Buskerudbyen

Fagnotater til Behovsanalyse for samferdsel og by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen

10. mars 2025

Notatene er utarbeidet av en arbeidsgruppe med representanter fra partene i samarbeidet, sekretariatet for Buskerudbyen, samt konsulentbidrag, i perioden fra oktober 2024 til mars 2025. Notatet om Attraktive byer og tettsteder er utarbeidet av Buskerud fylkeskommune.

Innhold

Situasjonsbeskrivelse og utviklingstrender ..... Side 2
Interessentbaserte behov ..... Side 49
Bolig- og næringsutvikling i Buskerudbyen ..... Side 62
Boligpreferanser ..... Side 83
Attraktive byer og tettsteder ..... Side 88
Økonomi ..... Side 101
Næringstransport ..... Side 110
Bylogistikk i Buskerudbyen ..... Side 115
Kommunale og regionale planer ..... Side 125

Notat: Situasjonsbeskrivelse og utviklingstrekk i Buskerudbyen

Sist oppdatert 27.2.2025

Behov for kunnskapsgrunnlag

Dette notatet presenterer dagens situasjon og utviklingstrekk innen befolkning, trafikk og miljø som er relevante for arbeidet med behovsanalyse og utredninger for mulige framtidige avtaler om belønningsmidler, bypakker og/eller byvekstavtale for Buskerudbyen.

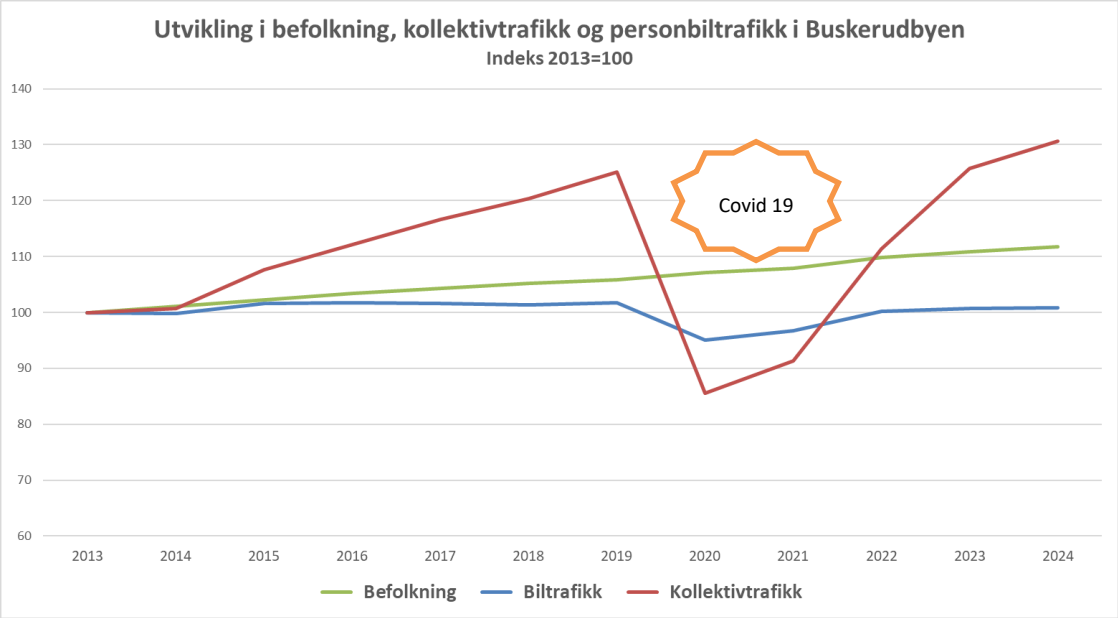
Vekst i befolking og grønne reiser, men ikke i biltrafikken

Vi blir stadig flere i Buskerudbyen. Siden 2013 har vi blitt nærmere 18 000 flere innbyggere. Det utgjør en vekst på 11 prosent.

Fram til Covid19-pandemien rammet oss, økte bruken av kollektivtrafikken raskere enn befolkningsveksten, mens biltrafikken ble holdt i sjakk. Det vil si at veksten i persontransport ble tatt med grønn mobilitet i tråd med nullvekstmålet.

Både kollektivreiser og biltrafikken ble redusert kraftig under pandemien som følge av ulike tiltak mot smittespredning i perioden mars 2020 til februar 2022. Kollektivbruken har igjen økt kraftig de siste årene og antall passasjerer er nå høyere enn før pandemien. Også biltrafikken har økt de siste årene, og er nå på omtrent samme nivå som i 2016 som er referanseåret for nåværende belønningsavtale. Det betyr at vi er akkurat på nullvekstmålet. Det er behov for å følge utviklingen nøye framover, og vurdere flere tiltak dersom biltrafikken fortsetter å øke.

Også for foregående belønningsavtaler har Buskerudbyen nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken, samtidig med at befolkningen og kollektivbruken økte. Figur 1 gir en samlet fremstilling av utvikling i befolkning, biltrafikk og antall kollektivtrafikkreiser i Buskerudbyen fra år 2013 til 2024.

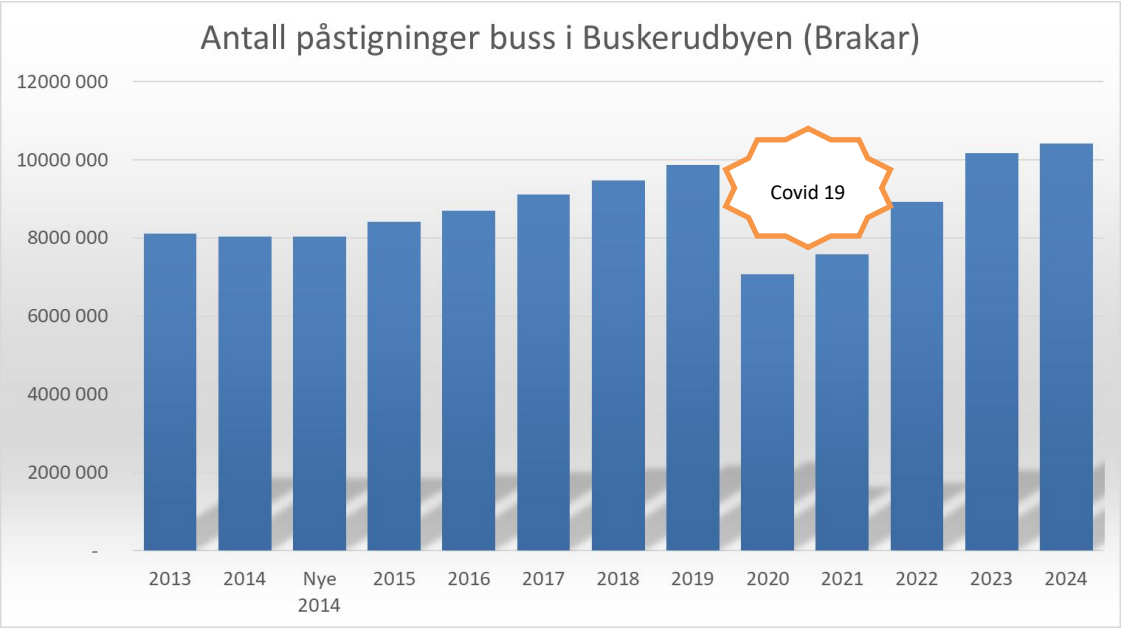


Figur 1 Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum påstigende på buss og tog) 2013-2024. Passasjertall for Svelvik er inkludert etter kommunesammenslåingen med Drammen kommune 1.1.2020 Indeks 2013=100. Figur: Buskerudbysekretariatet.

Kollektivtrafikk

Antall kollektivreisende i Buskerudbyen har økt kraftig i siste tiårsperiode til tross for en kraftig dupp i pandemiårene med omfattende smitteverntiltak. Fra 2013 til 2024 økte antall påstigende på Brakars busstilbud med 2,3 millioner. I alt var det 10,4 millioner påstigninger i Buskerudbyen i 2024.

I denne tiårsperioden ble busstilbudet styrket kraftig med blant annet flere avganger og rimeligere reiser muliggjort gjennom belønningsmidler og tilskudd til lavere billettpriser. Økte kostnader og behov for budsjettkutt i Buskerud fylkeskommune, førte til at Brakar måtte kutte i busstilbudet fra sensommeren 2024. Også noen av linjene som er styrket med belønningsmidler, er berørt.



Figur 2 Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen. Passasjertall for Svelvik er inkludert etter kommunesammenslåingen med Drammen kommune 1.1.2020 (utgjorde ca 278 000 påstigende i 2020). Kilde: Brakar

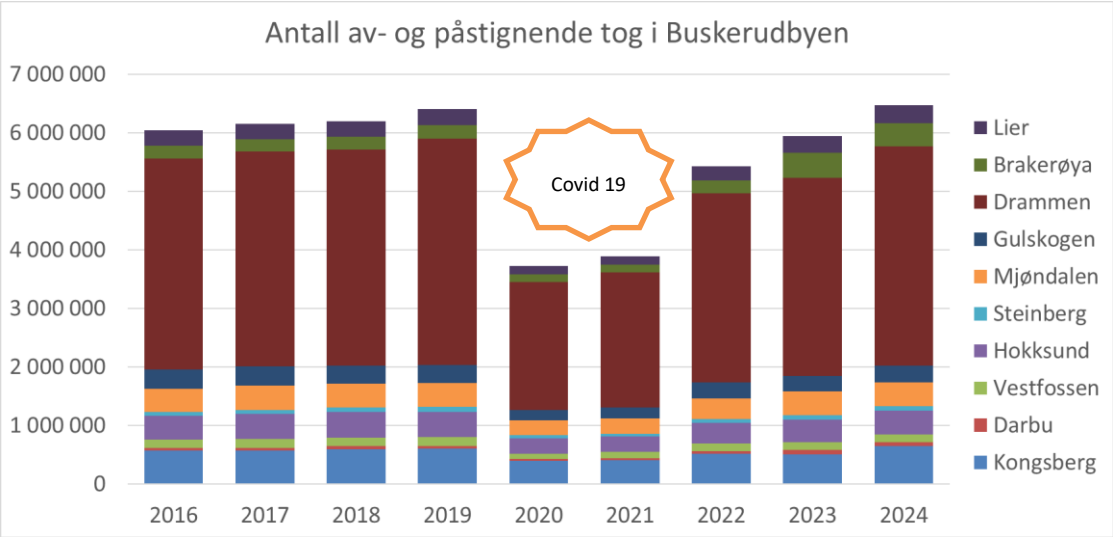
Tog

I 2024 var det 6,5 millioner passasjerer[1] som gikk av eller på stasjonene i Buskerudbyen, en økning på 437 000 fra 2016. Tallene er sum for lokaltog, InterCity, regiontog, fjerntog samt flytoget der disse stopper.

Figur 3 viser hvordan passasjerene fordeler seg på de ti stasjonene i Buskerudbyen i perioden 2016[2] til 2024. Det var en kraftig nedgang i pandemiårene i 2020 til 2022, men antall passasjerer har hentet seg inn igjen de senere årene og ligger nå over nivået før pandemien.

[1] Tallene inkluderer ikke passasjerer på buss-for-tog, med unntak for flytog.

[2] På grunn av endring i metode, er statistikken vist fra 2016.



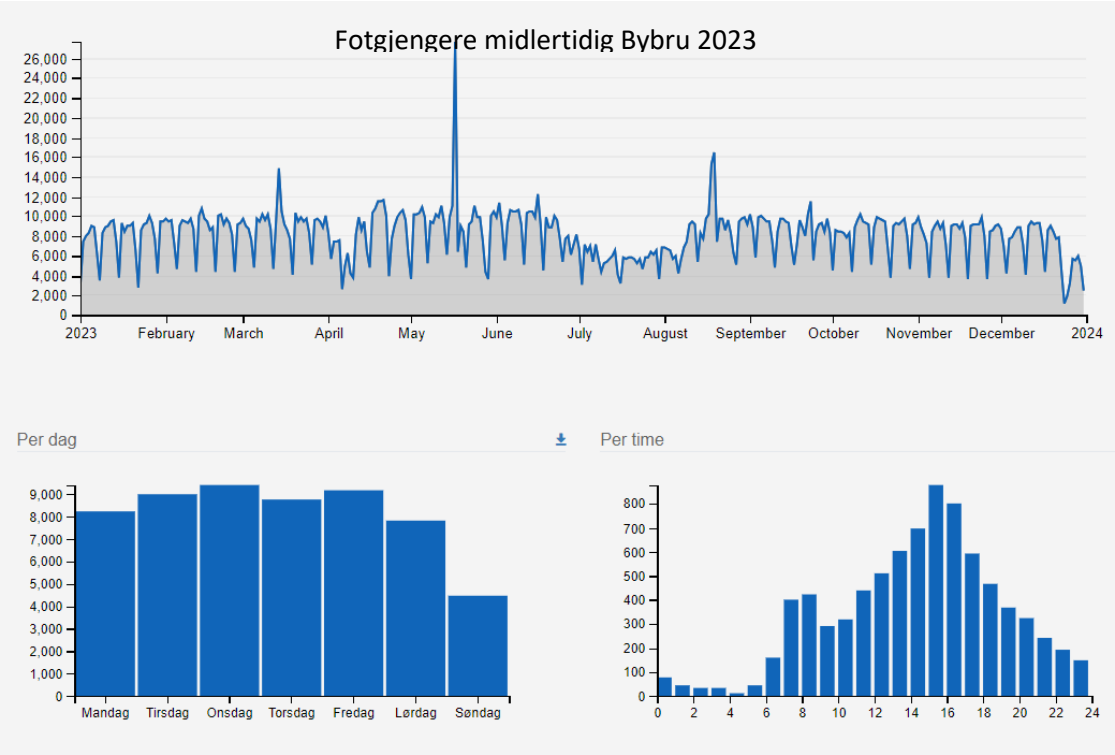
Figur 3 Antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen 2016-2024, alle togselskap. Kilde: NSB/VY, GoAhead og Flytoget

Nesten seks av ti togpassasjerer går av eller på ved Drammen stasjon, mens øvrige stasjoner har mellom en og åtte prosent av togpassasjerene.

Gange

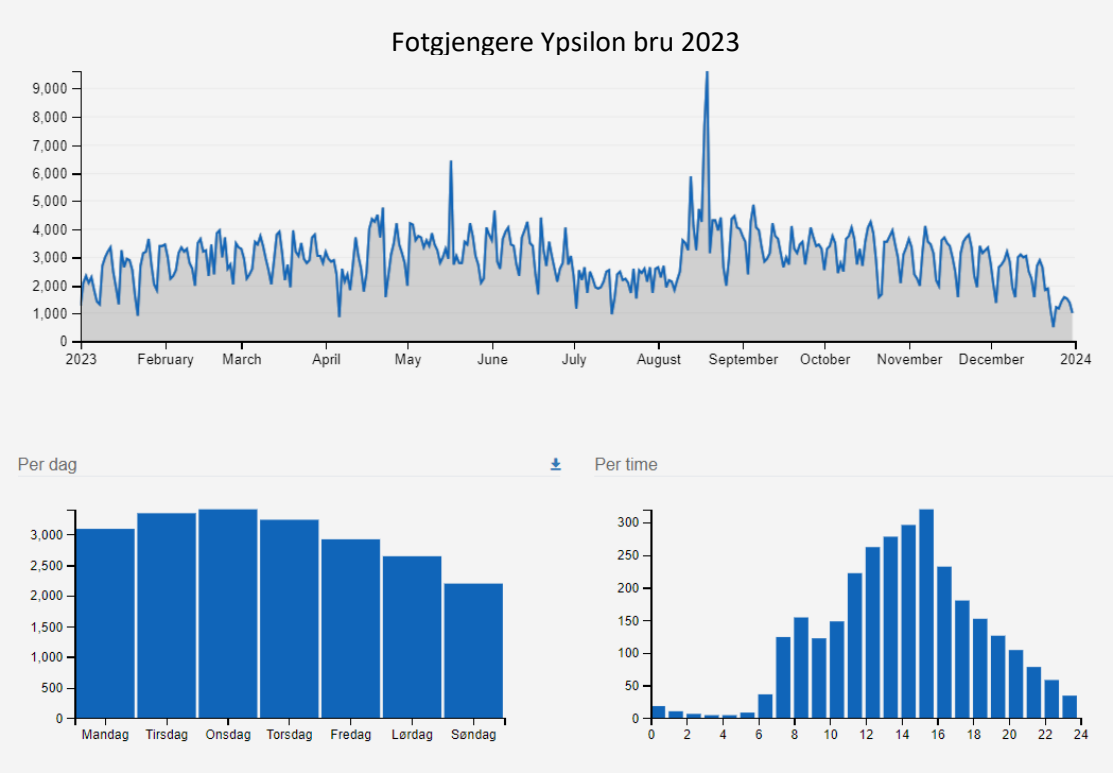
Over 1 av 5 reiser i Buskerudbyen foretas til fots. Andelen har økt over flere år. Gange er bra for både bymiljøet, klima og folkehelsen. Gange foregår i alle deler av Buskerudbyen. Det telles systematisk på alle bruene i Drammen sentrum.

Figur 4 viser antall passeringer på den midlertidige bybrua i 2023. Det går over 9 000 personer over den midlertidige brua på vanlige hverdager. Det er tydelige rushtopper om morgenen og ettermiddagen. Antall passeringer er ventet å bli lavere når bussene kjører over den nye Bybrua.



Figur 4 Antall fotgjengere på midlertidig Bybru pr dag (øverste figur), pr ukedag (figur t.v.) og pr time (figur t.h.) i 2023. Datakilde Buskerudbyen/Viscando

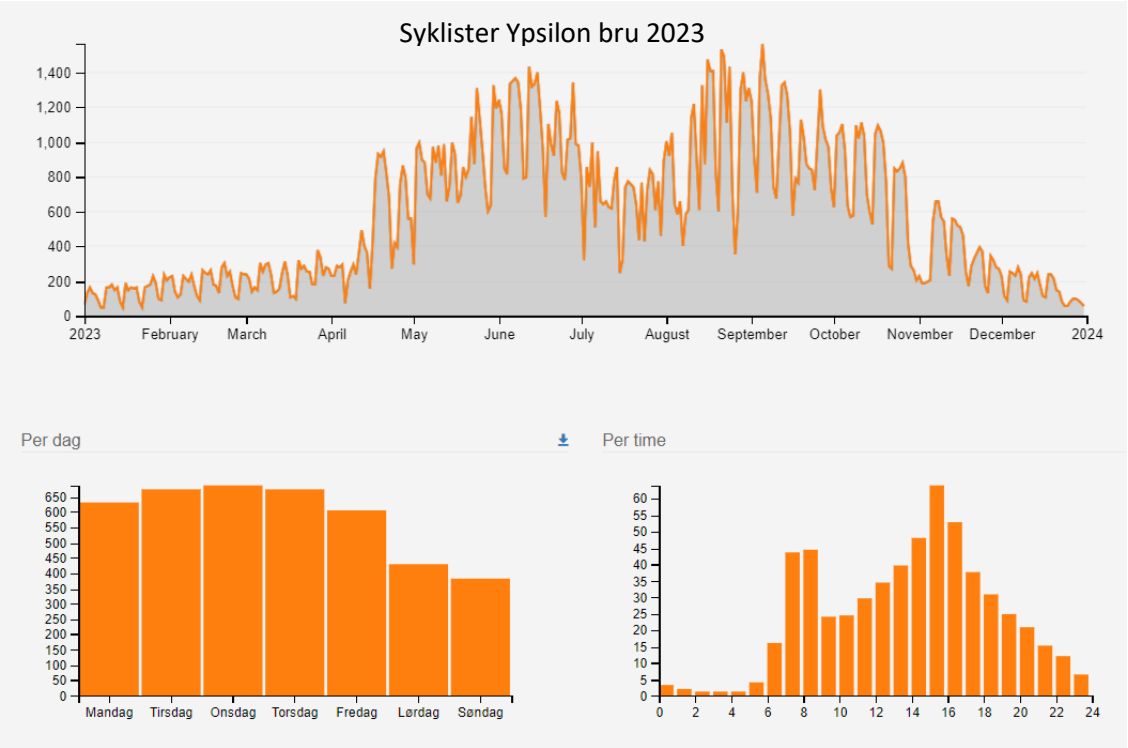
Neste figur viser tilsvarende tall for Ypsilon bru for 2023. I gjennomsnitt krysset om lag 3000 fotgjengere Drammenselva pr dag over Ypsilon, mens nivået er langt lavere på Øvre Sund bru med 600 og Holmenbruene med 300 per dag.



Figur 5 Antall fotgjengere på Ypsilon bru pr dag (øverste figur), pr ukedag (figur t.v.) og pr time (figur t.h.) i 2023. Datakilde Buskerudbyen/Viscando

Sykkel

Antallet syklister varierer mye med vær, føre og årstider. Flest sykler i sommerhalvåret, men det sykles også gjennom vinteren. Dette viser tellepunktene i området vårt. Figur 6 viser hvordan sykkelbruken på Ypsilon bru i Drammen varierer over året, uka og døgnet.



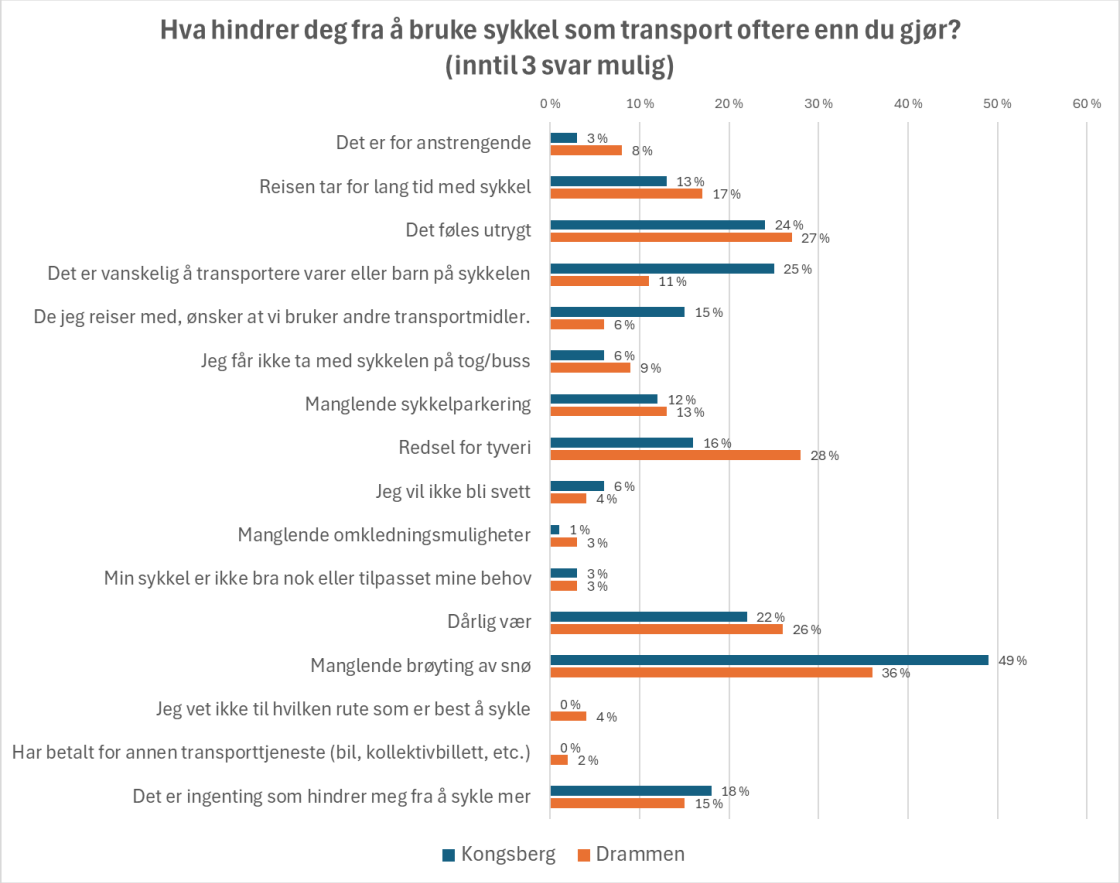
Figur 6 Antall syklister på Ypsilon bru pr dag (øverste figur), pr ukedag (figur t.v.) og pr time (figur t.h.) i 2023. Datakilde Buskerudbyen/Viscando

Sykkel erstatter andre reiser og bidrar til å avlaste veinettet, særlig i rushperiodene.

Sykkelundersøkelsen 2024 er en nasjonal undersøkelse om hvordan syklister opplever kommuner de sykler i utfra et brukerperspektiv.

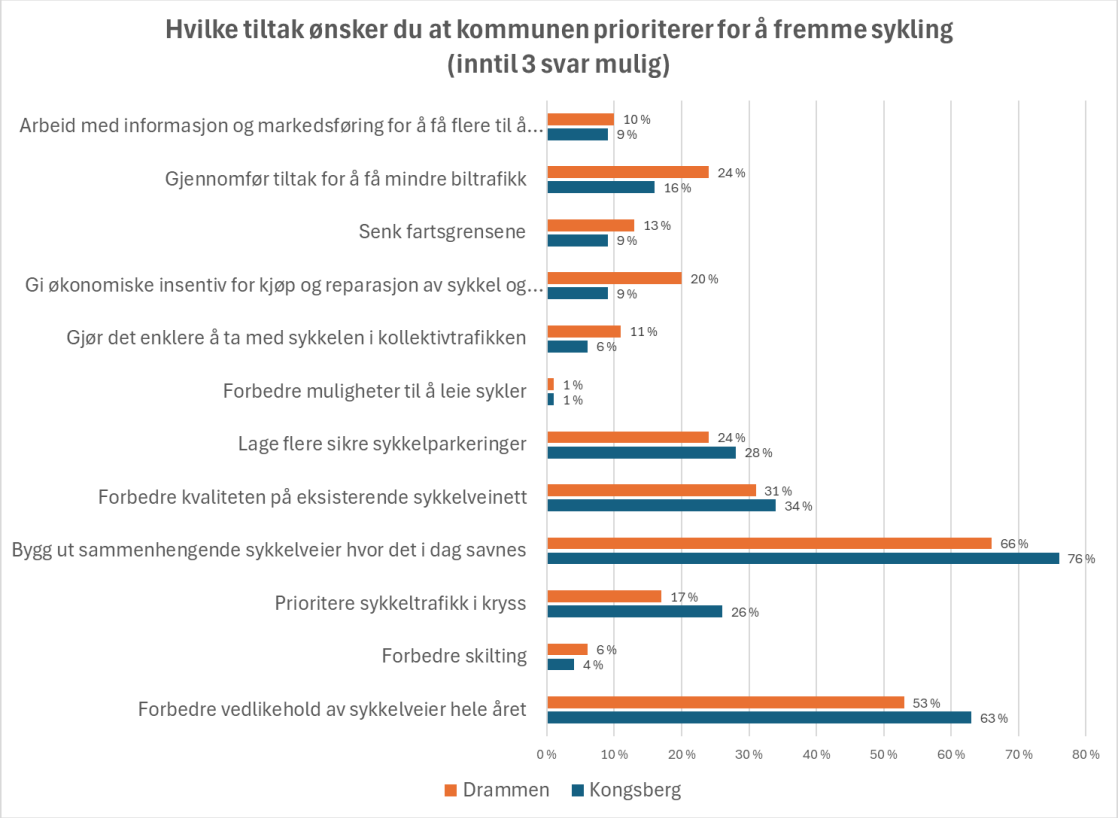
Etterfølgende figur viser hva syklister i Drammen og Kongsberg mener hindrer dem fra å bruke sykkel som transportmiddel oftere enn de gjør (ikke tilstrekkelige svar for Øvre Eiker og Lier). Det som trekkes mest frem er manglende snøbrøyting, utrygghetsfølelse og værforhold. I Drammen er det mange flere som er redde for sykkeltyveri enn i Kongsberg, mens det er motsatt når det gjelder utfordringer med å transportere varer og barn på sykkel. Det er også en del som peker på manglende sykkelparkering og at det tar for lang tid å bruke sykkel.

Det er relativt få som mener at det er for anstrengende, er usikre på rutevalg eller mener at de ikke har god nok sykkel.



Figur 7 Svarfordeling på hva som hindrer deg fra å bruke sykkel som transport oftere enn du gjør. Inntil 3 svar mulig. N = 179 for Drammen og 67 for Kongsberg. Kilde: Sykkelundersøkelsen 2024, SLF

Neste figur viser hvilke tiltak syklistene i Drammen og Kongsberg mener bør prioriteres for å fremme sykling. De viktigste tiltakene er å få bygget ut mer sammenhengende sykkelveier, forbedret vedlikehold hele året og oppgradere eksisterende sykkelveinett. Det er også en del som trekker fram tiltak for flere sikre sykkelparkeringsplasser, mindre biltrafikk og prioritering av sykkel i kryss.



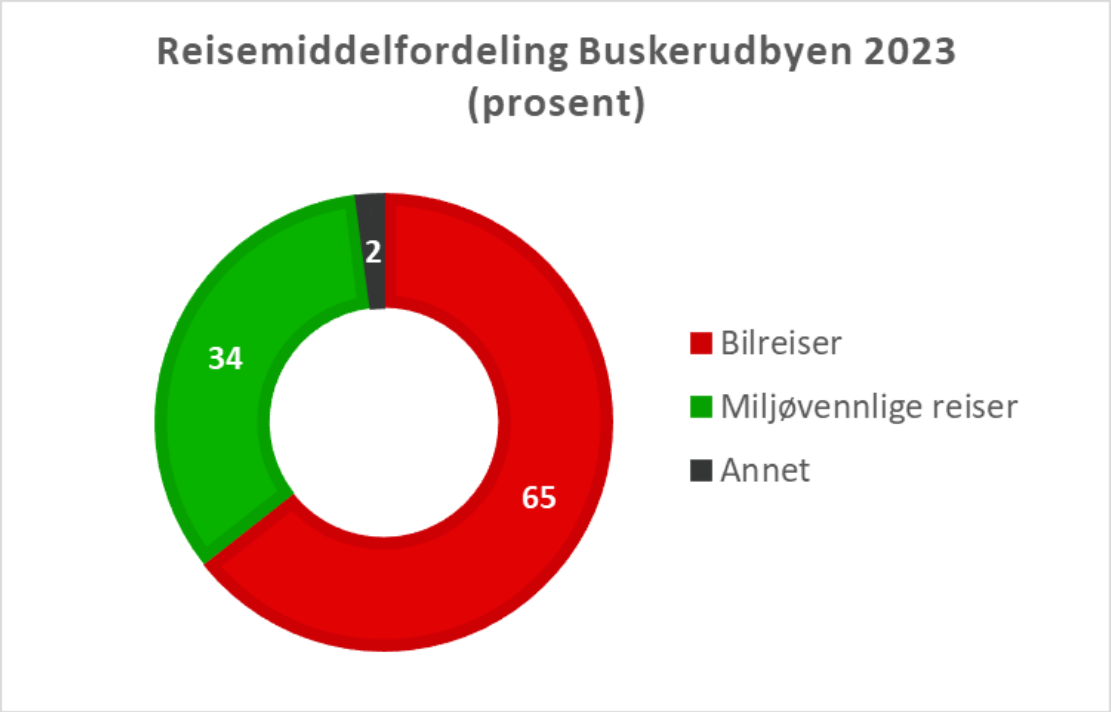
Figur 8 Svarfordeling på hvilke tiltak en ønsker at kommunen prioriterer for å fremme sykling. Inntil 3 svar mulig. N = 173 for Drammen og 68 for Kongsberg. Kilde: Sykkelundersøkelsen 2024, SLF

Ut fra svarene, tyder dette på at det er potensiale for økt sykling i Buskerudbyen dersom en får etablert et mer sammenhengende sykkelveinett og gode parkeringsplasser som oppleves trygt å bruke året rundt.

Reisemiddelfordeling

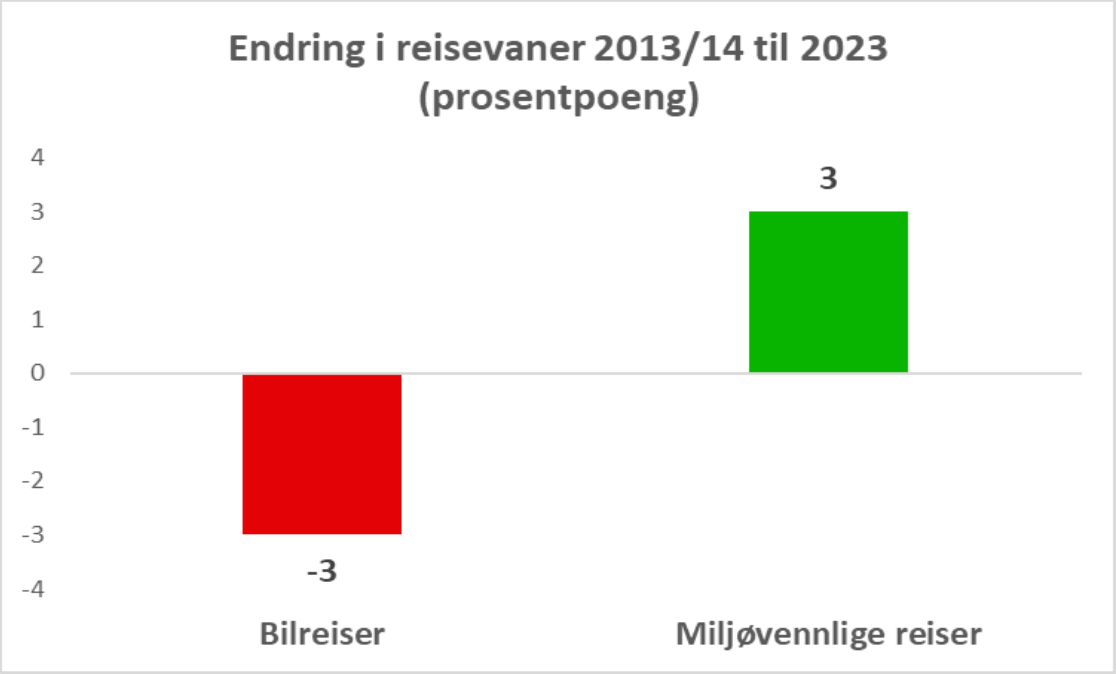
Figur 9 viser at en av tre reiser[3] i Buskerudbyen skjedde med grønne mobilitetsformer som gange, sykkel og kollektivtrafikk i 2023, mens to av tre var med bil som fører eller passasjer.

[3] Hovedtransportmiddel på en reise, dvs det transportmidlet som ble brukt på den lengste delen av reisen. Det betyr at f.eks. en sykkeltur til stasjonen og togtur videre, telles som én kollektivreise.



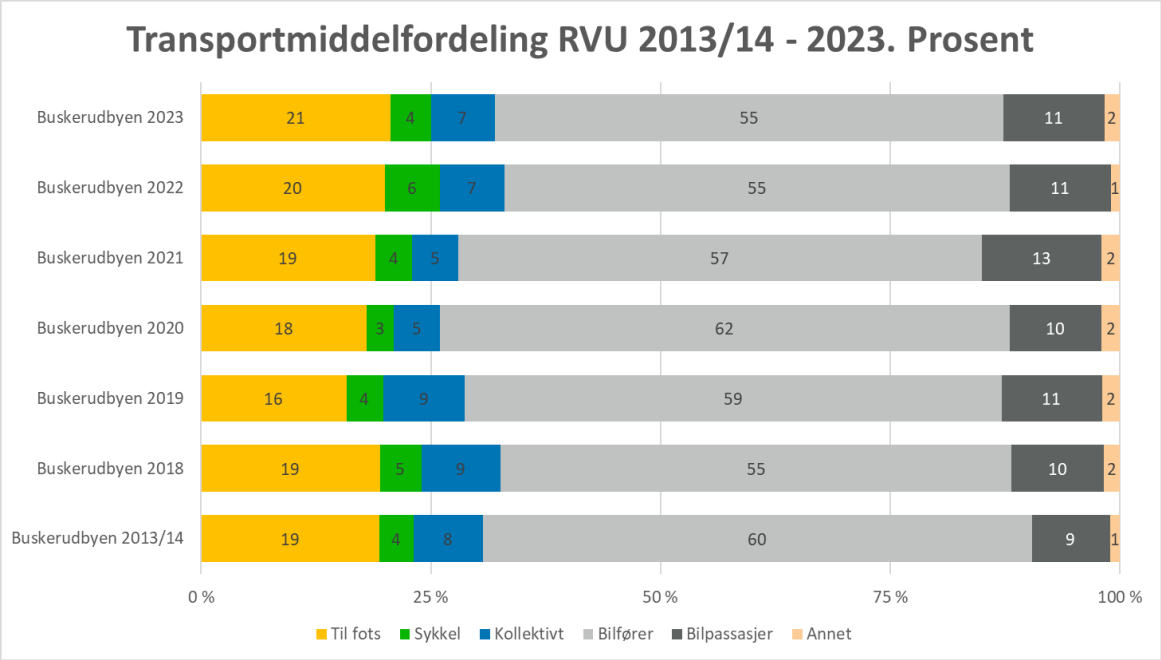
Figur 9 Reisemiddelfordeling Buskerudbyen 2023. Kilde: Nasjonal RVU med tilleggsutvalg

Andelen av reiser som har skjedd med bil har blitt redusert med tre prosentpoeng siden 2013/14. Økningen har vært tatt med grønn mobilitet. Dette er forklaringen på at vi har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken så langt, til tross for at vi har blitt flere innbyggere.



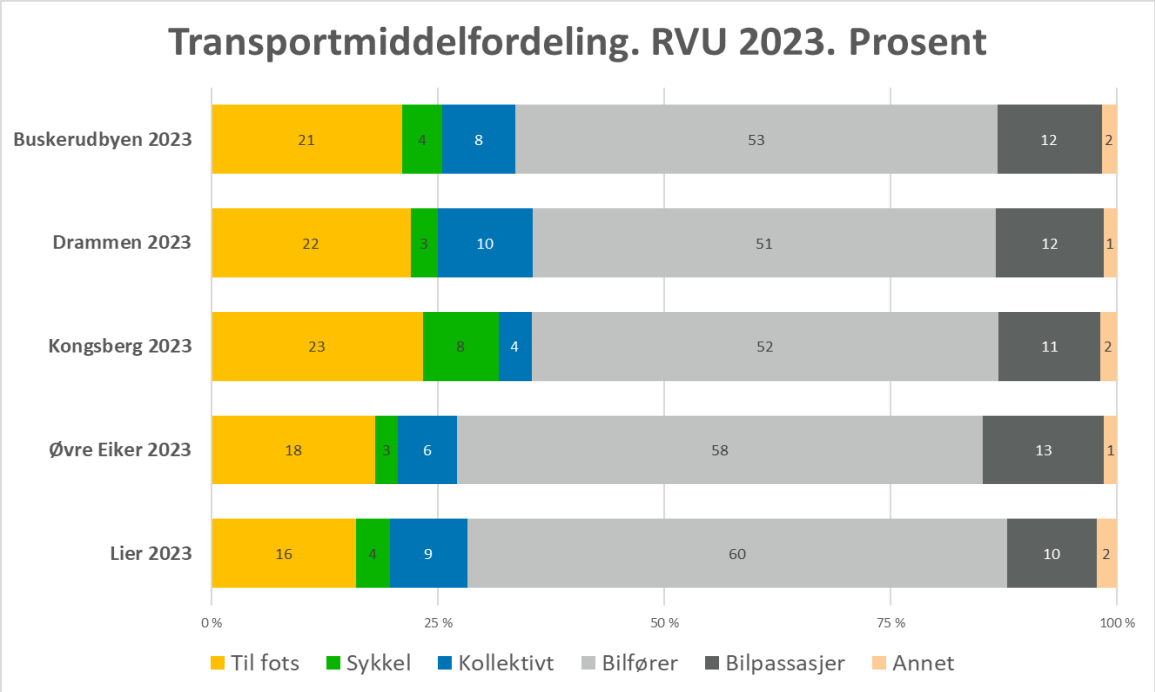
Figur 10 Endring i reisemiddelfordeling Buskerudbyen fra 2013/14 til 2023. Kilde: Nasjonal RVU med tilleggsutvalg

Neste figur viser mer detaljert utvikling i reisevaner for de ulike transportmidlene over tid blant bosatte i Buskerudbyen i perioden fra 2013/14 til 2023.



Figur 11 Reisemiddelfordeling blant bosatte i Buskerudbyen 2013/14–2023. Kategorien «Annet» omfatter blant annet moped, mc, taxi og fly. Kilde: Nasjonal RVU med tilleggsutvalg

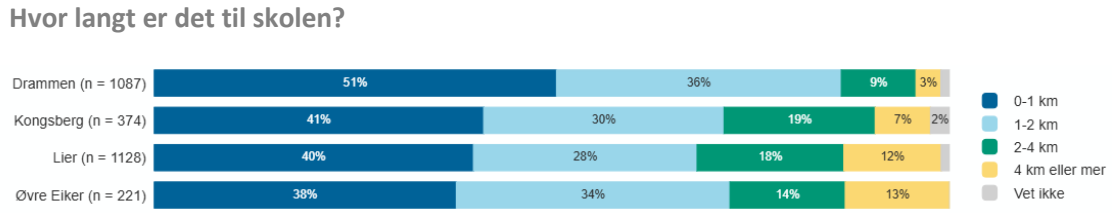
Som Figur 12 viser, er det forskjeller i reisevaner mellom kommunene i Buskerudbyen. Høyest gangandel og kollektivandel finner vi i Drammen, mens sykkelandelen er høyest i Kongsberg. Øvre Eiker og Lier har høyest bilandel. Som med alle utvalgsundersøkelser, har denne en viss grad av usikkerhet og resultatene må tolkes varsomt, særlig på kommunenivå og for transportmidler med få respondenter.



Figur 12 Reisemiddelfordeling blant bosatte i Buskerudbyen 2023. Kilde: Nasjonal RVU med tilleggsutvalg

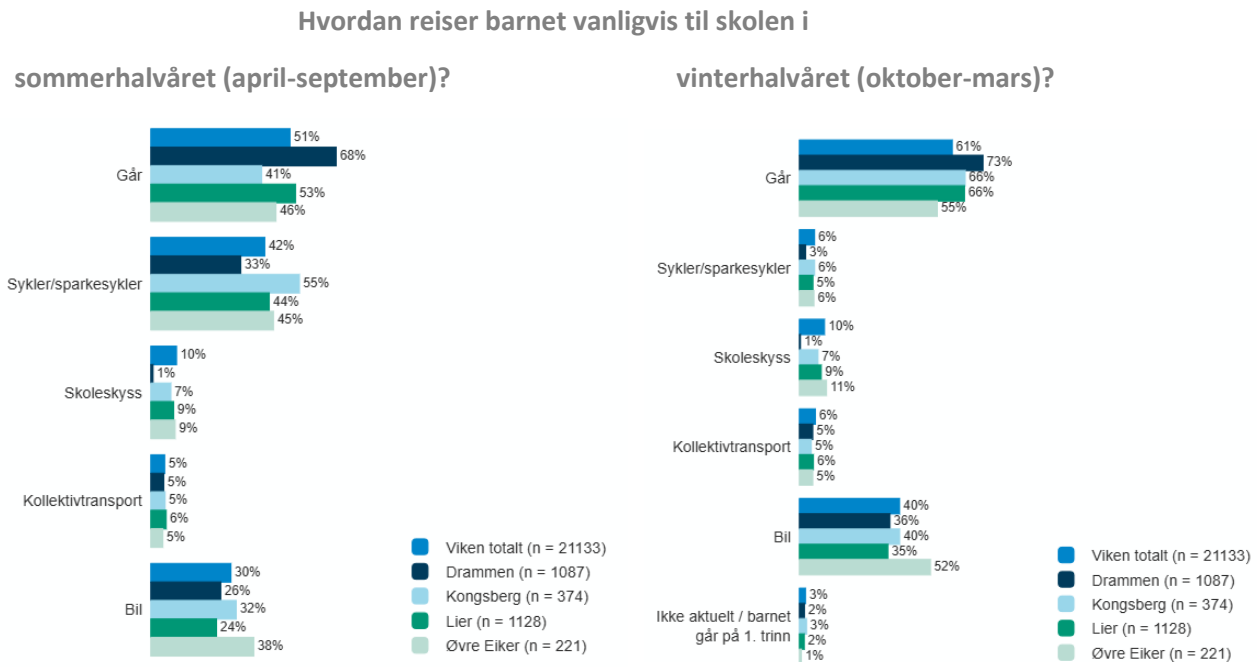
Skolereiser

Tidligere Viken fylkeskommune gjorde en skoleveisundersøkelse i 2022 som omfatter alle barneskolene i Buskerudbyen (1.-7. klasse). De fleste bor innenfor gang- og sykkelavstand fra skolen. Flest har kort vei i Drammen.



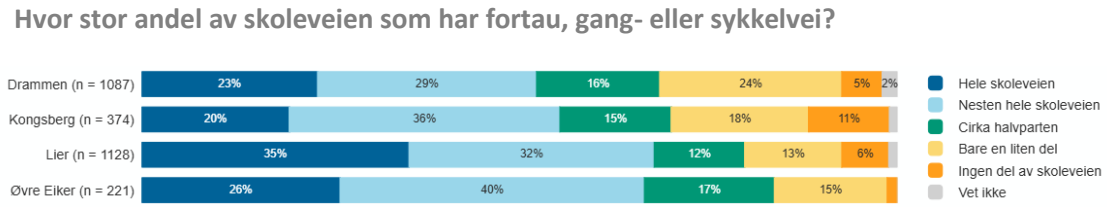
Figur 13 Avstand til skolen. Kilde: Skoleveisundersøkelsen 2022

Et flertall av barna går eller sykler til skolen i sommerhalvåret. Andelen som blir kjørt med bil er høyest i Øvre Eiker (38 %) og Kongsberg (32 %) og lavest i Drammen (26 %) og Lier (24 %). I vinterhalvåret øker andelen som går og som blir kjørt til skolen, mens sykkelandelen går kraftig ned. Da blir halvparten av barna i Øvre Eiker kjørt, mens andelen i de øvrige kommunene er rundt 40 %.



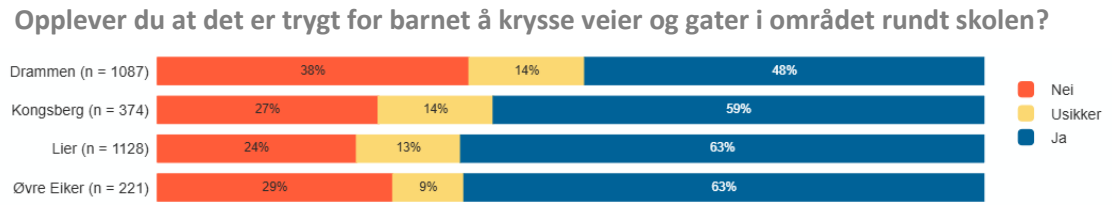
Figur 14 Reisevaner til skolen i sommerhalvåret (t.v) og vinterhalvåret (t.h). Kilde: Skoleveisundersøkelsen 2022

Andelen av skoleveien som har fortau, gang- eller sykkelvei varierer en del mellom kommunene. Størst andel er det i Lier og Øvre Eiker.



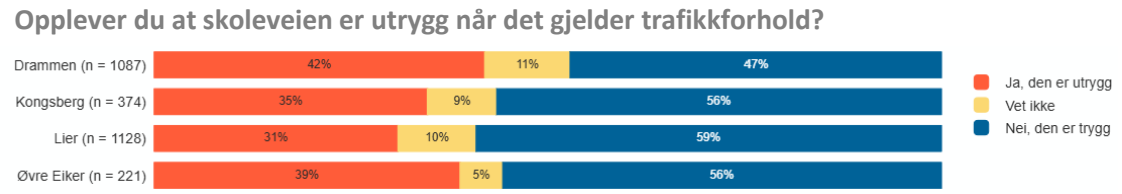
Figur 15 Andel av skoleveien som har fortau, gang- eller sykkelvei. Kilde: Skoleveisundersøkelsen 2022

Om lag en av tre opplever at det er utrygt for barnet å krysse veier og gater i området rundt skolen.



