagsrushet for Bjørnstjerne Bjørnsons gate ved krysset til Konnerudgata og på Landfalløybrua.

### Eksempel:

Er det skiltet hastighet på 50 km/t medfører 60 til 120 sekunder forsinkelse per kilometer at hastigheten reduseres til mellom 20 til 30 km/t.