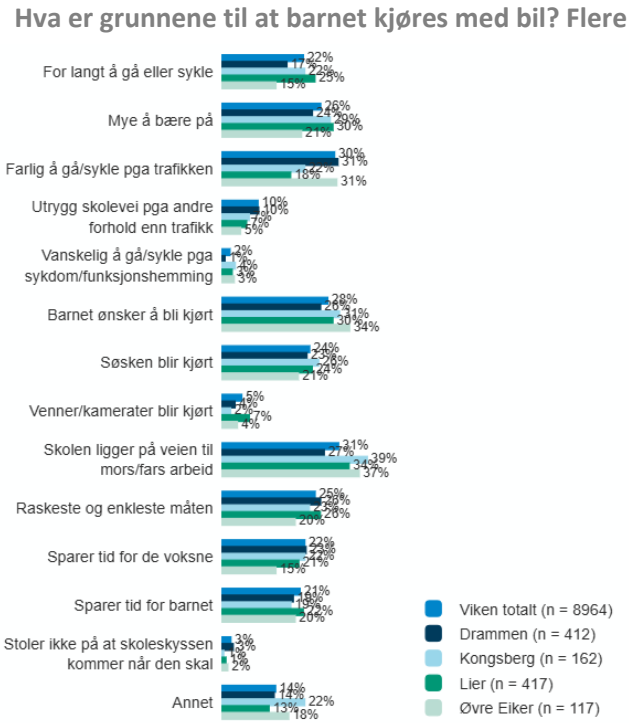
Figur 16 Svarfordeling på spørsmålet «Opplever du at det er trygt for barnet å krysse veier og gater i området rundt skolen? Kilde: Skoleveisundersøkelsen 2022

Videre viser undersøkelsen at mellom 30 og 40 prosent opplever at skoleveien er utrygg på grunn av trafikkforhold.



Figur 17 Svarfordeling på spørsmål: Opplever du at skoleveien er utrygg når det gjelder trafikkforhold? Kilde: Skoleveisundersøkelsen 2022

Som neste figur viser, er det mange ulike årsaker til at noen velger å kjøre barn til skolen. Flest svar er knyttet til praktiske forhold som avstand, tidsbruk og mye å bære på. Rundt en tredel oppgir at det er farlig å gå/sykle pga trafikken. Andelen som oppgir dette, er lavest i Lier og Kongsberg.



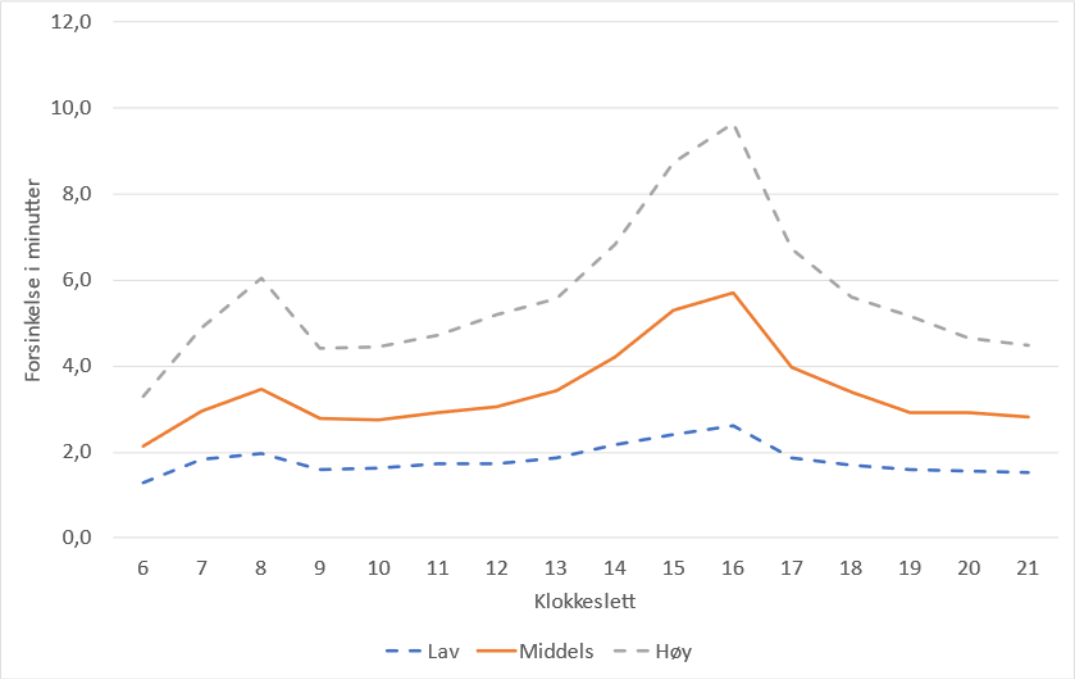
Figur 18 Årsaker til at barnet blir kjørt i bil. Spørsmålet er kun stilt til dem som kjøres med bil. Kilde: Skoleveisundersøkelsen 2022

Framkommelighet

Buss

Bussenes framkommelighet i Drammen og omegn ble kartlagt februar–mars 2023. Analysen viser betydelige forsinkelser. På hverdager utenom rush er forsinkelsene i gjennomsnitt rundt 3 minutter på de registrerte holdeplassene. I rush er det rundt 6 minutter. Analysen omfatter over 200 holdeplasser. Det er store variasjoner mellom ulike holdeplasser og avganger. Lav punktlighet gjør det vanskelig å planlegge kollektivreisene og dyrere å drifte kollektivtilbudet. Det medfører lengre reisetid og mindre attraktivt kollektivtilbud. Forsinkelser blir vektlagt langt høyere av passasjerer enn ordinær reisetid. Store forsinkelser gir dermed store samfunnsøkonomisk kostnader.

En del av forsinkelsene skyldes køer på veinettet i Drammen sentrum og rundt Bragernes torg, særlig i Hauges gate og Rosenkrantz gate. En gjennomgang av ruteopplegget sammenlignet med normal kjøretid med bil, indikerer at det i tillegg er satt av for liten tid i ruteplanen til at bussene kan rekke å stoppe på alle holdeplassene. På disse rutene vil forsinkelsene kunne bygge seg opp langs hele traséen og ikke bare i forbindelse med køer i sentrum.

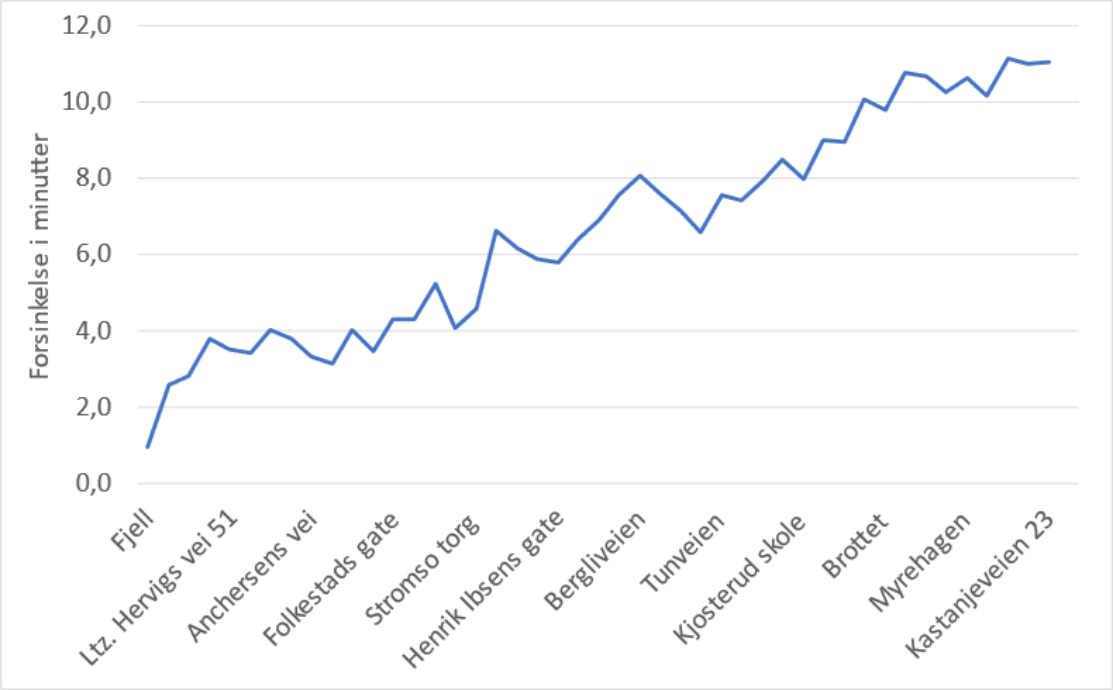


Figur 19 Forsinkelser målt som differanse mellom rutetid og sanntid for bussnettet over driftsdøgnet på hverdager. Minutter forsinkelse i gjennomsnittet for alle holdeplassene i distriktet pr klokketime. Kilde: Multiconsult 2023

Det er mest kø i ettermiddagsrushet. Over dagen er forsinkelsene mer eller mindre konstant rundt tre minutter, med unntak av den første driftstimen (kl 06-07) hvor forsinkelsene er på to minutter.

I Figur 19 vises hvordan omfanget av forsinkelser varierer over døgnet. Den lave kurven viser forsinkelsen som 25 % av bussene greier seg innenfor, middels kurve viser forsinkelsen som halvparten av bussene klarer å holde seg innenfor, mens den høye kurven viser forsinkelsen som 75 % av bussene er innenfor. De siste 25 % av bussene har altså mer forsinkelse enn høy kurve viser.

Det er store variasjoner fra dag til dag. Forskjellen mellom høy og lav er typisk rundt tre-fire minutter. Den store variasjonen skyldes at det er stor forskjell mellom de ulike linjene og de ulike holdeplassene. Typisk øker forsinkelsene utover linja som illustrert i eksemplet for Linje 3 mellom Fjell og Kastanjeveien under.



Figur 20 Forsinkelser langs hele traséen til linje 3 – vestgående, målt i minutter. Kilde: Multiconsult 2023

Figuren viser at bussene er stort sett i rute fra start, men at det bygger seg opp en forsinkelse allerede etter tre-fire stopp. Deretter bygger forsinkelsene seg videre opp, og særlig gjennom sentrum der det ofte er kø i trafikken. Mot slutten av ruta er forsinkelsen betydelig på over ti minutter i gjennomsnitt.

Vurdering

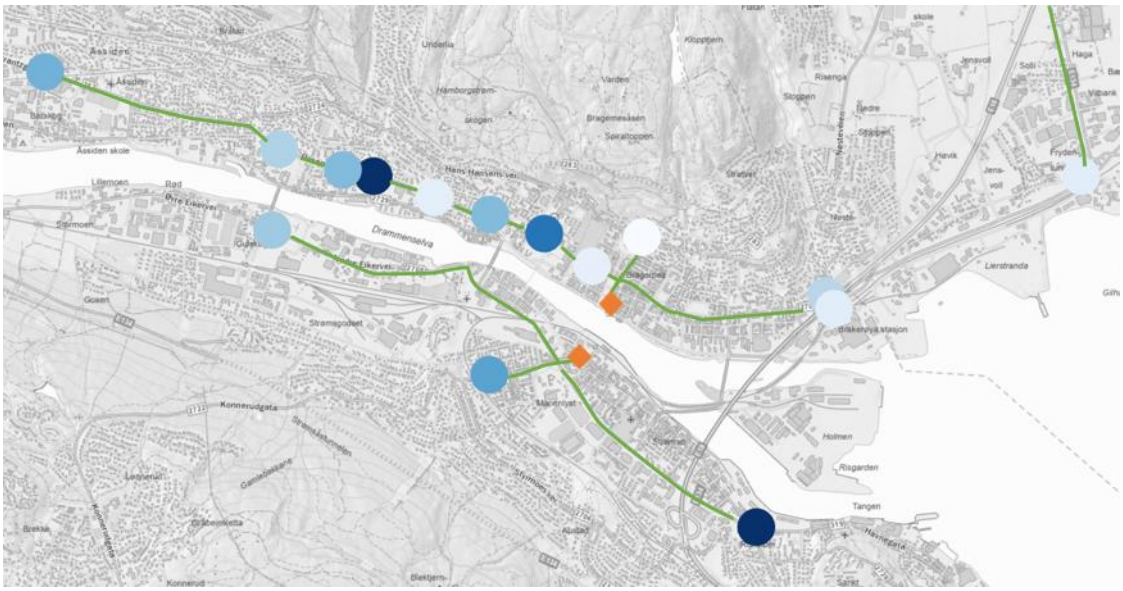
Det er et stort behov for tiltak som reduserer bussenes forsinkelser i Buskerudbyen. Det vil gjøre busstilbudet mer attraktivt og konkurransedyktig mot bil. Forsinkelser medfører irritasjoner ved at ventetider blir lange og skaper usikkerhet om en rekker avtaler eller korrespondanser. Det kan gjøre at en må ta en avgang tidligere enn en ellers ville gjort. Det gir ytterligere økt ventetid. Forsinkelser gir også økte driftskostnader for busstilbudet. Dersom en lykkes med å redusere forsinkelsene, vil passasjerene komme raskere fram og rekke flere avtaler – samtidig som at frekvensen kan økes med samme materiell og mannskap.

Biltrafikk

Mest kø om ettermiddagen

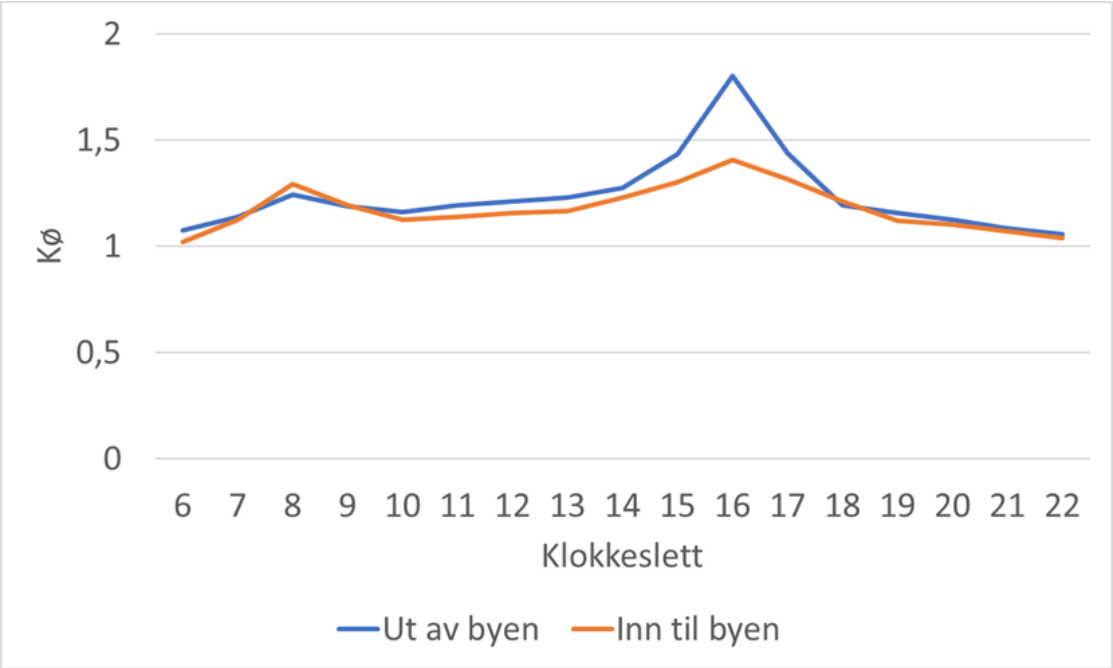
Det er som regel lite kø på veinettet om morgen og på dagtid i Buskerudbyen. I ettermiddagsrushet er det redusert framkommelighet i en rekke områder. Dette gjelder særlig i sentrale deler av Drammen og på E18 og E134 gjennom Drammen og Lier, samt enkelte strekninger og kryss ved Mjøndalen og Hokksund.

Multiconsult (2023) har hentet ut kjøretider fra Google maps for utvalgte strekninger i Drammen og Lier markert som grønne linjer i Figur 21. Dataene er tatt ut for perioden 25.2–27.3.2023. Det er mer kø dess mørkere blåfarge på punktene. I denne perioden var bybrua (som var forbeholdt gange, sykkel buss og drosje) stengt for trafikk. Det har medført endringer i trafikkbildet som kan ha påvirket framkommeligheten for øvrig trafikk.



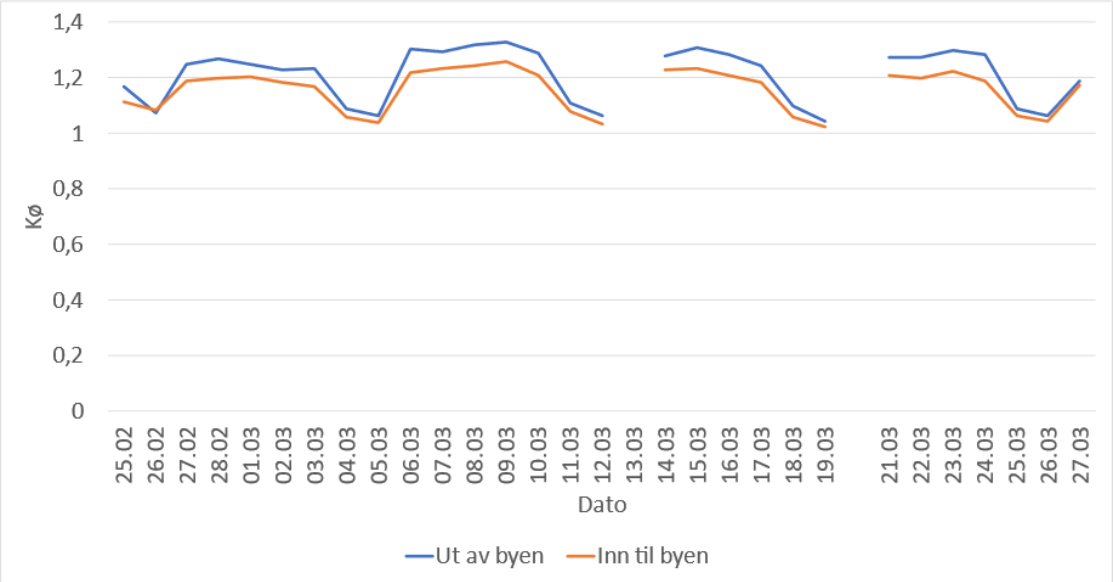
Figur 21 Strekninger som inngår i kartleggingen av forsinkelser i Drammensområdet. Kilde: Multiconsult

Kø er her definert som den ekstra tiden det tar å kjøre en strekning sammenlignet med å kjøre uten hindringer søndag morgen (innenfor fartsgrensa). Det er mest kø ut av sentrum om ettermiddagen. Køfaktoren for makstimen ut av byen kl. 1600 til 1700 er om lag 1,8 som betyr at reisetiden er 80 prosent lengre enn uten kø. Inn mot byen er faktoren om lag 1,4.



Figur 22 Kø på vegnettet i Drammen etter klokkeslett, fordelt på inn og ut av byen, hverdager. Kilde: Multiconsult 2023

Figur 23 viser at det er relativt lik forsinkelse på hverdager og at forsinkelsen ut av byen er gjennomgående høyere enn inn mot byen. Datoene kurvene har knekk, er helger.

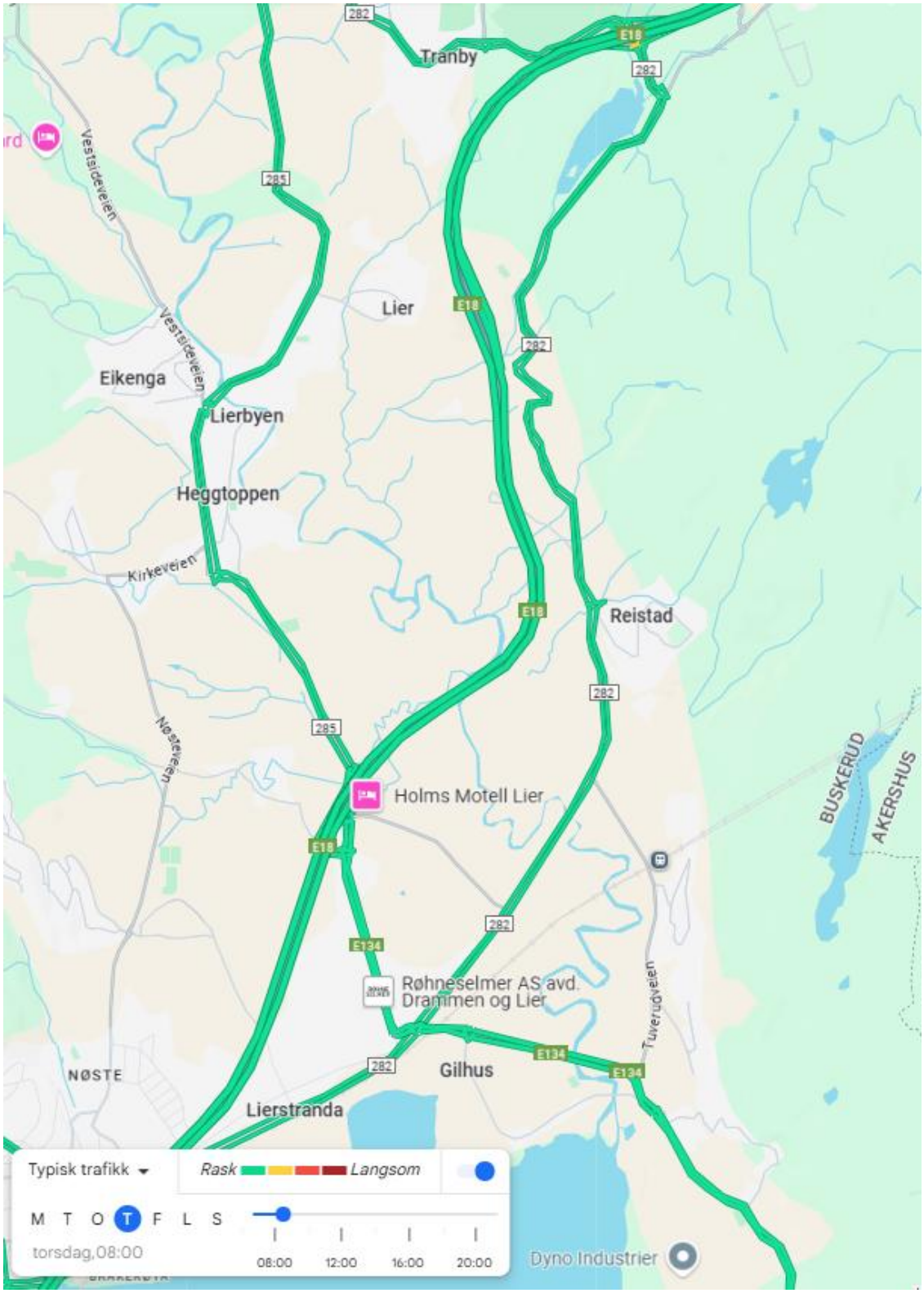


Figur 23 Framkommelighet i Drammen etter dato og retning. Kilde: Multiconsult 2023

Under følger en mer detaljert kommunevis gjennomgang av framkommelighet på vegnettet.

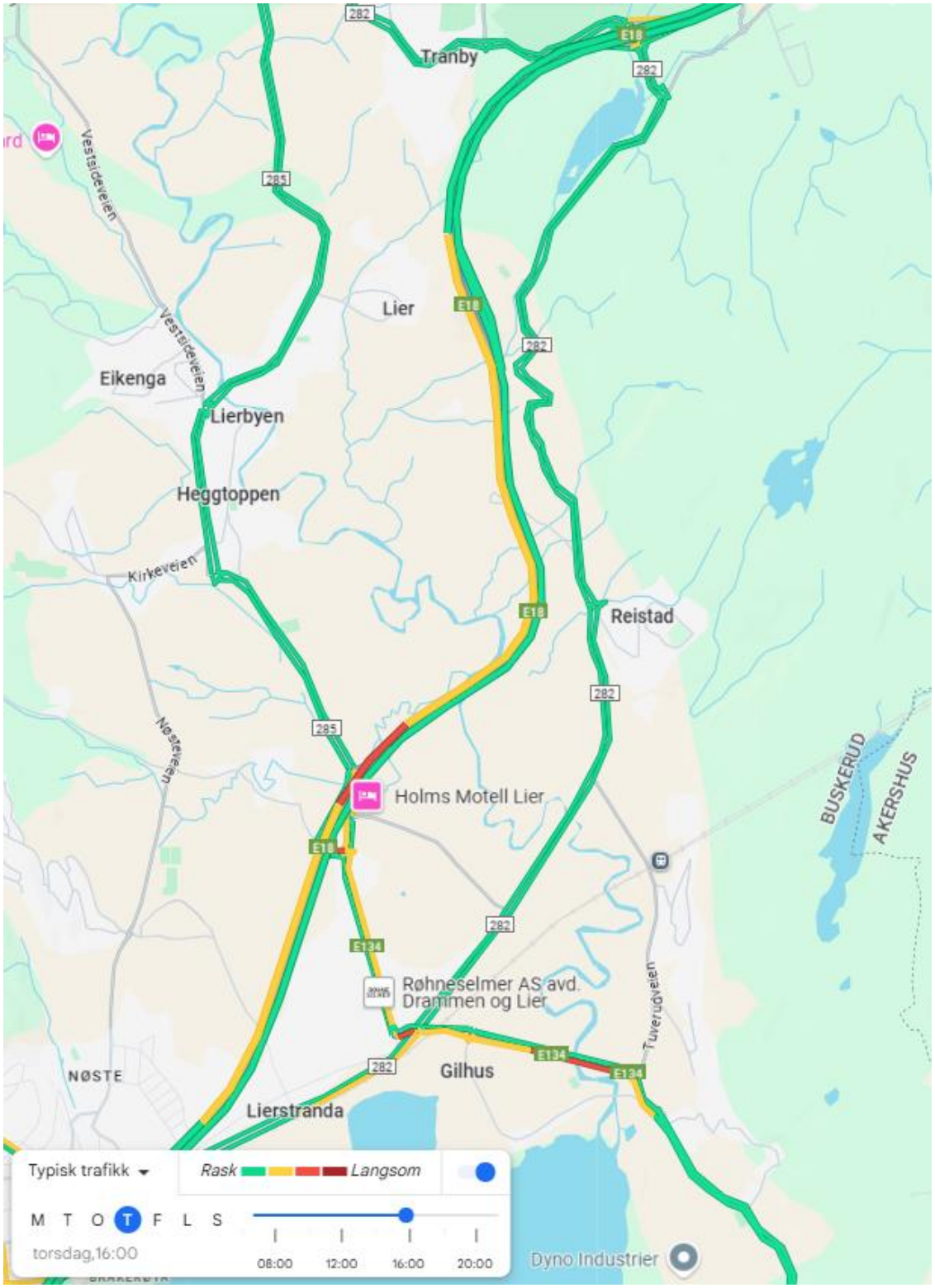
Lier

Det er vanligvis lite kø på vegnettet i Lier i morgenrushet. Det gjelder også på E18.



Figur 24 Typisk framkommelighetssituasjon på vegnettet i Lier torsdager kl 0800. Kilde: Google maps 10.2.2025.

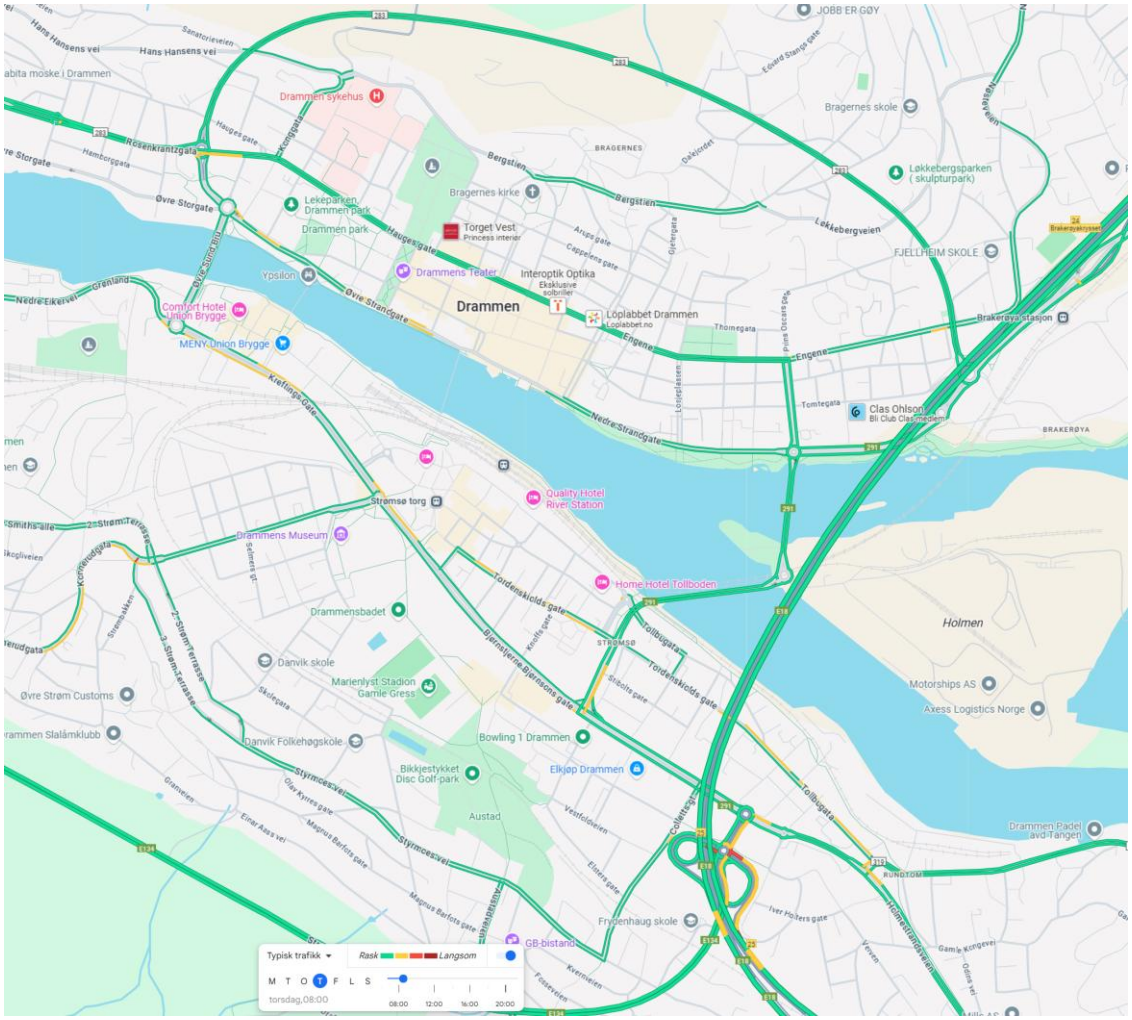
På ettermiddagen er det imidlertid en del kø, særlig E18 sørgående mot Drammen og østover på E134 Røykenveien mot krysset på Linnes.



Figur 25 Typisk framkommelighet på vegnettet i Lier torsdager kl 1600. Kilde Google maps10.2.2025.

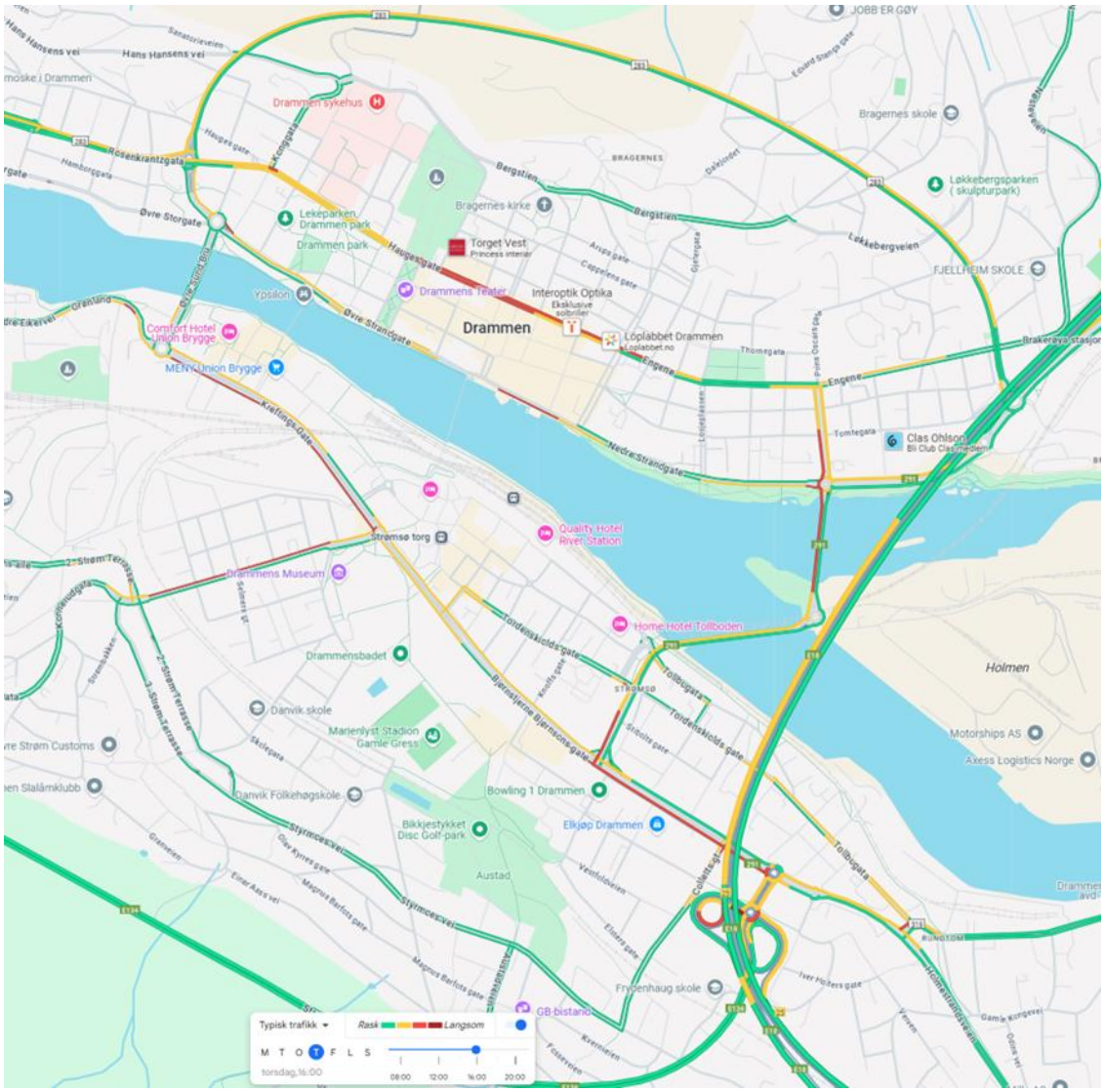
Drammen

Det er relativt lite kø om morgen i Drammen kommune. Det er registrert noe redusert framkommelighet på blant annet Bangeløkka, deler av Kreftings gate, Konnerudgata, Rosenkrantzgata og Øvre Strandgata som illustrert på kartet under.



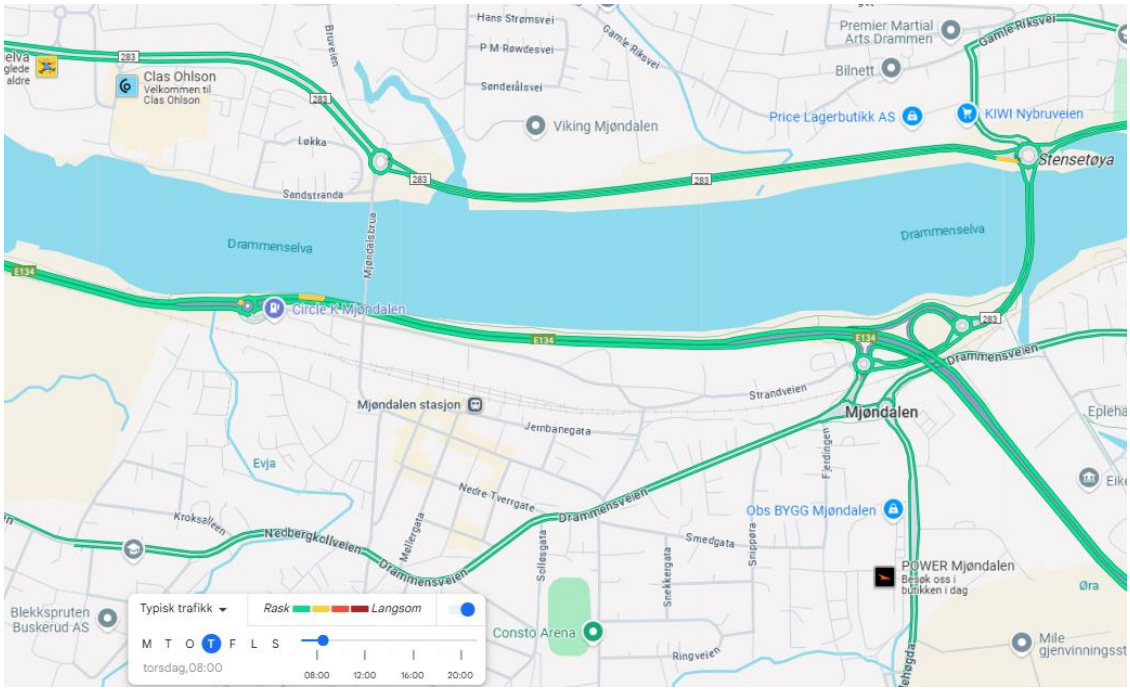
Figur 26 Typisk framkommelighetssituasjon på vegnettet i sentrale deler av Drammen torsdager kl 0800. Kilde: Google maps 10.2.2025.

I ettermiddagsrushet er det som regel betydelig mer kø. Dette gjelder en del sentrumsgater, særlig mot sør og vest (ut fra sentrum), og på Bangeløkka, som illustrert i kartet. Gater med mye kø er Hauges gate, Engene, Kreftings gate, Konnerudgata, Strømsøbrua/Holmenbrua med kryssområder og Bjørnstjerne Bjørnsons gate inn mot Bangeløkka.



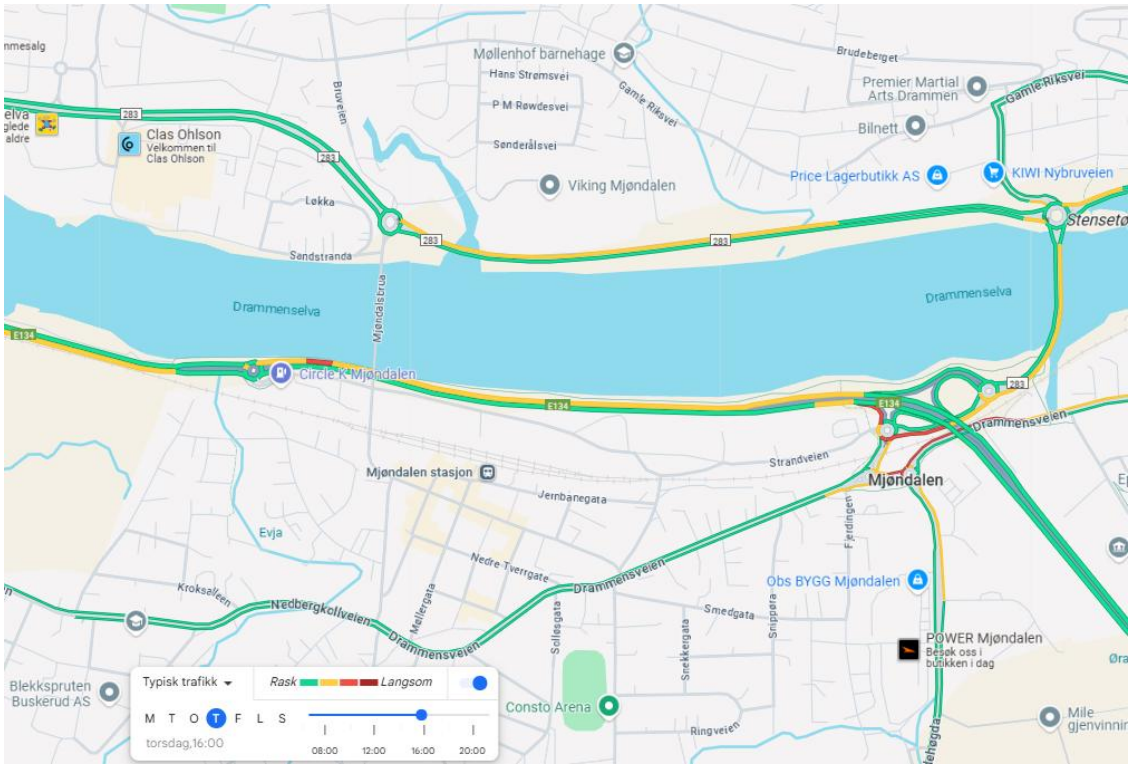
Figur 27 Typisk framkommelighet i sentrale deler av Drammen torsdager kl 1600. Kilde Google maps 10.2.2025

Også ved Mjøndalen er det lite kø om morgen.



Figur 28 Typisk framkommelighetssituasjon på vegnettet ved Mjøndalen torsdager kl 0800. Kilde: Google maps 10.2.2025.

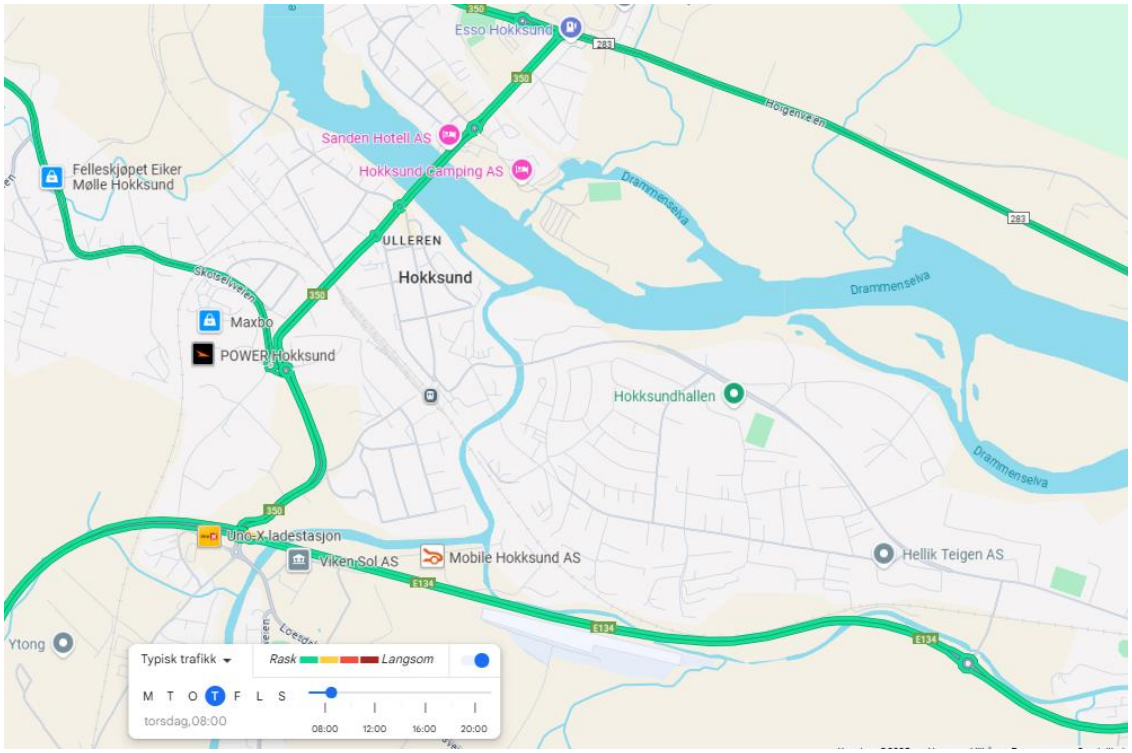
Det er mer kø om ettermiddagen, særlig på E134 og fv. 283 og enkelte ramper i kryssene.



Figur 29 Typisk framkommelighetssituasjon på vegnettet ved Mjøndalen torsdager kl 1600. Kilde Google maps 10.2.2025.

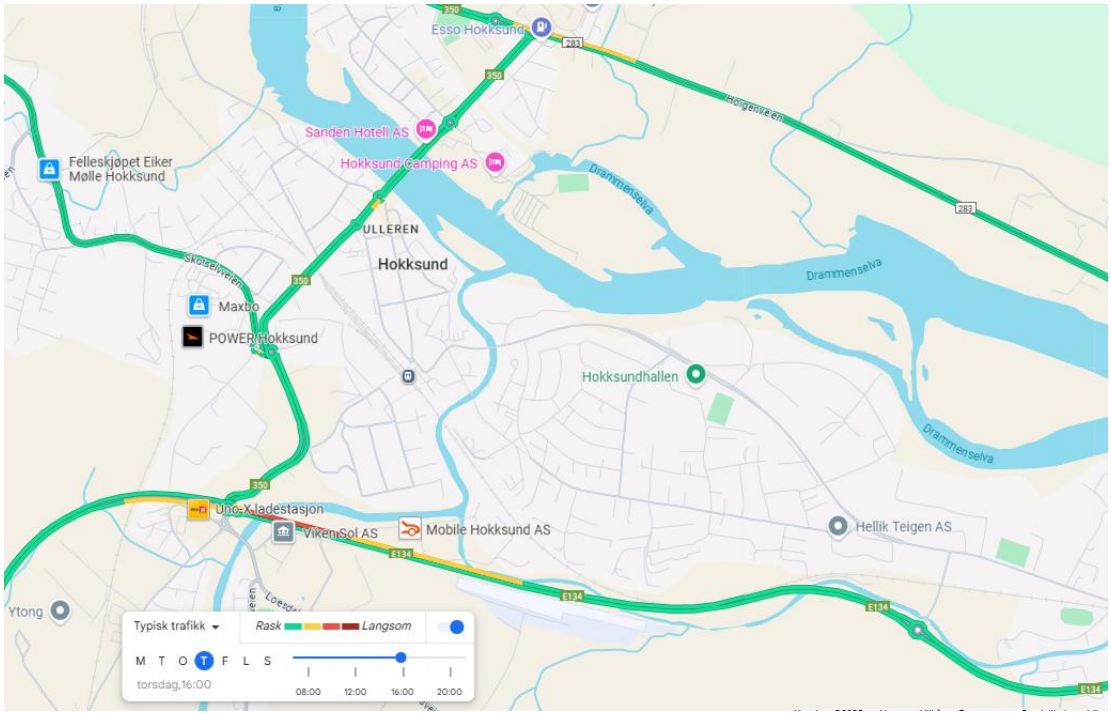
Øvre Eiker

Det er normalt ikke noe kø på vegnettet i Øvre Eiker om morgenen.



Figur 30 Typisk framkommelighetssituasjon på vegnettet ved Hokksund torsdager kl 0800. Kilde: Google maps 10.2.2025.

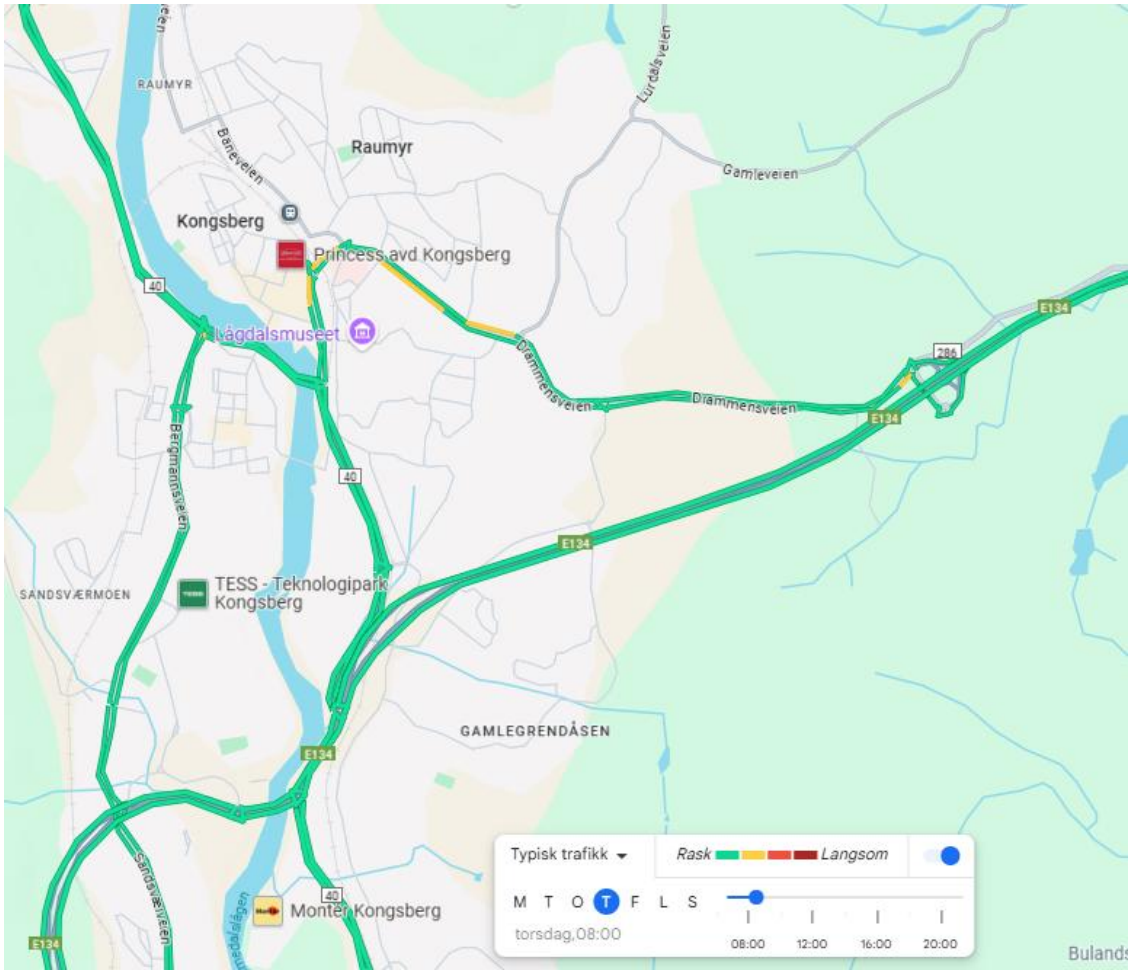
Som regel er det relativt lite kø i ettermiddagsrushet, men unntak av siste strekning inn mot rundkjøringen med avkjøringen til Hokksund på E134 som vist på kartet under.



Figur 31 Typisk framkommelighetssituasjon på vegnettet ved Hokksund onsdager kl 1600. Kilde Google maps 10.2.2025.

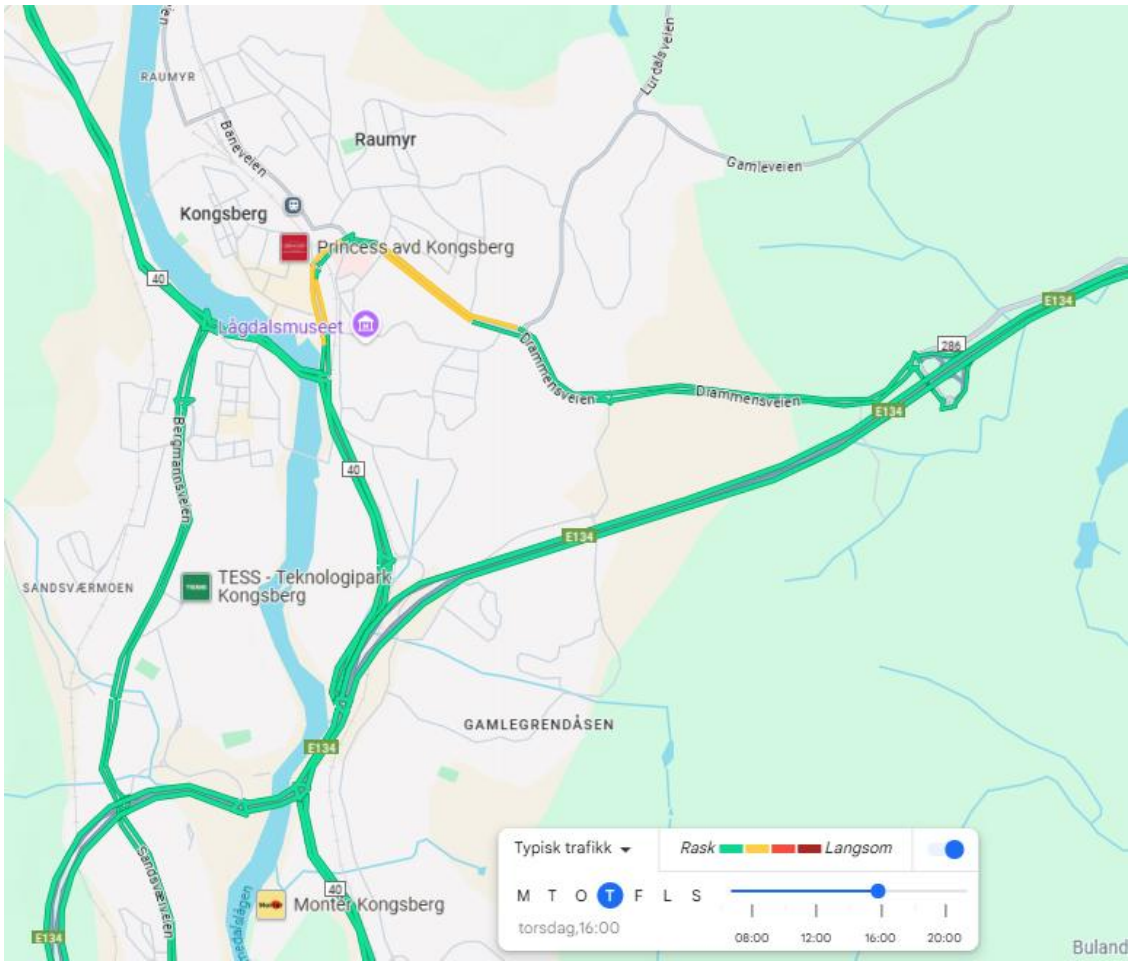
Kongsberg

I Kongsberg er det på vanlige hverdager lite kø i morgenrushet. Kun en kort strekning ved sentrum har litt redusert framkommelighet som vist i etterfølgende kart.



Figur 32 Typisk framkommelighetssituasjon på vegnettet ved Kongsberg sentrum torsdager kl 0800. Kilde: Google maps 10.2.2025.

Heller ikke om ettermiddagene er det særlig mye kø. Det er en noe lengre strekning gjennom sentrum som har noe kø på ettermiddagen som vist på etterfølgende kart.



Figur 33 Typisk framkommelighetssituasjon på vegnettet ved Kongsberg sentrum torsdager kl 1600. Kilde Google maps 10.2.2025.

Næringslivets erfaringer

Næringsforeningen i Drammen gjennomførte en spørreundersøkelse blant sine medlemmer i logistikknettverket om hvordan de opplever trafikksituasjonen. 58 bedriftsledere svarte. Nesten 70 prosent mener at trafikkbildet får konsekvenser for bedriften de leder. Over halvparten av bedriftene opplever daglige forsinkelser på grunn av kø. Om en også inkluderer de som opplever ukentlige forsinkelser, er andelen 75 prosent. Det oppleves mest kø i ettermiddagsrushet, men en del er også berørt av kø i morgenrushet. Over 60 prosent oppgir at trafikkforholdene påvirker selskapets lønnsomhet negativt (Drammen Næringsforening trafikkundersøkelse 6.1.2025/Drammens tidende 31.1.2025).

Samlet vurdering

Det er generelt lite kø om morgenen, på dagtid og kveldstid i Buskerudbyen. Da har alle trafikantgrupper relativt god framkommelighet. Utfordringene er først og fremst ettermiddagsrushet i sentrumsnære deler av Drammen, samt på E18 og E134 gjennom Drammen og Lier. I tillegg er det redusert framkommelighet på enkelte strekninger og kryss ved Mjøndalen og Hokksund. På store utfartsdager i forbindelse med ferie- og fritidstrafikken

og ved ulykker eller anleggsarbeid, kan det oppstå betydelig mer forsinkelser enn det som framgår av kartene.

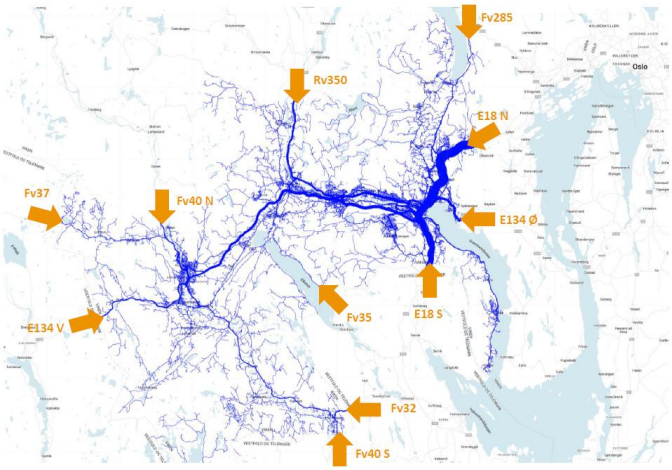
Gjennomgangstrafikk

Gjennomgangstrafikk som er reiser som har både start og stopp utenfor Buskerudbyen, utgjør 21 prosent av trafikkarbeidet i vårt område. Gjennomgangstrafikken varier mye på de ulike delene av veinettet. Over tre firedeler av gjennomgangstrafikken går på de tre hovedveiene E18, E134 og rv. 350. Det betyr at hovedveisystemet håndterer det meste av gjennomgangstrafikken i tråd med intensjonen. På de mer lokale veiene, i stor grad fylkesveier og kommunale veier, er gjennomgangstrafikken veldig liten. Det betyr at vi har stor mulighet til å påvirke køsituasjonen i vårt område.

Gjennomgangstrafikk inngår ikke i nullvekstmålet. Nullvekstmålet måles med utviklingen i byindeksen. Byindeksen kan bli påvirket dersom gjennomgangstrafikken utvikler seg annerledes enn trafikk som starter og/eller stopper i Buskerudbyen. Siden ingen tellepunkter på E18 inngår i byindeksen, som er den hovedveien med mest gjennomgangstrafikk, er byindeksen mindre påvirket av gjennomgangstrafikken.

I Buskerudbyen utgjør gjennomgangstrafikk 21,1 % av totaltrafikken

Statens vegvesen

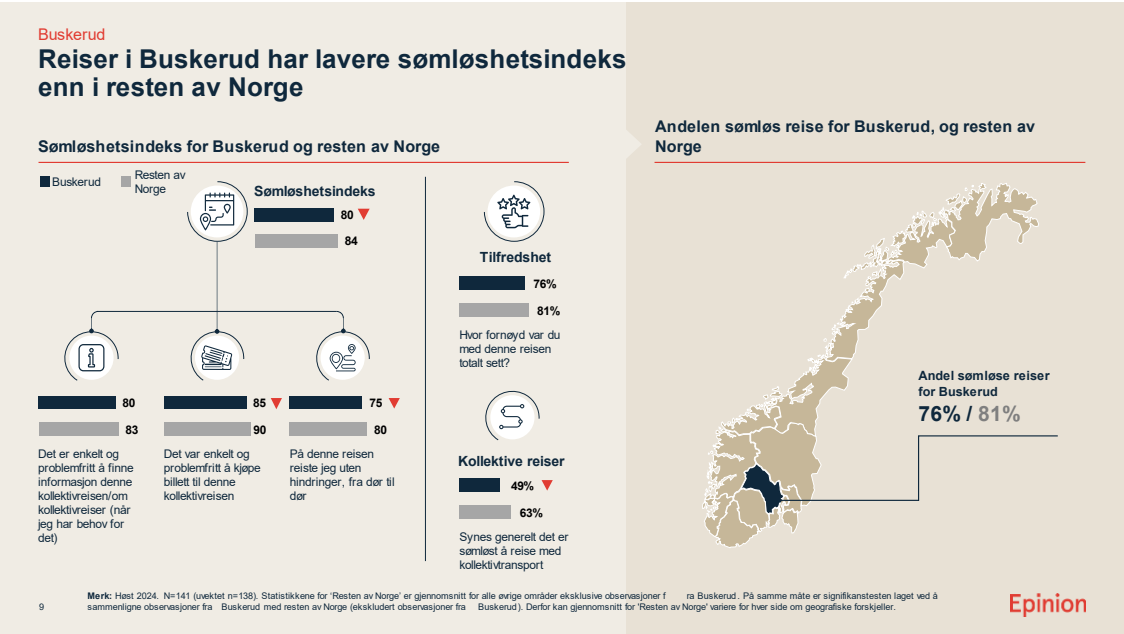


Destinasjonspar	Andel av gjennomgangstrafikken
E18 Nord – E18 Sør	52,1 %
E18 Nord – E134 Vest	11,5 %
E18 Nord – Rv350	4,4 %
E18 Sør – E134 Øst	3,5 %
E18 Sør – Rv350	2,9 %
E18 Nord – Fv40 Nord	2,8 %
Øvrige	22,9 %

Figur 34 Gjennomgangstrafikk i Buskerudbyen. Datagrunnlag TomTom. Kilde: Statens vegvesen

Sømløst kollektivtilbud

Kollektivreisende i Buskerudbyen må i dag forholde seg til ulike pris- og sonestrukturer på mange grensekryssende reiser og reiser som kombinerer buss og tog. En analyse utført av Epinion viser at reisende i Buskerud opplever at kollektivtilbudet er mindre sømløst enn i resten av landet (jf figur under). Under halvparten synes det er sømløst å reise med kollektivtransport i Buskerud, mot 63 % på landsbasis. Det er blant annet en lavere andel som opplever at det enkelt å kjøpe kollektivbilletter, finne informasjon om reisen og reise uten hindringer.



Figur 35 Sømløshetsindeks for Buskerud sammenlignet med hele landet. Kilde: Jernbanedirektoratet.

Et godt koordinert og sømløst billettsystem vil gjøre det enklere å reise kollektivt. En ny felles pris- og betalingsmodell har vært utredet for tidligere Viken fylkeskommune, og noen steg er tatt mot et mer sømløst kollektivtilbud.

Brakar, Ruter og Østfold kollektivtrafikk har inngått en avtale om felles betaling som vil gjøre det enklere for passasjerer på linje 71, 169 og 200 som skal reise videre i og forbi Oslo. Det er fri overgang til buss, trikk og t-bane i Ruters sone 1. På en gjennomgående reise kan en bytte til tog i Ruters område, det vil si Akershus og Oslo. Skal en for eksempel reise fra Lierbyen til Gardermoen, kan en nå kjøpe én sammenhengende billett i Brakar-appen og Entur-appen. Reisende med Ruters linje 251 og 261 fra Røyken og Hurum kan også kjøpe billett fra for eksempel Røyken til Hokksund i appen.

Ett neste skritt kan være å etablere fri landingssone for reisende med tog til/fra Buskerud. I dag må reisende med tog mellom Ruters område og Buskerud kjøpe overgangsbillett eller en ny billett for å kunne reise videre i landingssonen. For å sikre en sømløs reise for reisende med toget, kan en løsning være at disse reiser på sin Vy-periodebillett i landingssonen. De vil da ha kjøpt billett for sonen.

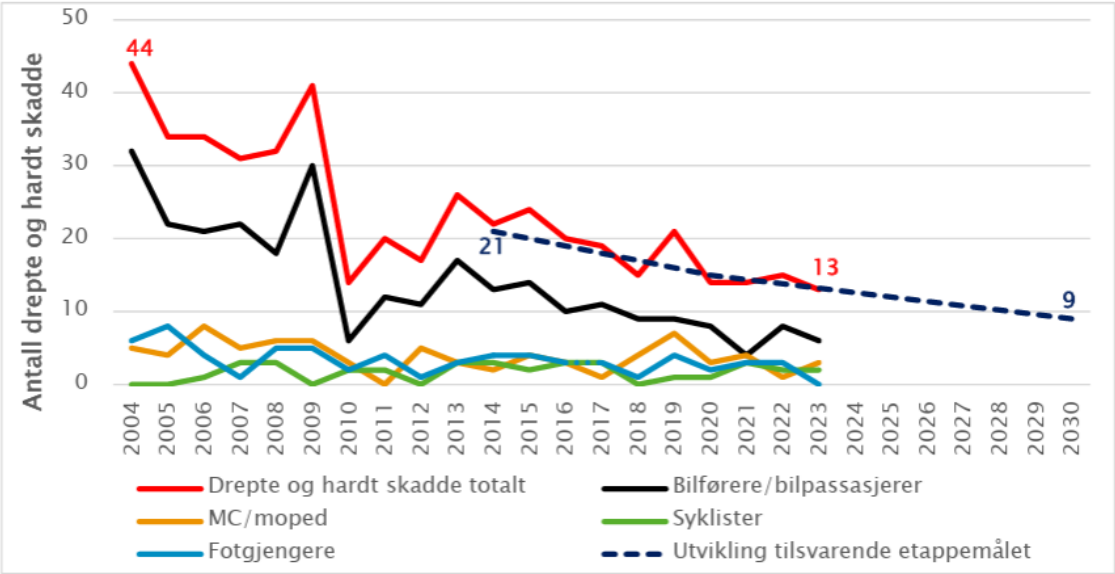
Tiltaket forutsetter en egen avtale med Vy. Reisende med tog kan med dette forholde seg til én billett for hele reisestrekningen. Det vil bidra til mer sømløse reiser på tvers av fylkesgrenser og transportmidler.

Basert på nye reisevaner og en togavtale mellom Brakar og Vy, estimerer Brakar sitt inntektstap til å bli i størrelsesorden 1,5–2,5 mill. kr årlig, og 7–15 mill. kr årlig for Ruter knyttet til togreisende fra Brakar sitt område[4] (2019-tall).

Det er behov for å jobbe videre med flere avtaler som gir sømløse reiser mellom tog og buss i hele regionen. Ny teknologi kan gjøre det lettere å innføre nye prismodeller som kan redusere spranget i pris pr kollektivreise som dagens billettsystem gir.

Ulykker

Det har vært en langsiktig positiv trend i retning av færre drepte og hard skadde i trafikken i Buskerudbyen. Særlig stor reduksjon har det vært blant førere og passasjerer i bil. Det har vært mindre entydig utvikling blant fotgjengere, syklister og mc/moped. Det er fortsatt behov for innsats mot trafikkulykker for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken.



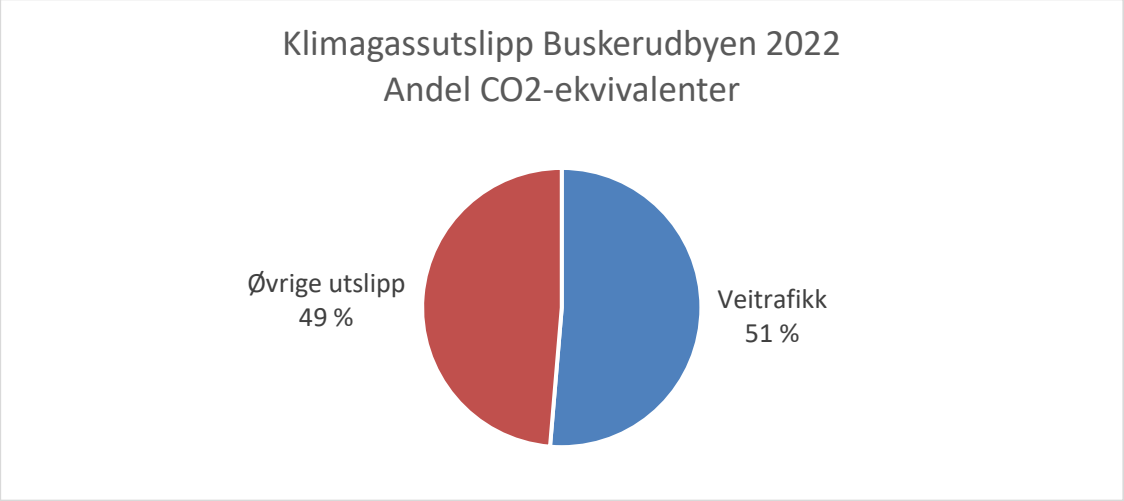
Figur 36 Utvikling i antall drepte og hardt skadde[5] + målkurve i Buskerudbyen. Kilde: Statens vegvesen m.fl. 2024

Klima

Veitrafikken stod for 58 prosent av klimagassutslippene i de fire Buskerudbykommunene i 2009. Utslippskuttene i veitrafikken har vært noe større enn for andre sektorer, slik at veitrafikken står nå for halvparten av utslippene.

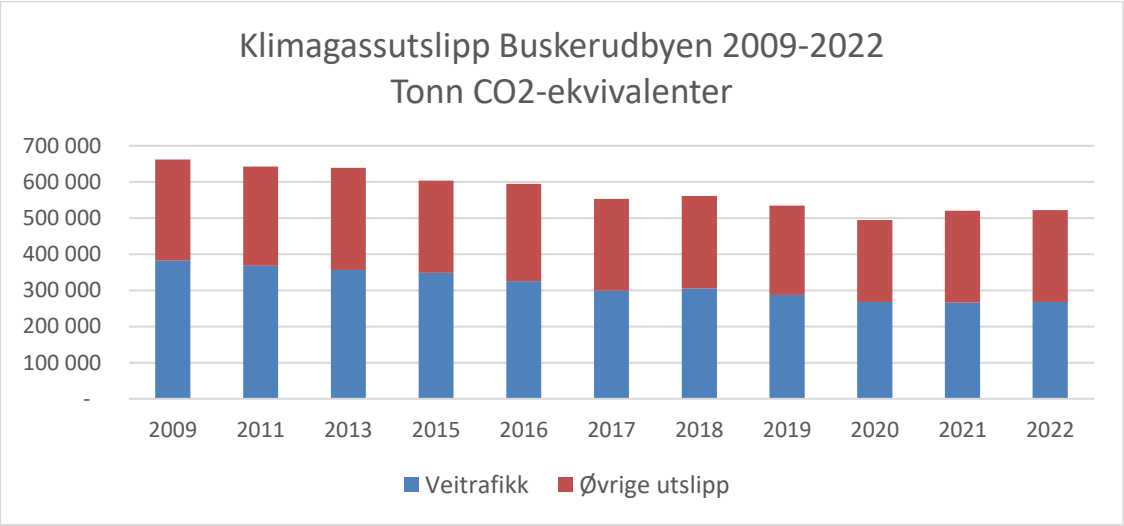
[4] Kilde: Sluttrapport ny pris og betalingsmodell. Brakar, Ruter og ØKT, januar 2022

[5] Eventuelle drepte/hardt skadde på elsparkesykkel o.l. er registrert som syklister.



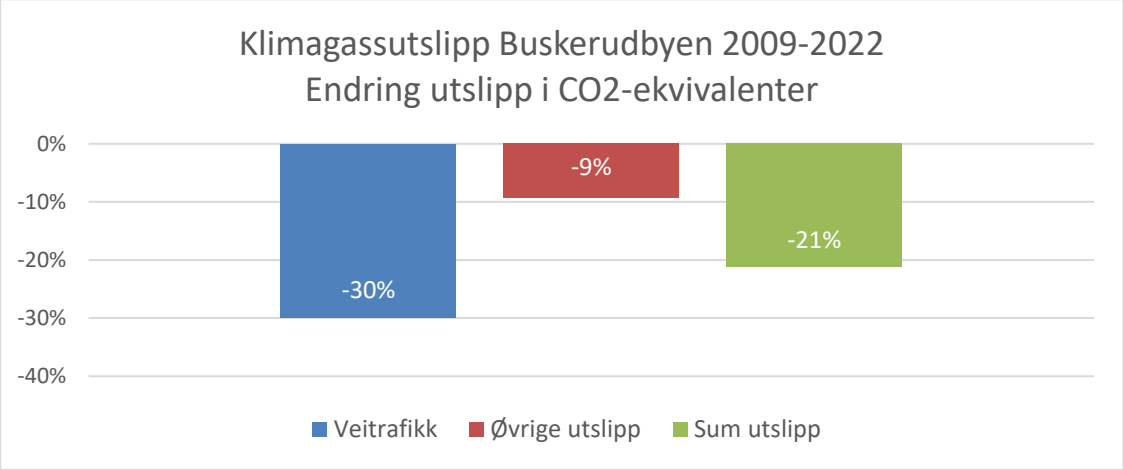
Figur 37 Klimagassutslipp Buskerudbyen 2022 etter kilde. Datakilde: Miljødirektoratet

Neste figur viser utviklingen over tid fra 2009 til 2022.



Figur 38 Klimagassutslipp Buskerudbyen 2009-2022. Tonn CO2-ekvivalenter. Datakilde: Miljødirektoratet

Utslipp fra veitrafikk har gått ned med 30 prosent i perioden 2009–2022, mens samlet utslipp har blitt redusert med 21 prosent.

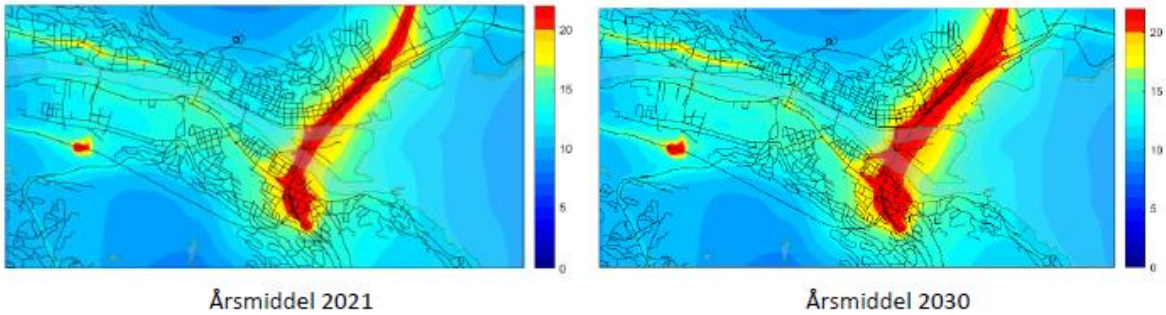


Figur 39 Klimagassutslipp Buskerudbyen 2009-2022. Endring i CO2-ekvivalenter i prosent. Datakilde: Miljødirektoratet

Luftkvalitet

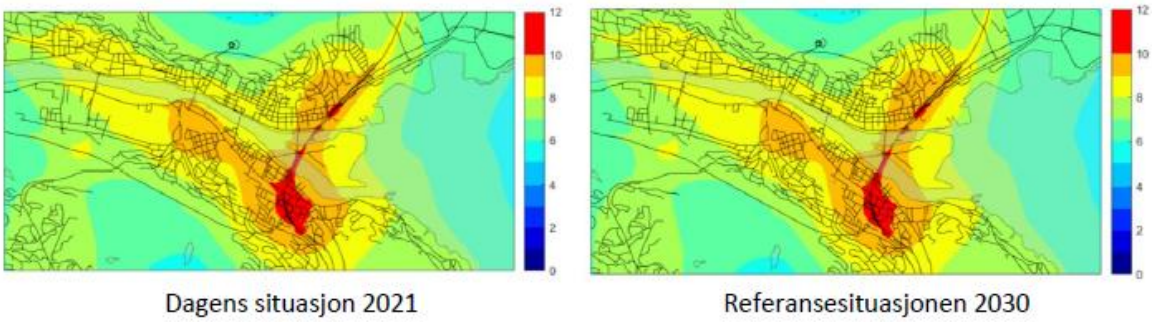
Drammen har utfordringer med luftkvaliteten som følge av utslipp av svevestøv. Det er spesielt langs E18 og andre trafikkerte veier, i de største kryssene og ved tunnelmunningene det kan være høye konsentrasjoner. I kalde perioder er det også utslipp fra boligoppvarming. Det er spesielt vedfyring som kan gi høye utslipp av svevestøv[6]. Det er ikke kjente utfordringer med luftkvalitet som krever tiltaksutredninger for de øvrige kommunene i Buskerudbyen.

Kartene under viser «dagens situasjon» (2021) over året og beregnet framtidig situasjon (2030) uten tiltak.



Figur 40 Beregnet årsmiddelkonsentrasjon for svevestøv PM_{10} for et utsnitt av modellområdet for Dagens situasjon 2021 og Referansesituasjonen 2030. Grenseverdien for årsmiddelverdi er 20 µg/m³ markert som rødt mens øvre vurderingsterskel er markert som gult. Kilde: NILU 2023

[6] Kilde: https://www.drammen.kommune.no/tjenester/helse-omsorg/miljorettet-helsevern/luftkvalitet/



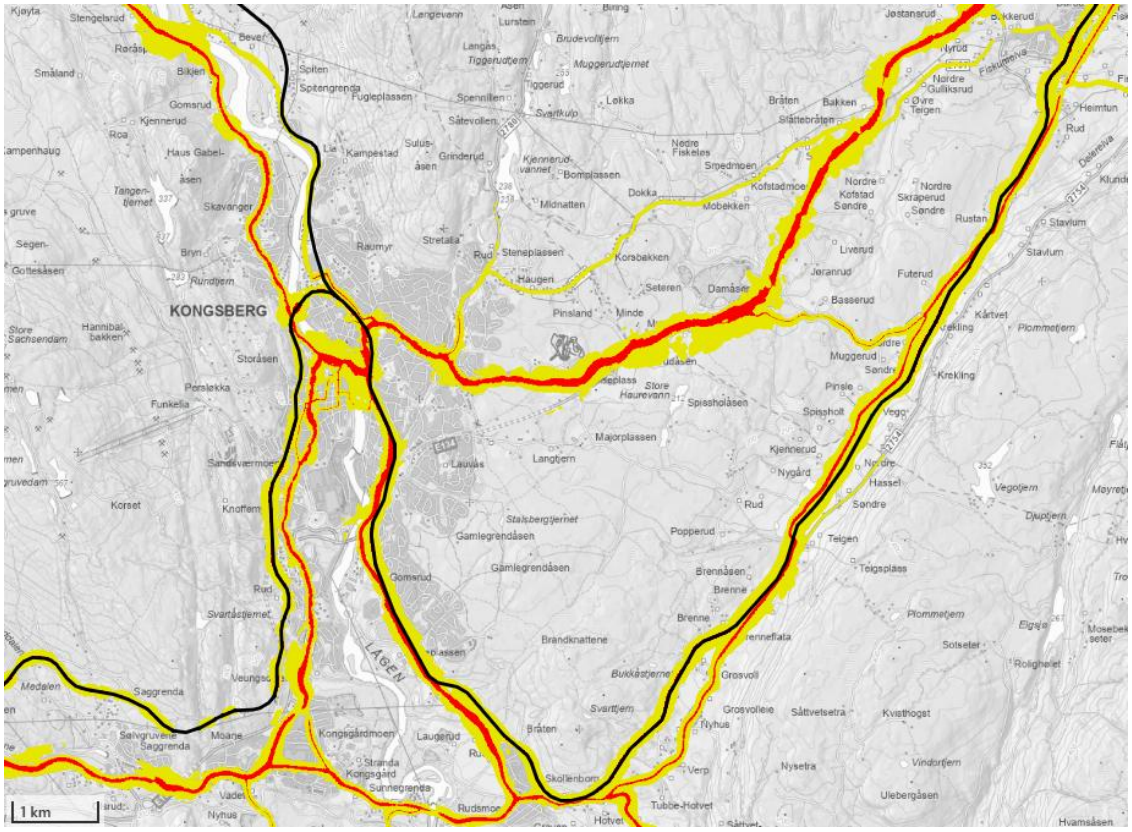
Figur 41 Beregnet årsmiddelkonsentrasjon for svevestøv PM2,5 for et utsnitt av modellområdet for 2021 og 2030. Grenseverdien for årsmiddelverdi er på 10 µg/m3 markert som rødt og luftkvalitetskriteriet (8 µg/m3) er markert som overgangen til gult. Kilde: NILU 2023

En kilde til løpende informasjon om luftkvalitet finnes her.

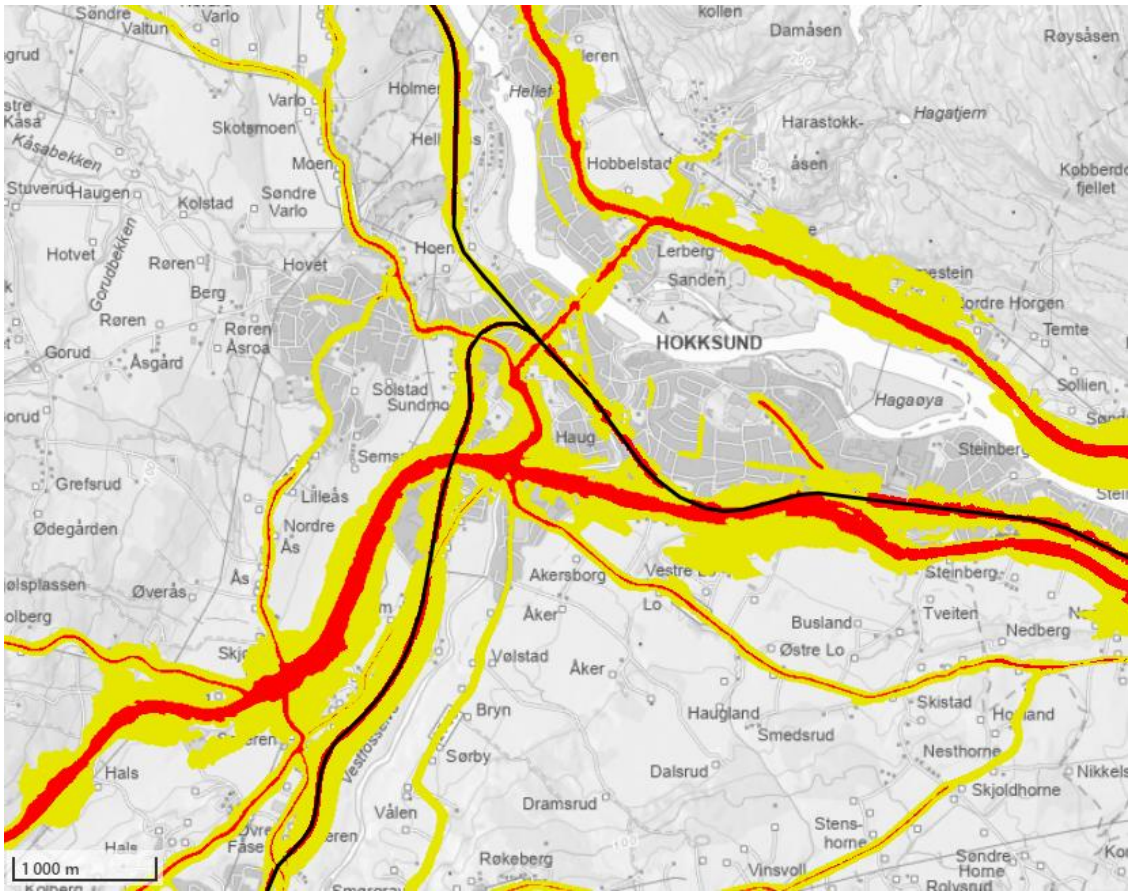
Støy

Uønsket lyd er et stort helseproblem. Trafikken er en viktig kilde til støy. Etterfølgende figurer viser støy fra vei- og jernbanenettet. I den røde sonen (Lden > 65dB) er hovedregelen at støyfølsom bebyggelse skal unngås, mens den gule sonen (Lden > 55dB) er vurderingssone hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. Kartene viser at støy fra trafikken berører store områder i Buskerudbyen.

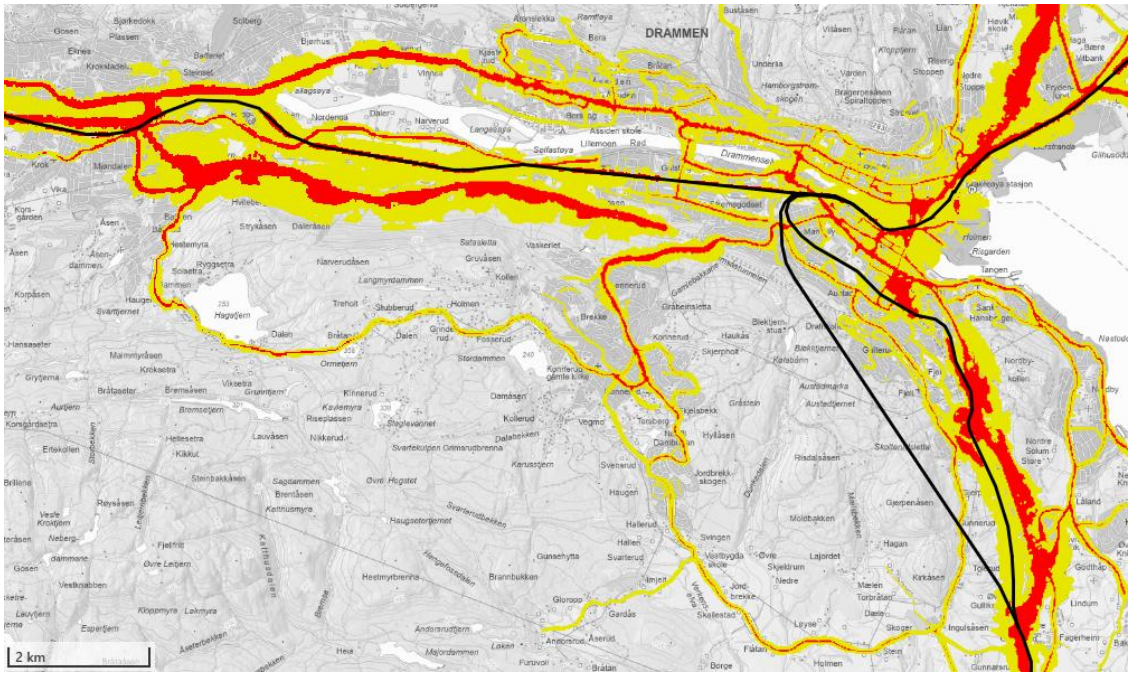
Veitrafikk er den klart største støykilden målt i antall støyutsatte personer. Økende urbanisering, befolkningsvekst og trafikkvekst bidrar til at flere enn før utsettes for støy. Selv om elektrifisering av bilparken bidrar til redusert motorstøy, er dekkstøy den dominerende støykilden for hastigheter over 30–50 km/t.



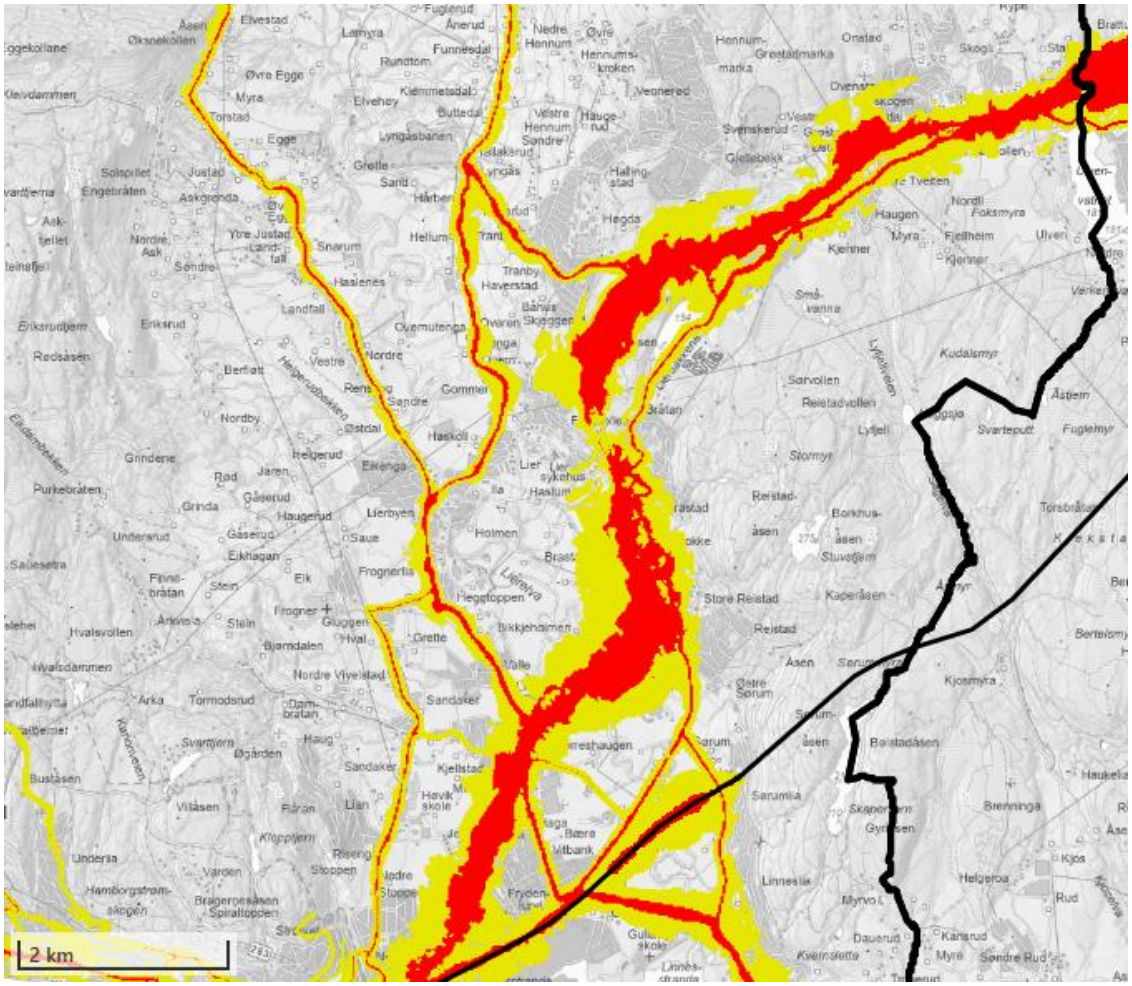
Figur 42 Støy fra vei og jernbane, utsnitt av Kongsberg. Kilde: Statens vegvesen og Bane NOR



Figur 43 Støysoner fra vei og jernbane, utsnitt av Hokksund og Øvre Eiker. Kilde: Statens vegvesen og Bane NOR



Figur 44 Støy fra vei og jernbane, utsnitt av Drammen. Kilde: Statens vegvesen og Bane NOR



Figur 45 Støy fra vei og jernbane, utsnitt av Lier. Kilde: Statens vegvesen og Bane NOR

Tilgang til transportmidler

Bilhold

I 2023 var det 510 personbiler pr 1000 innbyggere i Buskerudbyen. Bilholdet varierer fra 479 pr 1000 innbygger i Drammen til 579 i Øvre Eiker. Tallene er uten leasing- og andre utleiekjøretøy, siden disse er registrert på adressen til utleiefirmaet uavhengig av hvor bilene faktisk kjører. I Drammen holder et stort leasingfirma til med kunder over store deler av landet.

Tilgang til bil pr 1000 innbyggere

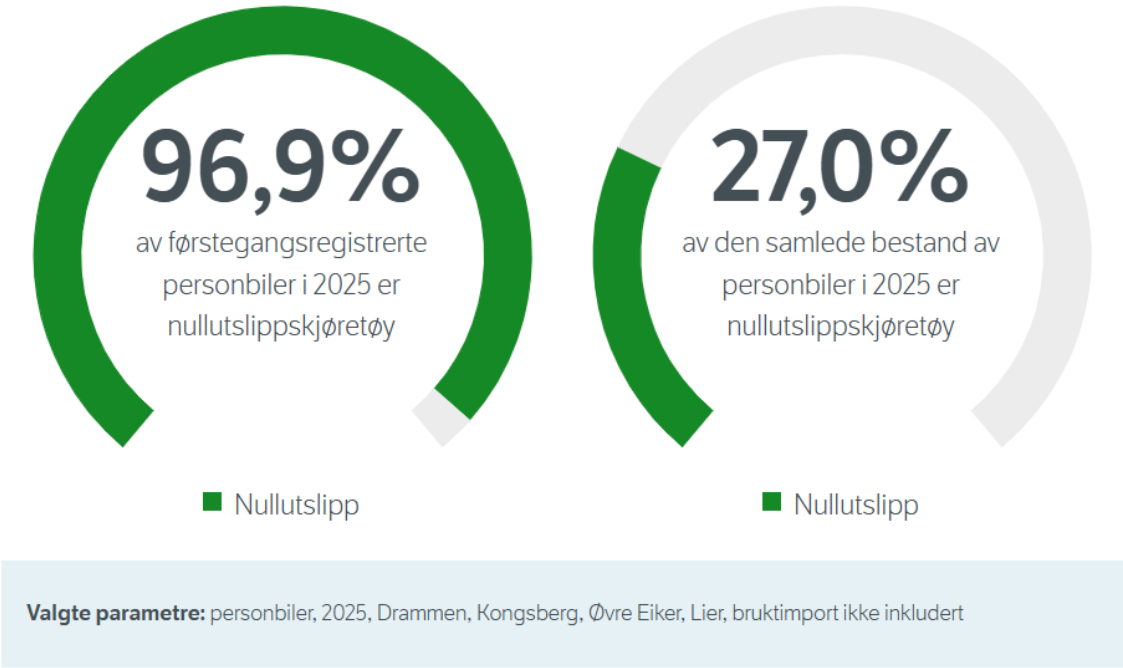
Tabell 1 Befolkning, antall kjøretøy og bilhold i 2023. Kilde: SSB

	Drammen	Kongsberg	Lier	Øvre Eiker	Totalsum
Befolkning pr 1.1.24	104 487	28 848	28 470	20 779	182 584
Ant. kjøretøy (ekskl leasing) 2023	50 034	15 665	15 297	12 032	93 028
Personbiler pr 1000 innbyggere	479	543	537	579	510

Kilde: SSB eller RVU https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/bilparken

Kjøretøypark

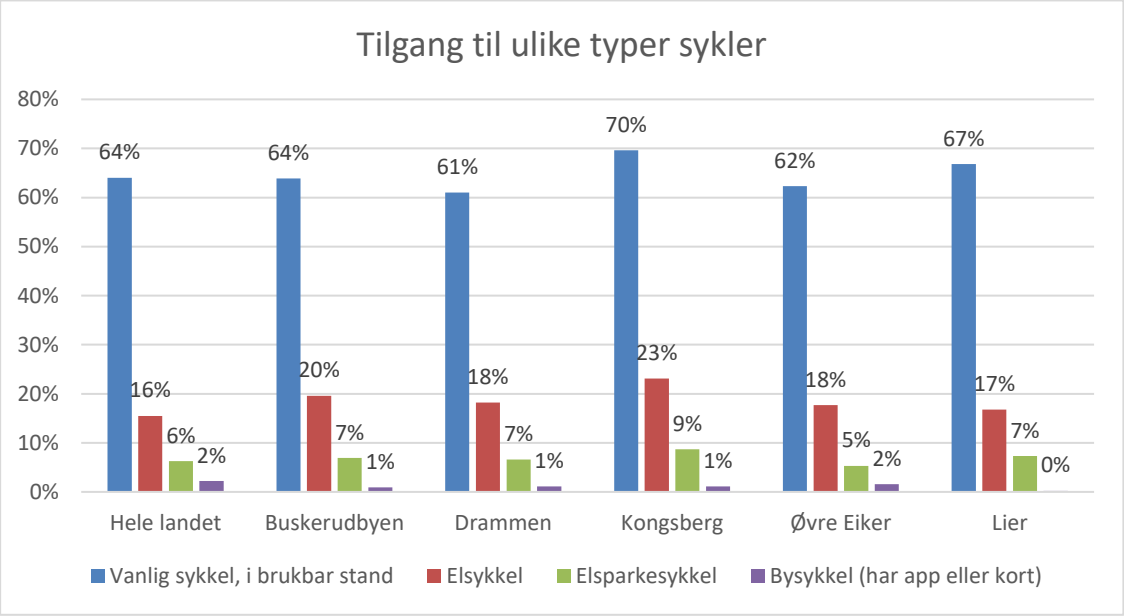
Sammensetningen av bilparken har endret seg mye de siste årene. Nullutslippskjøretøy har gått fra å utgjøre tre prosent av bilparken i Buskerudbyen i 2016 til 27 prosent pr 26.2.2025.



Figur 46 Andel nullutslippskjøretøy av førstegangsregistrerte kjøretøy og samlet kjøretøybestand av personbiler i 2025 i Kongsberg, Øvre Eiker, Drammen og Lier pr 26.2.2025. Kilde: Statens vegvesen

Sykkel

To av tre innbyggerne i Buskerudbyen har tilgang til vanlige sykler. Dette er likt med landsgjennomsnittet. Tilgangen til elsykler er imidlertid høyere i Buskerudbyen enn på landsbasis. Særlig høy tilgang har innbyggerne i Kongsberg, både når det gjelder vanlige sykler og elsykler. Tilgjengeligheten til egne elsparkesykler er noe høyere i Buskerudbyen enn på landsbasis. Også her trekker innbyggerne i Kongsberg snittet opp.

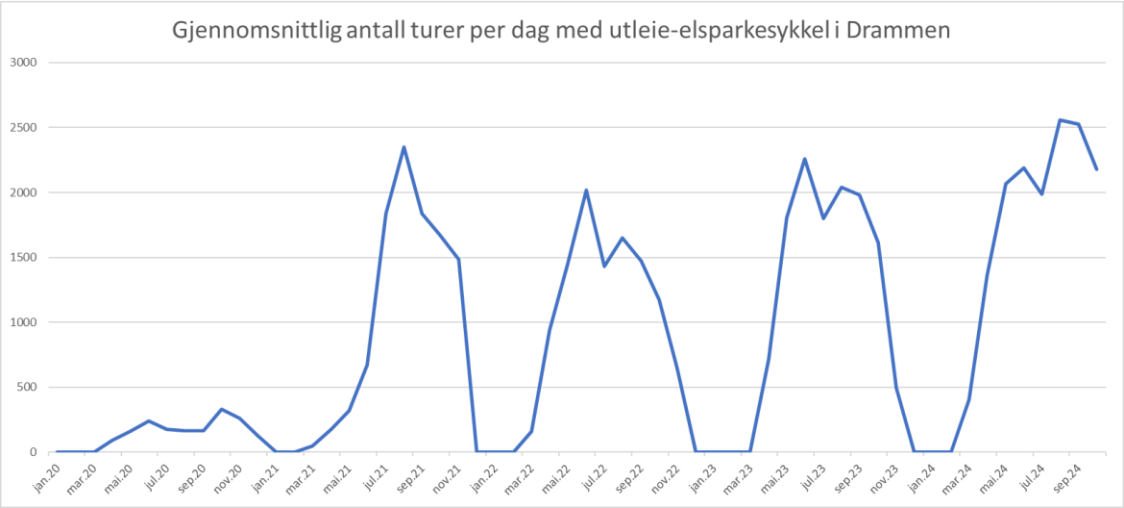


Figur 47 Tilgang til ulike typer sykler. Kilde: Nasjonal RVU med tilleggsutvalg.

Delte mobilitetsløsninger

Delte elsparkesykler og elsykler

I Drammen har det vært tilbud om å leie elsparkesykler siden juli 2019. Ordningen er fra 2024 utvidet til Lier kommune. Aktører som ønsker å leie ut elsparkesykler fra kommunal grunn, må ha avtale med kommunene og følge kommunenes vilkår. I 2024-sesongen hadde Ryde, Tier og GoGo en slik avtale.

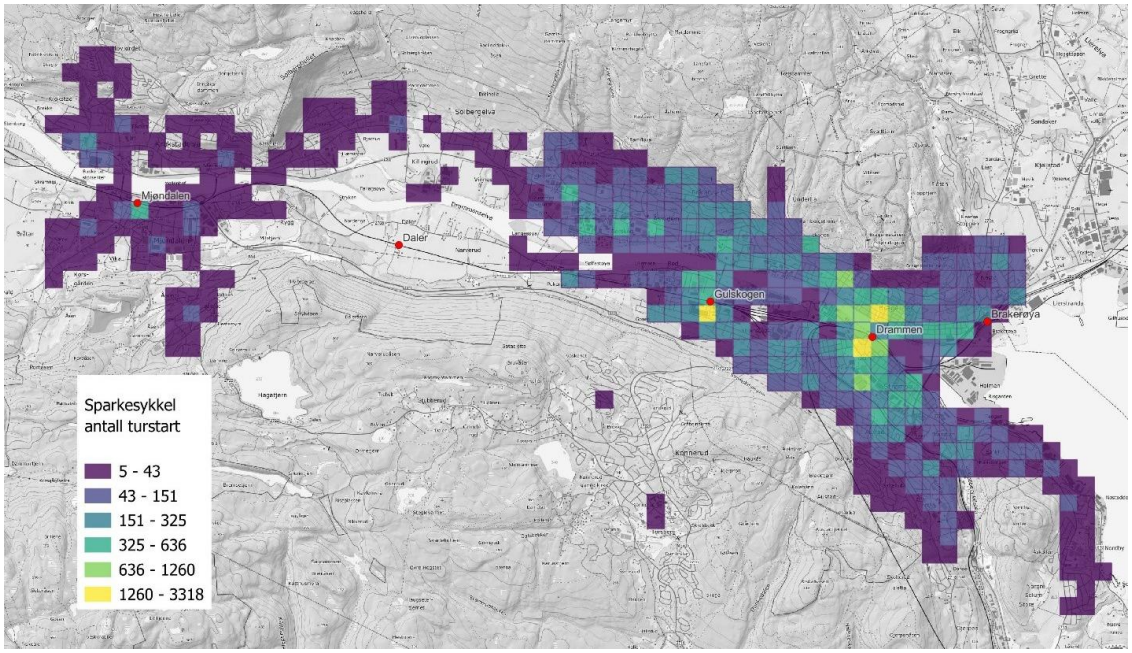


Figur 48 Antall turer pr dag med utleieelsykler i Drammen 2020-2024. Kilde: Drammen kommune/GOGO, Ryde og Tier.

I tillegg har det vært forsøk med elektriske bysykler i Lier og Kongsberg i regi av Brakar og på kommersielle vilkår i Drammen. Disse bysykkelordningene ble evaluert av TØI (Aarhaug og Johnson 2023). Begge tilbudene ble oppfattet som positive og bidro til bedre mobilitet og redusert bilbruk, men ga begrenset effekt og ble brukt sjelden fast på grunn av prisen. Brukerne hadde en gjennomsnittsalder på 39 år og var stort sett tilfredse med teknisk standard. Det er økonomisk utfordrende å drifte systemene i Kongsberg og Lier uten offentlig støtte, mens det kommersielle tilbudet i Drammen ikke trenger tilskudd når det kombineres med elsparkesykler.

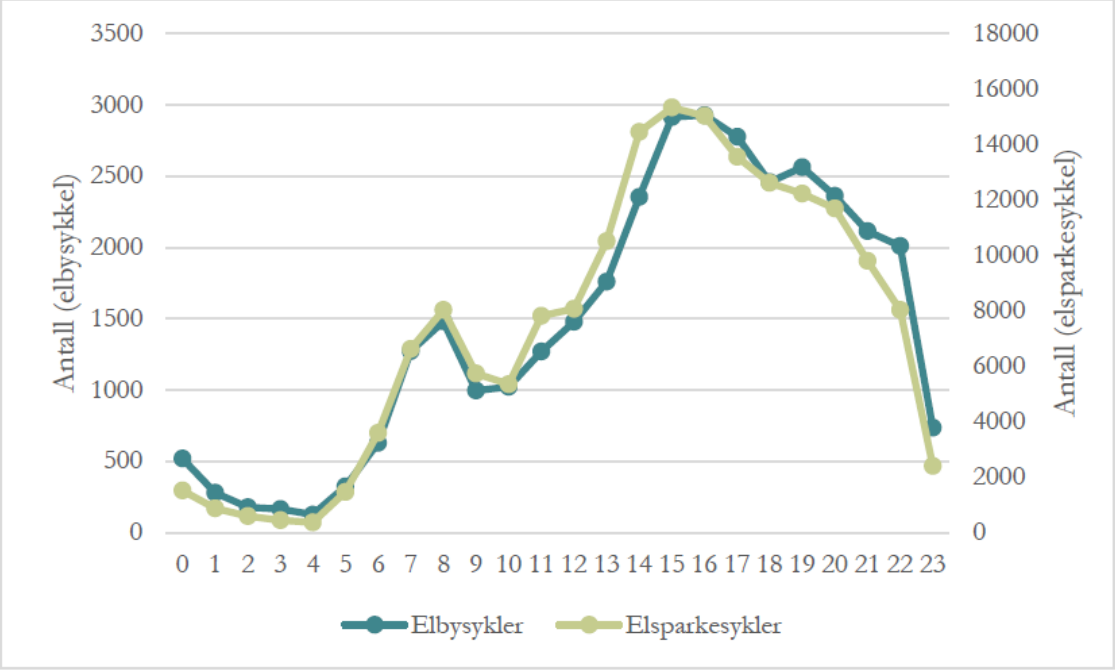
TØI pekte på at integrering av tilbudet i Lier med Drammen kunne øke brukernytte. Det er nå gjennomført for elsparkesykler. TØI mener at potensialet for økt bruk i Kongsberg og Lier er stort, men at den valgte løsningen i piloten ikke treffer markedet fullt ut. Evalueringen viste at tilbudene bidro positivt til transportpolitiske mål, men hadde begrenset effekt på vinteren og på bilhold uten integrering i større multimodale løsninger. Elbysykkelordningen er nå avviklet.

Illustrasjonen under viser at det er særlig sentrumsområdene i Drammen hvor det er mest bruk av elsparkesykler, men også en del bruk ellers i bybåndet. Illustrasjonen ble lagd før elsparkesykkeltilbudet ble utvidet til Lier.



Figur 49 Elsparkesykkel geografisk fordeling av turstart (data fra 2021 og 2022). Kilde: TØI-rapport 1958/2023

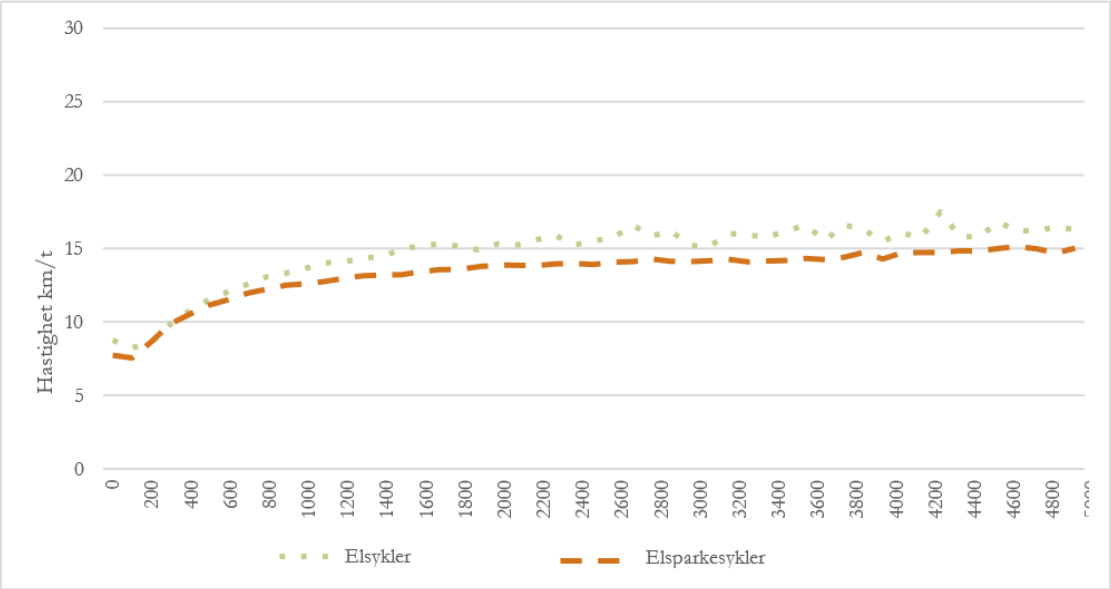
Delte løsninger for mikromobilitet brukes mest på ettermiddagen, men det er også et tydelig morgenrush mellom kl. 07:00 og 09:00.



Figur 50 Timefordeling av turstart for elbysykler (venstre akse) og elsparkesykler (høyre akse) i Drammen. Kilde: TØI-rapport 1958/2023

Figuren over viser turene foretatt med elbysykkel og elsparkesykkel i Drammen fordelt på starttime for turen. Elbysykler og elsparkesykler brukes svært likt, men det var omtrent fem ganger flere som brukte elsparkesykler, slik at skalaene i figuren er ulik.

Neste figur viser at elbysykler hadde en noe høyere snitthastighet enn elsparkesykler, særlig for litt lengre turer. Maksimal tillatt hastighet for elsparkesykler er 20 km/t, mens det for elsykler er 25 km/t med motorkraft.



Figur 51 Hastighet i gjennomsnitt på 100m-intervaller luftlinje mellom start og stopp (Drammen, elbysykler og elsparkesykler). Figuren er kuttet ved fem kilometer luftlinje. Kilde: TØI-rapport 1958/2023

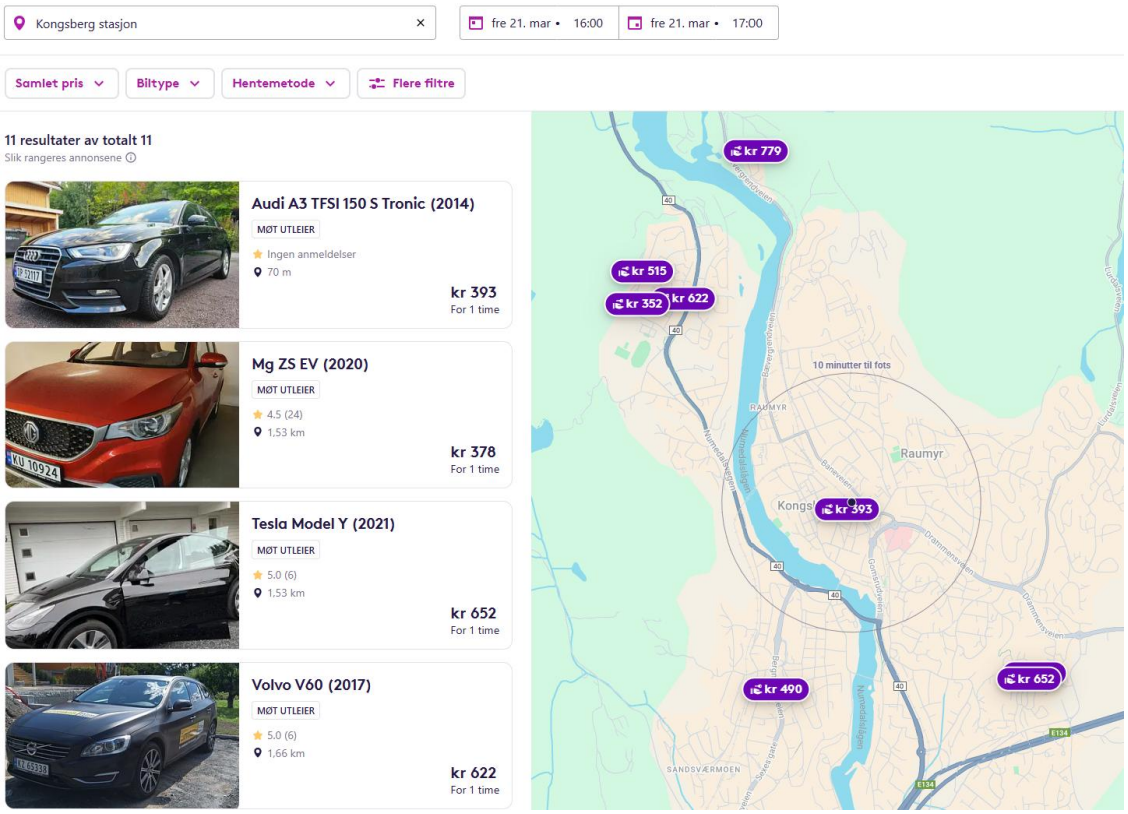
Delebiler/leiebiler

Flere tradisjonelle bilutleiefirma som Avis, Hertz og Sixt er til stede i Buskerudbyen, blant annet i Kongsberg og Drammen.

I tillegg er det mulig å leie bil gjennom appbaserte tjenester som Hyre og Getaround (tidligere Nabobil) for variable perioder ned til én time. Bilene kan enkelt bookes gjennom en app eller nettside. Mange biler kan låses opp med mobilen. Mange kjøretøy er tilgjengelige døgnet rundt, og utgiftene regnes ut automatisk når en avslutter reisen.

Dette er tjenester som gir tilgang til bil for dem som ikke eier bil selv og gjør det mulig for flere å klare seg uten egen bil, eller å klare seg med å eie én bil i stedet for to. Ifølge tiltakskatalogen.no bidrar bildeling til lavere bilhold og bilbruk.

Neste figur viser eksempler på kjøretøy som er tilgjengelige i Kongsberg en time en tilfeldig valgt ettermiddag i mars 2025.



Figur 52 Eksempler på tilgjengelige biler for leie en time i Kongsberg på ettermiddagen 21.3.2025. Skjermdump fra Getaround.no 24.2.2025

Forventet befolkningsutvikling

Ifølge SSB befolkningsframskriving er det ventet at vi blir om lag 25 000 flere innbyggere i Buskerudbyen sammenlignet med 2024. Det er en økning på 14 %. Den største veksten er ventet i aldersgruppa 65 år og eldre. Her er veksten beregnet til nesten 60 %, mens antall barn og unge er forventet tilnærmet uendret. Det er ventet en moderat vekst i aldersgruppa 20-64 år på 5 %.

Tabell 3 Befolkningen i Buskerudbyen etter aldersgrupper i 2024 og framskrevet til 2050 i hovedalternativet (MMMM). Kilde: SSB

Aldersgrupper	2024	2050	Endring	Endring (%)
0-19 år	41 344	41 237	-107	0 %
20-64 år	107 208	112 964	5 756	5 %
65 år eller eldre	34 032	53 847	19 815	58 %
Sum	**182 584**	**208 048**	**25 464**	**14 %**

Sterkest vekst i antall eldre er ventet i Lier (+75 %) og i Øvre Eiker (+71 %), og lavest vekst i Drammen (+54 %) og Kongsberg (+51 %).

For aldersgruppa 20-64 er det ventet størst vekst i Øvre Eiker (+14 %) og Lier (+11%), mens tilsvarende tall for Drammen og Kongsberg er 3 %.

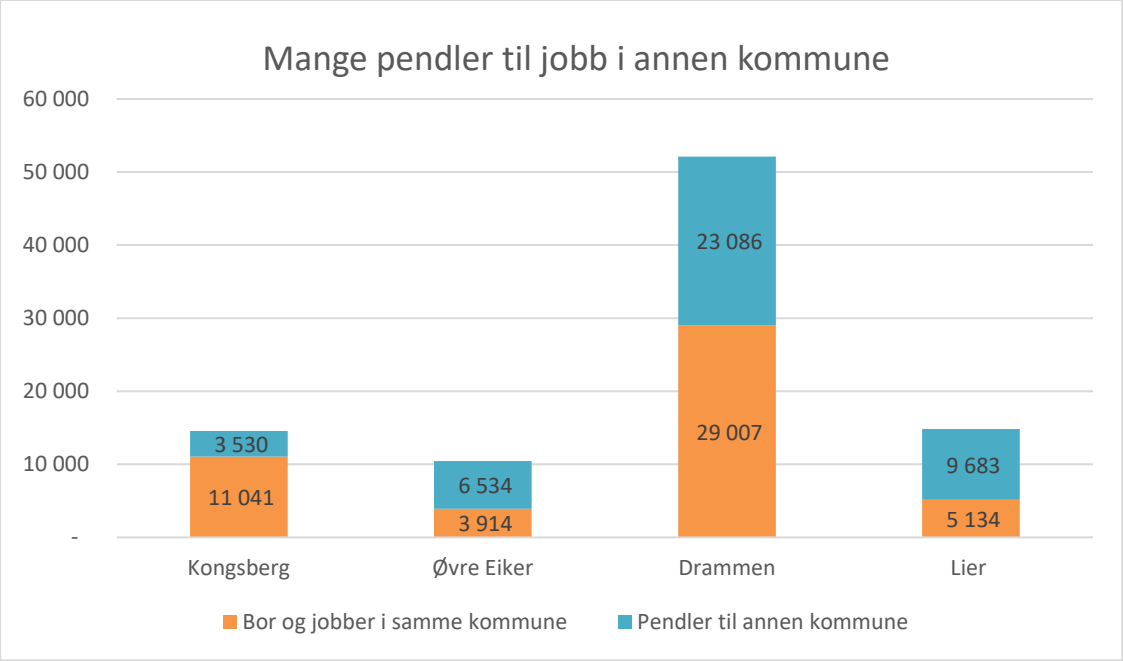
Når det gjelder den yngste aldersgruppa, er det ventet en økning i Øvre Eiker (+9 %) og Lier (+3 %) og nedgang i Drammen (-2 %) og Kongsberg (-4%).

Tabell 3 Befolkningen i Buskerudby-kommunene etter aldersgrupper i 2024 og framskrevet til 2050 i hovedalternativet (MMMM). Kilde: SSB

Kommune	Aldersgrupper	2024	2050	Endring	Endring (%)
Drammen	0-19 år	23 374	22 832	-542	-2 %
	20-64 år	61 893	63 618	1 725	3 %
	65 år eller eldre	19 220	29 514	10 294	54 %
	Sum	**104 487**	**115 964**	**11 477**	**11 %**
Kongsberg	0-19 år	6 366	6 119	-247	-4 %
	20-64 år	16 586	17 144	558	3 %
	65 år eller eldre	5 896	8 902	3 006	51 %
	Sum	**28 848**	**32 165**	**3 317**	**11 %**
Lier	0-19 år	6 908	7 148	240	3 %
	20-64 år	16 620	18 401	1 781	11 %
	65 år eller eldre	4 942	8 648	3 706	75 %
	Sum	**28 470**	**34 197**	**5 727**	**20 %**
Øvre Eiker	0-19 år	4 696	5 138	442	9 %
	20-64 år	12 109	13 801	1 692	14 %
	65 år eller eldre	3 974	6 783	2 809	71 %
	Sum	**20 779**	**25 722**	**4 943**	**24 %**

Pendling

Pendlingsstatistikken viser at vi er tett sammenvevde i dagliglivet i vår region. Om lag 49.000 bor og jobber i egen kommune, mens 43.000 pendler til annen kommune.



Figur 53 Antall som bor og jobber i samme kommune og som pendler til annen kommune. Kilde: SSB. Sysselsatte (15-74 år) per 2023.

Etterfølgende tabell viser mer detaljert hvor *de som bor i Buskerudbykommunene jobber*. Andelen utpendling varierer mye, fra 24 % i Kongsberg til over 60 % i Øvre Eiker og Lier, mens dette gjelder litt under halvparten i Drammen.

Tabell 2 Sysselsatte (15-74 år) bosatt i Buskerudbykommunene etter arbeidssted 2023. Kilde: SSB

Sysselsatte 2023	Bosted			
Arbeidssted	Kongsberg	Øvre Eiker	Drammen	Lier
Kongsberg	11 041	1 049	1 030	112
Øvre Eiker	247	3 914	1 464	98
Drammen	731	2 805	29 007	2 687
Lier	131	529	4 452	5 134
Buskerud forøvrig	334	450	415	99
Asker	124	251	2 992	1 985
Bærum	220	216	2 228	1 286
Oslo	728	704	6 735	2 433
Vestfold	319	157	1 523	238
Romerike, Follo og Østfold	142	135	1 101	399
Resten av landet	554	238	1 146	346
Sum	**14 571**	**10 448**	**52 093**	**14 817**

Andel av bosatte som jobber i egen kommune	76 %	37 %	56 %	35 %
Andel av bosatte pendler ut av egen kommune	24 %	63 %	44 %	65 %

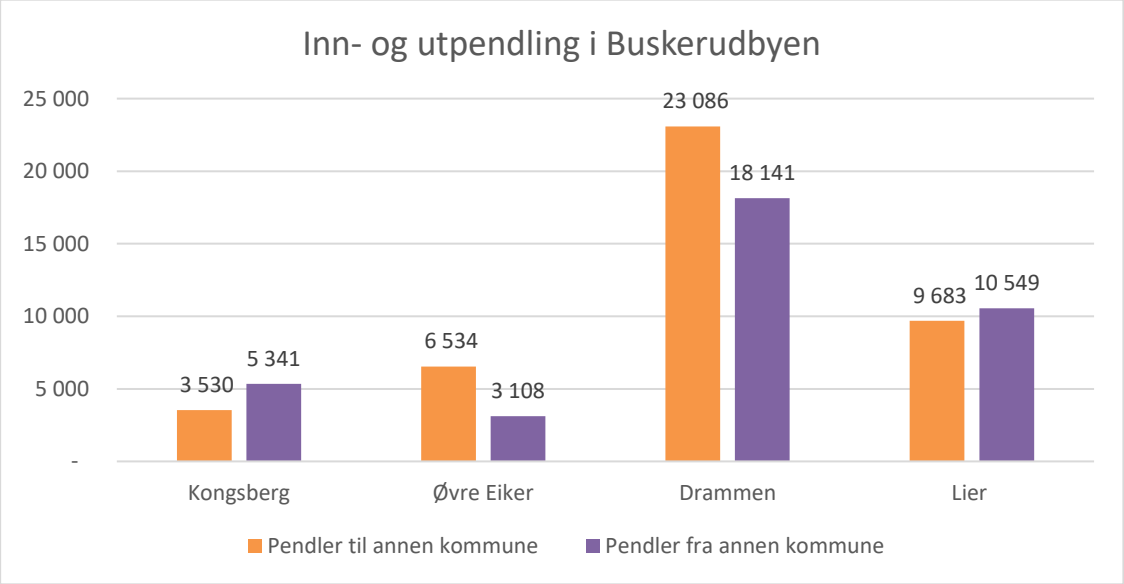
Neste tabell viser hvor de som er *sysselsatt* i Buskerudbykommunene bor. Lier har størst andel innpendling hvor to av tre sysselsatte bor utenfor kommunen, mens andelen er lavest i Kongsberg med en av tre. Øvre Eiker og Drammen er i en mellomposisjon med rundt 40 prosent.

Tabell 3 Sysselsatte (15-74 år) i Buskerudbykommunene etter bosted 2023. Kilde: SSB

Sysselsatte 2023	Arbeidssted			
Bosted	**Kongsberg**	**Øvre Eiker**	**Drammen**	**Lier**
Kongsberg	11 041	247	731	131
Øvre Eiker	1 049	3 914	2 805	529
Drammen	1 030	1 464	29 007	4 452
Lier	112	98	2 687	5 134
Buskerud for øvrig	880	667	1 560	361
Asker	172	89	2 246	1 541
Bærum	73	31	765	472
Oslo	231	83	1 728	982
Vestfold	629	213	3 448	860
Romerike, Follo og Østfold	147	96	996	652
Resten av landet	1 018	120	1 175	569
Sum	**16 382**	**7 022**	**47 148**	**15 683**
Andel av sysselsatte som bor i arbeidskommunen	67 %	56 %	62 %	33 %
Andel av sysselsatte som pendler inn til kommunen	33 %	44 %	38 %	67 %

Tallene viser ikke nødvendigvis antall reiser pr dag, siden noen kan ha deltidsjobb, ha hjemmekontor, være på tjenestereise eller være borte fra jobben av andre grunner. Tallene gir likevel en indikasjon på reisestrømmer knyttet til arbeidsreiser.

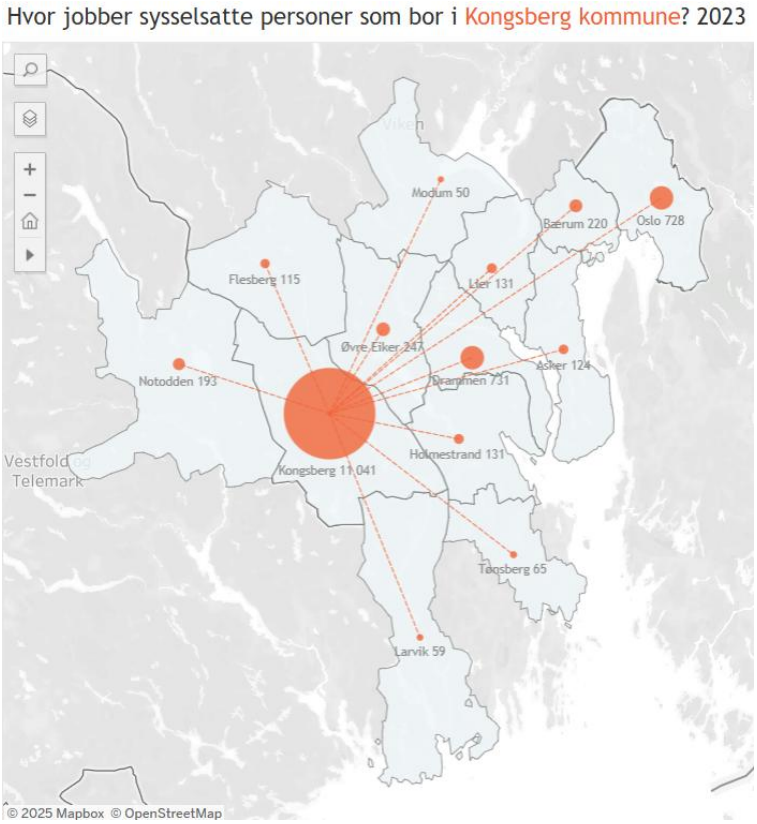
Etterfølgende figur gir en oppsummering av inn- og utpendling i Buskerudbyen.



Figur 54 Innpendling og utpendling Buskerudbyen 2023. Kilde: SSB Sysselsatte (15-74 år).

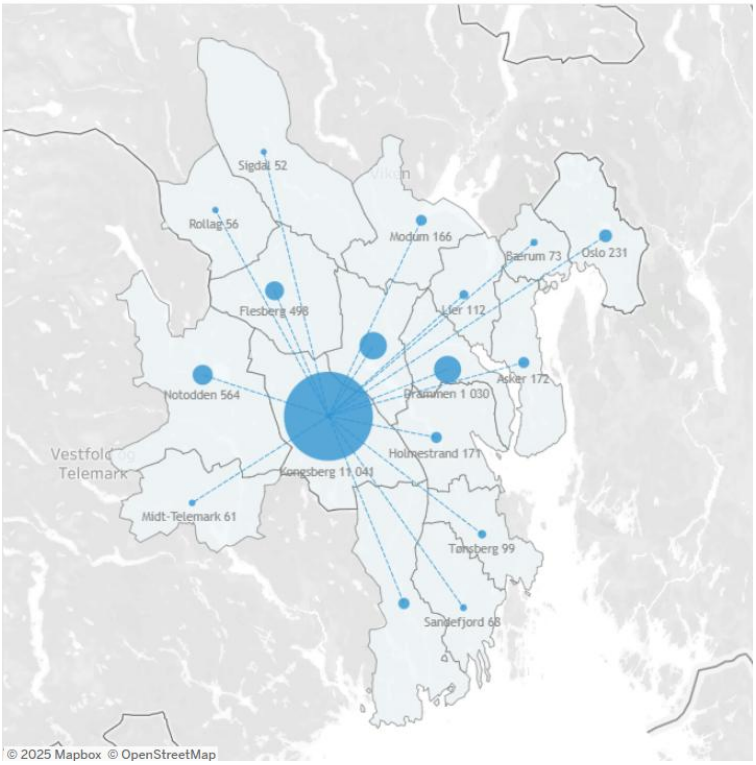
Etterfølgende figurer gir kartmessig framstilling av det samme grunnlagsmaterialet fra SSB over pendlingsmønster. Dess større sirkler, dess flere personer. Sirklenes størrelse må kun sammenlignes innfor hver figur, siden størrelsen settes basert på tallene for den enkelte kommune.

Figurene illustrerer at det er omfattende pendling innad i Buskerudbyen, med nabokommuner og inn mot Osloområdet. Det gjør oss avhengige av gode mobilitetsløsninger i hele regionen.



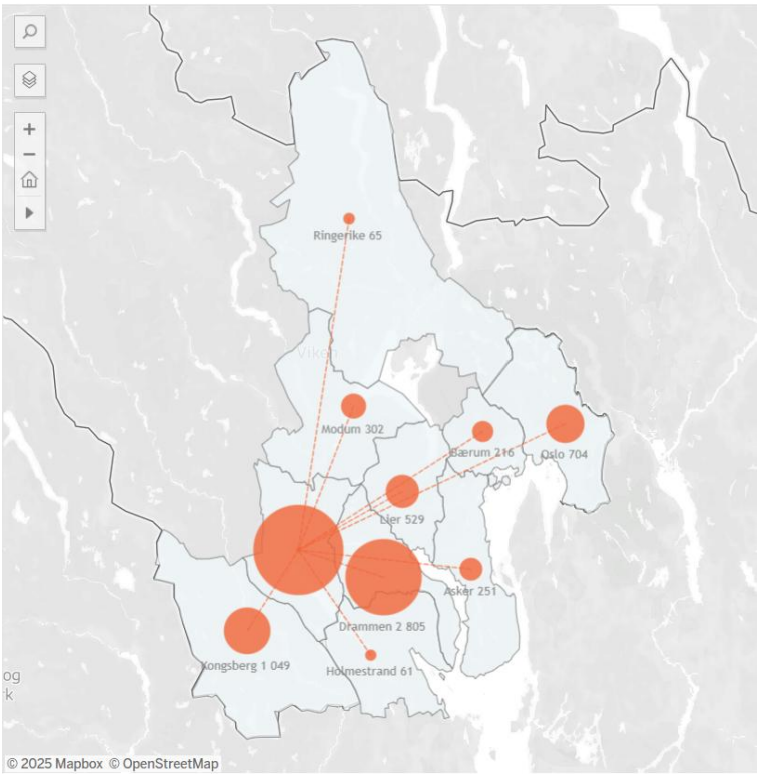
Figur 55 Oversikt over hvor de som bor i Kongsberg kommune er sysselsatt (kommuner med minst 50 sysselsatte). Kilde: SSB

Hvor bor sysselsatte personer som jobber i Kongsberg kommune? 2023

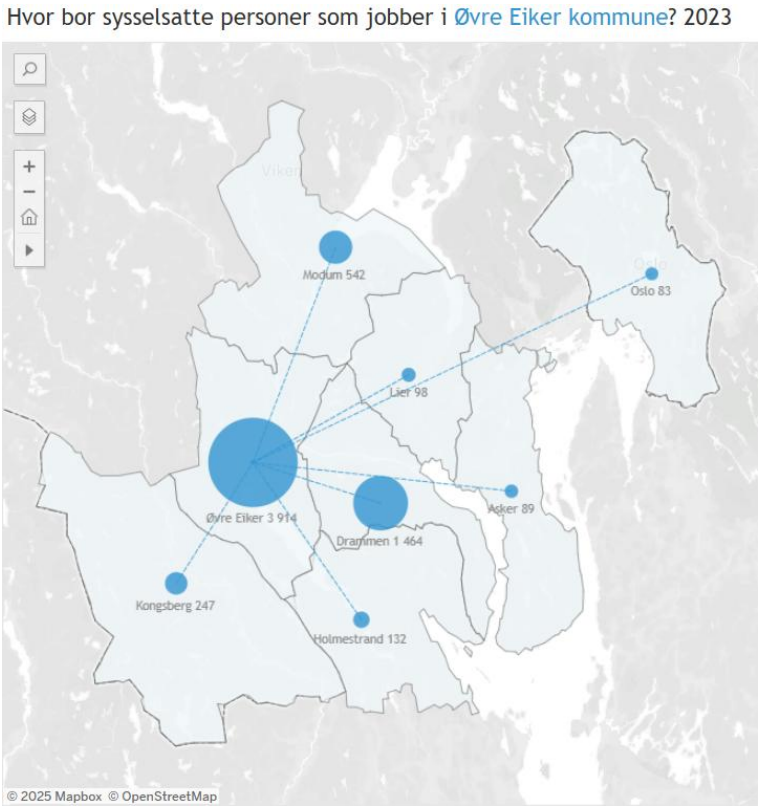


Figur 56 Oversikt over hvor de som er sysselsatt i Kongsberg kommune er bosatt (kommuner med minst 50 sysselsatte). Kilde: SSB

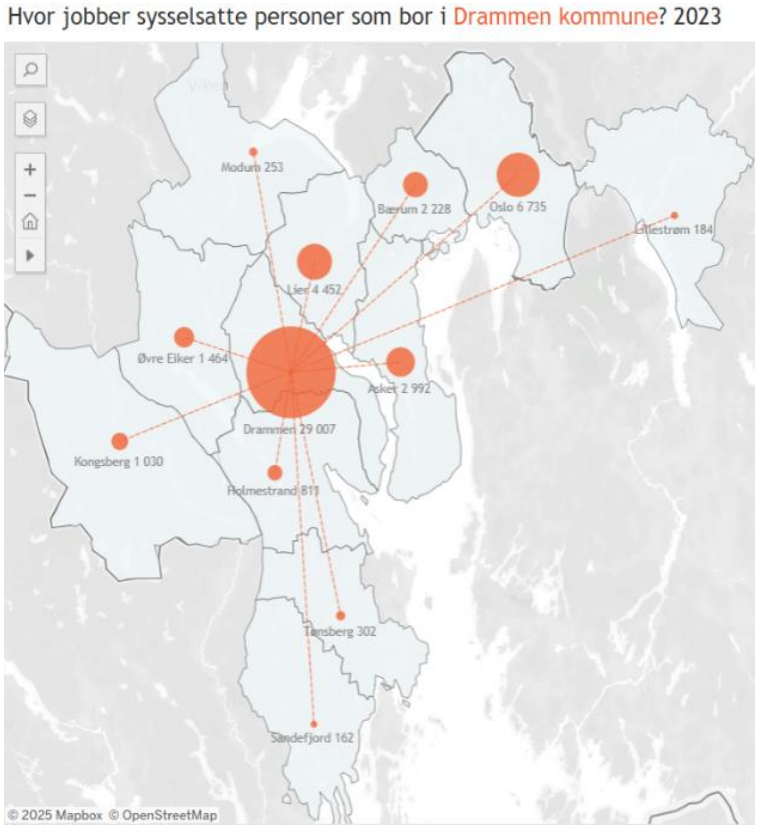
Hvor jobber sysselsatte personer som bor i Øvre Eiker kommune? 2023



Figur 57 Oversikt over hvor som bor i Øvre Eiker kommune er sysselsatt (kommuner minst 50 sysselsatte). Kilde: SSB

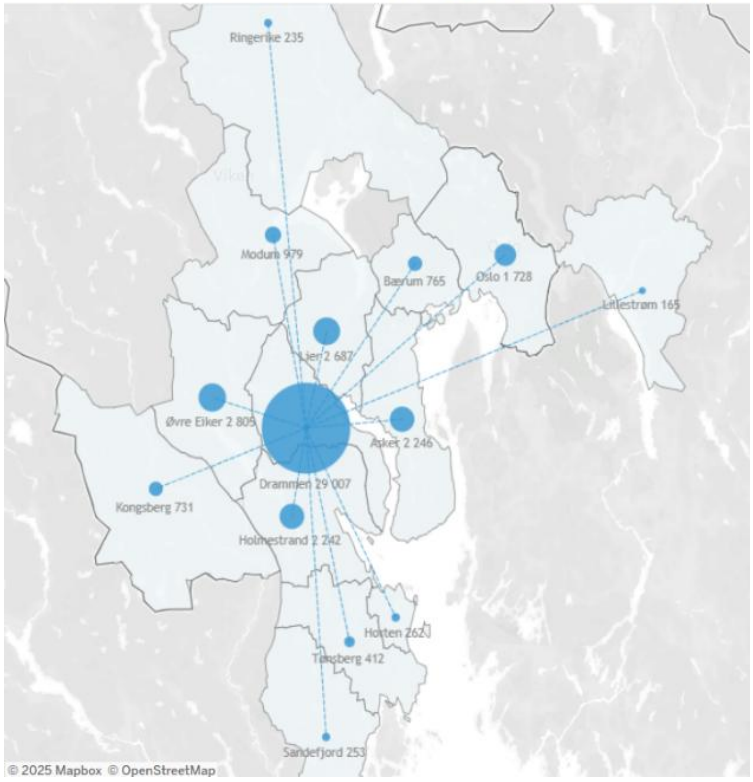


Figur 58 Oversikt over hvor de som er sysselsatt i Øvre Eiker kommune bor (kommuner minst 50 sysselsatte). Kilde: SSB

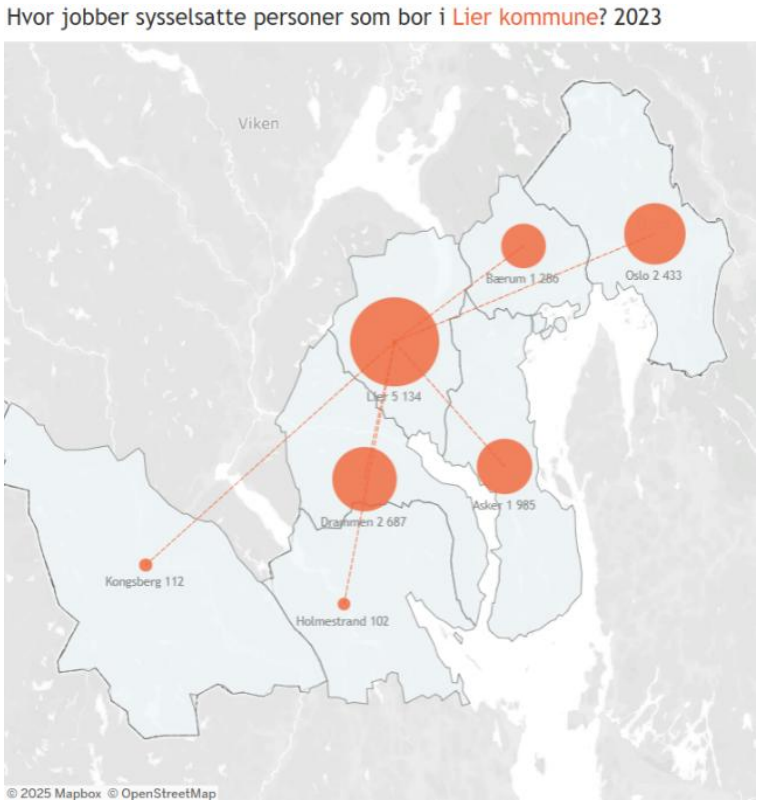


Figur 59 Oversikt over hvor de som bor i Drammen kommune jobber (kommuner med minst 150 personer). Kilde: SSB

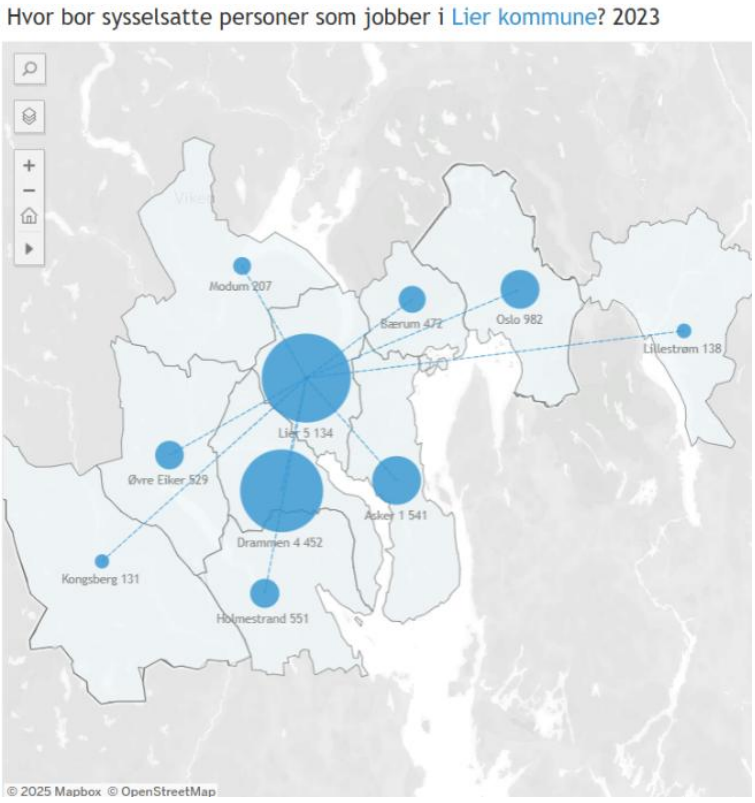
Hvor bor sysselsatte personer som jobber i Drammen kommune? 2023



Figur 60 Oversikt over hvor de som jobber i Drammen kommune bor (kommuner med minst 150 personer). Kilde: SSB



Figur 61 Oversikt over hvor de som bor i Lier kommune er sysselsatt (kommuner med minst 50 sysselsatte). Kilde: SSB



Figur 62 Oversikt over hvor de som jobber i Lier kommune er bosatt (kommuner med minst 50 sysselsatte). Kilde: SSB

Referanser til notat situasjonsbeskrivelse og utviklingstrekk i Buskerudbyen

Drammen Næringsforening (2025) *Trafikkundersøkelse* 6.1.2025

Multiconsult (2023) *Status for punktlighet i Drammen*. 14.04.23

NILU (2023) *Revidert tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Drammen.* NILU-rapport 9-2023. 11.04.2023.

Buskerudbyen (2024) *Årsrapport 2023*

Statens vegvesen m.fl. (2024) *Trafikksikkerhetsutviklingen 2023. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*

Notat: Interessentbaserte behov

Sist oppdatert 10.3.2025

Innledning

Politisk styringsgruppe for Buskerudbyen har vedtatt at det skal utarbeides en behovsanalyse for samferdsel og by- og tettstedstedsutvikling i Buskerudbyen. Behovsanalysen skal være et grunnlag for fremleggelse av et utredningsprogram for veien videre for Buskerudbyen.

Dette notatet gir en kort oppsummering av de identifiserte behovene fra interessenter og aktører i Buskerudbyen.

Kartlegging av interessenter og aktører

Buskerudbysekretariatet har i flere omganger opp gjennom årene tilrettelagt for medvirkning og involvering med ulike interessenter og aktører. I forbindelse med behovsanalysen ble det gjort et arbeid for å oppdatere og supplere oversikten over aktuelle aktører, der særlig kommunene i samarbeidet bidro. Også Næringsforeningen i Drammensregionen og Kongsberg Næringsforum har gitt viktige bidrag, blant annet gjennom å tilrettelegge for innspillsmøter med deres mange ressursgrupper.

Kartleggingen omfattet til slutt en bred sammensetning av næringsforeninger, interesseorganisasjoner, brukerorganisasjoner og enkelte større eiendoms- og utviklingsaktører i regionen. Til sammen har 98 personer deltatt i involveringsprosessen.

Oppsummeringen av kartleggingen har ikke til hensikt å fremstå som en «fasit» på hva innbyggere, næringsliv og andre i Buskerudbyen mener er de viktigste behovene i denne sammenhengen, men utgjør et sentralt bidrag inn i det øvrige kunnskapsgrunnlaget for behovsanalysen.

En fullstendig oversikt over interessentene finnes i vedlegg 1.

Tilnærming – intervjuer og verksteder

De interessentbaserte behovene er innhentet gjennom en kombinasjon av arbeidsverksteder og intervjuer. Det er gjennomført til sammen 17 gruppeintervjuer og 2 arbeidsverksteder (se vedlegg 1).

I alle møtene ble det vektlagt at deltagerne skulle forsøke å løfte blikket, og trekke frem grunnleggende behov knyttet til by, og tettstedsutvikling og transport og mobilitet med utgangspunkt i egen rolle og den organisasjon de representerte.

Alle deltagere fikk de samme tre oppgavene, som ble diskutert både i grupper og i plenum:

1. Hva er de viktigste behovene knyttet til by- og tettstedsutvikling?

Stikkord: befolkningsvekst/demografi, arbeidsplasser, handel og service, levende byliv, nærhet til natur, forurensing og støy, attraktivitet

Hva er de største utfordringene?

2. Hva er de viktigste behovene knyttet til transport og mobilitet i dag og fremover?

Stikkord: Fremkommelighet, reisetid, tilgjengelighet og transportmiddel. Reiser til og fra jobb, bylogistikk, andre reiser

Hva er de største utfordringene?

3. Til slutt - hvis du skulle prioritere – hva er aller viktigst?

Det er ført referater og oppsummeringer fra alle intervjuer og verksteder. Dette notatet er et ekstrakt av det som er kommet frem gjennom prosessen.

Det er her lagt vekt på å trekke frem fellestrekk, dvs. de behovene som ble nevnt av samtlige eller mange av aktørene.

Samtidig er det valgt å trekke ut en rekke sitater hentet fra intervjuene og arbeidsverkstedene, som tydeliggjør både engasjementet og retningen på innspillene.

Behov knyttet til by, - og tettstedsutvikling

Areal, - og transportplanlegging henger sammen, og det var til dels vanskelig for interessentene å skille behov knyttet til by - og tettstedsutvikling fra behov knyttet til transport og mobilitet.

Mange ønsket å snakke om transportløsninger, både overordnet og mer konkret og lokalt. Dette har nok også å gjøre med hva man oppfatter at Buskerudbysamarbeidet og/ eller en byvekstavtale dreier seg om.

Det var likevel noen tydelige tilbakemeldinger knyttet til by - og tettstedsutvikling, som i stor grad også gikk igjen i gruppene.

Svært mange tok utgangspunkt i at kommunene står overfor utfordringer knyttet til aldrende befolkning og redusert skatteinngang, og hva som må til for å tiltrekke seg nye innbyggere og bedrifter.

Innspillene dreide seg om:

- Behovet for å utvikle attraktive og lett tilgjengelige boområder, spesielt for yngre innbyggere og barnefamilier. De trenger boliger, og skoler i nærheten av der de bor. En del av dem må ha bil for å klare hverdagslogistikken, men også mange vil klare seg uten bil. Dette var et viktig tema for alle vi snakket med, både de som representerte næringsliv, arbeidstakere, organisasjoner og brukere
- Behov for å videreutvikle gode tettsteder og sentrumsområder som kan legge til rette for mer byliv og være tilgjengelige for alle brukergrupper, både til fots, med sykkel, buss eller bil
- Behovet for aldersvennlig tilrettelegging, og tilgjengelighet til viktige funksjoner som sykehus
- Behovet for tilgang til offentlige lavterskel møteplasser for unge, i byene og tettstedene
- Behov for å legge til rette for næringsutvikling i mye større grad enn i dag, slik at flere kan bo og arbeide i samme område. Dette var særlig viktig for de som representerte aktører i Drammen og Lier
- Behov for å tilrettelegge for at regionen i større grad også kan fungere som et felles arbeidsmarked – da må det være enklere og mer effektivt å pendle
- Generelt er det et behov for at regionen vokser, og videreutvikler sin egen økonomiske kraft, gjennom eksisterende og nye næringssatsinger, spesielt i Drammen/ Lier og i Kongsberg. Det er behov for at ledig næringsareal ses i en regional sammenheng

Sitater:

"Drammensregionen bør ikke nøye seg med å være «gjennomsnittlig» når det gjelder befolkningsvekst. Potensialet er større. Ambisjonene må også være høyere for å tiltrekke seg nok nye innbyggere og flere arbeidsplasser. Vi trenger bedre skatteinngang for å betale for eldreveksten"

"Å skape attraktive byområder er svært viktig for å tiltrekke seg nye innbyggere og næringsaktører. De tre tingene henger tett sammen. Derfor er vi nødt til å ha en mer helhetlig tilnærming for å lykkes"

"Vi må ha økt fokus på byliv, ikke billiv. Det må være menneskevennlig og attraktivt for alle aldre. Det vil gi mange positive ringvirkninger, også for handel- og service"

"Det er behov for en tydelig motor for utviklingen i Drammensområdet, tilsvarende det flyplassen er for Romerike og Teknologiparken for Kongsberg. Sykehuset og næringene rundt kan bli en slik drivkraft, men det krever riktig tilrettelegging, også når det gjelder transportløsninger"

«To ganger om dagen er sentrum full av biler som står stille. Dette er et problem både for handel og byliv, bilistene og miljøet, og må ordnes opp i.»

«Elva, som er grunnen til at byen ligger akkurat her den ligger, er i stor grad ubenyttet. Å ta elva i bruk for aktiviteter vil øke attraktiviteten og opplevelsen av byen.»

«Drammen må tilrettelegge for verdikjeden fra kaikanten og bakover. Drammen utnytter ikke sitt logistiske potensiale.»

«God kollektivdekning er en viktig faktor for næringsutvikling. En eller to avganger i timen er ikke nok for at det skal være et reelt alternativ.»

«Nå ligger vi litt nede for telling. Det er ikke noe futt i motoren. Vi må bli mer attraktive, få vekst og utvikling. Da skjer det noe, da flytter folk og bedrifter hit. I dag er det noe spredt vekst i kommunene, men i all hovedsak bare boliger og veldig bilbasert. Vi har tillatt for spredt utvikling.»

«Mange områder i Buskerudbyen vil fortsatt være bilbaserte. Her er det vanskelig og dyrt å få til et godt kollektivtilbud. Det viktigste er da at det er forutsigbart.»

Behov knyttet til transport og mobilitet

Transport og mobilitet er et tema som angår og engasjerer bredt. Det er også stor kunnskap om temaet, både på generelt faglig nivå, men også knyttet til aktuelle lokale problemstillinger. «Alle» har en mening om bompenger, og mange har konkrete ønsker om løsninger og prosjekter.

Men det var også lett å få aktørene til å løfte diskusjonen til å dreie seg om grunnleggende behov. Det var ulik grad av vektlegging om utfordringer knyttet til kø og fremkommelighet, men alle vi snakket med var opptatt av tilgjengelighet, enten til Buskerudbyen, mellom byene og tettstedene, og særlig inn til sentrumsområdene.

Generelt ble infrastruktur trukket frem som en nøkkelfaktor for vekst i regionen. Det ble fremhevet av mange at det er behov en betydelig investering i transporttilbudet for å legge til rette for befolknings- og næringsvekst, og sikre fremdrift i prosjekter som Fjordbyen Lier og Drammen og den nye helsebydelen. Behovet for å løse trafikkproblemene, som både er tidstyver for innbyggere og næringsliv, og gir dårlig byluft og dårlig bymiljø, ble også fremhevet av magne.

Men at alt må ses i et kost/nytte-perspektiv.

Tilbakemeldingene om behov var knyttet til alle typer reiser og ulike deler av befolkningen, og dreide seg om:

- Sørge for at flere bolig- og næringsprosjekter kan realiseres. Nye veiløsninger bør også vurderes
- Behov for et bedre kollektivtilbud i hele Buskerudbyen, slik at kollektivtrafikken blir et reelt alternativ for flere. Mindre forsinkelser og hyppigere avganger blir fremhevet som viktig av nær sagt alle
- Behov for bedre togtilbud, spesielt på strekningen Kongsberg-Oslo
- Behov for mer sømløse overganger mellom buss og tog, og mellom Buskerudbyen og andre deler av regionen.
- Behov for å løse «flaskehalsene» i trafikken, som ved Brakerøya, over bruene, Rosenkrantzgata, Bangeløkka, Mjøndalsbrua og Lerberg
- Behov for korridorer som gjør det enkelt å komme seg frem for sykkel, gange og buss.
- Behov for bedre drift og vedlikehold av veier og gater hele året, så det blir enklere å gå og sykle for flere – dette ble særlig løftet frem av brukerorganisasjoner, og bygger blant annet på ferske brukerundersøkelser i Drammen og Kongsberg
- Behov for bedre tilbud til pendlere, både internt og inn og ut av Buskerudbyen – dette ble løftet frem av mange.
- Behov for mer innfartsparkering og andre løsninger som bygger opp om bruk av tog, og dermed avlaster trafikken mot Drammen og Oslo – dette ble trukket frem av mange
- Behov for bedre gangvennlighet i sentrumsområder, også for å bidra til byliv, dette ble særlig løftet frem fra aktører i Drammen

- Behov for å utvikle mobilitetstilbud som bidrar til å redusere forskjeller i samfunnet, dette ble særlig diskutert i tilknytning til pris på kollektiv og eventuelt bompenger
- Et rimelig og godt kollektivtilbud ble også fremhevet som viktig for studenter både i Drammen og Kongsberg. Begge steder er det mangel på studentboliger, og mange pendler
- Behov for å balansere vekst og bærekraft, og samtidig ta vare på fortrinnet i Buskerudbyområdet, med nærhet til vann og natur
- Behov for å vurdere vannveien/elven som et alternativ for å avlaste veisystemet
- Behov for å ta i bruk nye mobilitetsløsninger eller transportformer, som deleløsninger og båt, for å løse transportutfordringene
- Behov for mer effektive løsninger for bylogistikk, som også bidrar til mindre trafikkbelastning i sentrum og bedre byliv.

Sitater:

«For at folk skal kunne leve gode liv, er det viktig å komme seg effektivt til og fra jobb, og aller helst billig. Hvis ikke kollektivtilbudet oppfyller de kravene, bruker folk heller bil.»

«Drammen må ta inn over seg sitt potensiale som storby, og utvikle kollektivtransport som er konkurransedyktig med bil. Det er urealistisk at alle pendlerpar har jobb på samme sted – derfor må tilgjengeligheten til tog og annen kollektivtransport forbedres. Pendlerreisen må være enkel og effektiv. Det inkluderer én billett og én app.»

«Veisystemet må gjøres bedre for å sikre bedre flyt og forutsigbarhet, særlig for næringstrafikken. Det er både dyrt og stressende å stange i kø gjennom sentrum.»

«Kongsberg som internt arbeidsmarked er nærmest tømt. Samtidig har vi kanskje Norges største industrivekst. Det er behov for flere tusen nye ansatte de neste årene. Alt handler om å tiltrekke seg regional arbeidskraft. Lokal bosetning er et langsiktig mål, men krever tid og planlegging. Inntil videre er det viktig å sikre gode transportløsninger for pendlere.»

«Køene står rundt Brakerøya allerede, og snart åpner sykehuset. Bedre infrastruktur må på plass, sammen med fire togstopp i timen fra Brakerøya stasjon.»

«Opplever at vare- og bylogistikk ofte kommer litt i bakleksa. Det er liksom ikke det mest sexy byutviklerne holder på med.»

«Bedre togtilbud til Kongsberg er viktig også for de andre kommunene. Vi må se på veksten der som en mulighet for oss, både som arbeidsmarked og for å tiltrekke oss attraktive innbyggere. Det kan være bedre å bo her og pendle dit, enn å pendle fra Oslo.»

«Fylkesveinettet er i dårlig stand og trenger vedlikehold for å redusere slitasje på kjøretøy og bedre trafikksikkerheten.»

«E134 er en flaskehals, som også forsinker utbygginger. Det er behov for en byvekstavtale som faktisk utløser investeringer i infrastruktur.»

«Lier burde være opptatt av å ha et bedre kollektivtilbud rettet mot Drammen, ikke bare Oslo. Mange familier med høy utdannelse som pendler inn mot Oslo. Det burde bli enklere for flere å pendle også til Drammen.»

«Infrastruktur som tilfartsveier er nødvendige for å håndtere trafikk som ikke skal innom bysentrum.»

«Drammen står i en særstilling som et knutepunkt med mye trafikk og begrenset plass. Savner en overordnet planlegging som gir gode løsninger med dominoeffekt. Drammen må utnytte sin plassering bedre ved å knytte seg sterkere både til øst og vest med vei- og togtilbud.»

«For at folk skal kunne leve gode liv, er det viktig å komme seg effektivt til og fra jobb, og aller helst billig. Hvis ikke kollektivtilbudet oppfyller de kravene, bruker folk heller bil.»

«Drammen må ta inn over seg sitt potensiale som storby, og utvikle kollektivtransport som er konkurransedyktig med bil. Det er urealistisk at alle pendlerpar har jobb på samme sted – derfor må tilgjengeligheten til tog og annen kollektivtransport forbedres. Pendlerreisen må være enkel og effektiv. Det inkluderer én billett og én app.»

«Veisystemet må gjøres bedre for å sikre bedre flyt og forutsigbarhet, særlig for næringstrafikken. Det er både dyrt og stressende å stange i kø gjennom sentrum.»

«Kongsberg som internt arbeidsmarked er nærmest tømt. Samtidig har vi kanskje Norges største industrivekst. Det er behov for flere tusen nye ansatte de neste årene. Alt handler om å tiltrekke seg regional arbeidskraft. Lokal bosetning er et langsiktig mål, men krever tid og planlegging. Inntil videre er det viktig å sikre gode transportløsninger for pendlere.»

«Køene står rundt Brakerøya allerede, og snart åpner sykehuset. Bedre infrastruktur må på plass, sammen med fire togstopp i timen fra Brakerøya stasjon.»

«Opplever at vare- og bylogistikk ofte kommer litt i bakleksa. Det er liksom ikke det mest sexy byutviklerne holder på med.»

Viktigste interessentbaserte behov

Ved spørsmål om hva som var det aller viktigste av det som ble trukket frem av behov, ble det av nær samtlige pekt på at det dreide seg om tilgjengelighet. Alle trakk også frem behov for et bedre kollektivtilbud, og særlig et bedre togtilbud mellom Drammen og Kongsberg.

Det kan være flere grunner til at togtilbudet trekkes frem, dette er en problemstilling som har vært diskutert lenge, og hvor også Buskerudbysamarbeidet har tatt initiativ til å utrede mulige løsninger.

Samtidig kan det tolkes som et viktig signal om at sentrale aktører og interessenter i Buskerudbyen ser behovet for en tettere integrering mellom byene og tettstedene i bybåndet, og at transportløsninger kan bidra til å forsterke den retningen.

Det trekkes også frem fra flere at det generelt sett er behov for en mer og bedre samordning av arealbruk og transport, og at det ikke oppfattes som om man lykkes med det i dag. Dette blir sett i sammenheng med behovet for at regionen skal ha en god og bærekraftig vekst, og ikke tape i konkurransen om arbeidsplasser, arbeidskraft og innbyggere.

Det ble blant annet av flere pekt på utfordringer ved at man ikke får utløst utbyggingspotensial på grunn av manglende avklaringer knyttet til transport og mobilitetsløsninger. Samtidig pekte enkelte på at arealstrategiene og/ eller den faktiske

arealutviklingen i kommunene ikke følger anbefalingene i den regionale areal, - og transportstrategien.

Særlig blant næringsaktørene ble det av mange trukket frem at de synes prosessene rundt eventuelle samferdselssatsinger går for langsomt. Det er en uttalt bekymring for at «regionen havner ytterligere i bakleksen».

I sum er det etterlatte inntrykket fra samtaler med et bredt spekter av aktører og interessenter at det er stort behov for en formalisert byvekstavtale som kan sette retning, og finansiere løsninger som kan bidra til måloppnåelse.

Andre innspill verdt å ta med seg

Flere av interessentene hadde gode innspill til problemstillinger og tema som bør tas med videre i utarbeidelse av utredningsprogram for Buskerudbyen. Disse henger i stor grad sammen med behovene som er trukket opp, men mer spisset mot hva man konkret bør se på i det videre arbeidet. Her er det verdt å trekke frem blant annet

- Nullvekstmålet vil bli vanskelig å nå, hvis ikke kollektivtilbudet styrkes betraktelig. Utredningen må belyse hva som skal til, også i et scenario med lite eller ingen bompenger.
- Konsekvenser for næringslivets transporter og yrkessjåførers hverdag må belyses, både mht kapasitet og tilgjengelighet, samt effekten av ev. bompenger
- Bylogistikk er et område som ofte ikke blir prioritert i planlegging av byer og tettsteder, dette må få en tydelig plass i Buskerudbyens arbeid
- Politisk ønske om å styrke sentrumshandel samtidig som biltigjengelighet begrenses må belyses på en god måte
- Det at arealutviklingen i kommunene ikke følger de overordnede strategiene om fortetting rundt kollektivknutepunkter og tettsteder må belyses. Konsekvensene av den reelle arealutviklingen sett opp mot alternativer der en følger de regionale føringene bør være en del av utredningen.
- Bildeling og andre nye mobilitetsløsninger kan endre reisemønster, dette bør tas med i vurderingene
- Det bør gjøres en oppdatert brukerundersøkelse/ reisevaneundersøkelse for å forstå hva som skal til for at folk vil velge kollektivtransport eller annen ny mobilitet
- Samordning av kollektivtilbud over fylkesgrensen vil gi mer sømløse reiser for pendlere, dette bør belyses
- Det er et stort potensial for å utnytte kapasiteten i dagens infrastruktur på en bedre måte. Nye metoder initiert fra EU (Traffic Circulation Plan) kan bidra til en mer bærekraftig bruk av dagens veinett. Buskerudbyen bør kunne bruke denne kunnskapen i utredning av muligheter, i samarbeid med aktuelle kompetansekapsmiljøer

Vedlegg 1 til notat: Interessentbaserte behov –

Oversikt over deltakere, intervjuer og verksteder

14.11.24 – Styret i Næringsforeningen for Drammensregionen (Nfdr)

- Svein-Ove Pettersen, styreleder og Rambøll
- Ivar A. Vannebo, Drammen Havn
- Eva Sundberg, Axess Logistics
- Per Christian Voss, Stykket Holding
- Kristin Stangnes Claudi, Drammen Papir Engros
- Jan Trygve Jensen, Hilding Anders Norway
- Hege Wiik Haukeland, Klinikk Haukeland
- Lars Christian Hilden, Mills
- Hanna Aanesen Unelsrød, EY Drammen
- Rune Kjølstad, daglig leder

18.11.24 - Ressursgruppe Øvre Eiker, Nfdr

- Magnus Gevelt, Eiker Energi
- Preben Holter Ellingsen, RVS AS
- Cecilie Brunsell, Nfdr

21.11.24 - LO Buskerud

- Jan Petter Gundersen, regionleder
- Christine Knutsen, organisasjonsmedarbeider

21.11.24 - SMB Norge, Region Øst

- Joachim Hansen, nestleder/Cuboid AS
- Bjørn Morgan Johansen, styremedlem/ Phat Lab Music AS

5.12.24 - Aktører rundt Brakerøya

- Anders Edbo, Eidos
- Kjersti Wilhelmsen, Fjordbykontoret
- Margrethe Foss, Vestre Viken
- Ann-Elin Thunhaug, Drammen helsepark

11.12.24 - Ressursgruppe by- og regionsutvikling, Nfdr

- Berit Rype, Multiconsult
- Stig Møllersen, Rambøll
- Svein-Ove Pettersen, Rambøll
- Petter Grimm, DRMA

- Cecilie Brunsell, Nfdr
- Karianne Braathen, Nfdr

13.12.24 - Organisasjoner bil- og næringstransport

- Roy Wetterstad, Norges Lastebileier-Forbund, Region 3
- Vidar Hovland, Elbilforeningen
- Arild Holm, NAF region Sør

7.01.25 – Ressursgruppe Lier, Nfdr

- Amund Ringdal, Depend
- Morten Hotvedt, Eneo Eiendom
- Julie Indrelid, Drammen Helsepark
- Rune Halstensen, Gigantgruppen
- Ulf A Vante, Bilia
- Ola Ølstad, Mestergrønn
- Bjørn Kristian Hole, NCC
- Cecilie Brunsell, Nfdr
- Karianne Braathen, Nfdr

8.01.25 Ressursgruppene Handel og Service og Uteliv, Nfdr

Handel & Service:

- Tomas Oberg, Los & co
- Jorunn Hagen Bø, Ulla garn
- Merethe Dokken, Byen Vår Drammen
- Maria Voss, Markedsgata I Svelvik

Uteliv:

- Ragnhild Larsen-Nyhus Haaning, Picasso
- Atle Thomassen, Pigen
- Johanna Skjelsbek, Quality Hotel River Station
- Dag Braathen, Scandic Hotel Ambassadeur
- Håkon Jonsson, Marvins (tidl. Jonas B.)
- Tore Dybfest, Kings Arms Pub m.m.
- Tor Erik Fredheim, Olsen på Hjørnet
- Herborg Rasmussen, Nfdr

9.01.25 - Byen Vår Drammen

- Tom Søgård, leder
- Merete Dokken, sentrumsleder

9.01.25 Ressursgruppe Teknologi, Nfdr

- Line Elsveen, Bouvet
- Bård Tollfesen, Sopra Steria
- Håvard Ellefsen, Industry 62
- Christoffer Bråthen, Conexus
- Cecilie Bjørgan Brunsell, Nfdr

10.01.25 Ressursgruppe Logistikk, Nfdr

- Knut-Andreas Kran, Asko
- Asim Malik, Tess
- Ivar Vannebo, Drammen havn
- Arne Larsen, Toyota
- Herborg Rasmussen, Nfdr
- Karianne Braathen, Nfdr

30.01.25 - Kongsberg By & Lab

- Elisabeth Skuggevik, Statens vegvesen
- Olav Madland, Applied Autonomy
- Ingar Vaskinn, Kongsberg kommune
- Jon Eivind Svagård, Kongsbergregionen

30.01.25 – Administrativ styringsgruppe, Buskerudbyen

- Trude Andresen, Drammen
- Susanne Vist, Øvre Eiker
- Per Morstad, Kongsberg
- Sikke Næsheim, Kongsberg
- Gro Solberg, Fylkeskommunen
- Ina Abrahamsen, Statens vegvesen

12.02.25 Kongsberg Næringsforum

- Hans Petter Blokkum, Kongsberg Teknologipark
- Laura Helene Sletbakk, Kongsberg Defence & Aerospace
- Willy Holdahl fra GKN Aerospace / Industrilederforum
- Beate Wojtaszek– PK Hus
- Eivin Fauskanger, USN
- Cathrine Kvitnes, GKN Aerospace
- Håvard Fossbakken, Kongsberg kommune
- Wivi-Ann Bamrud, Kongsberg Næringsforum

27.02.25 – NHO Viken Oslo

- Tore A. Larsen, politisk rådgiver, Buskerud - NHO Viken Oslo

Det har i tillegg blitt holdt to arbeidsverksteder, hvor interesseorganisasjoner og medvirkningsorgan fra kommunene og fylkeskommunen ble invitert

9.12.24 – Felles workshop Drammen/Lier:

- Media Berber, Ungdomsrådet
- Hege Arntzen Wetås, Buskerud Natur og Ungdom
- Martin Lindal, styreleder i Naturvernforbundet i Buskerud
- Rune Håndlykken, Forum for natur og friluftsliv Buskerud og representant for DNT Drammen og Omegn
- Aslaug Brandt Trondsen, Buskerud Eldreråd

11.12.24 – Felles workshop Øvre Eiker/Kongsberg:

- Simen Tjølsen Oftedahl Førstekonsulent/org.konsulent, Avdeling for infrastruktur, Studentorg. Støtte
- Svein Nymoen, NAF, lokallag Kongsberg
- Rakel Marie Lindgren, Rådet for mennesker med funksjonsnedsettelser i Øvre Eiker
- Dag Stavnes, Rådet for mennesker med funksjonsnedsettelser i Øvre Eiker
- Jenny Eileen Gundersen, Rådet for mennesker med funksjonsnedsettelser i Buskerud
- Jørn Tore Gulbrandsen, Rådet for mennesker med funksjonsnedsettelser i Buskerud

Notat: Planer for bolig og næringsutvikling i Buskerudbyen

Sist oppdatert 5.3.2025

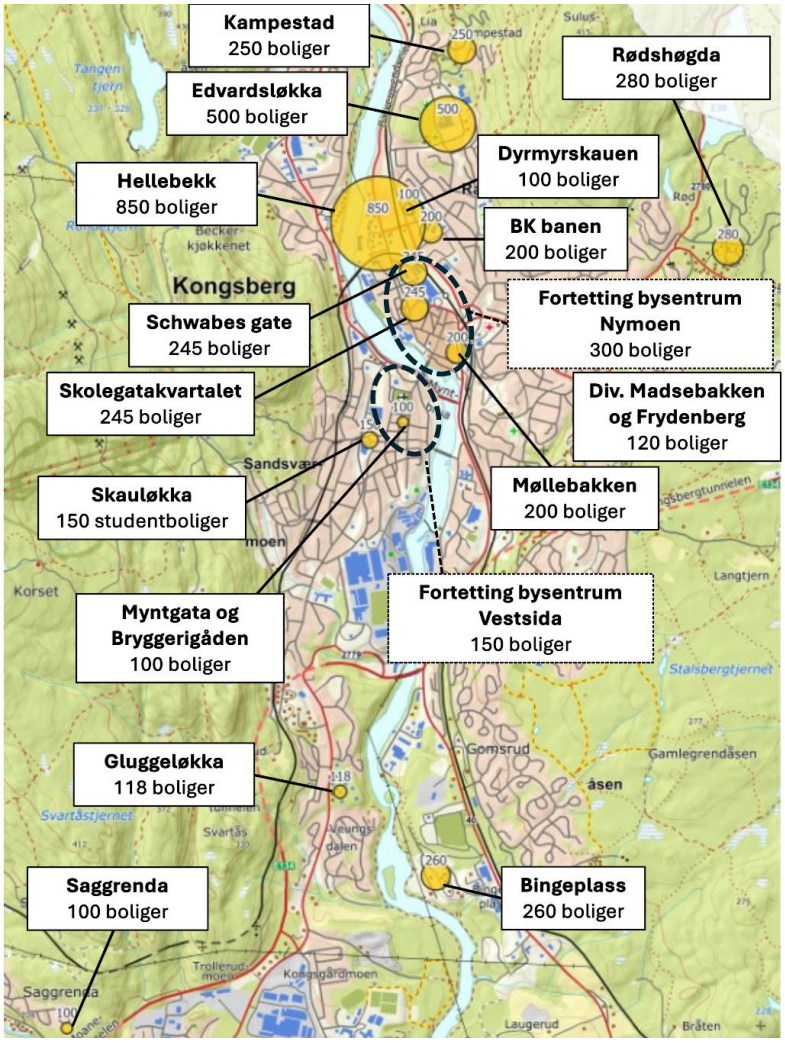
Innledning

Dette notatet inneholder en oppsummering og sammenstilling av materiale fra kommunene og Drammensregionen IPR om større planlagte utbyggingsprosjekter for boliger og næring.

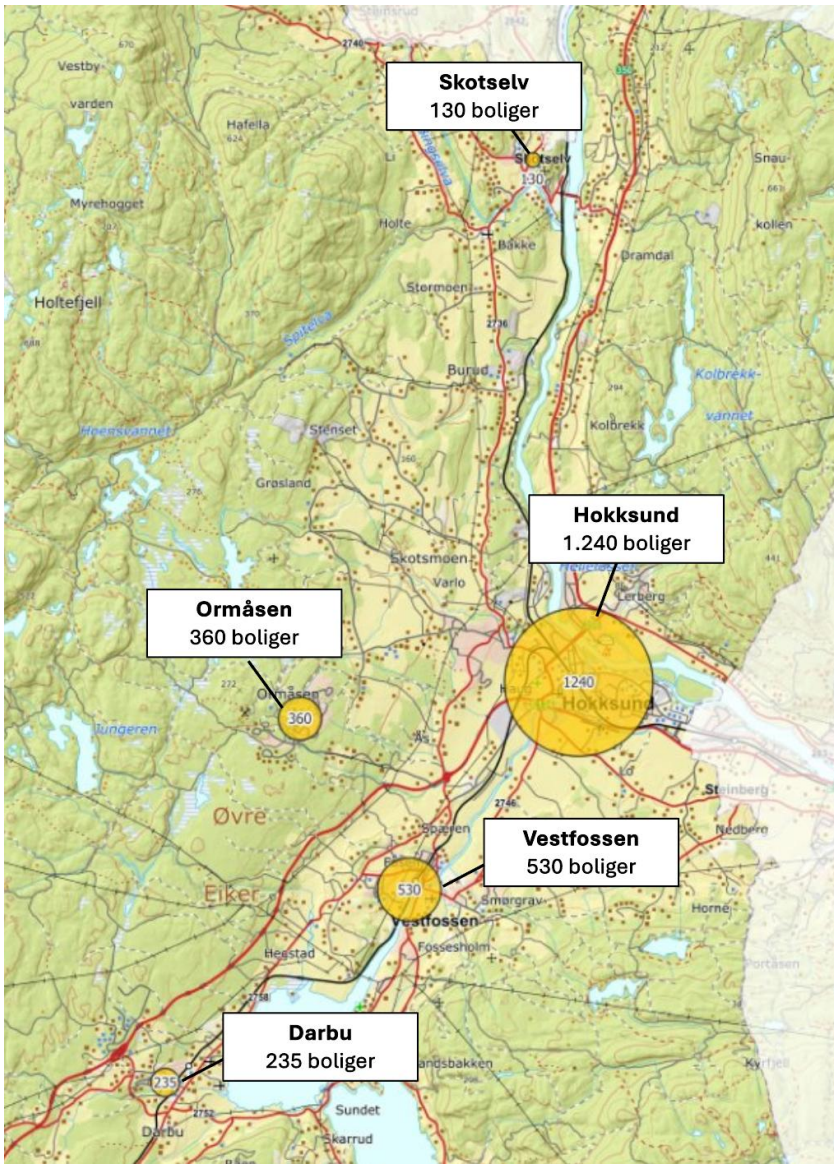
Sammendrag

Bolig

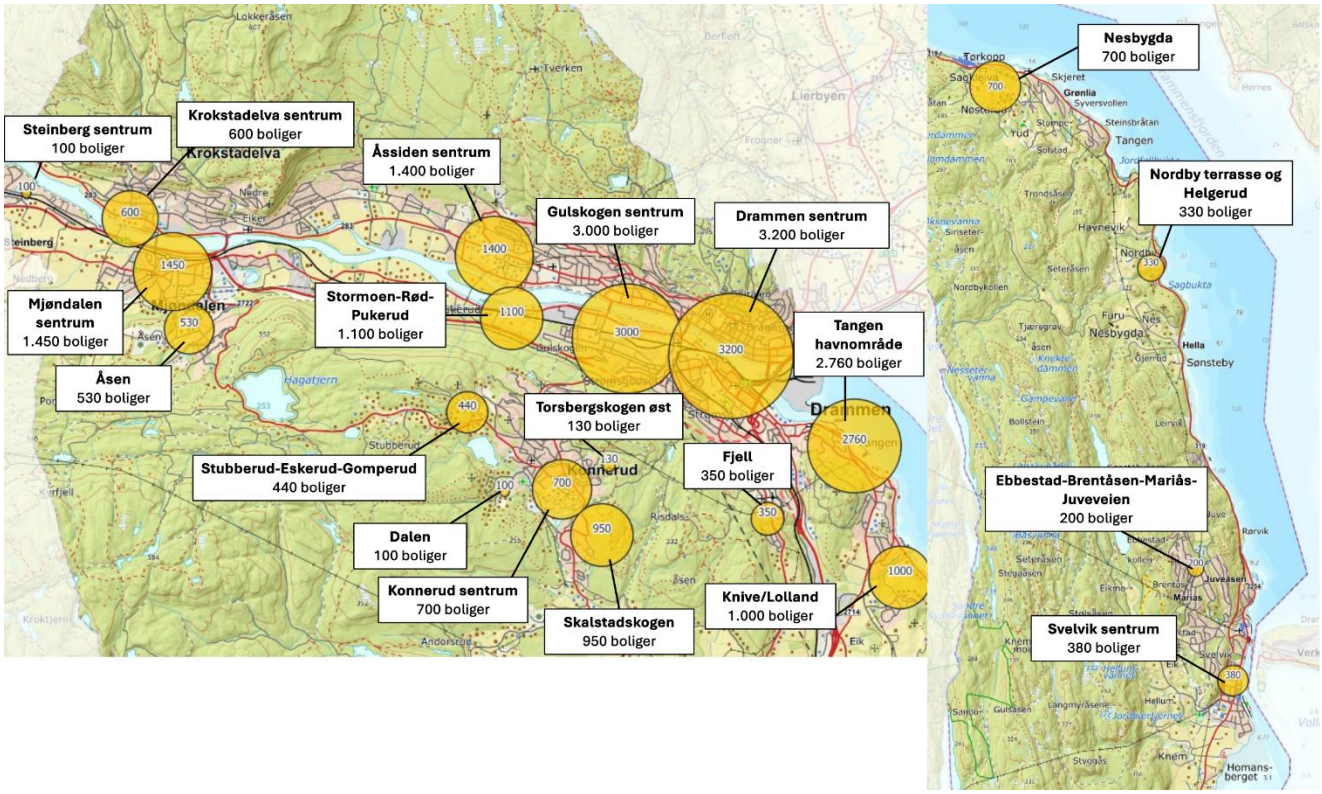
Kongsberg kommune har en boligreserve på om lag 5 500 boliger avsatt i kommuneplanen og vedtatte reguleringsplaner. Den største delen av boligreserven er lokalisert i Kongsberg sentrum og i randsonen rundt byen. Det er behov for å videreutvikle gang- og sykkelveinettet og kollektivtilbudet for å bidra til at trafikkveksten tas med grønn mobilitet på en trafikksikker måte.



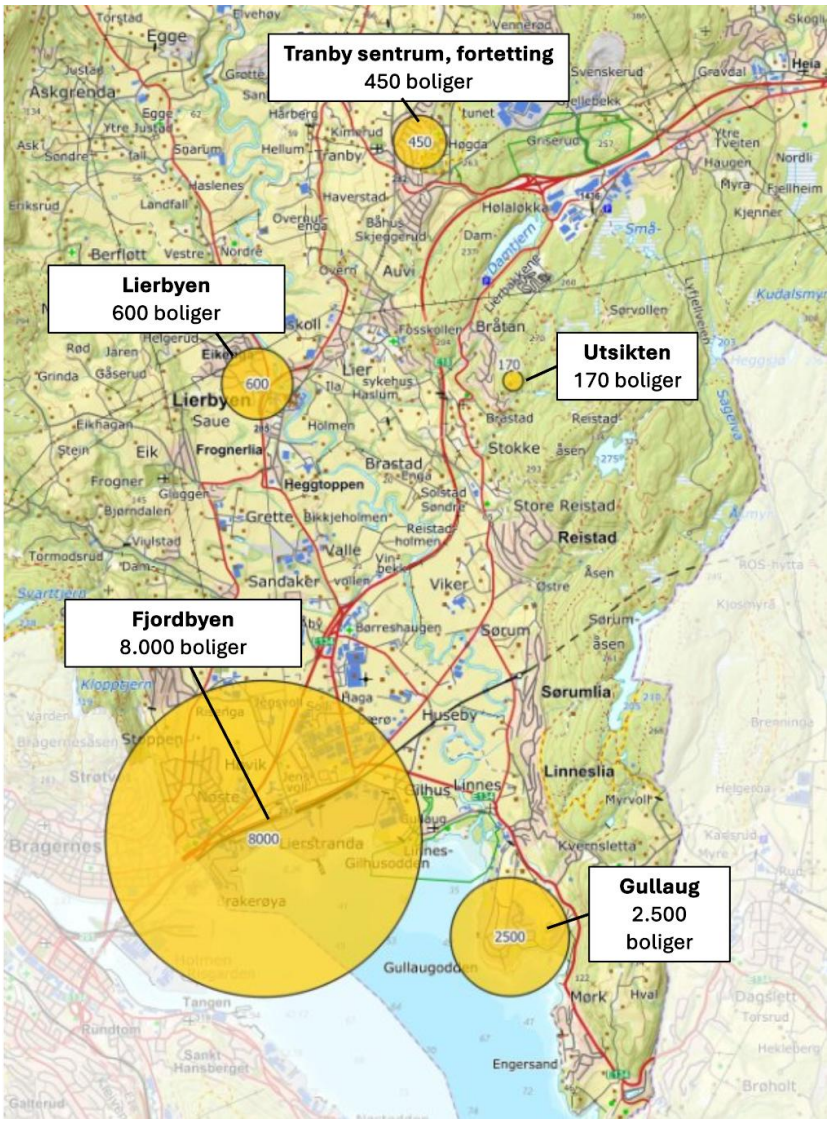
Øvre Eiker kommune har en boligreserve på mellom 2 000 og 3 000 boliger frem mot 2036 i arealer avsatt i kommuneplan og vedtatte reguleringsplaner. Halvparten av boligene ligger i sentrumsområdene i kommunen og domineres av leiligheter. Øvrige boliger ligger utenfor sentrum og domineres av eneboliger og rekkehus.



Drammen kommune har satt av areal til om lag 19 800 nye boliger, hvorav 70 prosent er knyttet til fortetting i sentrum. Om lag 6 000 av disse har vedtatt reguleringsplan. Av disse igjen, er det ca. 2 600 med rekkefølgebestemmelser uten avklart offentlig finansiering. Dette gjelder blant annet Krokstad senterområde i Krokstadelva, Konnerud, Gulskogen og langs fv. 319 Svelvikveien. Derfor vil særlig realisering av prosjektene Tilfartsvei vest/Konnerud og fv. 319 Tørkop–Eik kunne utløse betydelig boligbygging.



Lier kommune har en langsiktig boligreserve på 12 500 boliger. Kommunens boligbyggeprogram viser at om lag 6 500 av disse vil være realisert innen 2050. De største utviklingsområdene er Fjordbyen og Gullaug med transformasjon av gamle industri/næringsarealer nært stasjonene Brakerøya og Lier. Disse områdene har stort potensial, men realiseringen forutsetter avklaring og finansiering av mobilitetsløsninger og ny infrastruktur. Det er også planer om fortetting av Lierbyen og lokalsenterutviklingen på Tranby (ca. 1.500 boliger).



Næring

Næringslivet i Kongsberg kommune er i sterk vekst, og det er begrenset kapasitet i eksisterende teknologiparker. Det er utfordrende å finne nye gode næringsarealer framover. I kommuneplanens arealdel er det satt av næringsareal i Fredriksdal (ikke regulert), Sevlemoen (under regulering) og Skollenborg/Gomsrud. På Diseplass/Toppen er tomtene opparbeidet. Det er et ønske om nytt togstopp på Gomsrud for å bedre tilknytningen til arbeidsplassene i teknologiparken.

Øvre Eiker har kun ett større næringsområde, Fiskum næringspark. Andre regulerte næringsområder er basert på eldre planer med utgangspunkt i fortetting.

Drammen kommune har god tilgang på arealer til A-næring (næring med mange arbeidsplasser og/eller mye besøk). På sikt forventes mangel på arealer til B-næring som har noe transportbehov og moderat arbeidsplass- og besøksintensitet. Dette vurderes som løsbart gjennom god planlegging med fokus på de kombinerte arealene i sentrumsnære områder. Drammen kommune har omtrent 2 200 daa eksisterende arealer til C-virksomheter som er areal- og transportkrevende næringer. Det er et potensial på ca. 1400 daa til nye arealer for C-næring. Det kan bli behov for enda mer areal til C-næringer.

Lier kommune har avsatt betydelige næringsarealer. Arealene i Fjordbyen vil egne seg for A-næringer, mens arealer i E18-korridoren vil være egnet for C-næringer. Arealene som ble avsatt til næring på Gullaug i forbindelse med sykehus-planene er uavklart. Her pågår det planarbeid med sikte på å omdisponere arealene til boligformål.

Oppsummering

Buskerudbyen har en stor overkapasitet i boligreserver, særlig i Kongsberg og Drammen. Dette kan føre til mindre sentrumsutvikling enn ønsket, da utbyggere ofte prioriterer enklere prosjekter utenfor bysentrum. Samtidig kan det være ønskelig med noe overkapasitet i boligreserven, fordi noen prosjekter tar lengre tid å gjennomføre enn planperioden, og noen prosjekter lar seg kanskje ikke gjennomføre i det hele tatt.

Regionen har ikke en samlet strategi for næringsarealbehov, selv om det finnes tydelige satsingsområder som teknologinæringen i Kongsberg og helseklynger rundt Brakerøya og Fjordbyen i Lier. Det er behov for bedre koordinering og prioritering av næringsareal for å sikre bærekraftig utvikling i regionen.

Kongsberg

Boligarealer

Kommunen har per 2025 en langsiktig boligreserve på om lag 5 500 boliger, når en regner med både avsatte arealer og vedtatte reguleringsplaner. Kommuneplanens arealdel ble sist vedtatt i 2022. Geografisk fordeler boligene seg slik (omtrentlige tall):
300 boliger er knyttet til arealer i søndre deler av kommunen (Efteløt og Hvittingfoss)
100 boliger er knyttet til arealer nord for byen (Jondalen)
3100 boliger er planlagt i randsonen rundt Kongsberg by
2000 boliger kan bygges i selve bysentrum.

Ca. 700 boliger er knyttet til generell fortetting i sentrum og utbygde boligområder, mens 100 er knyttet til spredt boligbygging i soner som er avsatt til dette i arealdelen til kommuneplanen. I tillegg til generell fortetting, er det gjennomført og pågår regulering av flere større boligprosjekter innenfor bysentrum i Kongsberg og tettstedet Hvittingfoss.

Overordnede infrastrukturtiltak som er forutsetning for utviklingen av boligområdene:
Utvikling/opprettholdelse av kollektivforbindelser og forbedring av gang- og sykkelveinettet er nødvendig for å bedre trafikksikkerheten, øke fleksibiliteten i barneskolekretsene og å redusere bilbruk. Nye bruer over Lågen, er tyngre investeringer knyttet til dette.

En flaskehals på fylkesveinettet er overgangen mellom Baneveien og Drammensveien.

Næringsarealer

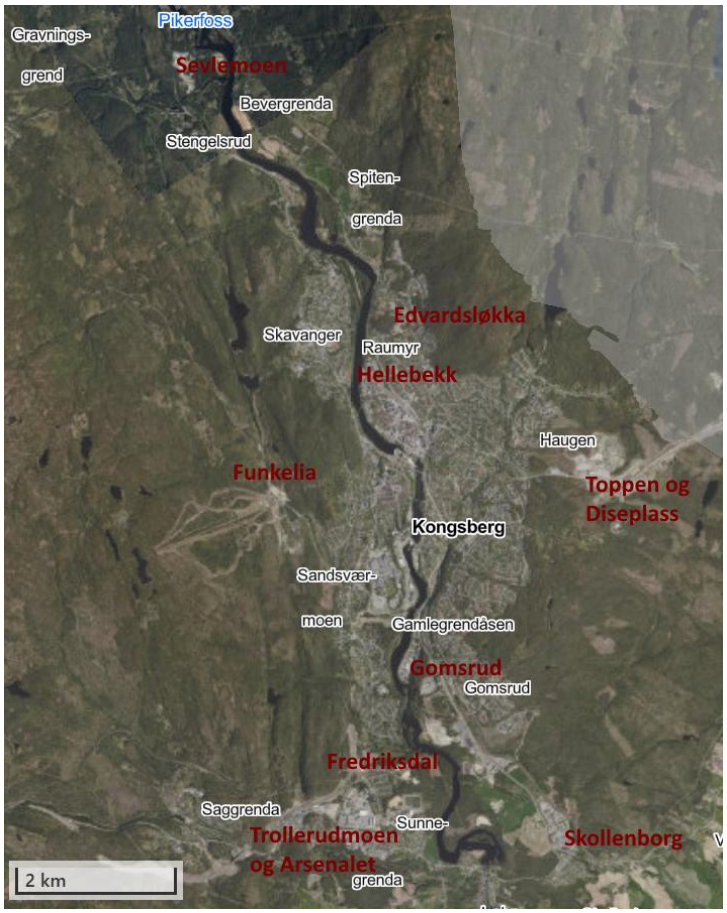
Kongsberg har en sterk vekst i industrien. Kongsberg Defence & Aeropace alene, fikk 650 nye ansatte i 2024. De andre virksomhetene knyttet til teknologiindustrien går også bra og trenger flere ansatte. Det fortettes i teknologiparken i Kirkegårdsveien sør for bysentrum og på Arsenalet og det er knapt med arealer igjen. Å finne nye gode næringsarealer vil være en utfordring framover.

I kommuneplanens arealdel er det, foruten teknologiparkene, avsatt næringsareal i Fredriksdal (ikke regulert), Sevlemoen (under regulering) og Skollenborg/Gomsrud. På Diseplass/Toppen er tomtene opparbeidet. Utfordringen er utvikling av konkurrenende virksomhet rett over kommunegrensa, til dels med handel.

Kongsberg kommune har et ønske om togstopp på Gomsrud, som kan gi under 1 km gangavstand til arbeidsplassene i Kongsberg Teknologipark.

Edvardsløkka og Hellebekk er næringsområder kombinert med bolig/tjenesteyting. Deler av Edvardsløkka har i lengre tid vært bundet opp som flyktningmottak. Mottaket trappes nå ned.

I Hvittingfoss er det et næringsområde rett nord for sentrum.



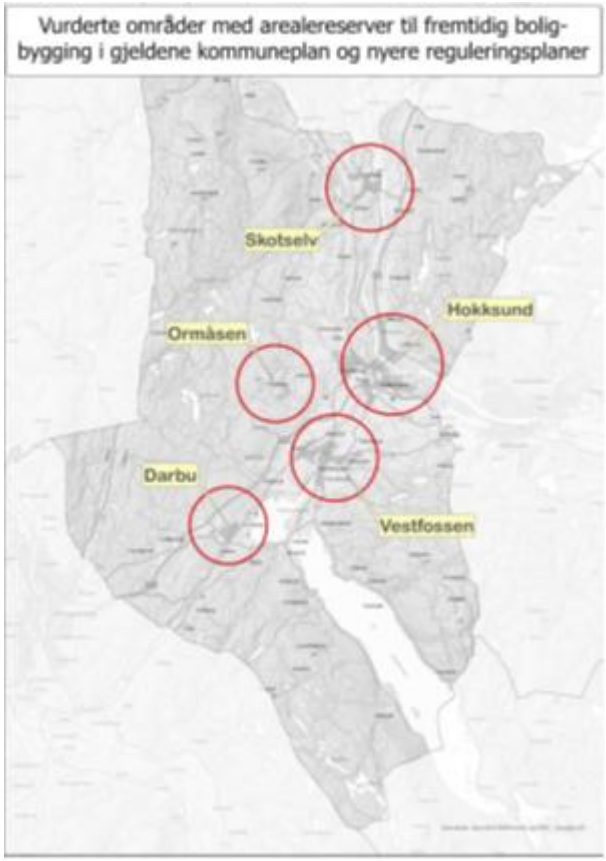
Næringsarealene i Kongsberg

Øvre Eiker

Boligarealer

I Øvre Eiker kommune sin nylige vedtatt kommuneplanens arealdel (2024-2036) anslår arealdelen at det foreligger en boligreserve på ca. 2000 – 3000 boliger. Arealene er avsatt i kommuneplan og vedtatte reguleringsplaner. Disse fordeler seg slik som vist i tabellen under. Omtrentlig halvparten av boligreserven (ca. 950 – 1150) ligger utenfor sentrumsområdene og er typiske områder som bygges ut som rene boligområder med hovedvekt på enebolig og rekkehus.

Tettsted/by	Lav utnyttelse (enebolig/rekkehus)	Høy utnyttelse (enebolig/rekkehus)	Sentrumsområder* (leiligheter)	SUM (alle boligtyper)
Darbu	170	200	50	220 -250
Vestfossen	120	135	200 - 600	320 - 735
Hokksund	275	300	700-1200	975 - 1500
Skotselv	75	90	50	125 - 140
Ormåsen	325	400	-	325 - 400
SUM	**965**	**1125**	**1000-1900**	**1965 - 3025**



Arealer avsatt til næringsutvikling

Fiskum næringspark på Darbu er det eneste rene næringsområdet som er avsatt i Øvre Eiker kommune. Andre regulerte næringsområder er basert på eldre kommune- og reguleringsplaner, som har utgangspunkt i fortetting.

Drammen

Boligarealer

I gjeldende kommuneplanens arealdeler for Drammen kommune (De tidligere kommunene Drammen 2014-2036, Nedre Eiker 2015-2026 og Svelvik 2015-2027) er det satt av areal til ca. 19 800 boliger. Av disse er ca. 13 600, eller litt under 70 %, knyttet til fortetting i sentrum og eksisterende senterområder, mens ca. 6 190 boliger er knyttet til feltutbygging og småhusområder i de ulike kommunedelene.

Tabellen under viser arealreserven i Drammen etter områder og planstatus.

Arealreserve Drammen kommune

sist revidert 09/2024, Arealplan, Drammen kommune

	Boligarealreserve i gjeldende kommuneplanens arealdel (totalt)					
		Reguleringsreserve (totalt)				Boligpotensial i pågående planer (ca.)
	Antall boliger (ca.)	Antall ferdig regulerte men ikke bygde boliger (ca.)	*Vedtatt reguleringsplan ("byggeklar")*	*Vedtatt område-reguleringsplan med krav om detaljregulering*	*Vedtatt reguleringsplan med rekkefølge-bestemmelser uten avklart offentlig finansiering*	
Drammen kommune totalt	**19 744**	**6 059**	**2 672**	**1 915**	**2 662**	**7 795**
Fortetting sentrum og senterområder	**13 714**	**4 204**	**2 232**	**1 650**	**1 405**	**6 315**
Drammen sentrum	3 200	250	220	0	0	1 950
Mjøndalen/Krokstadelva	2 065	2 065	1 115	550	400	0
Svelvik by	384	184	184	0	0	0
Senterområde Gulskogen	3 045	545	250	200	245	2 500
Senterområde Åssiden	1 400	0	63	900	0	365
Senterområde Konnerud	700	700	400	0	300	0
Senterområde Solbergelva	60	0	0	0	0	0
Forlengelse Drammen sentrum / havnområde Tangen	2 760	460	0	0	460	1 500
Steinberg sentrumsformål	100	0	0	0	0	0
Feltutbygging og småhusområder i kommunedelene	**6 030**	**1 855**	**440**	**265**	**1 257**	**1 480**
1 - Mjøndalen, Åsen, Steinberg, Ytterkollen	525	145	145	0	0	200
2 - Krokstadelva, Stenseth	0	0	0	0	0	0
3 - Solbergmoen, Solbergelva, Åssiden	50	0	0	0	0	0
4 - Gulskogen, Rødskog	1 135	235	15	0	220	400
5 - Konnerud, Skoger vest	1 630	330	20	0	417	0
6 - Danvik, Austad, Fjell	350	0	0	0	0	0
7 - Grønland, Marienlyst, Brandengen, Tangen	0	0	0	0	0	0
8 - Bragernes, Øren	0	0	0	0	0	0
9 - Skoger, Åskollen	1 000	1 000	115	265	620	0
10 - Nesbygda, Svelvik sentrum, Ebbestad, Berger	1 340	145	145	0	0	880

Kommentar og lesehjelp

For vurderingen av boligarealreserven er det tatt utgangspunkt i utbyggingsområder i de gjeldende tre arealdelene:
- områdene er delt inn etter type utbygging og beliggenhet i kommunen (fortetting, transformasjonsområder, feltutbygging)
- det er kun tatt med større utbyggingsområder (som regel minst 50 boliger, noen unntak)
- antallet viser det (teoretiske) totale potensialet, selv om det i noen tilfeller ikke er realistisk at hele potensialet bygges ut.
- antallet er et grovt anslag basert på informasjon i de gjeldende arealdeler samt anslag over det som er bygget siden planene er vedtatt. Der det ikke er angitt et boligpotensiale i kommuneplanen, eller der anslaget virker uforholdsmessig, er dette beregnet basert på arealstørrelse og/eller regulert BRA.

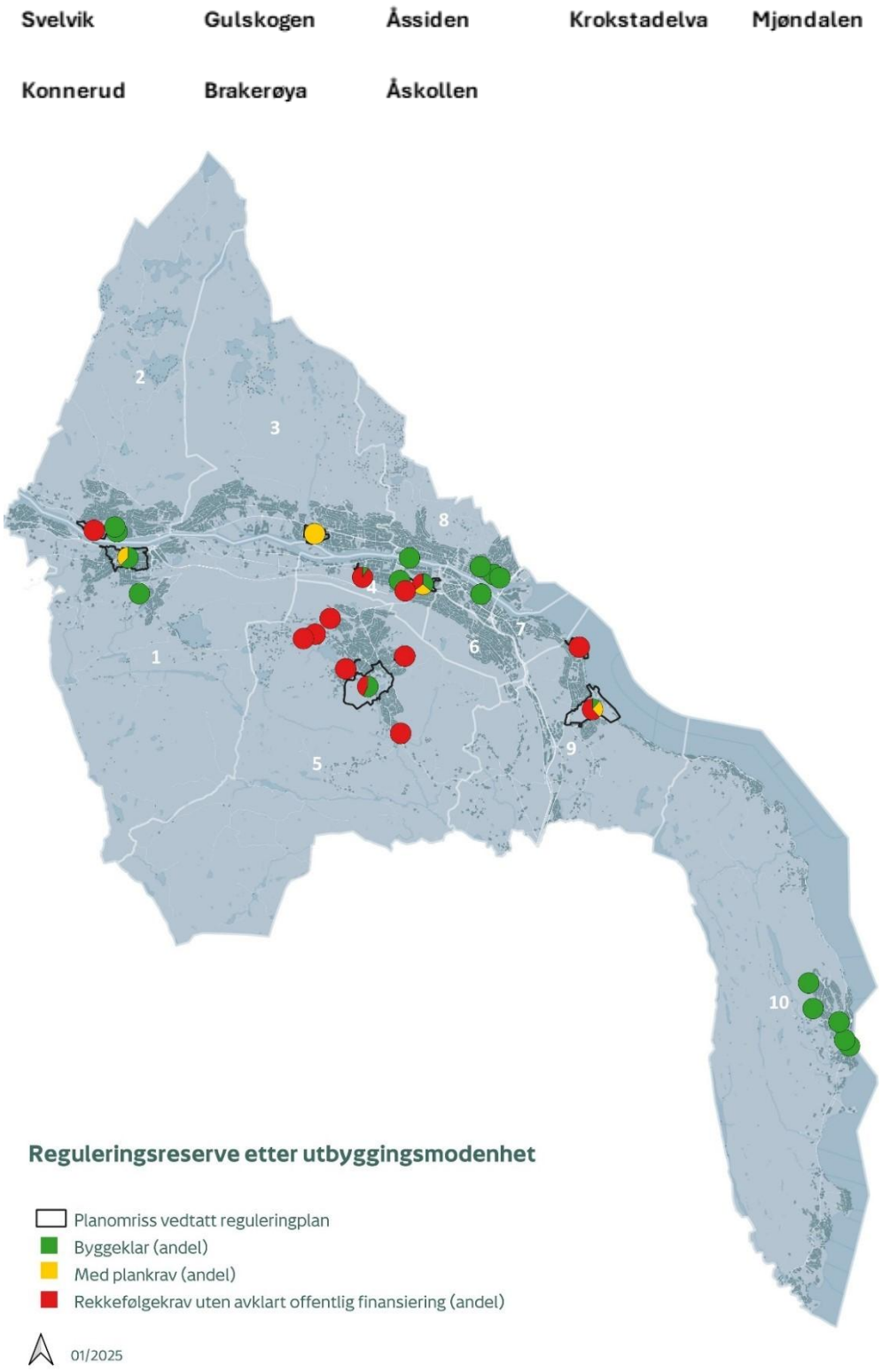
I forslag til ny kommuneplanens arealdel forventes det å settes av ytterlige nye boligområder med til sammen et potensiale på ca. 900 boliger, derav ca. 700 innenfor fortettingsområder og 200 innenfor områder for feltutbygging.

Av de totalt 19 850 boligene som det er rom for i gjeldende arealplan, har ca. 6 000 boliger en vedtatt reguleringsplan, mens ca. 8 000 er under planlegging.

Hvis vi ser nærmere på boligene som har en vedtatt reguleringsplan, kan disse deles inn i tre grupper etter «utbyggingsmodenhet»:

- Vedtatt reguleringsplan og «byggeklart», ca. 2 600 boliger
- Vedtatt områdereguleringsplan med krav om detaljregulering, ca. 2 000 boliger
- Vedtatt reguleringsplan med rekkefølgebestemmelser uten avklart offentlig finansiering, 2 600 boliger

Kartet nedenfor gir en oversikt over hvor boligarealene som har vedtatt reguleringsplan ligger i kommunen og hvilken planstatus hvert område har.



Boligprosjekter som ikke kan realiseres på grunn av manglende infrastruktur

Vi ser at utbyggingsområdene som har vedtatt reguleringsplan, men ikke kan bygges på grunn av rekkefølgekrav uten offentlig avklart finansiering (røde sirkler) fordeler seg på fire deler av kommunen:

- Krokstadelva: Krokstad senterområde, ca. 400 boliger, eldre vedtatt plan fra 2011 med rekkefølgekrav blant annet om etablering av rundkjøringer på fv. 283 og etablering av ny gang- og sykkelbru over fylkesveien.
- Konnerud: Her er det flere vedtatte reguleringsplaner, med over 700 boliger, som har rekkefølgekrav knyttet til ny Tilfartsvei vest/Tilfartsvei Konnerud.
- Gulskogen: Her er det vedtatte reguleringsplaner med over 300 boliger, som har rekkefølgekrav knyttet til nedre del av Tilfartsvei vest, strekningen Sundland – Kreftings gate.
- Langs fv. 319 Svelvikveien: Her er det planer for over 1000 boliger som har rekkefølgekrav knyttet til ny fv. 319 Tørkop- Eik og oppgradering av dagens fv. 319 på strekningen Solumstrand – Rundtom.

For Drammen kommunes del vil derfor særlig de to store veiprosjektene Tilfartsvei vest/Tilfartsvei Konnerud og fv. 319 Tørkop- Eik kunne utløse betydelig boligbygging.

Næring

Tabellen nedenfor inneholder både næringsarealreserve som er avklart i kommuneplanens arealdel og arealer som er foreslått i ny, ikke vedtatt arealdel.

Drammen kommune har god tilgang på arealer til A-næring (næring med mange arbeidsplasser og/eller mye besøk). På sikt forventes mangel på arealer til B-næring som har noe transportbehov og moderat arbeidsplass- og besøksintensitet. Dette vurderes som løsbart gjennom god planlegging med fokus på de kombinerte arealene i sentrumsnære områder. Drammen kommune har omtrent 2 200 daa eksisterende arealer til C-virksomheter som er areal- og transportkrevende næringer. Det er et potensial på ca. 1400 daa til nye arealer for C-næring. Det kan bli behov for enda mer areal til C-næringer.

Drammensregionen oppsummerer situasjonen slik:

Oppsummert kan tilgjengeligheten på næringsarealer i Drammen beskrives som følgende:

- God tilgang på arealer til A-næring
- Uttalt, men ikke avklart mangel på arealer til C-næring
- Forventet mangel på B- arealer over tid, men kan løses ved god planlegging – eksempelvis ved ny fokus på de kombinerte arealene i sentrumsnære områder.
- Ryggkollen gir nye arealer på sikt – men tar tid
- Fortsatt utvikling av arealer på Drammen Havn (Holmen)

Områder til c-næringer		
Arealer (totalt i ca. daa)	Eksisterende	**2188**
	Mulige fremtidige arealer*	**1420**

Nr.	**Stedsnavn**	**Areal (dekar, ca.)**
1	Ryggkollen	Eksisterende: 463 Fremtidige (høringsforslag KPA): 228
2	Holmen	Eksisterende:567 Eksisterende inkl. utfyllingsområde: 745
3	Kobbervikdalen (nord)	71
4	Nordbykollen	Fremtidige (høringsforslag KPA): 56
5	Kobbervikdalen (sør)	504
6	Eikhaugen	Fremtidige (høringsforslag KPA): 53
7	Lindum	Eksisterende: 263 Fremtidige (høringsforslag KPA): 242
8	Juve	Eksisterende: 62 Fremtidige (høringsforslag KPA): 96
9	Grunnane	258

Områder til B-næringer

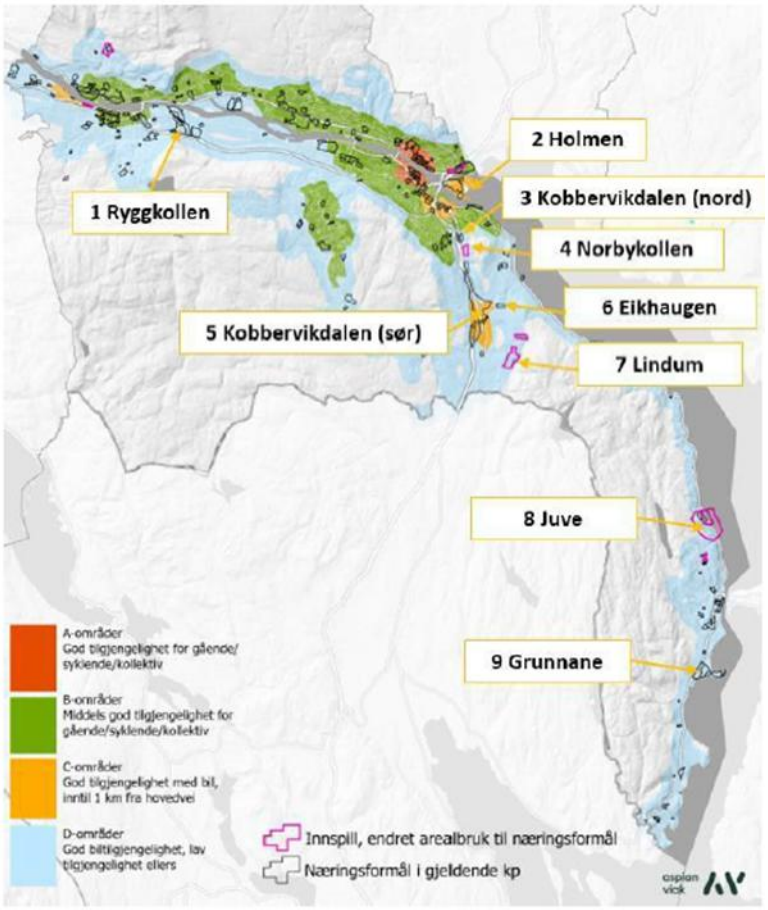
Områder til B-næringer ligger i hovedsak i elvedalen mellom Mjøndalen/Krokstadelva og Drammen by.

- *blandete formål (næringsbebygge/se, sentrumsformål og kombinert bebyggelse og anlegg)*
- *mange pågående større planprosesser der det kan ses nærmere på fordeling av ulike type næringer og bolig.*

Områder til A-næringer

- *Brakerøya (inkl. nytt sykehus og Helsepark)*
- *Bragernes sentrum*
- *Strømsø (rundt Strømsø torg - Globus - Dr. Hansteingate)*
- *Grønland/Union*

**forslått i ny kommuneplanens arealdel 2023-2035, utfyl/ingsområde Holmen*

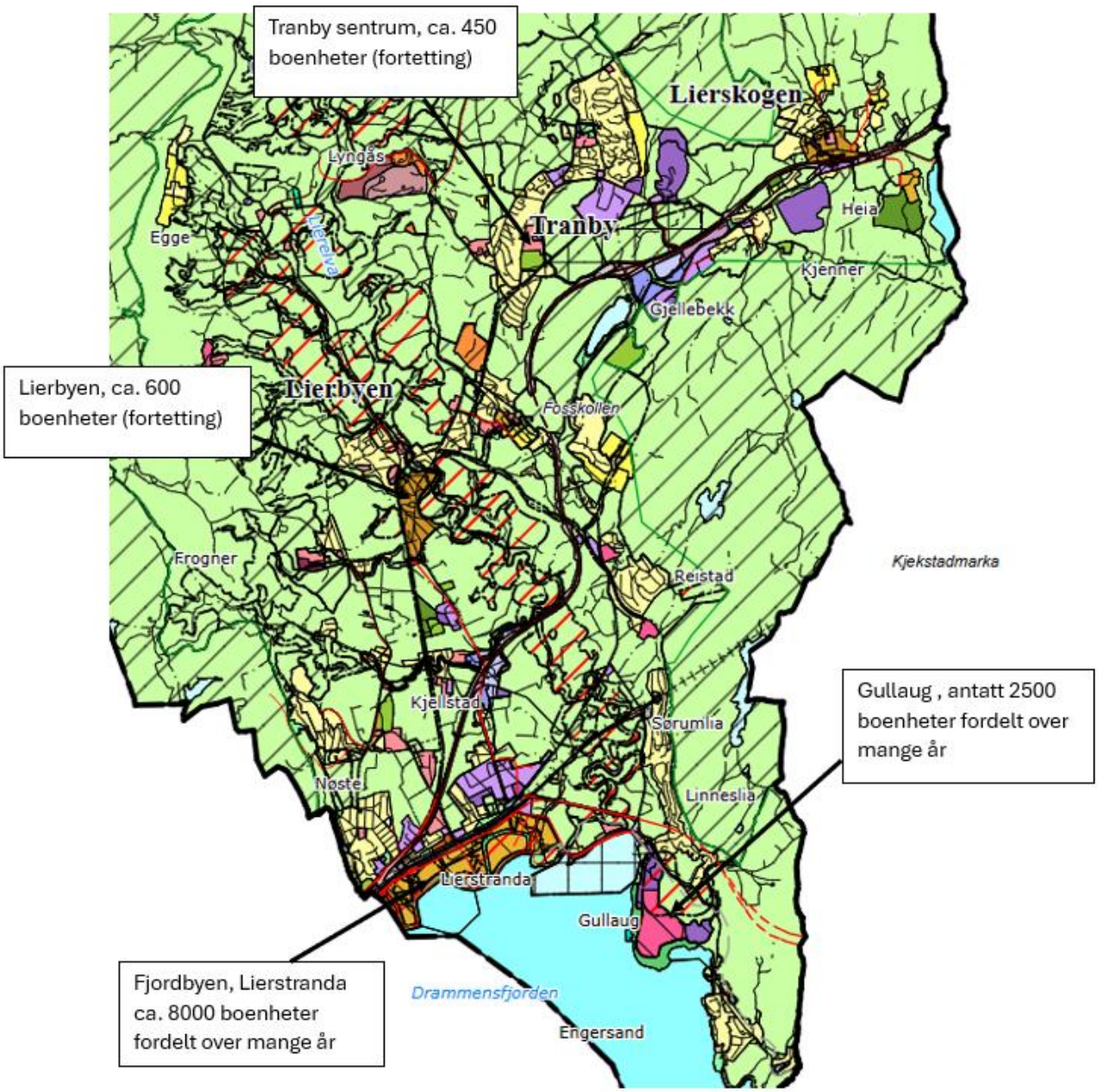

2 Holmen
3 Kobbervikdalen (nord)
1 Ryggkollen
4 Norbykollen
6 Eikhaugen
5 Kobbervikdalen (sør)
7 Lindum
8 Juve
9 Grunnane
A-områder
God tilgjengelighet for gående/
sykkende/kollektiv
B-områder
Middels god tilgjengelighet for
gående/sykkende/kollektiv
C-områder
God tilgjengelighet med bil,
inntil 1 km fra hovedvei
D-områder
God biltilgjengelighet, lav
tilgjengelighet ellers
Innspill, endret arealbruk til næringsformål
Næringsformål i gjeldende kp

Lier

Boligarealer

I gjeldende kommuneplanens arealdel for Lier kommune (2017-2028) ligger det en antatt boligreserve på ca. 12.500 boliger, men realiseringen av disse vil skje over veldig lang tid. Kommunens nåværende «prognose» (boligbyggeprogram) viser at ca. 6.500 av den antatte boligreserven vil være realisert innen 2050 (altså i en 20 års periode).

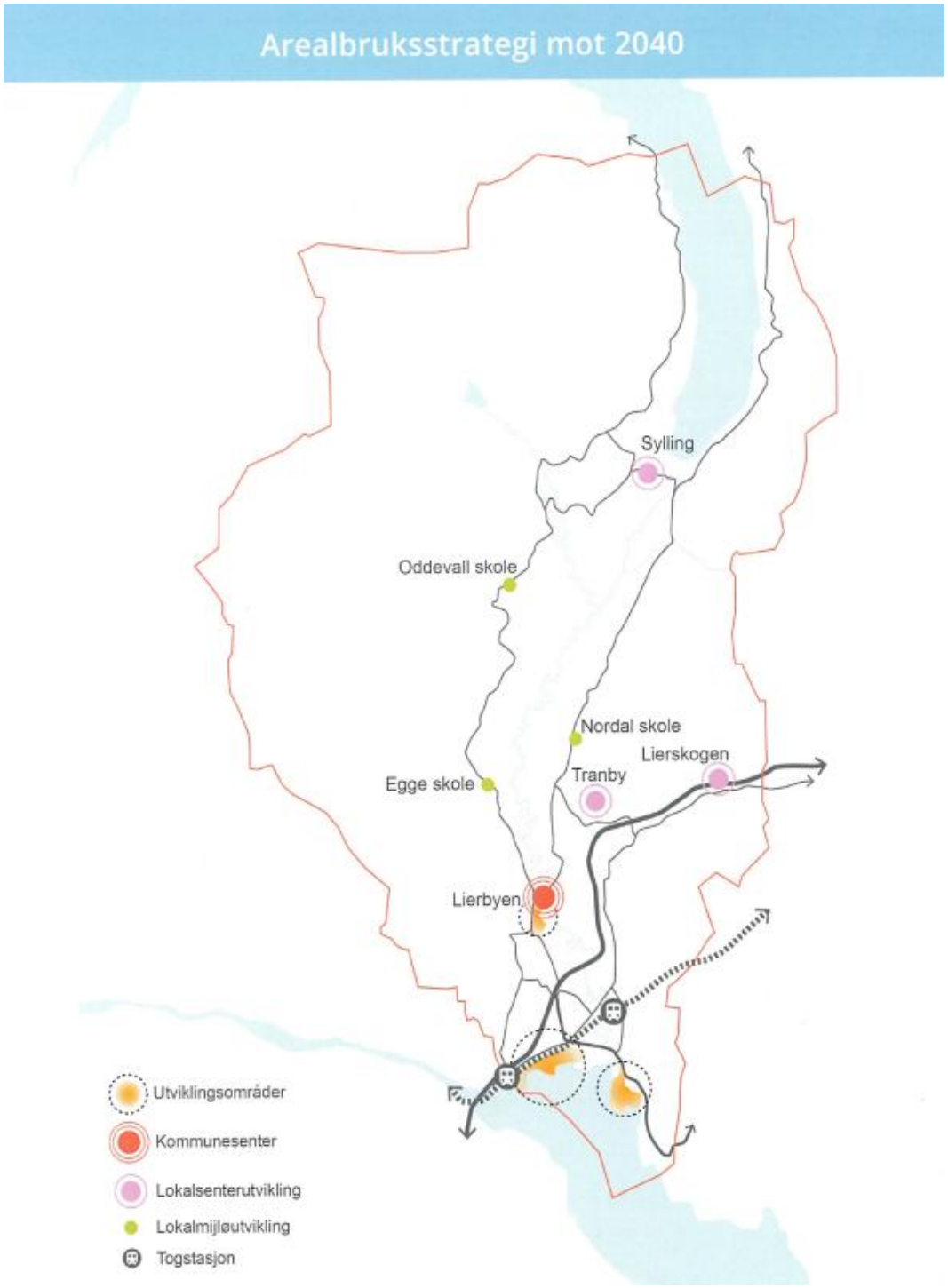
Det aller meste av boligreserven knytter seg til fortetting/utbygging i de to definerte utviklingsområdene Fjordbyen og Gullaugområdet (anslått til totalt 10.500 boenheter), som i stor grad handler om transformasjon av gamle industri/næringsarealer sentralt plassert i gang/sykkelavstand fra jernbanestasjonene Brakerøya og Lier. Disse utviklingsområdene har ligget i kommuneplanens arealbruksstrategi siden 2009, og planarbeidet for å realisere disse er prioritert og pågår. Utover disse utviklingsområdene er det fortetting av kommunesenteret Lierbyen og lokalsenterutviklingen på Tranby (anslått til ca. 1.500 boenheter) som utgjør hovedvolumet.



I tillegg til de områdene som er avmerket i kartet, har Utsikten et boligpotensial på rundt 170 boliger.

Boligreserven er veldig avhengig av realiseringen av utbyggingsområdene Fjordbyen og Gullaug, hvor planarbeidet har vært utfordrende i forhold til statlige og regionale myndigheter. Innvendingene fra disse dreier seg i stor grad om mobilitet, trafikkbelastning og infrastruktur.

Kommunens vedtatte arealstrategi hvor kommunes utviklingsområder er tegnet inn, er vist i figuren under (hentet fra kommuneplanens samfunnsdel).

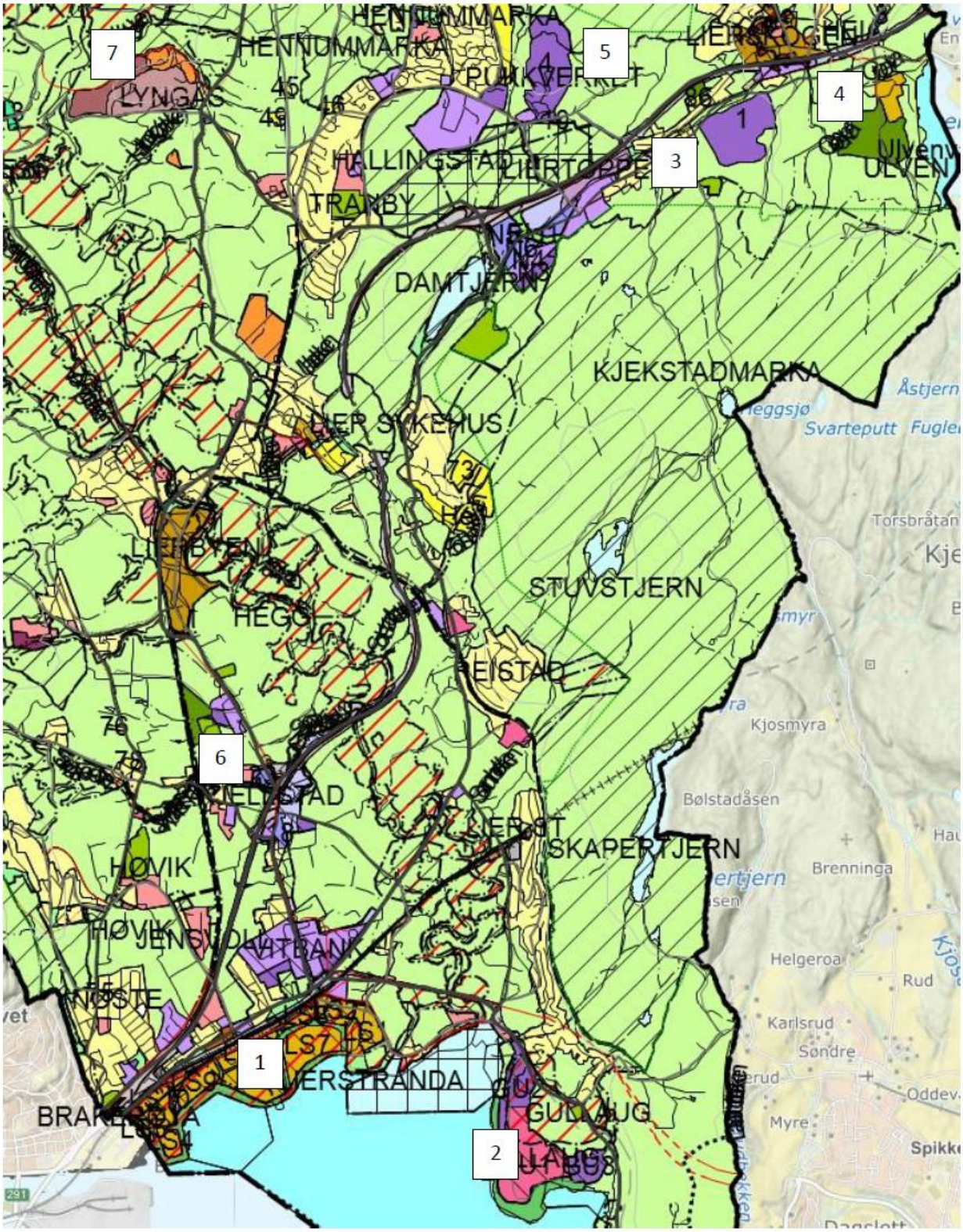

Arealbruksstrategi mot 2040
Sylling
Oddevall skole
Nordal skole
Lierskogen
Tranby
Egge skole
Lierbyen
Utviklingsområder
Kommunesenter
Lokalsenterutvikling
Lokalmiljøutvikling
Togstasjon

Næring

Lier kommune har avsatt betydelige næringsarealer. Arealene i Fjordbyen vil egne seg for A-næringer, mens arealer i E18-korridoren vil være egnet for C-næringer. Arealene som ble avsatt til næring på Gullaug i forbindelse med sykehus-planene må sies å være uavklart, og det foregår nå planarbeid med sikte på å omdisponere arealene til boligformål.

Oversikten nedenfor er hentet fra Drammensregionens næringsrapport.

Nr.	Stedsnavn	Areal (dekar)	Kommentar
1.	Fjordbyen/Lierstranda	435	Areal avsatt til sentrumsformål i høringsforslag til områderegulering. Det skal utvikles en urban by med ca. 6200 arbeidsplasser. Sykehus og helsepark kommer i tillegg. Tett på E18, E134 og Brakerøya jernbanestasjon.
2.	Gullaug	172	Planen omfatter tomt for sykehus og to næringsarealer. 172 dekar er avsatt til næring. Sykehuset bygges nå på Brakerøya, og en ny kommunedelplan for Gullaug er under utarbeidelse. Tett på E18 og E134.
3.	Sagvollskogen	220	Detaljregulering pågår. Rekkefølgekrav om tilstrekkelig veikapasitet må løses før utbygging. Medfører trolig endringer av det vernede Tranbykrysset. Tett på E18.
4.	Sivilforsvarstomta	60	Avsatt til «Bebyggelse og anlegg» i kommuneplanens arealdel. Det er krav om utarbeiding av områdeplan før detaljregulering. Eiendommen egner seg bl.a til næringsformål.
5.	Pukkverket II og III	297	Dagens pukkverksdrift skal avsluttes i løpet av perioden 2028-2032. Området er avsatt til næringsformål som etterbruk. Tett på E18.
6.	Søndre Linnesvollen	20	Området tillates i hht. arealdelen kun brukt til næringsformål tilknyttet landbruket. Svært tett på E18 og E134.
7.	Lyngås	20	Areal i forlengelsen av Lyngås gjenvinningsstasjon. Avsatt til gjenvinningsrelatert virksomhet i gjeldene regulering, men detaljreguleres nå til næringsformål. Tett på fylkesvei 285.
	Sum regionale næringsområder	1224	


7
5
4
3
6
1
2
HENNUMMARKA
LYNGÅS
HALLINGSTAD
TRANBY
DAMTJERN
KJEKSTADMARKA
STUVSTJERN
HEGG
REISTAD
SKAPERTJERN
HØVIK
VITBANK
GULLAUG
Svarteputt
Kjosmyra
Bølstadåsen
Brenninga
Helgeroa
Rud
Karlsrud
Søndre
Myre
Torsbråtan

Analyse – boligreserve og vekstprognoser

	Kongsberg	Øvre Eiker	Drammen	Lier
Boligreserve	5500	2500 (2000-3000)	2750 (N.Eiker) 16610 (Drammen) 384 (Svelvik)	6500 (boligprogram, ikke arealplan)
Periode	2022-2030	2024-2036	2015-26 (N. Eiker) 2014-36 (Drammen) 2015-27 (Svelvik)	2025-2050
Omregnet til 2025 – 2040	10313	3125	15555	3900
SSB MMMM befolkningsvekst 2025 – 2040 (Tabell 14288)	2058	3230	7205	3598
Boligreserve i prosent av SSB-vekst (2,0 bosatte per bolig)	1002 %	193 %	432 %	217 %

I tabellen over er boligreserven i Buskerudbyen forsøkt sammenliknet med det som er etterspørselen etter nye boliger, gitt ved SSBs befolkningsprognose. Det er ikke en korrekt beregning, fordi grunnlagsdataene ikke er sammenlignbare og kan være tolket og behandlet på en feilaktig måte. Det kan likevel være nyttig å gjøre sammenstillingen.

Det er nødvendig å ha en viss overkapasitet i boligreserven, fordi noen prosjekter tar lengre tid å gjennomføre enn planperioden, og noen prosjekter lar seg kanskje ikke gjennomføre i det hele tatt. Samtidig vil en stor overkapasitet gjøre at kommunen får liten styring på hvor boligprosjektene faktisk kommer. Markedet vil bare etterspørre en del av kapasiteten, og resten vil bli liggende ubenyttet. Dette kan blant annet føre til at utvikling i sentrum og nær knutepunkter blir gjennomført i mindre grad enn ønskelig, fordi disse prosjektene er mer komplekse, risikable og kostbare enn prosjekter som tar i bruk nytt areal og areal utenfor byggesonen.

I Buskerudbyen er overkapasiteten av boligarealer stor. Særlig Kongsberg og Drammen kommuner har boligreserver som er mange ganger større enn den befolkningsveksten man kan anta at vil komme.

Oppsummering - næringsareal

Det finnes ingen regional strategi eller kunnskapsgrunnlag som sier hvor store næringsarealer Buskerudbyen kommer til å trenge, og hva slags type arealer dette er, for eksempel etter ABC-prinsippet. Konjunkturer og markedsmessige svingninger spiller inn, i tillegg til mer langsiktige trender.

De tydelige satsingene som kan pekes ut, er "teknologinæringen" på Kongsberg, som har sin virksomhet konsentrert på arealer sør for byen, og som ønsker å fortsette utviklingen der. I tillegg er det en klar satsing på "helseklyngen" rundt det nye sykehuset på Brakerøya, og videre i Fjordbyen på Lierstranda. Det er også lagt opp til forholdsvis høy næringsandel i prosjekter på Strømsøsiden i Drammen sentrum, der det vil være naturlig med A-næringer.

Lokalisering av arealer egnet for C-næringer kan se mer tilfeldig ut, og har mellomstore prosjekter mange steder i regionen.

Notat: Boligpreferanser i Buskerudbyen

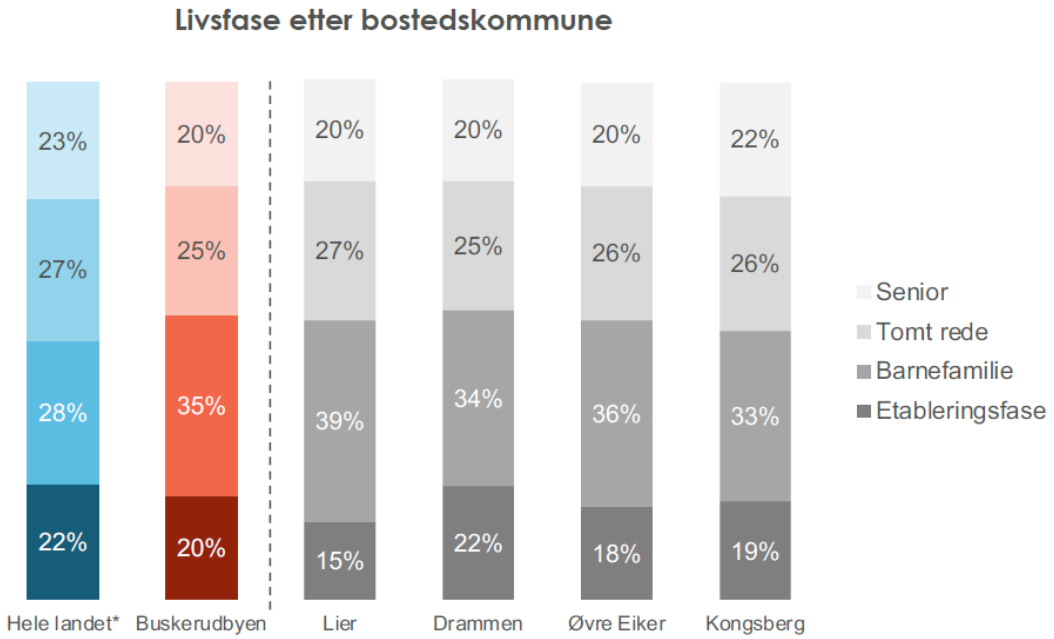
Sist oppdatert 25.2.2025

Omfattende undersøkelse av boligpreferanser

Opinion gjennomførte en grundig spørreundersøkelse blant et representativt utvalg av innbyggerne i alle fire kommuner på oppdrag fra Buskerudbyen senhøsten 2021. Over 3900 svar, gir et godt grunnlag for å vurdere hvilke boligtyper det er mest behov for å bygge framover i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg.

Befolkningssammensetning

Buskerudbyen har en større andel barnefamilier i befolkningen (35 %) enn landsgjennomsnittet (28 %). Drammen har noe høyere andel i etableringsfasen mens Lier har noe høyere andel barnefamilier.



Figur 63 Befolkning etter livsfase. Kilde: Opinion 2021

Livsfaseinndelingen er gjort etter følgende kriterier:

- Etablering: Under 40 år og uten hjemmeboende barn
- Barnefamilie: Ett eller flere hjemmeboende barn
- Tomt rede: 40-64 år uten hjemmeboende barn
- Senior: 65 år+ uten hjemmeboende barn

Større andel eneboliger i Buskerudbyen

Eneboligandelen i Buskerudbyen er svært høy sammenlignet med resten av landet, og det er Lier, Øvre Eiker og Kongsberg som trekker opp denne andelen, mens Drammen ligger på snitt med resten av landet. Den høye eneboligandelen bidrar til at mange har stort boligareal. Det er også en noe høyere andel som eier sin egen bolig sammenlignet med landsgjennomsnittet. Dette gjelder for samtlige kommuner. Rundt to av ti boliger har universell utforming i dag. Kun om lag 15 prosent leier bolig, resterende eier boligen. Størst andel selveiere er det i Lier hvor 92 prosent eier egen bolig.

Høy trivsel

De aller fleste er fornøyd med boligen (86 prosent) og området de bor i (89 prosent) i Buskerudbyen.

Flyttemønster

Rundt halvparten av befolkningen i Buskerudbyen har flyttet i løpet av siste ti år, mens 15 prosent gjorde det siste 12 måneder. Flyttehyppigheten er naturlig nok høyest i etableringsfasen og avtar brått med barn i husstanden.

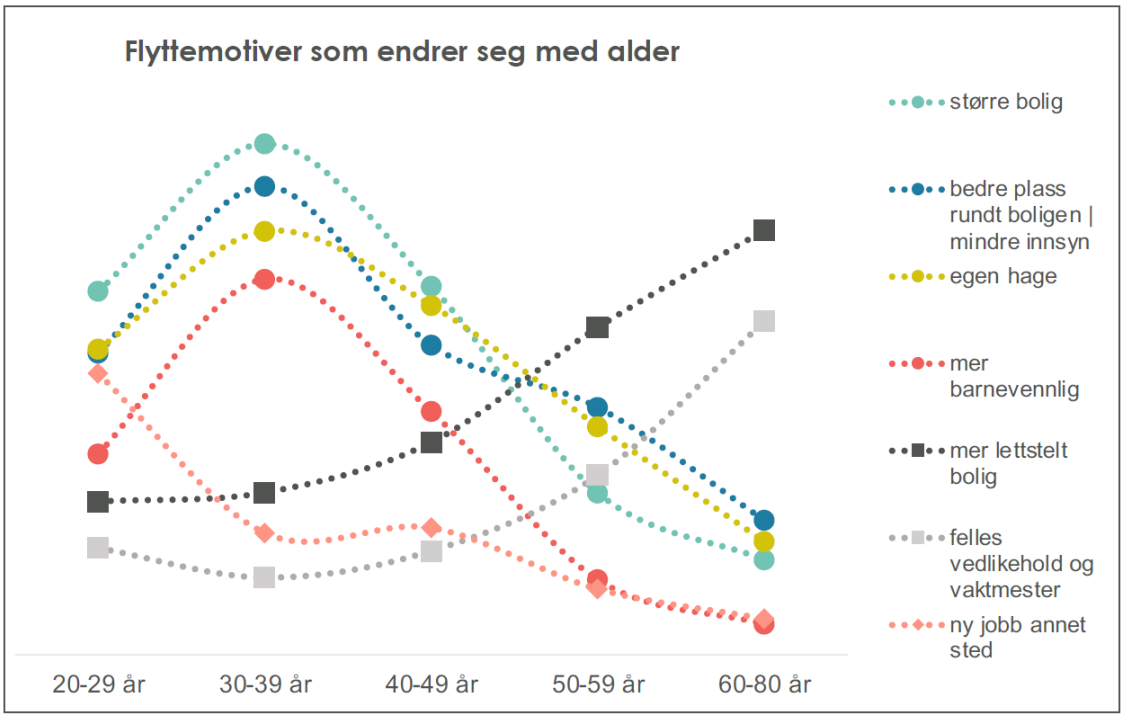
Andelen som flytter er noe høyere i Drammen og Øvre Eiker enn i Kongsberg og Lier, men samlet sett er det små variasjoner.

Det er først og fremst personer i etableringsfasen som har flyttet fra leilighet, mens seniorene i størst grad har flyttet fra enebolig til leilighet.

Tre av ti planlegger flytting neste 10 år

Flyttemotiv

Flyttemotivet endrer seg naturligvis mye med alder og livssituasjon. Tilpasning til ny jobb, ønske om større bolig, egen hage og mer barnevennlighet er viktigst blant de unge, mens mer lettstelt bolig og felles vedlikehold og vaktmester øker sterkt i betydning med økende alder.



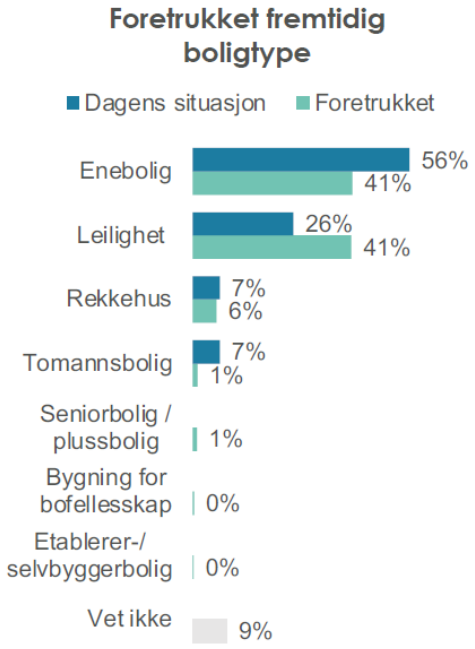
Figur 64 Flyttemotiv blant dem som har flyttet siste fem år i Buskerudbyen. Kilde: Opinion 2021

Foretrukket framtidig boligtype

Mens rundt en av fire boliger i dag er leiligheter, er det fire av ti som foretrekker leilighet ved neste boligkjøp. Motsvarende er andelen eneboliger rundt 55 prosent, mens bare fire av ti foretrekker dette ved neste kjøp. Det avdekker et tydelig gap mellom nåsituasjon og fremtidig

antatt behov. Opinions beregninger viser derfor et tydelig overskudd av eneboliger og tomannsboliger i regionen og et tilsvarende underskudd for leiligheter.

Det er 1 prosent som oppgir at de ville foretrukket å kjøpe en seniorbolig/plussbolig, dette utgjør om lag 1300 personer i Buskerudbyen.



Figur 65 Foretrukket framtidig boligtype. Kilde: Opinion 2021

Mest behov for leiligheter 80-120 kvm

Opinion har beregnet behovet for om lag 16.000 nye boliger fram mot 2040 basert på boligpreferanser og framskrivinger av ulike aldersgrupper. Beregningen viser at det er relativt god balanse for eneboliger, et betydelig overskudd for tomannsbolig og rekkehus, og et stort underskudd på leiligheter. Det tilsier at det er stort behov for flere leiligheter i Buskerudbyen, men lite behov for flere nye småhus. Videre tyder analysene på at det er nok boliger over 120 kvm. Det er særlig behov for flere boliger mellom 80 og 120 kvm.

Tabell 4 Beregnet behov for nye boliger basert på framskriving av befolkning og preferanser for bolig.

	Antall boliger i 2021	Antall boliger i 2040	Differanse
Enebolig	37 119	36 859	- 250
Tomannsbolig	9 674	1 338	- 8 350
Rekkehus	11 146	7 027	- 4 100
Leilighet	19 394	49 587	30 200
Annen boligbygning	3 683	2 128	- 1 550

Det er flere årsaker til dette:

- Det er forventet størst vekst i aldersgruppen 67-79 år med 40 % (ca. 8.000 personer), mens det i gruppen 30-39 er ventet en vekst på kun 2 % (ca. 500 personer)
- Rundt halvparten av seniorer bor i dag i enebolig og 31 prosent i leilighet, mens bare 13 prosent ønsker å velge enebolig ved neste boligkjøp. Hele 64 prosent ønsker å

flytte til leilighet. Det er en trend blant seniorer på økende preferanse og aksept for en mer lettstelt bolig og bekvem tilværelse med mer tid til egne sysler som reiser og fritidsbolig. Dette vil frigjøre mange eneboliger som da blir tilgjengelige for barnefamilier

- Leilighet er den boligtypen med færrest pr. husstand, bare 1,2 beboere i snitt mot 1,8 pr. enebolig

Analysen tyder på at det er et stort marked for flere middels store leiligheter i alle buskerudbykommunene. Ved å lokalisere framtidig boligbygging til områder med god kollektivtilgjengelighet og god tilgang til handel og service innen gangavstand, vil det gjøre det enklere å dekke hverdagsreiser uten bil. En slik utvikling vil bygge opp om målene for Regional plan for areal og transport for Buskerudbyen.

Referanser til notat Boligpreferanser i Buskerudbyen

Opinion (2021) *Boligpreferanser i Buskerudbyen En kvantitativ studie*

Notat: Attraktive byer og tettsteder

Sist oppdatert 10.3.2025

1 Innledning

Mange peker på attraktiv by- og tettstedsutvikling som et mål, men hva betyr det egentlig? Er det overveiende enighet om hva som kan karakteriseres som attraktiv byutvikling?

Notatet er ment som et grunnlag for refleksjon, ikke et uttømmende kunnskapsgrunnlag.

Kapittel 2-3 gir en innføring i begrepets betydning og omfang, samt dets kobling til FNs bærekraftsmål for byer og lokalsamfunn. I kapittel 4 - 6 avgrenses innholdet til utfordringer, behov og virkemidler som er relevante i denne sammenhengen, og med særlig fokus på mobilitet og samordnet areal- og transportutvikling.

2 Hva menes med attraktive byer og tettsteder?

Ordet "attraktiv" kommer fra latin *attrahere*, som betyr "å trekke til seg" eller "å tiltrekke".

I norsk by- og stedsutvikling brukes begrepet "attraktive byer og tettsteder" for å beskrive steder som er gode å bo, arbeide og oppholde seg i, eller sagt på en annen måte:

«Byer og tettsteder som tiltrekker seg innbyggere, besøkende og bedrifter»

Hvilke kvaliteter gjør et sted attraktivt? Det finnes mange faktorer som spiller inn, men de kan vanligvis knyttes til:

A. **Arealutvikling**, f.eks. bystruktur, transportbehov, utvikling og lokalisering av bolig- og næringsarealer, bevaring av grøntområder og rekreasjonsområder.
B. **Kultur- og tjenestetilbud**, f.eks. helse, utdanning, barnehager, handels- og restauranttilbud, idrettsanlegg og fritidstilbud.
C. **Mobilitet og tilgjengelighet**, f.eks. reiseopplevelse, tidsbruk og forutsigbarhet.
D. **Stedsidentitet og omdømme**, f.eks. historie, arkitektur, fellesskap og sosial tilhørighet, trivsel, stolthet og merkevarebygging.
E. **Næringsliv og arbeidsmarked**, f.eks. jobb- og karrieremuligheter, tilgang på kvalifisert arbeidskraft, etableringsvilkår, økonomi og robusthet mot svingninger.

3 Hvorfor vekst?

Attraktivitet blir i deler av faglitteraturen tett knyttet til befolkningsvekst. I boken *«Hvordan skape vekst? Kan steder påvirke sin egen vekst?» fra 2024* drøftes hvorfor vekst er viktig for kommuner (21). Økonomisk bærekraft fremheves som et sentralt argument. Kommunens inntekter avhenger i stor grad av antall innbyggere i ulike aldersgrupper, og en negativ befolkningsutvikling kan føre til reduserte inntekter og negative ringvirkninger. I tillegg spiller demografisk balanse en viktig rolle. Manglende vekst kan resultere i en aldrende befolkning og færre barn, som igjen kan føre til nedleggelse av skoler og barnehager. En økning i yngre og yrkesaktive innbyggere kan dermed bidra til å opprettholde tjenestetilbudet.

Videre diskuteres det om kommuner bør prioritere å skape gode livskvaliteter for dagens innbyggere fremfor å fokusere på befolkningsvekst i seg selv. Det konkluderes ganske raskt

med at kvalitet og vekst er nært knyttet sammen, og at en kommune som forbedrer sine kvaliteter som bosted og næringslivsdestinasjon, naturlig vil tiltrekke seg flere innbyggere. Det hevdes at de fleste strategier for attraktivitet handler nettopp om kvalitetsforbedring, noe som gjør vekst til en naturlig konsekvens av økt kvalitet.

Det som i mindre grad problematiseres, er at befolkningsvekst i større byer også kan føre til betydelige utfordringer. Økt tilflytting legger press på blant annet infrastruktur, tjenestetilbud og natur. Befolkningsvekst kan gi økonomiske og sosiale fordeler, men uten god planlegging kan det også gi negative konsekvenser. Byer må derfor balansere vekst med bærekraftig utvikling, infrastrukturtilpasning og sosial inkludering for å sikre at veksten blir en fordel, ikke en byrde.

Boligbygging er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig faktor for byvekst. Selv med et tilstrekkelig boligtilbud vil ikke vekst nødvendigvis skje dersom det mangler arbeidsplasser, gode transportløsninger eller et attraktivt nærmiljø.

4 FNs bærekraftsmål for byer og lokalsamfunn

I litteraturen brukes attraktiv og bærekraftig om hverandre. FNs bærekraftsmål 11 omhandler bærekraftige byer og lokalsamfunn og lyder:

«Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge og bærekraftige»

Delmålene (12) kan oppsummeres som følger:

11.1 Sikre tilgang til trygge og rimelige boliger og grunnleggende tjenester for alle, samt oppgradere slumområder.

11.2 Gi alle tilgang til trygge, rimelige og bærekraftige transportsystemer, med fokus på sårbare grupper.

11.3 Fremme inkluderende og bærekraftig urbanisering samt deltakende planlegging og forvaltning av bosettinger.

11.4 Styrke innsatsen for å verne og sikre verdens kultur- og naturarv.

11.5 Redusere tap av liv og økonomiske tap forårsaket av katastrofer, med vekt på de fattigste og mest sårbare.

11.6 Redusere miljøbelastningen fra byer, særlig luftforurensning og avfallshåndtering.

11.7 Sikre tilgang til trygge, inkluderende og tilgjengelige offentlige rom, særlig for kvinner, barn, eldre og personer med funksjonsnedsettelser.

11.a Støtte integrert by- og regionplanlegging for en bærekraftig utvikling.

11.b Øke antall byer og lokalsamfunn med politikk for klimatilpasning, motstandskraft mot katastrofer og helhetlig risikostyring.

11.c Støtte de minst utviklede landene med bærekraftig og robust bygging ved bruk av lokale materialer.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har ansvaret for å koordinere arbeidet med målet i Norge. Følgende utfordringer og tiltaksområder trekkes frem (12):

- **Økende urbanisering** og forventet vekst i og rundt de største byene vil kreve en relativt sterk utbygging av alle typer infrastruktur i disse områdene.
- **Helhetlig boligpolitikk** som inkluderer gode og varierte bomiljø, ivareta sårbare grupper og legge til rette for at eldre kan bo i egen bolig lengst mulig.
- **Miljøutfordringer** i form av klimagassutslipp, luftforurensning og støy må reduseres. Krav til luftforurensning skjerpes.
- **Arealbruk og transport** må samordnes og effektiviseres.
- **Verdens natur- og kulturarv** må vernes og sikres.
- **Grønne arealer i byer og tettsteder** må ivaretas og utvikles som en prioritert del av den statlige friluftslivspolitikken.
- **Sosiale forskjeller** og systematiske ulikheter i levekår må reduseres.
- **Lokal bærekraftsplanlegging** ved at kommuner og fylker jobber aktivt med FNs bærekraftsmål.

5 Statlig areal – og transportpolitikk i byområdene

Regjeringen legger til grunn at byene vil få sterk befolkningsvekst i årene framover og videre at byene står for en stor andel av klimagassutslippene. Begrepet attraktiv by- og stedsutvikling koples tett opp mot samordnet areal- og transportpolitikk. Regjeringen trekker frem byvekstavtaler som et sentralt verktøy for, blant annet, å fremme attraktiv by- og tettstedsutvikling.

Om samordnet areal- og transportplanlegging (14):

«Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging bidrar til effektive og sikre transportløsninger, at det blir bygget tilstrekkelig boliger og at arealer blir forvaltet bærekraftig. God planlegging av kompakte byer og tettsteder reduserer transportbehov og gjør at innbyggerne kan gå, sykle og bruke kollektivtransport på de fleste av sine reiser.

Hvordan vi bruker arealene og utformer transporttilbudet betyr mye for vår hverdag og helse. Det betyr også mye for byer- og steders attraktivitet, og for næringsutvikling. En effektiv arealbruk skal ivareta hensynet til klima, miljø og natur. Ved å samordne bolig-, areal- og transportplanleggingen er det mulig å forvalte arealene på en bærekraftig måte, og utvikle effektive og klima- og miljøvennlige transportsystemer, som bidrar til samfunnsøkonomisk effektivitet.»

Om bærekraftig arealutvikling i store byområder (13):

«Regjeringen vil utvikle storbyområdene med boliger og arbeidsplasser, slik at økningen i persontransporten kan gjennomføres til fots, på sykkel eller med kollektivtrafikk. Det er derfor viktig å øke boligbygging rundt kollektivknutepunktene i storbyene, og samtidig skape attraktive bysentra og tettsteder. I de store byene er det særlig viktig å sikre grøntområder og bidra til bedre overvannshåndtering.

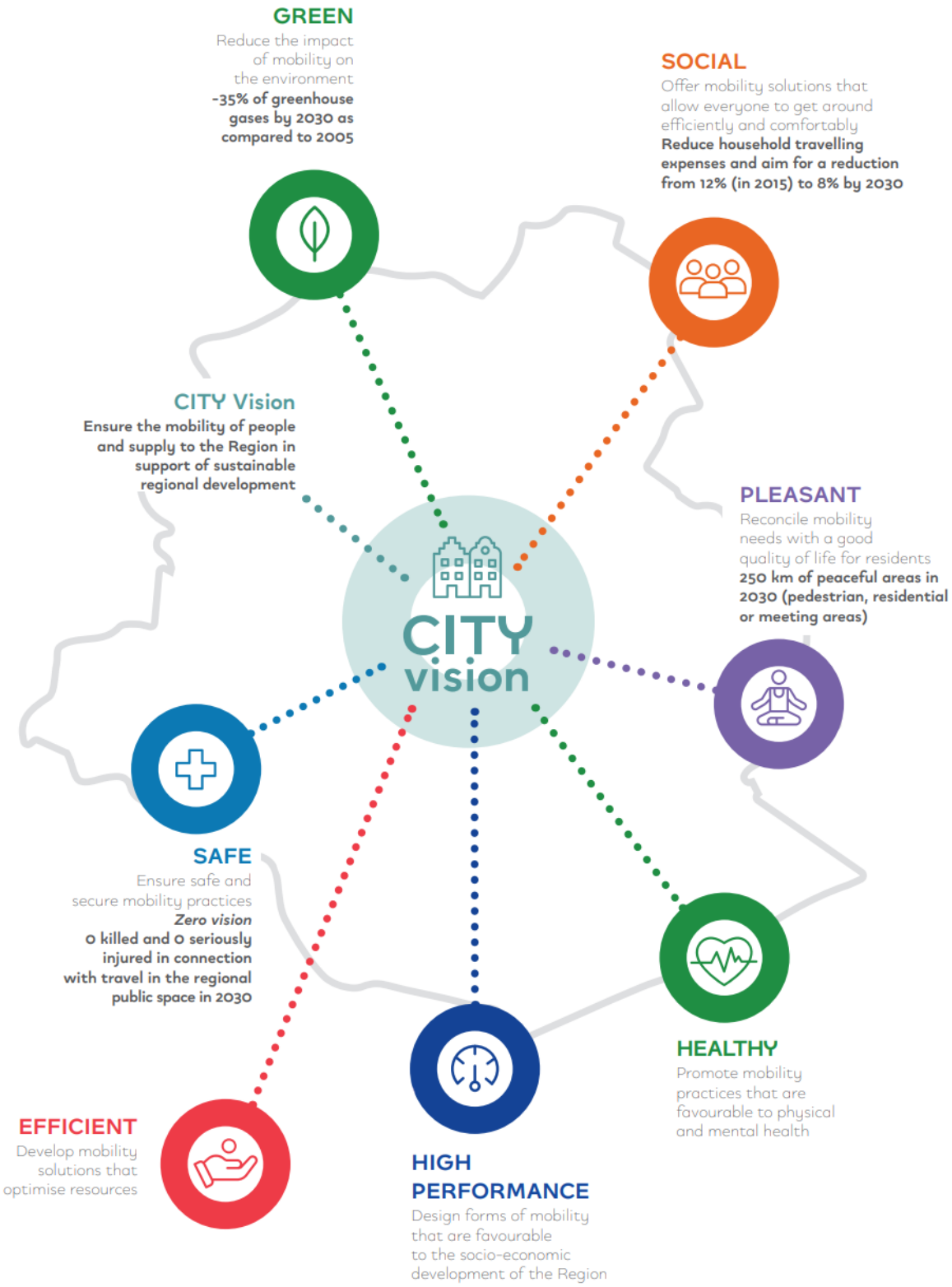
Viktige plangrep for god byutvikling er å samordne areal-, bolig- og transportpolitikken, kombinert med at urbane kvaliteter vektlegges.»

6 Noen internasjonale trender for urban utvikling og mobilitet

I Norge er vi vant med fokus på økonomi, helse, sikkerhet og klima når vi snakker om transport og mobilitet. Vi er mindre vant til å fokusere på mobilitet som et samfunnsgode som må fordeles og verdien av god livskvalitet for beboerne.

Brussel sin mobilitetsplan fra 2020 (1) er et av flere eksempler på mobilitetsplaner hvor fokuset er trivsel og livskvalitet. De erkjenner at 40 år med bilvekst har gitt oss byer med dårlig luft, støy og ulykker og vanskelige betingelser for syklister og gående. Planen peker på syv hovedutfordringer mobilitetspolitikken må svare ut, se figur 1 på neste side. Den har en multimodal og tverrfaglig tilnærming. Dette innebærer at mobilitetsløsninger ikke vurderes isolert, men sees i sammenheng med andre aspekter av byutvikling, som miljø, folkehelse, sosial inkludering og økonomi.

En slik tilnærming kan betyr for eksempel at transport ikke bare handler om å flytte folk fra A til B, men også om å redusere forurensning, skape mer inkluderende byrom, forbedre folkehelsen gjennom aktiv mobilitet, samt støtte lokaløkonomien ved å prioritere offentlig transport og fotgjengerområder.



Figur 1: Brussel sin mobilitetsplan identifiserer syv store utfordringer som må forenes i en strategisk visjon for mobilitet.

Et av svarene på fremtidens bærekraftige og attraktive byutvikling kommer fra Carlos Moreno, professor ved Universitetet i Sorbonne. I 2016 lanserte han konseptet «15-minuttersbyen» (9), som handler om å utvikle byer slik at flere innbyggere kan få dekket de fleste daglige behov innen 15 minutters gang- eller sykkelavstand fra der de bor. Dette inkluderer arbeidsplasser, butikker, skoler, helsetjenester og fritidsaktiviteter. Når færre må reise langt til alt, kan det løse mange av byenes utfordringer samtidig som lokalsamfunnene styrkes. Mange byer, både små og store, har tatt strategien i bruk – Paris og Barcelona er blant de mest kjente eksemplene. Ordfører Anne Hidalgo har praktisk talt har transformert Paris de siste ti årene (11).

Flere byer satser også tungt på sykkelinfrastruktur etter modell fra blant annet København (6). Den danske hovedstaden er et eksempel på hvordan et sammenhengende, praktisk og trygt sykkelveinett kan forvandle en hel by. De høye sykkelandelene der, opp mot 50 % på arbeidsreiser, er resultatet av en målrettet og langsiktig satsing for å gjøre sykkel til det naturlige transportvalget. Erfaringene viser at sykkelandelen kan økes betydelig gjennom strategisk infrastrukturutvikling, og at investeringer i sykkelveier ikke bare lønner seg samfunnsøkonomisk, men også gir store fordeler for samfunnet som helhet (3).

7 Attraktiv by- og tettstedsutvikling

Oppfatninger om hva som gjør en by eller et tettsted attraktivt varierer. Byutvikling er et felt med mange målkonflikter og motstridende interesser. Hva som anses som attraktivt, avhenger av hva man verdsetter, hvilket perspektiv man har, og hvilke mål man ønsker å oppnå.

En barnefamilie i etableringsfasen har helt andre behov enn et eldre ektepar. En håndverker eller en produksjonsbedrift ser på byutvikling med andre øyne enn et stort konsulentselskap. Innbyggere har ulike verdier og prioriteringer – og det samme gjelder næringslivet. Derfor finnes det ikke ett enkelt svar på hva som gjør et byområde attraktivt. Et sentralt spørsmål er: For hvem skal byen eller tettstedet være attraktivt?

Like viktig er spørsmålet om vekst: Er vekst et mål i seg selv, eller bør fokus ligge på overordnede kvaliteter som livskvalitet, bærekraft og trivsel? Hvis vekst er ønsket – hvem ønsker vi å tiltrekke oss? Hvordan skal veksten styres, og hvilke verktøy kan brukes for å sikre en helhetlig og bærekraftig utvikling?

I det følgende redegjøres det kort for hvordan den historiske utviklingen har økt behovet for transport og gjort oss mer bilavhengige. Deretter belyses utfordringer knyttet til høy bilbruk i byområder, før ulike faktorer som kan bidra til en attraktiv byutvikling og utviklingsmuligheter trekkes fram. Avslutningsvis understrekes viktigheten av en helhetlig og langsiktig satsing.

7.1 En historisk utvikling preget av økende transportbehov og bilavhengighet

Byene våre har utviklet seg fra små og tette byer hvor befolkningen kunne bevege seg med sykkel og til fots de fleste steder, via utvikling langs definerte kollektivakser, til en bilbasert

utvikling og byspredning. En spredt utvikling gir stadig økende behov for transport i byområdet, samtidig som både vei og jernbane har begrenset kapasitet.

Tiden vi bruker på å reise har vist seg å være ganske konstant, men en utvikling mot raskere transport og stadig større bo- og arbeidsmarkeder gjør at flere nå reiser over lengre avstander. Som en sideeffekt av denne utviklingen sentraliseres arbeidsplasser, skoler, fritidstjenester og servicefunksjoner, noe som gir lengre daglige reiser.

7.2 Bilens plass - en balansegang

Bilen er et effektivt transportmiddel som gir stor frihet, fleksibilitet og komfort. Det er ikke overraskende at mange velger bilen dersom de har mulighet. I noen sammenhenger er bilen også en nødvendighet. Det handler for eksempel om at folk skal kunne bo i spredtbygde strøk, at næringslivet har behov for en effektiv varetransport, at håndverkere må komme fram med materialer og utstyr og at personer med bevegelseshemming må sikres tilgjengelighet. Samtidig har den økende biltrafikken negative konsekvenser for byområdet:

- **Arealbruk: Bilen tar mye plass og fortrenger andre viktige formål**
  Byareal er en begrenset ressurs og bilen er en lite arealeffektiv transportform. Bilbasert persontransport krever store arealer – både til veier og parkering. Nye veier og utvidelser skjer ofte på bekostning av natur og friluftsområder, eller de medfører omfattende transformasjon og rivning av eksisterende bebyggelse. Ofte fortrenger biltrafikken tilrettelegging for andre formål – som gange, sykkel, varelevering, grøntområder og andre bylivsfunksjoner. Hokksund sentrum, Grønland og Strømsø torg er tre av mange mulige eksempler på sentrumsområder hvor privatbilen fortsatt får stor plass.

- **Miljø og helse: Veitrafikken forurenser og utgjør en sikkerhetsrisiko**
  Veitrafikk er en av de største kildene til luftforurensning i byområdet. Selv med overgang til elbiler vil svevestøv fra dekk, bremser og asfalt fortsatt være en betydelig forurensningskilde. Drammen by har store utfordringer med svevestøv.
  Støy fra biltrafikk er også et alvorlig helseproblem. Veitrafikk er den største enkeltstående kilden til støy i norske byer. Elbiler reduserer motorstøy, men ved hastigheter over 30 km/t er det dekkstøy som dominerer støyen fra personbiltrafikken (8). Selv om det gjøres tiltak på bygningsmassen, vil høyt utendørs støynivå forringe områdets attraktivitet, jamfør for eksempel Frydenhaug i Drammen hvor støy fra E18 er markant.

  Biltrafikken utgjør en betydelig sikkerhetsrisiko for myke trafikanter. Mens bilførere og bilpassasjerer har fått stadig bedre sikkerhet, ser vi ikke den samme positive tendensen for gående og syklende (15).

  Omgivelser preget av støy og støv, og som oppleves utrygge, er ikke attraktive å ferdes langs eller oppholde seg i, og kan gjøre det mindre attraktivt å etablere seg. Miljøbelastningen fra biltrafikk kan dermed bli en hindring for ønsket fortetting i sentrale deler av byområdet. Den vil også kunne påvirke stedsidentitet og omdømme - hvilke historier som fortelles om byen og stedet.

- **Sosiale forskjeller: Ikke alle kan kjøre bil**
  Mange har av ulike grunner ikke tilgang på bil og mange vil eller kan heller ikke kjøre bil selv. Det siste gjelder alle barn og unge under 18 år og 10 % av den voksne befolkningen som av ulike grunner ikke har førerkort. Et bilbasert transportsystem vil, dersom det fortrenger andre transportformer, resultere i en veldig skeivfordeling av mobilitet i befolkningen.

- **Fremkommelighet: Barrierer og forsinkelser**
  Veier med høy biltrafikk eller høy fart kan utgjøre barrierer som gir lange omveier for gående eller begrenser tilgjengelighet til offentlige uterom og friluftsområder. Blir det for mange som velger bil, vil det til slutt også redusere bilens fortrinn, fordi all trafikken gjør bilen uforutsigbar og treg på de tidspunkt og steder hvor mange vil kjøre eller parkere samtidig. Et veinett som i perioder nærmer seg kapasitetsgrensen hindrer dessuten optimal utnyttelse av de ressurser som legges inn i rutegående busstilbud og man må legge ruteplaner som tar høyde for forsinkelser i rushtid. Køproblemene i vårt byområde i dag er i hovedsak avgrenset til rushtiden, og særlig ettermiddagsrushet. Utfordringene er størst i Drammen, der både bussene og annen trafikk blir betydelig forsinket i ettermiddagsrushet.

Skal byområdet fremstå attraktivt må nytten biltransporten gir balanseres mot ulempene. Diskusjoner om hvem og hva som skal hensyntas og prioriteres i gatenettet pågår i mange byer og stettsteder. Det inkluderer også den klassiske diskusjonen om hvorvidt det er de som skal gjennom byen eller området, eller de som bor i og bruker byen eller området, som skal prioriteres.

Det er ikke realistisk, eller ønskelig, å fjerne all bilbruk. Det handler om å skyve på konkurranseforholdet mellom gange, sykkel og kollektivtransport på den ene siden og bil på den andre siden, slik at flere velger bort bilen på noen av reisene sine. Dette kan oppnås både ved å gjøre de andre alternativene mer attraktive, og ved å gjøre bil litt mindre attraktivt. En kombinasjon av de to virkemidlene vil gi mest effekt. Siden utfordringene knyttet til biltrafikken er størst i rush, er det særlig da man må skape incitamenter for at flere skal velge andre transportmåter enn bil.

7.3 Fellesnevnere for attraktiv byutvikling og utviklingsmuligheter

Byer og tettsteder er først og fremst steder hvor mennesker bor, jobber og møtes. Det finnes noen fellesnevnere for hva et flertall oppfatter som attraktive kvaliteter ved et byområde.

Kompakte bysentrum med trivelige byrom, korte avstander og et levende miljø med folk og aktiviteter for mange aldersgrupper er avgjørende for en attraktiv by (17). Noe av det aller viktigste for et sentrum er at det er folk og «byliv» der og at det byr på gode opplevelser. Et velfungerende sentrum bør også ha et variert og dekkende tilbud innen handel, kultur og service, slik at innbyggerne får dekket sine behov for varer og tjenester og være lett tilgjengelig – uavhengig av transportform.

Som i mange andre norske byer påvirkes byer og tettsteder i vårt byområde av at sentrumsfunksjoner, som tidligere trakk folk til bykjernen, erstattes av digitale tjenester eller flytter til mer perifert lokaliserte kjøpesentre som Liertoppen, Gulskogen, CC Drammen, Eiker Senter og Buskerud Storsenter. Samtidig fører økt netthandel til økt konkurranse om den lokale handelen og bylivet.

Et tydelig eksempel på dette ser vi i Drammen sentrum hvor butikker og serveringssteder har en spredt lokasjon, det mangler basisfunksjoner (som f.eks. lekebutikk og jernvarehandel), det er blitt betydelig mindre handel på torget og mange butikklokaler står tomme. For å gjøre byområdet mer attraktivt, er det behov for å snu utviklingen. Det er behov for å styrke sentrumsområdene gjennom å tilføres nye funksjoner og samle aktiviteten. Å styrke sentrum krever også at det bygges i og ved sentrum i stedet for andre steder (18).

I det pågående forskningsprosjektet «Citycentre» (17) undersøkes det hvordan byer og sentrum kan utvikles på måter som gir mer attraktive bysentrum. Her defineres «*et attraktivt sentrum*» som «*et sentrum innbyggerne i byen setter pris på og bruker ofte, som oppfattes som et godt sted å bo og å drive ulike typer næringsvirksomhet».*

Kongsberg sentrum er en av fire casebyer i forskningsprosjektet. Foreløpige resultater viser at Kongsberg er den byen hvor sentrum brukes mest, på tross av at Kongsberg ikke scorer best på hverken trivsel eller tilgjengelighet. Kongsberg har imidlertid en konsentrert bystruktur og skiller seg klart fra de andre tre byene ved at de ikke har mye eksternt lokaliserte handelsområder eller kjøpesentra og en konsentrert bystruktur.

Estetikk har stor betydning for attraktivitet og stedsidentitet. Estetisk tiltalende byer bidrar til økt trivsel, økonomisk vekst og sosial tilhørighet. For eksempel gir velutformede gater med gode fasader, beplantning og møblering et bedre kundegrunnlag for butikker og serveringssteder (4).

På 1700- og 1800-tallet ga mer enn 60 lystgårder med flotte parkanlegg Drammen ry som Nordens vakreste by. Mye har endret seg siden den gang, men også i evalueringen av Veipakke Drammen var innbyggernes oppfatning av hva som var stygt og pent en viktig del (20). Det ble da lagt stor innsats i å forskjønne byens gater. Det legges fortsatt mye ressurser i infrastruktur med høy kvalitet i byområdet. Mange av nybyggene derimot, kan hevdes å gi lite tilbake til byen i form av visuelle kvaliteter. Det kan stilles spørsmål ved om visuelle kvaliteter få en større plass i den helhetlige byutviklingen?

Omgivelser og nærmiljø som legger til rette for helse, trivsel, aktivitet og sosialt liv, er en viktig forutsetning for attraktive byområder. Byutviklingen bør skje med utgangspunkt i menneskelig skala, tilpasset innbyggernes behov og preferanser.

Det er godt dokumentert hvordan utforming av omgivelsene påvirker vår lyst til å gå og oppholde oss ute (5). Lite tiltalende og monotone omgivelser demper lysten til å gå eller sykle, mens attraktive og varierte ferdselsårer gjør at folk går mer og lenger. For bebygde omgivelser er det for eksempel viktig å tilstrebe menneskelige dimensjoner, gløtt og utsikt, variert bebyggelse, vegetasjon og vann. Sosiale møteplasser, aktiviteter og plasser for hvile er viktige ingredienser i menneskevennlige byer og tettsteder.

Flere spørreundersøkelser viser at de som går og sykler til jobb er mest fornøyde med sin arbeidsreise. Syklende tenderer til å velge omveier, dersom de er triveligere å sykle.

Det forventes at det er enkelt å ta seg frem og at man kan ha god mobilitet både med og uten bil. Det innebærer et konkurransedyktig kollektivtransportsystem (se egen omtale), og at det finnes sammenhengende nett av effektive og attraktive traseer for både gående og syklende som er tilgjengelige uansett årstid.

Lokalt er det gjort mye bra arbeid for å legge bedre til rette for gående, blant annet gjennom snarveiprosjektet i Kongsberg, men det er fortsatt mye som kan gjøres bedre. For gående er egne arealer, kort gangtid, tiltalende omgivelser og universell utforming viktige kvaliteter. Gående og syklende må ofte dele samme areal, noe som fungerer dårlig for begge parter, med mindre antall gående er svært lavt. Når stadig flere større, tyngre og raskere sykler, som elsykler, lastesykler og sparkesykler, tar plass i det samme arealet, blir situasjonen enda mer utfordrende for fotgjengerne.

For syklende mangler det fortsatt mange helt sentrale lenker og viktige forbindelser til sentrum, knutepunkter, arbeidsplasskonsentrasjoner og skoler. Dette er dokumentert gjennom tidligere utredninger.

Et godt hovednett for rask og direkte sykling, som er enkelt å orientere seg i og oppleves som trygt, er en forutsetning og det klart viktigste for økt sykkelandel. Det har langt større betydning enn topografi og klima, noe Kongsberg med sin relativt høye sykkelandel er et godt eksempel på.

Spørreundersøkelser blant syklister i København viser at de færreste velger sykkel av hensyn til miljøet, og trening er heller ikke det viktigste. De sykler fordi det er det raskeste og enkleste alternativet (16). Nøkkelen til å endre reisemiddelfordelingen er at flere må oppleve at det er enklere og greiere å reise på andre måter enn med egen bil. Det gjelder generelt, men er særlig viktig i rushtid. Det er ikke noe som løses innenfor ett enkelt virkemiddelområde, men gjennom summen av mange valg og knepp i en ny retning.

Selv om god mobilitet er attraktivt, er det ikke et gode å måtte reise langt for alt. En kompakt bystruktur med effektiv arealutnyttelse og funksjonsblanding gjør det mulig for flere å bo, jobbe og leve uten å være avhengige av bil. Variert jobbtilbud og muligheten til å bo og arbeide i samme område gir større valgfrihet. God tilrettelegging for arbeidspendling er viktig, men det bør være et valg – ikke en nødvendighet.

Det er behov for å utvikle gode lokalsamfunn der flest mulig daglige funksjoner finnes i nærområdet og har tilstrekkelig kapasitet. Samtidig må lokale sentra ikke bli så store at de skaper omfattende reiseaktivitet på tvers av bydelene eller svekker sentrum som felles møteplass.

Når daglige funksjoner som barnehager, skoler, dagligvarebutikker og andre viktige service- og tjenestetilbud sentraliseres, skyves kostnadene over på innbyggerne i form av lengre reisevei. Dette bidrar til økt transportbehov i byområdet.

Byområdet har mange kvaliteter å bygge på. Både Kongsberg og Drammen har en rik historie og en blanding av ny og gammel bebyggelse. Å ta vare på historien og integrere den i byutviklingen gir særpreg og identitet. Det samme gjelder Drammenselva og Numedalslågen, som er viktige landskapselementer og identitetsbærere. Urbane kvaliteter kombinert med kort vei til natur og rike friluftsopplevelser trekkes ofte frem som styrker ved byområdet. Både Kongsberg og Drammen er universitetsbyer. Mens Kongsberg har et nasjonalt teknologimiljø, har Drammensområdet et variert næringsliv og nærhet til Oslo. Byområdet står i en særstilling når det gjelder jernbane, med mange sentralt beliggende stasjoner som har potensial til å bli ryggraden i transportsystemet.

Som en del av forskningsprogrammet «NetZeroCities» er det nylig publisert en studie som undersøker hvordan innbyggere opplever og deltar i byutviklingen (7, 18). Studien har sett på Drammens transformasjon fra en industriell by med forurenset elv til en moderne, grønn og naturbasert by. Den viser at byens identitet er sterkt knyttet til elva, og at mange innbyggere er stolte av denne transformasjonen. Byens satsing på grønne byrom og rekreasjonsområder langs elva har økt trivselen blant innbyggerne. Spesielt de som går og sykler til jobb, eller bruker naturområdene aktivt, uttrykker stor tilfredshet med byens utvikling.

Dette bekrefter det vi allerede vet– at skjermede traseer, turveier, grøntområder og natur har mye å si for om vi oppfatter et byområde som attraktivt. Samtidig uttrykker enkelte innbyggere en følelse av at byen er "oversolgt" – at den markedsføres på en måte som ikke alltid samsvarer med deres opplevelse.

Forskerne understreker at stedsutvikling er en kontinuerlig prosess som må tilpasses befolkningens behov. Endringer bør evalueres jevnlig i dialog med innbyggerne. Drammenselva har vært sentral i byens revitalisering og bør forbli en viktig del av byutviklingen. De advarer mot å bygge den inne – lys, utsikt mot åsene og grønne forbindelser må bevares og styrkes.

7.4 Attraktiv byutvikling krever helhetlig styring

Attraktiv byutvikling skjer ikke av seg selv. Den krever langsiktig planlegging og tydelige prioriteringer. Byområder er komplekse, i konstant endring og påvirket av mange aktører. Uten en tydelig retning risikerer man at utviklingen blir fragmentert – en sum av enkeltprosjekter uten helhet.

Bærekraft betyr også at unge må se stedet som en del av sin fremtid – et sted de ønsker å flytte til, eller tilbake til. Vi må unngå kortsiktighet og planlegge for hvor vi vil være om 50 år.

Erfaringer fra europeiske byer viser at klare mål og langsiktig politisk retning er avgjørende for å lykkes med ønsket byutvikling.

8 Referanseliste til notat Attraktive byer og tettsteder

1. City of Brussels (2020). *What is Good Move?*
2. Dirección General de Tráfico. (2021) *Ciudadas 30 – calle seguras.*
3. Hansen, S. N., Skov-Petersen, H., Gössling, S., & Nielsen, T. S. (2023). Cycling infrastructure and its impact on bicycle commuting: A large-scale GPS-based natural experiment.
4. Jan Gehl. (2010). *Cities for People.*
5. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). *Byrom – en idehåndbok: Hvordan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder* (rapport H-2386, 12/2016).
6. Le Monde diplomatique. (2020) *Københavns sykkelsuksess.*
7. Malone, S., & Calogiuri, G. (2024). The temporal nature of place-making.
8. Miljødirektoratet (2025). *Støy og støyregelverket.*
9. Moreno, C. (2024). *The 15-Minute City: A Solution to Saving Our Time and Our Planet.*
10. Politico.(2024) *Anne Hidalgo's vision of a greener Paris faces political reckoning.*
11. Regjeringen.no. (2025). *Bærekraftige byer og lokalsamfunn.*
12. Regjeringen.no. (2025). *Bærekraftig arealutvikling i store byområder.*
13. Regjeringen.no. (2025). *Samordnet areal- og transportplanlegging.*
14. Regjeringen.no. (2025). *Kommune-NM: kommuneresultater.*
15. Statens vegvesen. (2024). *Trafikksikkerhetsutviklingen 2023*
16. Technical and Environmental Administration of the City of Copenhagen. (2022). *The Bicycle Account 2022: Copenhagen city of cyclists.*
17. Transportøkonomisk institutt (2025). *Prosjekt: CITYCENTRE.*
18. Universitetet i Sørøst-Norge. (2024). *Forsker: – Drammen har fått det til.*
19. Transportøkonomisk institutt. (2023). *Plan- og beslutningsprosesser for utvikling av og i sentrum.*
20. Transportøkonomisk institutt. (2004). *Vegpakke Drammen: Mellomundersøkelse av bomiljøet 1998 til 2003.*
21. Vareide, K. (2024). *Hvordan skape vekst? Kan steder påvirke sin egen vekst? Regional utvikling, sentralitet og attraktivitet.* Telemarksforsking.
22. Ukjent forfatter. (2020). *Drammensguiden 2020*.
23. Ukjent forfatter (2017). *Veileder: Fortetting og transformasjon med bykvalitet i bybåndet – Prosesser og virkemidler.*

Notat: Økonomiske rammebetingelser

Sist oppdatert 10.3.2025

Innledning

Politisk styringsgruppe for Buskerudbyen har vedtatt at det skal utarbeides en behovsanalyse for samferdsel og by- og tettstedstedsutvikling i Buskerudbyen. Behovsanalysen skal være et grunnlag for fremleggelse av et utredningsprogram for veien videre for Buskerudbyen.

Dette notatet gir en kort oversikt over pågående økonomiske rammebetingelser knyttet til investeringer og drift hos partnerne i Buskerudbysamarbeidet

Kommunenes investeringer og økonomi

Drammen kommune

Drammen kommune investerer i perioden 2022-2025 et meget stort beløp, ca. 1,8 milliarder kr, i ny bybru, som åpner høsten 2025. Prosjektet er et samarbeid med Bane NOR, som bygger og finansierer den delen av brua som ligger på Strømsøsiden og går over jernbanesporene. Kommunen bygger brua over elva og på Bragernessiden. Bybrua er forbeholdt kollektivtransport, gående og syklende. Med den nye bybrua blir det litt bedre plass til bussen, brede sykkelfelt og brede fortau, særlig på nedstrøms side. Brua får også trapper ned til alle plattformer på Drammen stasjon, og bidrar slik til å legge bedre til rette også for togreisende.

Kommunen er inne i en periode med svært stram økonomi og har igangsatt flere innsparingstiltak. Slik den økonomiske situasjonen er i dag, er det ikke rom for andre større investeringsprosjekter innenfor samferdsel enn sluttføring av den nye Bybrua. De kommunale egenandelene i en eventuell bypakke vil måtte være av en annen skala enn investeringene i ny bybru.

Som et eksempel på størrelsesorden vises det til Handlings- og økonomiplan 2025-2028, vedtatt av kommunestyret 10.12.2024, der følgende ligger til grunn:

- Kollektivtiltak (leskur, holdeplasser m.m.): 3 mill. kr per år i perioden 2025-2028
- Sykkelplan: 10 mill. kr per år i perioden 2025-2028
- Trafikksikkerhetstiltak/trygge skoleveier: 25 mill. kr per år i perioden 2025-2027, 23 mill. kr i 2028.
- Sertifisering trafikksikker kommune: 200 000,- kr per år i perioden 2025-2028

Lier kommune

Lier kommune har over lengre tid planlagt for en tung knutepunktutvikling rundt Brakerøya stasjon/nye Drammen sykehus, Fjordbyen, på grensen mot Drammen kommune. I Fjordbyen skal den foretrukne transportløsningen være gange/sykkel, kollektiv, og for å lykkes med det er det lagt opp til betydelige investeringer i infrastruktur som bygger opp om grønne transportårer. De viktigste tiltakene er etableringen av en ren kollektivgate og flere gang-/sykkelveier gjennom hele området, tilsvarende flere gang/sykkelbruer som knytter det nye byområdet sammen med resten av kommunen. Infrasturturtiltakene er også viktige i forhold

til kommunens andre større utviklingsområde, Gullaug, som vil dra nytte av/bruke den samme infrastrukturen.

For å realisere disse prosjektene, som vil skje i samarbeidet med utvikleren av området, har kommunen i HP (langtidsbudsjettet) avsatt ca. 1,2 milliarder i perioden 2035-2044. Det omfatter også realiseringen av en ny skole i samme området.

Kommunen er inne i en periode med stram økonomi, og ser i dag for seg en delfinansiering av disse infrastrukturtiltakene i en eventuell byvekstavtale.

Utover dette har kommunen i det nylige vedtatte handlingsprogrammet (HP 2025-28) avsatt følgende summer til tiltak som bygger opp om de grønne transportløsningene:

- Trafikksikkerhetstiltak: 8 mill. pr. år, totalt 32 mill. i perioden 2025-2028
- Forsterking av eksisterende gang-/sykkelveier: 1,5 mill. pr. år, totalt 6,0 mill. i perioden 2025-2028
- Utskifting av veilys/nye veilys 3,3 (50% av 6,6) mill. pr. år, totalt 13,2 mill. i perioden 2025-2028
- Investeringer knyttet til grønne infrastrukturtiltak i Lierbyen (omorganisering av parkering, utbedring av gang/sykkelveier, fortau, etc), estimert til 11,0 mill. i perioden frem til 2035 (inkludert utbyggernes bidrag er summen 43,8 mill.)

Kongsberg kommune

Kongsbergsamfunnet er midt inne i en formidabel sysselsettingsvekst. Kongsbergindustrien har historisk høye ordrer, og det forventes at veksten vil fortsette i årene fremover. Kongsberg Defence & Aerospace er nå med god margin den største enkeltavdelingen i noen norsk industribedrift. Veksten selskapet har opplevd de siste fem årene, og forventer de neste fem, har få sidestykker i norsk industrihistorie.

Denne veksten er positiv for både Kongsbergregionen og Drammensregionen. Den kritiske faktoren er å få alle ansatte til og fra jobb i Kongsberg. Dette gjelder både intern mobilitet i Kongsberg byområde og innpendling til jobb i Kongsberg fra regionene omkring.

Kongsberg kommune har over flere tiår ført en streng arealpolitikk og bygd opp en kompakt bystruktur, der boligområdene er knyttet tett til bysentrum og de store arbeidsplasskonsentrasjonene i Teknologiparken og Arsenalet. Detaljhandelen er uten unntak lokalisert i bysentrum. På denne måten har kommunen investert i en bærekraftig bystruktur.

Kongsberg kommune er samtidig inne i en periode med svært stram økonomi og har igangsatt flere innsparingstiltak. Det foreliggende investeringsbudsjettet for 2025-28 inneholder fire investeringsprosjekter knyttet til vei og vei-infrastruktur, med en total ramme på 45,8 millioner kroner. Av dette er 2 millioner avsatt til tiltak for "Aksjon skolevei", mens resten går til planlagte oppgraderingsarbeider på vei og gatelys. Fornyelse av vei og gatelys skjer i stor grad i samordning med fornyelse av ledningsnettet for vann og avløp samt netteier. Økt innslag av styrtregn har medført økt prioritering av overvannshåndtering og separering av fremmedvann fra spillvann.

Verken kommunen eller fylkeskommunen har hatt rammer til å prioritere investeringer i gang- og sykkelveier de senere årene, med unntak av en strekning langs Tuftveien i

Hvittingfoss. Det har over flere år blitt bygd gang- og sykkelvei (GS) på strekket mellom Toppen og Kongsberg sentrum. Det er signert en utbyggingsavtale for å sikre oppfyllelse av rekkefølgekravet til GS for den siste etappen langs Drammensveien. Kommunen har søkt Buskerudbyen om midler til oppgradering av arealer ved "Kinotorget" i Kongsberg sentrum, med tanke på å tilrettelegge bedre for gående og syklende.

Kongsberg kommune har på grunn av den økonomiske situasjonen ikke investeringsmidler til nye transportprosjekter. Kommunen kan imidlertid bidra gjennom foreningen Kongsberg By&Lab med å utvikle og fremme løsninger på de identifiserte behovene. Kommunen vil også fortsette å søke eksterne midler for å forbedre infrastrukturen for gående og syklende i sentrumsområdene.

Øvre Eiker kommune

Øvre Eiker kommune investerer i 2022-2025 ca 0,5 milliard kr. i en ny barneskole på Loesmoen. Dette fører med seg ulike samferdselstiltak for gange- og sykkeltiltak med en anslått kostnad på 25-30 millioner kr. Utover dette har kommunen i perioden investert i kollektivtiltak for 2,3 millioner kroner, med delfinansiering fra Buskerudbyen. Kommunen har også investert i gang- og sykkelvei på Darbu.

Øvre Eiker kommune, sammen med mange andre kommuner, er også blant de som er inne i en periode med strenge økonomiske rammer og flere igangsatte innsparingstiltak.

Kommunens handlingsdel 2025-2028, vedtatt 11.12.2024, tar fatt på en periode med mindre investeringsmidler for samferdselstiltak. Det er ikke avsatt større beløp utover hva som allerede er bevilget til pågående prosjekter, spesielt i forbindelse med ny skoleutbygging på Loesmoen og trafikksikkerhetstiltak.

- Trafikksikkerhetstiltak 2025-2028 – 2,5 millioner kr
- Oppgradering bruer og veier (inklusiv gang – og sykkelveier) – 25 millioner kr

Buskerud fylkeskommunes investerings, - og driftsøkonomi

Buskerud fylkeskommune har utarbeidet forslag til Handlingsprogram for samferdsel 2026-2029. Dette er et styrings- og prioriteringsdokument for fylkeskommunens oppgaver innen samferdsel. Målene og prioriteringene i handlingsprogrammet skal legges til grunn for å konkretisere og fastsette de økonomiske rammene for det som skal gjennomføres i årlige budsjettvedtak i fylkestinget og rullering av fylkeskommunens fireårige økonomiplan.

Prioriteringene innenfor veivedlikehold og -investering gjennomføres etter en porteføljemetodikk ut fra økonomiske rammer og utvikling/modenhet for det enkelte prosjekt.

Tabellen nedenfor viser de økonomiske rammene i økonomiplanen 2025-2028, og som også vil bli lagt til grunn for handlingsprogrammet for samferdsel 2026-2029. Tallene gjelder for hele Buskerud, og lar seg ikke fordele slik at Buskerudbyens andel fremkommer. Alle tall er oppgitt i 2025-kroner.

Drift er uten merverdiavgift, mens investering er inkludert merverdiavgift.

Økonomiske rammer (1000-kroner)

	2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Drift av kollektiv	573 185	570 185	570 185	570 185	570 000
Drift og vedlikehold av fylkesvei	466 296	461 096	460 296	460 296	460 000
Investering	180 000	180 800	158 753	158 753	158 000

Kollektivtilbudet i Buskerud omfatter drift av det fylkeskommunale kollektivtilbudet herunder skoleskyss samt tilrettelagt transport (TT-ordningen).

Drift utgjør vanligvis ca. 70 % av drift- og vedlikeholdskostnadene og vedlikehold rundt 30 %. Drift er tiltak som holder veiene funksjonelle for trafikantene, som blant annet brøyting, drift av grøntarealer m.m. Vedlikehold er tiltak som opprettholder verdien av investert kapital, som for eksempel reasfaltering av veier.

Investeringsrammen for Buskerud (eller Buskeruds del av Viken) var i fireårsperioden 2022-2025 på 685 mill. kr, eller 171 mill. kr i gjennomsnitt per år.

Forslag til handlingsprogram er sendt på høring våren 2025.

Statens rammer og prioriteringer

Statens vegvesen

I forkant av utarbeidelse av forslag til ny Nasjonal transportplan (NTP), blir det gjennomført en behovsvurdering bl.a. knyttet til mindre, målrettede tiltak som inkluderer gang- og sykkelvegtiltak. Dette danner grunnlaget for tildelte rammer og prioriteringer i gjennomføringsplanen til Statens vegvesen. Det er ingen egen ramme for gang- og sykkeltiltak.

Når det gjelder vedlikeholdsmidler, følger dette samme prinsipp som for mindre, målrettede tiltak. Det er ingen øremerkede midler til geografiske områder, det blir gjennomført vedlikehold (og drift) etter behov.

Buskerudbyen har siden 2010 mottatt tilskudd fra staten. Dagens avtale går ut 2025, men det er signalisert i NTP 2025-2036, at staten inntil videre vil videreføre avtale om belønningsmidler. Belønningsavtalene er tradisjonelt fireårige avtaler.

I 2025 er størrelsen på beløpet 121,8 millioner fordelt på 97 millioner til belønningsmidler og 24,8 millioner til reduksjon av billettpriser på kollektiv.

Belønningsmidlene kan brukes til styrking av kollektivtilbudet, til gang- og sykkeltiltak, eller andre tiltak som støtter opp om nullvekstmålet for personbiltrafikk. Det er partene i byområdet som sammen bestemmer hvordan midlene skal brukes, gjennom et omforent handlingsprogram.

I Buskerudbyens handlingsprogram for 2024 var det prioritert å gjennomføre et statlig utbedringsprosjekt for sykkel, gange/universell utforming og kollektiv ved Brakerøya stasjon. Statens vegvesen stod for planlegging og gjennomføring av prosjektet, som stod ferdig i begynnelsen av 2025.

Et viktig prinsipp er at de statlige midlene skal komme i tillegg til, og ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter.

I NTP 2025 – 2036 er to store prosjekt i Buskerudbyens område nevnt:

- Rv. 291 Holmenbrua (Drammen kommune) – statlig finansiert 1,3 mrd. 2024-kr
- E134 Dagslett – E18 (Lier kommune) – totalt 6 mrd., derav 2,5 mrd. statlig finansiering og 3,5 mrd. bompenger. 2024-kr

Det er ikke avgjort når prosjektene kommer til gjennomføring. Dette vil avhenge av når det får oppstartbevilgning i statsbudsjettet. Ingen av prosjektene er markert som prioritert i første seks års periode.

E134 Strømsåstunnelen står ikke nevnt som et prosjekt i prosjektporteføljen i NTP 2035-2036. Prosjektet er inkludert i tunneloppgraderingsporteføljen. I forbindelse med gjennomføringsplanen til Statens vegvesen, vil det synligjøres en plan for tunneloppgraderinger i perioden 2025-2030.

Jernbanedirektoratet

NTP inneholder flere effektpakker (sammenstilling av infrastrukturtiltak, kjøretøy og offentlige kjøp) som skal gi tilbudsforbedringer i Buskerudbyen. Effektpakkene kan omfatte tiltak både i og utenfor Buskerudbyen,

Bane NOR er ansvarlig myndighet for å fordele kapasitet på jernbanen. Denne prosessen kalles kapasitetsfordelingsprosessen og er regulert av jernbaneforskriften. Gjennom denne prosessen fordeler Bane NOR kapasitet på jernbanen i form av ruteleier til togoperatører. Alle tildelte ruteleier fastsettes i årlige ruteplaner som beskriver togtilbudet i et gitt år.

Jernbanedirektoratet inngår avtaler om offentlig kjøp av persontogtilbud med operatørene, og anbefaler et togtilbud på overordnet nivå/tilbudskonseptnivå (frekvens, stoppmønster m.m) som er grunnlaget for operatørenes ruteleiesøknader til Bane NOR.

Fylkeskommunene har jevnlig dialog med Jernbanedirektoratet om ruteplanprosessen, og får mulighet til å komme med forslag og innspill til offentlig kjøp av togtrafikk.

Igangsatt prosjekter omfatter:

- Integreringen av tilbringertjenesten til Oslo lufthavn (som i dag leveres av Flytoget) i det ordinære regiontogtilbudet, er ventet å ha en svært positiv effekt for Buskerudbyen. Fra starten av 2028 er det planlagt at flytogtilbudet vil bli en integrert del av det øvrige regiontogtilbudet, noe som vil gi en forbedring av togtilbudet mot Asker, Bærum, Oslo og videre mot Oslo Lufthavn.

- Fire tog i timen Drammen - Tønsberg. To raske avganger uten stopp mellom Tønsberg og Drammen. To ordinære avganger med stopp på Horten, Holmestrand og Sande. Bane NOR planlegger å kjøre det nye togtilbudet med fire tog Tønsberg - Drammen fra R27. Kostnadsramme 29 mrd. kr (Prop.1 S 2024-2025)
    - Effektpakken inkluderer oppgraderingen av Drammen stasjon til 6 spor.
- Signalsystemet ERTMS vil erstatte eksisterende signalanlegg og forbedre driftsstabiliteten. ERTMS er nødvendig for å opprettholde dagens tilbud, samt å muliggjøre nye tilbudsforbedringer. Innføringen er forsinket grunnet utfordringer med leveranse av tekniske komponenter. Revidert nasjonal signalplan foreligger første halvdel av 2025. Før denne foreligger, er det uklart når ERTMS blir innført i Buskerudbyen. Kostnadsramme nasjonalt 38 mrd. kr (Prop. 126 S 2015-2016).
- I perioden 2025-2030 skal Bane NOR bruke 760 mill. kr på fornyelsestiltak på relasjonen Oslo S - Drammen. På vedlikehold skal det brukes 290 millioner. For strekningen Drammen – Kongsberg skal Bane NOR bruke 250 mill.kr på fornyelse i samme periode.

Når prosjektene ovenfor er ferdigstilt, vil det være sammenhengende dobbeltspor Oslo S – Tønsberg, samt Oslo S – Drammen (Gulskogen).

Avventer prioritering i statsbudsjett

- Effektpakken “Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet” har som formål å fjerne flaskehalser som reduserer kapasitet i jernbanenettet på Østlandet. Det er ventet at dette vil ha positiv effekt på kapasitet og driftsstabilitet på togforbindelsen Oslo – Drammen. Pakken består av flere ulike tiltak med effekt for hele Østlandsområdet.

Avventer eventuell prioritering i neste NTP

Jernbanedirektoratet har ikke inngått avtale med Bane NOR om planlegging av tilbudsforbedringer mellom Drammen og Kongsberg, men avventer eventuell prioritering i NTP 2025-2036. Direktoratet peker på at strekningen Drammen – Stavanger i R26 er erklært overbelastet, og at det i svært begrenset grad vil være mulig med nye tilbudsforbedringer på nevnte strekninger.

Oppsummert

Dagens økonomiske virkelighet er preget av kostnadsøkninger, og stram fylkesøkonomi og kommuneøkonomi. Både fylket og kommunene i Buskerudbysamarbeidet har betydelig mindre handlingsrom til investering og drift i årene som kommer.

Et prinsipp i belønningsavtalene er at de statlige midlene skal komme i tillegg til, og ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter. De statlige aktørene i samarbeidet har signalisert at egne budsjetter er stramme. Det ligger ikke inne nye større investeringer i området i første NTP-periode for veg eller jernbane. På jernbanesiden er det imidlertid igangsatt en rekke prosjekter og tiltak som vil forbedre togtilbudet mellom Buskerudsbyen, Osloområdet og mot Vestfoldbyene. Samtidig er det ikke lagt inn planer om forbedring av tilbudet mellom Drammen og Kongsberg, som oppfattes som svært viktig for de lokale partene i samarbeidet.

Samlet sett er de økonomiske perspektivene en utfordring for Buskerudbysamarbeidet, men det er en utfordring man ikke er alene om i dagens samfunn. Økt oppmerksomhet rundt økonomisk bærekraft er viktig, også i et klimamessig perspektiv. Det tilsier at vi må få mer for mindre, ta bedre vare på det vi har og utnytte de investeringene som gjøres på en best mulig måte.

Notat: Næringstransport

Sist oppdatert 5.3.2025

Innledning

Godstransport og logistikk er en forutsetning for mye av næringsvirksomheten i Buskerudbyen, enten det dreier seg om varer som skal selges, råvarer som skal foredles, produkter fra industrien, byggematerialer, avfall eller annet. I tillegg er den delen av transportbransjen som frakter og håndterer gods en betydelig næring i seg selv, som sysselsetter mange og utgjør vesentlig verdiskaping.

Mange av godstransportene har start- eller sluttpunkt i Buskerudbyen, men på grunn av at Buskerudbyen rommer flere nasjonale og regionale transportårer og knutepunkter, er det også betydelig godstransport gjennom byområdet. Noe av dette godset blir håndtert i havner eller terminaler i Buskerudbyen.

Bylogistikk og varelevering

Med "bylogistikk" mener vi alle leveranser som er nødvendige for at bysamfunnet med innbyggere og "bynæringer" skal fungere. Begrepet omfatter ikke persontransport.

Bylogistikken er svært sammensatt, og består i hovedsak av disse transportene:

- Leveranser av varer til forretninger og serveringssteder
- Leveranser til offentlige og private kontor-, service- og tjenesteytende virksomheter
- Leveranser til helse-, pleie- og omsorgsinstitusjoner
- Leveranser til husholdninger og frivillige virksomheter
- Transport av avfall fra de ovennevnte

Transporter til produksjonsvirksomheter og større lager- og logistikkvirksomheter anses ikke som en del av bylogistikken, selv om slike virksomheter ofte ligger i byene.

Utfordringene rundt bylogistikken er knyttet til at det kan bli leveranser fra mange kjøretøyer, og som ikke er tilpasset den infrastrukturen som finnes i byene. Helt konkret dreier det seg om at vare- og lastebiler av ulike størrelser belaster gater, byrom og veier og gjør det vanskelig å skape gode og attraktive bymiljøer. Dette gjelder særlig i sentrum, men gjør seg også gjeldende i boligmiljøer. Transportene og leveransene skaper støy, visuelle forstyrrelser, fremkommelighetsproblemer og trafikkfare. Det er også ulemper knyttet til klimagassutslipp, energibruk og arealdisponering.

Løsningene for bedre, mer effektiv og mer bærekraftig bylogistikk, er trolig knyttet til systemene. Disse omfatter flere aktører, blant annet bestillere, vareeiere og transportører. I tillegg kommer infrastruktureiere og myndigheter inn. Prosjektet Varelogistikk i Vestkorridoren (ViV) gjennomføres av kommunene fra og med Oslo til og med Drammen, i samarbeid med Statens vegvesen og fylkeskommunene. Her prøver man ut ulike nye systemløsninger i bylogistikken og samler inn kunnskap om temaet. Delprosjektene er:

- Samleterminaler
- Aktørnøytrale pakkeautomater
- Digital markedsplass for varelogistikk
- Kortreist mat – skal etablere ordninger i anskaffelsessystemene for bestilling og distribusjon direkte fra lokale produsenter
- Bemannet varemottak
- Bærekraftige vareleveranser i kommunene
- Bruk av droner til varetransport

God, effektiv og bærekraftig bylogistikk krever at lokale myndigheter tar kunnskapsbaserte beslutninger om løsninger, og at disse følges opp og videreutvikles. Dette er et tema som Buskerudbysamarbeidet kan være godt egnet til å arbeide med.

Gods- og havnetrafikk

Med "godstransport" mener vi større og tyngre leveranser, som fraktes med kjøretøyer som er større enn vanlige personbiler. Godset dreier seg i hovedsak om råvarer, industriprodukter, forbruksvarer og byggematerialer. Lager- og distribusjonsløsningene er en svært viktig del av godslogistikkens systemer og infrastruktur.

Tradisjonelt har skip og jernbane vært svært viktig i godstransporten. De senere tiårene har imidlertid lastebiltransport blitt stadig viktigere, til tross for nasjonale og regionale målsetninger om å overføre godstransport fra vei til sjø og bane. Utfordringene ved dette er knyttet til klimagassutslipp, men også til veikapasitet og trafikksikkerhet.

Noen viktige planer og utredninger er:

- Konseptvalgutredning for godsterminal, sporarealer og -kapasitet i Drammensområdet (Revidert 23.11.2012). Rapporten pekte på en ny kombi- og vognlastterminal på Ryggkollen som beste alternativ "faglig sett". KS1-rapporten 07.02.2013 anbefalte å vente på en overordnet plan for østlandsområdet.
- Osloregionen IPR vedtok i 2012 en strategi for gods og logistikk. Denne bygde på Oslo havn og Alnabruterminalen som "nav" og med avlastingsterminaler ("satellitter") sørøst, nord og sørvest for Oslo. I 2020 ga samarbeidsalliansen ut en oppfølgingsrapport, med oppdatert kunnskapsgrunnlag. Rapporten pekte på at utviklingen fremdeles går i retning av mer veitransport, og at det særlig er sørøst og nord for Oslo at gods- og logistikkbransjen etablerer seg. Etableringen og transportmønstrene utvikles i stor grad uten en overordnet strategi.
- Kystverket, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet leverte i 2020 KVU for Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet. Det anbefalte konseptet var å beholde Alnabruterminalen, mens også et konsept der Alnabru suppleres med en mindre jernbaneterminal ga høy måloppnåelse. Det ble lagt til grunn at gradvise investeringer i modernisering og utvikling av Alnabruterminalen etter hvert som behovet for kapasitet melder seg, vil redusere risikoen for feilinvestering.
- Områdereguleringsplan for Holmen i Drammen ble vedtatt 18.02.2020. Planen legger til rette for utfylling av ca. 180 daa sammenliknet med situasjonen da planen ble utarbeidet. Med de investeringene som gjøres i jernbaneinfrastruktur, kunne arealene

på Holmen erstatte godsterminalen i Nybyen. Containertrafikken ble forutsatt å øke fra 60.000 TEU til 130.000 TEU, men også transport av tømmer og treforedlingsprodukter ble forutsatt å øke fra et lavt omfang til 300.000 tonn. Noen av delområdene har rekkefølgebestemmelser som forutsetter at ny Holmenbru etableres før videre utvikling kan skje.

Tømmerterminal

Transformasjon av Lierstranda i samsvar med planene for Fjordbyen Lier og Drammen krever at dagens tømmerterminal på Lierstranda opphører. Buskerud fylkeskommune arbeidet frem til 2020 med en regional plan for ny tømmerterminal, men planarbeidet ble ikke fullført før Viken fylkeskommune ble opprettet. I 2024 har Viken fylkeskommune tatt initiativ til et nytt arbeid for å avklare spørsmålene om tømmertransport sammen med berørte parter.

Massetransport

Massetransport utgjør forholdsvis store deler av mengdene av transport, målt i tonn. Det dreier seg om mineraler som skal brukes som byggemateriale eller i industriproduksjon, men det dreier seg også om overskuddsmasser fra bygge- og anleggsprosjekter. Transportkostnaden er høy i forhold til godsverdien i massetransport, og derfor søker man å gjøre transportene så korte som mulig, eller å benytte billige transporter, som skipstransport. Dette fører også til et forholdsvis stort press på å utvinne masser nær det stedet der de skal brukes, og å deponere overskuddsmasser nær det stedet de oppstår. Dette gir uheldige virkninger i form av naturinngrep, landskapsvirkninger og utslipp. Mineralene er ikke-fornybare ressurser, selv om vi er vant til å tenke at "det finnes stein overalt". Masseforvaltningen bør derfor bli mer sirkulær, slik at vi gjenbruker de massene som allerede er i bruk, i stedet for å kassere brukte masser og hente ut nye fra masseuttak.

Bærum kommune har drevet prosjektet Bærum Ressursbank, som har utviklet en markedsplass for masser. Denne er nå gjort tilgjengelig som en abonnementstjeneste under navnet "Porfyr".

Lokalisering av transportkrevende virksomhet

Generelt er det en tendens til at virksomheter med godslogistikk spres utover langs hovedveinettet. Dette gjelder spesielt i E6-korridoren nord og sør for Oslo, men kan kanskje også anes i Buskerudbyen.

I Buskerudbyen er Fiskumparken i gang med å etablere seg mellom Kongsberg og Hokksund. Men det er også stadig nye arealer til areal- og transportkrevende virksomhet som etableres langs E18 i forlengelsen av Kobbervikdalen sør for Drammen, eller på Liertoppen mot Asker i Lier. Utenom Buskerudbyen etableres store næringsområder for areal- og transportkrevende virksomhet på Måna i Frogn kommune, Follestad i Asker og Kopstad i Horten. Dette kan sies å samsvare godt med ABC-prinsipper for samordnet areal- og mobilitetsplanlegging, men det kan også gi en utflyttingstrend der virksomhetene følger hverandre stadig lenger fra byområdene og hele tiden må ta i bruk nytt areal.

Fremkommelighet

Fremkommelighetssituasjonen for tunge kjøretøyer på vei er stort sett god, med unntak av byene og på visse tidspunkter. Havne- og logistikkfunksjonene på Holmen og Lierstranda ligger i et område der belastningen på veisystemet gir forsinkelser i perioder, særlig på ettermiddagen, men også om morgenen. Tiltak som ny Holmenbru og fullføring av E134 med tilknytning til E18 ved Viker kan forbedre belastningssituasjonen og trafikkavviklingen noe, men samtidig er det planlagt nye utbyggingsprosjekter som kan "fylle opp" den frigjorte veikapasiteten.

Klimagassutslipp

Klimagassutslippene fra lastebiler og varebiler er dobbelt så høye nå som i 1990, målt for hele landet, mens utslippene fra personbiler i samme periode er redusert betydelig.

Regjeringens tidligere ambisjon om å overføre 30 % av den lange godstransporten fra vei til sjø og bane ble forlatt i NTP 2025-2036. I flere regioner bygges havnekapasiteten heller ned enn å bygges opp, samtidig som de tiltakene som kan øke godskapasiteten på jernbane utsettes.

Både varebiler og tyngre lastebiler inngår i målsetninger om at kjøretøyparken skal fase ut fossile drivstoff og gå over til nullutslippskjøretøy. Omstillingen for godstransporten går imidlertid mye langsommere enn for personbiler. En av årsakene er mangelfull lade- og fylleinfrastruktur for batterilading, hydrogen og biogass. Energistasjoner for tunge kjøretøyer krever mer areal enn tilsvarende stasjoner for personbiler, og det kan derfor være vanskelige å finne gode lokaliteter. En god struktur av energistasjoner vil gjøre nullutslippskjøretøyer mer attraktive for næringen. Buskerudbyen kan bidra til å få på plass lade- og fylleinfrastruktur i regionen.

Servicetransporter

Dette er en transporttype som ofte faller mellom to stoler. Det er ikke gods- eller varetransport, men heller ikke persontransport. Servicetransportene innebærer transport av personell, men også av utstyr, materiell og varer. Håndverkere, service, rengjøring, omsorgstjenester m.m. kan sies å inngå i servicetransport.

Transportene tar ofte utgangspunkt i sentraler, som kan være oppmøtested for personell eller lager for utstyr. Lokalisering av disse sentralene får betydning for transportmåte og -omfang.

Notat: Bylogistikk i Buskerudbyen

Sist oppdatert 5.2.2025

Forord

Dette notatet er utarbeidet av Insam AS på bakgrunn av bestilling fra Buskerudbysekretariatet, i forbindelse med sekretariatets behovsanalyse.

Hensikten med notatet er å gi samarbeidspartene i Buskerudbyen et felles og oppdatert kunnskaps- og beslutningsgrunnlag knyttet til om og i så fall hvordan bylogistikk kan håndteres av Buskerudbysamarbeidet.

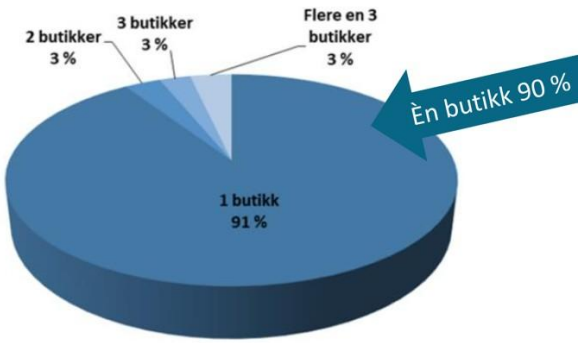
Notatet er ført i pennen av Lars Wang og Dag Erlend Lohne Mohn fra Insam AS i januar og februar 2025 og baserer seg på relevante kartlegginger og forskning samt erfaringer fra Insams arbeid med bylogistikk i Drammen, Asker, Bærum og Oslo.

Drammen, 5. februar 2025

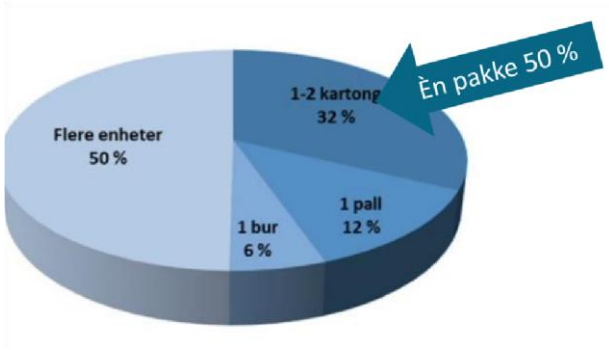
Bakgrunn

Varetransport er i dag i liten grad samkjørt på tvers av transportører. Samlasting foregår kun internt hos enkeltaktører innen varetransport. Det fraktes få kolli per leveranse, og varemottagere mottar mange leveranser med mange forskjellige kjøretøy. I praksis fraktes det for mye luft i vare- og lastebilflåten på norske veier, spesielt i byene.

For eksempel har halvparten av leveransene til butikkene i Asker sentrum (Trekanten senter) kun 1 kolli per leveranse, og 90% av leveransene går til kun 1 butikk (Civitas 2020). Tall fra Sandvika i Bærum kommune viser det samme bildet, 66% av leveransene besto av kun én pakke, som ikke var større enn at den kunne leveres uten bruk av tralle (Bærum kommune 2020).



Figur 1: Antall butikker per leveranse på Trekanten senter i Asker



Figur 2: Antall kolli per leveranse på Trekanten senter i Asker

Konsekvensen av manglende koordinering av varetransporten er at veiene får en økt belastning av store kjøretøy og at trange sentrumsgater, plasser og torg fylles opp av store kjøretøy. Dette gir samtidig dårligere byluft, det øker klimagassutslippene, skaper mistrivsel, trafikkfarlige situasjoner og påvirker både byliv og sentrumshandel negativt.

Utviklingen i folks handlemønster med stadig mer netthandel fører til endringer i bylogistikken. Stadig flere og mindre leveranser av små pakker (fragmentering) medfører økt trafikkarbeid (TØI 2024). Kravet og forventningene til rask levering øker. Det utvikles forskjellige prismodeller og leveringsmetoder med pakkebokser, utlevering i butikk og hjemlevering. Dette er i liten grad samkjørt eller konsolidert i dag.

Økningen i netthandel med påfølgende fragmenterte hjemlevering i boligområder skaper uønsket trafikk og trafikkfare i områder som skal være sikre og oppleves trygge for barn og øvrige beboere.

Innenfor fag- og politikkområdet transport og mobilitet har det lenge vært fokusert på redusert bilkjøring, styrking av kollektivtilbudet og mer bruk av aktiv transport som sykkel og gange. Det har imidlertid vært langt mindre oppmerksomhet om potensialet for å redusere omfanget av unødvendig varetransport og hvilke gevinster dette kan gi for et presset veinett og byer og steder som trenger både økt kvalitet og vitalitet.

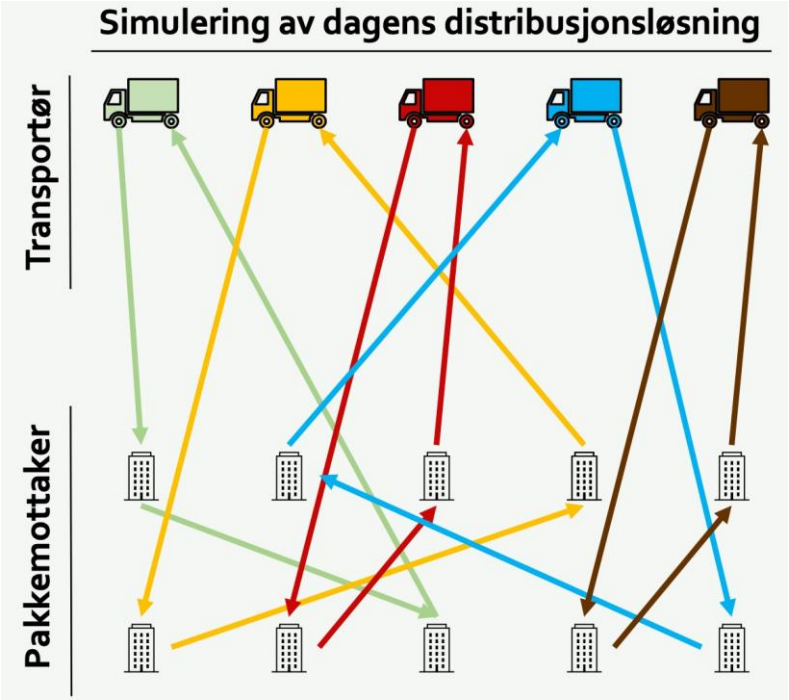
Utfordringene i Buskerudbyen

Belastning på veier og gater

Deler av veinettet i Buskerudbyområdet er overbelastet og kødannelser skaper forsinkelser for person- og næringstransporten, spesielt i og rundt Drammen. Varetransport utgjør en betydelig del av dette.

Det foreligger på kort sikt ingen konkrete planer om kapasitetsøkning i det bynære veinettet.

Måling av kjøretøyfordeling på norske veier er upresis og lite differensiert, men andelen tunge kjøretøy utgjør om lag 10% basert på trafikkdata fra Statens vegvesen. Varebiler kommer i tillegg. Videre viser tall fra Transportøkonomisk institutt at 27% av antall kjørte kilometer med tunge kjøretøy i Oslo er uten last, såkalte tomturer (TØI 2019).



Figur 3: Illustrasjon som viser dagens varelogistikk. (Figur: Fornebu HUB)

Mindre attraktive byer og steder

I Buskerudbyområdet er arealene både i sentrumsgater, torg og plasser begrenset. Det er vanligvis dårlig tilrettelagt for varelevering som ikke kommer i konflikt med annen bruker av gater og byrom.

Tilrettelegging for varelevering er også lite funksjonell og krevende mange steder. Dette skaper opphopning av store kjøretøy i trange sentrumsarealer, som igjen skaper dårligere framkommelighet for gående, syklende og øvrig bytransport. Dette øker også faren for ulykker, og myke trafikanter er spesielt utsatt. Det oppstår også konflikter mellom feilparkerte lastebiler og varebiler og kollektivtrafikken.

Kjøretøyene skaper også støy og dårligere luftkvalitet i områder som er rettet mot å attraktive for byliv og publikumsrettet næring.

Klimagassutslipp

Mengden trafikkarbeid som varetransporten medfører langt større en det som er nødvendig for å sikre effektiv logistikk. Dagens varetransport gjør det derfor vanskeligere å målet om nullutslipp.

Enkelte undersøkelser viser et potensial for en utslippsreduksjon på opp mot 98% ved å innføre mer effektive og samkjørte løsninger og bruk av lav- nullutslipps kjøretøy (TØI 2022).

Miljødirektoratets nylig oppdaterte kunnskapsgrunnlag for utslippsreduksjon, Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025. Denne peker på varetransporten som et tiltaksområde hvor det er muligheter for omfattende utslippsreduksjon innenfor en kort tidsramme. (T17, Logistikkoptimalisering av varetransport)

Elektrifisering av vare- og lastebilflåten går tregere enn for personbiler. Dagens løsning gir for få incentiver til en overgang til nullutslippskjøretøy. Samtidig er det nå økende fokus på betydningen av en mer miljøvennlig varetransport. Blant annet har Statens Vegvesen foreslått (2025) at elektriske nyttekjøretøy prioriteres i kollektivfelt.

Sentrumshandelen blir mindre attraktiv

Opphopning av store kjøretøy i bygater gjør bylivet mindre attraktivt for publikumsrettet næringsliv. Dette er virksomheter som allerede er i hard konkurranse med bilbaserte kjøpesentre utenfor sentrum. Den manglende samordningen av bylogistikken forsterker derfor en utvikling i retning av mer handel på kjøpesentre, på bekostning av sentrumshandel. Dette legger igjen til rette for økt bruk bilbruk siden kjøpesentre utenfor sentrum har lavere andel kunder som bruker buss, sykkel eller går. Dagens bylogistikk bidrar dermed til en «ond sirkel» hvor bysentra svekkes.

Arbeidsmiljø og lønnsomhet

Dagens situasjon innebærer stress og fysisk belastning for sjåførene til transportørene. I tillegg blir tidsbruken per leveranse er høy, noe som også reduserer lønnsomheten. Få leveranser pr. sjåfør gir også høyere kostnad per oppdrag (TØI 2024). I deler av sentrumsområdene er det også tidsbegrensinger på når det kan skje varelevering. Dette reduserer effektivitet og lønnsomhet ytterligere.

Samtidig viser beregninger at det er potensial for en betydelig kostnadsreduksjon (50%) for transportørene ved at leveranser forenkles ved at pakkene leveres til felles varemottak (Bærum kommune 2024).

Samarbeid om nye løsninger

En mer samkjørt og tilpasset bylogistikk eller lokal logistikk har potensial for å redusere ulempene beskrevet over. De senere årene har derfor bylogistikk i økende grad blitt satt på dagsorden både mht. forskning, utredninger og pilotprosjekter.

Bylogistikk i Vestkorridoren

Tematikken ble satt på dagsorden av i Drammen i 2018 (Byen Vår Drammen m.fl. 2018) hvor det ble utredet mulige tiltak. Arbeidet er videreført i det regionale samarbeidsprosjektet Varelogistikk i E18 Vestkorridoren (ViV). Samarbeidspartnere er Asker, Bærum, Drammen, Lier og Oslo kommuner, Statens vegvesen og fylkeskommunene Akershus og Buskerud.

Prosjektet tester og utvikler innovative og bærekraftige løsninger for varelogistikken langs E18 Vestkorridoren.

Varelogistikk i Vestkorridoren (ViV)

ViV er et samarbeid mellom kommunene Asker, Bærum, Drammen, Lier og Oslo, samt Statens vegvesen og Buskerud og Akershus fylkeskommuner. Samarbeidet bygger på utredninger og piloter fra Drammen, Asker, Bærum og Oslo i perioden 2018-2020 og skal finne sammenhengende løsninger for varetransporten i Aksen Oslo-Drammen. Samarbeidet skal utvikle og prøve ut bærekraftige løsninger for varelogistikk som kan oppskaleres og gjenbrukes i andre kommuner og regioner. Etableringen av Fornebu HUB med Bærum kommune, Bytjenester og Aker Property Group er den første samleterminalen som springer ut fra ViV.

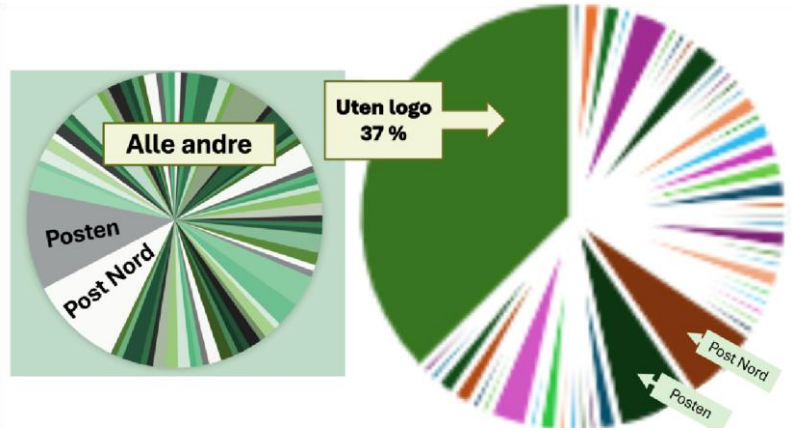
Fornebu HUB

Fornebu HUB er den første aktørnøytrale (kan brukes av alle transportører) samlastingsterminalen i ViV og er et samarbeid mellom Bærum kommune, Bytjenester AS og Aker Property Group.

Kartlegginger i forbindelse med prosjektet viste at det er et svært høyt antall transportselskap som opererer på Fornebu, og 37% er laste- og varebiler er uten noen form for logo eller firma-kjennetegn. De store selskapene Posten og Post Nord står for til sammen under 25% av vare- og lastebilene i kartleggingen (KPMG/Bærum kommune 2024)

Potensialet for å redusere ulempene dagens løsning medfører er store.

I forbindelse med Fornebu HUB er det beregninger som viser blant annet at behovet for biler til distribusjon vil kunne reduseres med minst 50% (KPMG/Bærum kommune 2024).



Figur 4: Fordeling av transportselskaper ved tellinger på Fornebu.

Drammen kommune har ifm. ViV bidratt med å få varelevering og pakkeautomater inn i vei- og gatenormer på en trafikksikker måte og arbeider med å få integrerte logistikkfunksjoner inn areal- og områdeplanleggingen. Lier kommune har hatt fokus på «kortreiste matkretsløp» ved at det sikres en effektiv logistikk for kortreist mat. Det gjør veien mellom matprodusenter og konsumenter blir så kort og effektiv som mulig.

Byen Vår Drammen, Drammen kommune, Lier kommune og aktuelle næringsaktører (logistikk, eiendom, handel) har også drøftet (2023) muligheten for å etablere et samarbeid om å utvikle og teste ut et konsept for samlastingsterminal.

Kommunenes roller

Samarbeidet i ViV har vist at kommunene kan ha ulike roller i arbeidet med bylogistikk. Erfaringer fra flere land viser at utvikling av samkjørt bylogistikk blir mer vellykket og får større effekter når kommunene bruker sine muligheter til å påvirke. Dette kan i hovedsak handle om tre forskjellige roller:

Samarbeidspartner og tilrettelegger

Kommuner kan ta initiativ til, eller være en samarbeidspartner i utviklingen av for eksempel samlastingssentraler (utviklingspartner).

Bylogistikk krever samarbeidsprosesser, som kan tydelig styrkes av et offentlig engasjement og innsats i prosjekter for å tilrettelegge for at prosessene lettes. Konkret kan dette også handle om å stille med arealer/lokaler, for eksempel gjennom kommunalt eide selskaper innen eiendom. Kommunen kan uansett delta som en samspiller i utviklingsprosjekter for å styrke prosjektenes legitimitet og mulighet til for eksempel å finne finansiering, eller riktig organisering.

Samlastingssentraler kan på sikt være økonomisk bærekraftige og ikke avhengige av offentlig støtte, men i et umodent marked det trengs trolig ulike former for drahjelp i oppstartsfasen for å realisere de samfunnsmessige gevinstene.

Plan- og forvaltningsmyndighet

Flere eksempler fra for eksempel Nederland, viser at en regulering av sentrumsgater, plasser og torg som gir kjøretøy tilknyttet samlastingssentralen fordeler og fleksibilitet er et kraftfullt verktøy. Enkelte byer har innført soner i sentrum som kun er tilgjengelig for kjøretøy fra samlastingssentralen, eller kjøretøy som tilfredsstiller krav til nullutslipp, størrelse eller lignende. Lignende reguleringer kan man også se for seg i boligområder. Reguleringene må kunne hjemles i lover og forskrifter.

Avsetting eller regulering av arealer egnet til samlastingssentraler er også en mulig oppgave som kommunen kan bidra med.

Innkjøper

Kommunen kan også benytte sin rolle som innkjøper for å bidra til etablering og drift av en samlastingssentral. Ved å benytte samlastingssentralen aktivt til egne innkjøp til kommunens virksomheter vil vareleveranser til kommunen blir koordinert og samkjørt. På denne måten vil kommunen «feie for egen dør» og gå

foran som et godt eksempel. Kommunen, som mange steder er den klart største enkelt-varemottageren vil også bidra til et fundament for økonomisk bærekraft i samlastingssentralen. Dette praktiseres i pilotprosjektet Fornebu HUB i Bærum kommune. Konseptutredningen for bylogistikk i Asker sentrum for Asker kommune (Civitas og Insam 2020), viste at kommunens virksomheter i området stod for omtrent 20% av vareleveringene innenfor området.

Kommunens ulike roller må kunne håndteres ryddig og koordinert, og rollene må skilles tydelig. Det er imidlertid nødvendig med samarbeid på tvers av sektorer internt og eventuelt mot underliggende selskaper av kommunen.

Muligheter for Buskerudbyen

Buskerudbyområdet vurderes å ha gode muligheter for å utnytte kapasiteten i varetransporten bedre, noe som vil redusere belastning på veiinfrastrukturen, gir lavere utslipp, fremme byliv og gi bedre bomiljøer.

Dette kan primært skjer gjennom økt samlasting av varer, dvs. at kjøretøyenes kapasitet utnyttes bedre. Det kan også stilles krav til lav- eller nullutslipp på kjøretøyene som er i bruk i definerte soner.

Samtidig kan samleterminaler og mer sirkulære løsninger for å håndtere varer, avfall og emballasje også tilby tilleggstjenester som kan bidra til å styrke byliv og sentrumshandel. Dette kan bidra til å gjøre sentrumsområdene i byer og tettsteder mer attraktive, de kan by på kortreiste opplevelser, som igjen reduserer behovet for reiser.

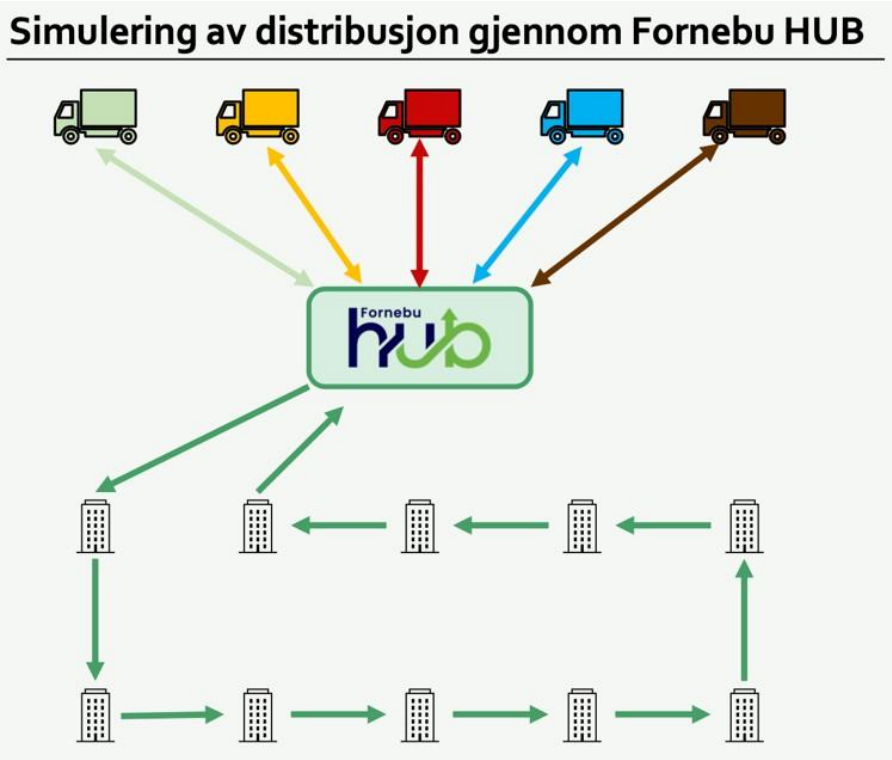
Samleterminaler

Samleterminaler er aktørnøytrale fordelings-sentraler for varer til bestemte områder. At de er aktørnøytrale betyr at alle transportører kan levere varer inn til sentralen. Lasten koordineres og samlastes i mindre kjøretøy som foretar «last mile»-transporten ut til varemottager. Kjøretøyene som benyttes fra terminal til varemottager lastes optimalt med hensyn til kjøreruter og fyllingsgrad, og foregår gjerne med mindre og utslippsfrie kjøretøy.

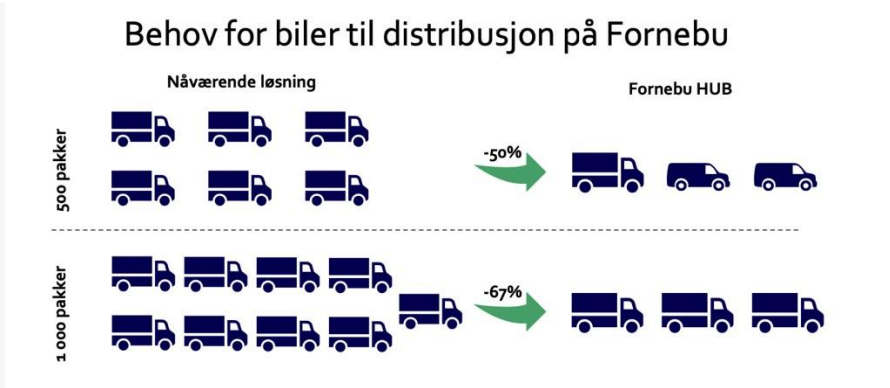
Etablering av samleterminaler vil bidra til at lasten overføres til færre kjøretøy, som er lastet med flere kolli og har mer koordinerte ruter. Det vil i praksis bli fraktet mindre luft og flere varer per kjøretøy.

Beregninger fra Asker viser at antallet vareleveringer (2020-tall) kan reduseres med anslagsvis 60% ved å innføre samleterminaler (Civitas 2020).

I pilotprosjektet Elskedeby, hvor Ragn-Sells og Posten samarbeider om samlasting varer og avfallstransport i Oslo, viste et av scenarioene at antall kjøretøy i gågata Torggata kunne bli redusert med 80%, og arealbeslag (i gaten) med 40% (TØI 2022). I samme analyse ble utslippene beregnet redusert med 94%.

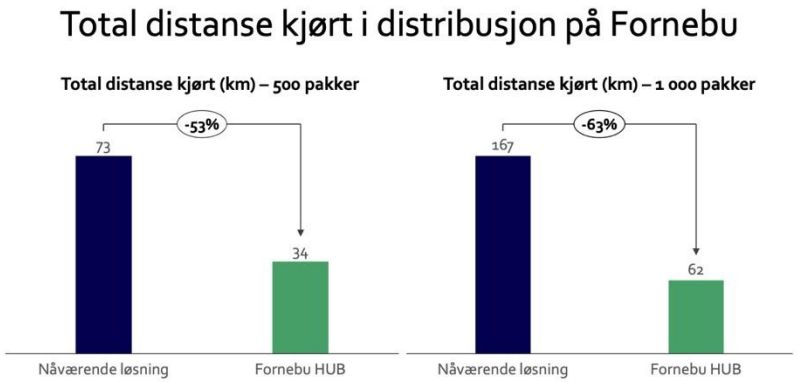


Figur 5: Illustrasjon som viser varelogistikk med samleterminal (Figur: Fornebu HUB)



Figur 6: Simulering som viser reduksjon i antall biler i bruk til distribusjon.

Tilsvarende vil mengden trafikkarbeid kunne reduseres med lignende mengder. Reduksjonen øker jo større pakkevolumet blir.



Figur 7: Simulering som viser reduksjon i trafikkarbeid.

Verdiøkende tilleggstjenester

Samleterminaler kan i tillegg inneholde flere tjenester som supplerer nytteverdien. Dette dreier seg om tjenester som er fornuftig å håndterere innenfor samme logistikk- og lagersystem. Eksempler på dette er:

- Lagertjenester for sentrumsbutikkene, slik at de kan benytte lokalene sine til butikk og utstilling av varer framfor lagring av varer
- Håndtering av emballasje og annet avfall fra butikkene
- Utpakking, sortering, merking og prising av varer
- Distribusjon av kortreist mat fra lokale produsenter
- Løsning for hjemkjøring av varer til kunde, i fulle biler og med lave utslipp
- Returlast fra mottakere (husholdninger og bedrifter)

Effekten av en samleterminal avhenger av hvor stor andel av vareleveringen som håndteres gjennom terminalen og andre tiltak for en helhetlig lokal logistikkinfrastruktur.

Nullutslippskjøretøy

Overgangen til nullutslippskjøretøy går dessverre mye saktere for vare- og lastebilparken enn for personbilparken. Samleterminalene gir en god mulighet til å påvirke bruken av lav- og nullutslippskjøretøy i sentrumsområder og boligområder. Det kan stilles krav til at «last mile» fra samleterminal til varemottager foregår med nullutslippskjøretøy og at det benyttes riktig dimensjonert kjøretøy for mengden og størrelsen på leveransene.

Pakkebokser

Som en del av effektiviseringen av dagens forretningsmodeller hos de største logistikkaktørene (spesielt Posten og PostNord) er det etablert pakkebokser som reduserer transportarbeid. Dette er imidlertid ikke «infrastruktur», men løsning for hver aktør.

I VIV-prosjektet er det også vurdert mulighet for at man også etablerer aktørnøytrale pakkebokser som kunne fungere som lokale «postkontor» som brukes av alle som skal hente og/eller levere pakker.

Fra varelevering til kortreiste kretsløp

Gode lokale bylogistikkløsninger kan dessuten styrke muligheten for en overgang til sirkulærøkonomi gjennom:

- At samleterminaler får flere funksjoner som ombruk, reparasjon, vedlikehold, lokal produksjon mv.
- At kjøretøy og tjenester knyttet til samleterminaler reduserer kjøretøybehovet for profesjonell varetransport og privat bruk av personbiler til logistikkformål.

I prinsippet vil dette ha mange paralleller med utvikling av en samfunnsøkonomisk infrastruktur for persontransport. Målet er det samme; mer effekt (transporterte personer og/eller gods) for pengene. Innenfor kollektivtransporten finnes både små og store «samleterminaler» i form av trafikale knutepunkter (jernbanestasjoner og holdeplasser).

Buskerudbyområdets potensial

I prinsippet kan det i alle deler av Buskerudbyen utvikles mer effektive lokale logistikkløsninger. Samtidig vurderes potensialet som størst i de mest urbane områdene.

Det området som vurderes å størst behov for å redusere press på veinett og bymiljø er Drammen sentrum/Fjordbyområdet. Ut fra et logistikkperspektiv vil det, både på kort og lengre sikt, være naturlig å se dette området som et felles bylogistikkområde.

Området har meget god tilknytning til og korte transportavstander fra overordnet veinett og har derfor gode forutsetninger for en effektiv bylogistikk-infrastruktur.

Det vurderes også som relevant å vurdere nærmere om det også for Kongsberg sentrum/Teknologiparken og Hokksund sentrum kan etableres tilpassede bylogistikk-konsepter.

Det er innenfor Nasjonal Transportplan (NTP) økende fokus på «mer vei for pengene». Det kan også bety at det for Buskerudbyområdet bør utforskes konsepter som er samfunnsøkonomisk optimale.

Dette tilsier også at det kan bli økt behov for å se investering i infrastruktur for person- og godstransport i sammenheng.

Pågående og tidligere prosesser

Lier kommune har vært i dialog med Eidos Eiendomsutvikling som sentral grunneier og utbyggingsaktør i Fjordbyen om å etablere konkrete tilbud knyttet til logistikkfunksjoner, som både kan gi et tilbud på kort sikt og sikre at det utvikles langsiktige løsninger.

Det har i 2023 også vært en dialog med Drammen kommune om muligheten for at en samleterminal i Fjordbyen også kan betjene aktuelle brukere i Drammen sentrum. For å kunne sikre at det på lengre sikt etableres mer permanente strukturer vurderes det som viktig å etablere et 1. generasjons tilbud i form av en aktørnøytral samleterminal knyttet til Fjordbyen.

ViV-prosjektet har hatt dialog med lokale aktører i forbindelse med kartleggging av aktuelle tomter i Drammen/Fjordbyområdet.

Både Drammen kommune og Byen Vår Drammen har i 2023

signalisert at en lokal logistikkhub i/ved Fjordbyen kan være egnet til å også betjene brukere i Drammen sentrum. Dette er også i tråd med tidligere kartlegginger (Byen Vår Drammen m.fl. 2018).

Anbefalinger

Samarbeid mellom forvaltningsnivåer, mellom forskjellige kommuner og mellom kommuner og næringsliv er avgjørende for å finne og utvikle nye former for organisering av helhetlig bylogistikk. (TØI 2024). Ofte dreier dette seg om helhetlig planlegging av arealbruk, hvor areal til for eksempel samlastingssentraler sees i lys av redusert arealbeslag til leveranser og store kjøretøy i by- og boligområder.

Private aktører i dette feltet må også åpne opp for nye samarbeid, nye løsninger og endring av roller når målet er å oppnå samfunnsmessige gevinster innen bylogistikk. Etablering av samleterminaler er innovasjon i transportnæringen og vil lage grobunn for nye arbeidsplasser. Det vil også medføre endringer i markedet som kan påvirke markedet for enkelte aktører som i dag baseres hovedsakelig på varetransport i by.

Etablering og organisering

Samleterminaler er et nytt grep som rokker ved etablerte systemer og rutiner i logistikk-Norge. Samfunnsnytten en slik etablering kan bidra til er imidlertid stor, og det er også gode muligheter for at kommersielle aktører i logistikksektoren kan tjene på dette.

Samleterminaler har størst potensial for å ha stor effekt i byområder. Og det største behovet er som regel der hvor trafikkbelastningen og veksten er størst. I Buskerudbyens nedslagsfelt vil det derfor mest aktuelt å vurdere samleterminaler i Drammen/Lier, Kongsberg og Hokksund.

For å etablere en samleterminal kreves det et bredt samarbeid og gode prosesser med et stort utvalg av aktører som jobber for en felles målsetting. En slik etablering har flere ukjente faktorer og det krever grundige prosesser som ivaretar alle interessenter. Et utviklingsprosjekt vil trolig være riktig arbeidsform for å etablere en samleterminal i Buskerudbyen.

Buskerudbyen som igangsetter

Buskerudbyen er allerede et godt etablert samarbeid om areal, transport og miljø. Samarbeidets målsettinger om at den forventede veksten i antall innbyggere ikke skal føre til mer kø og miljøproblemer sammenfaller godt med potensialet for effekter av et samkjørt arbeid med samleterminaler. Et slikt arbeid vil også bidra til å gjøre byene i regionen mer attraktive og det vil lette framkommeligheten for kollektivtransporten fordi det blir bedre plass på veiene.

Hvordan komme videre?

Kunnskapsgrunnlaget for samleterminaler, både på et generelt plan, et regionalt og lokalt plan er tilstrekkelig. Potensialet for effekter er stort og tydelig. Mange av de mest sentrale partnerne samarbeider allerede om erfaringsutveksling gjennom ViV-samarbeidet. Det er lagt et godt grunnlag for gjennomføring.

Det som kreves nå er en koordinert samarbeidsprosess for igangsetting som inkluderer alle aktuelle lokale aktører. I Buskerudbyen samarbeides det allerede om tiltak for mer attraktive byer og for bedre fremkommelighet. Det er også et etablert samarbeid om prioritering og fordeling av ressurser til egnede samferdselsformål.

Buskerudbyen er dermed godt egnet for prosesser på tvers av kommunegrenser og mellom offentlige samferdselsaktører. Buskerudbyen kan, på vegne av sine partnere, ta en rolle for å sikre at det settes i gang en konkret prosess for etablering av samleterminal, i samarbeid med næringsinteresser og -aktører.

Kilder og kunnskapsgrunnlag for notat Bylogistikk i Buskerudbyen

Miljødirektoratet (2025). Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025. Rapport M-2929

KPMG/Bærum kommune (2024): Beregning av gevinster ved bruk av Fornebu HUB

Transportøkonomisk institutt (TØI), (2019): Utslipp fra lastebiler knyttet til bygg- og anleggs-virksomhet i Oslo

Civitas/Insam/Asker kommune (2020). Konseptutredning for bylogistikk i Asker sentrum.

Byen Vår Drammen/Insam/TØI m.fl (2018): Varelevering i Drammen sentrum

Transportøkonomisk institutt (TØI) (2024). Helhetlig planlegging av bylogistikk. TØI-rapport 2021/2014

Bærum kommune (2020). Grønt og attraktivt Sandvika.

Transportøkonomisk institutt (TØI) (2022): Evaluering av pilotprosjektet Elskedeby i Oslo: Kunnskapsgrunnlag for utvikling av regelverk knyttet til samleterminaler.

Notat: Kommunale og regionale planer

Sist oppdatert 10.3.2025

Innledning

Politisk styringsgruppe for Buskerudbyen har vedtatt at det skal utarbeides en behovsanalyse for samferdsel og by- og tettstedstedsutvikling i Buskerudbyen. Behovsanalysen skal være et grunnlag for fremleggelse av et utredningsprogram for veien videre for Buskerudbyen.

En behovsanalyse består av tre hovedkategorier: Normative, etterspørselsorienterte og interessegruppebaserte. Normative behovsanalyser tar utgangspunkt i relevante politiske mål for de utfordringene som skal løses gjennom et aktuelt tiltak, plan eller program.

Som en del av behovsanalysen gir dette notatet en kort gjennomgang av foreliggende planer og planstrategier for Buskerud fylkeskommune og for kommunene Kongsberg, Øvre Eiker, Drammen og Lier.

Hensikten med notatet er å sammenfatte normative behov knyttet til by- og tettstedsutvikling og samferdsel i Buskerudbyen.

Buskerud fylkeskommune

Regional plan for areal og transport i Buskerud, 2018-2035

Den regionale planen for areal og transport i Buskerud ble vedtatt i 2018. Planen trekker opp utfordringer knyttet til klimagassutslipp, byspredning, fremkommelighet og trafikale utfordringer i fylket. Den trekker også frem arealkonflikter og avveining av hensyn mellom bruk og vern av arealer. Hovedmålet for planen er:

«Et sterkt og bærekraftig Buskerud med:

- byer og tettsteder med gode levekår
- reduserte klimagassutslipp
- mindre transportbehov.»

Planen gir en innføring i prinsipper for samordnet areal- og transportplanlegging og trekker opp kjente strategier for å nå mål om en samfunnsutvikling som reduserer fotavtrykket fra arealbruk og transport, og skaper attraktive lokalsamfunn (se figur).

Den regionale planen identifiserer by- og tettstedsstruktur i Buskerud som grunnlag for en flerkjernet utvikling i fylket. Prinsipper om fortetting og knutepunktsutvikling beskrives, sammen med en rekke prinsipper og strategier for utvikling av et bærekraftig transportsystem. Delmål for transport lyder:

> *«Et trafikksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem. I byområdene skal veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektiv»*

Dette følges opp med strategier for kollektiv, sykkel og gange, parkering, innfartsparkering og vegnett. Planen har konkrete strategier for arealutvikling med lokalisering boliger, handel og næring ut fra mål om å redusere transportbehov og bygge opp om sentrumsområder.

Planen har også egne strategier for godstransport og et avsnitt om betydningen av ny teknologi i transportsektoren.

Regional Planstrategi (2024-2027)

Etter oppløsningen av Viken fylkeskommune og opprettelse av nye Buskerud fylkeskommune ble det satt i gang en gjennomgang av fylkets planer og utarbeidelse av en planstrategi.

Buskerud fylkeskommune la frem høringsutkast for regional planstrategi for Buskerud 2024-2027 i mai 2024. Planstrategien ble vedtatt i oktober 2024. I vedtaket la politikerne spesiell vekt på at areal, - og transportspørsmål må håndteres i det videre arbeidet.

Planstrategien trekker frem mål om ny kurs for Buskerud, med økt fokus på samarbeid med kommuner, næringsliv, utdanningsinstitusjoner og frivillighet for å skape gode liv for innbyggerne i regionen.

Fire utfordringsområder trekkes frem som grunnlag for videre regional planlegging i Buskerud:

- Utenforskap
- Behov for flere hender
- Satsing på teknologi, verdiskaping og infrastruktur og
- Økt prioritering av klima, miljø og beredskap

Planstrategien vektlegger helhetstenkning og å se ulike problemstillinger i sammenheng, og trekker frem overordnede utviklingstrekk for regionen. Som de fleste andre regioner i landet har også Buskerud en aldrende befolkning, og vil møte knapphet på ressurser og behov for omstilling. God og reell medvirkning trekkes frem som en suksessfaktor å utvikle omforente politiske utviklingsmål for regionen. Det legges også vekt på å følge og evaluere utviklingen gjennom definerte indikatorer.

Planstrategien har vedtak om at regional plan for areal og transport for Buskerud videreføres inntil videre, og at areal- og transportplan for Buskerudbyen videreføres.

Fylkeskommunen har vedtak om å utarbeide en ny helhetlig og tverrfaglig plan for fylket, med arbeidstittel «Buskerudplanen». Denne planen skal utarbeides med bred involvering og samhandling fra aktører og interessenter i fylket. Det er gjort vedtak om at neste trinn i planprosessen blir et planprogram, som kommer på høring i løpet av våren.

Det viktigste signalet fra planstrategi for Buskerud er med andre ord det sterke ønske om økt samhandling og medvirkning, for å håndtere samfunnsutfordringer i regionen.

Kollektivtransport

Buskerud fylkeskommune har ansvar for planlegging og drift av det regionale kollektivtilbudet, som til nå har vært utført av administrasjonsselskapet Brakar AS.

Buskerud fylkesting vedtok i oktober 2024 organisatoriske endringer som tilsier at Brakar avvikles som selskap, og ansvaret for driften av kollektivtilbudet legges nå direkte til fylket. Målet med omorganiseringen skal være å gi politikerne tettere styring og bedre kontroll over kollektivtilbudet i fylket.

Fylket har en gjeldende kollektivtransportplan fra juni 2012. Planen ser mot 2030, der visjonen er at:

> *«Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt»*

Videre trekker planen opp tre overordnede mål mot 2030:

- *Kollektivtransporten (tog og buss) i Buskerud har en sentral rolle i å dekke befolkningens ulike behov for persontransport, gjennom et velfungerende samspill med andre trafikkarter som gange, sykkel, bil og fly.*
- *Kollektivtransporten er tilrettelagt for å redusere negative miljøvirkninger fra samferdsel ved at tilbudet er best i tettbygde områder, mens tilbudet i distriktene primært sikrer befolkningens grunnleggende mobilitet.*
- *Satsing i byer og tettbygde områder har fått økt finansiering. I distriktene utvikles kollektivtransporten innenfor tilskuddsnivået slik det var i 2012*

Kollektivtransportplanen er midlertidig videreført, men vil oppheves ved vedtak av fylkeskommunens Handlingsprogram for samferdsel i løpet av sommeren 2025.

Handlingsplan for samferdsel

Buskerud fylkeskommune har utarbeidet forslag til Handlingsprogram for samferdsel 2026-2029. Dette er et styrings- og prioriteringsdokument for fylkeskommunens oppgaver innen samferdsel. Målene og prioriteringene i handlingsprogrammet skal legges til grunn for å konkretisere og fastsette de økonomiske rammene for det som skal gjennomføres i årlige budsjettvedtak i fylkestinget og rullering av fylkeskommunens fireårige økonomiplan.

Prioriteringene innenfor veivedlikehold og -investering gjennomføres etter en porteføljemetodikk ut fra økonomiske rammer og utvikling/modenhet for det enkelte prosjekt. Handlingsprogrammet er lagt ut på høring våren 2025.

Oppsummert Buskerud fylkeskommune

Buskerud fylkeskommune har vært gjennom store endringer de senere år, med regionreform og reversering av denne. Det er ikke lagt vekt på dette her. Den regionale planen for areal og

transport for Buskerud, som ble utarbeidet før opprettelsen av Viken fylkeskommune, må anses å være et godt utgangspunkt for fylkets videre arbeid med areal- og transportstrategi.

Vektleggingen av samhandling og involvering i det videre arbeidet med revisjon av de regionale planene samsvarer godt med Buskerudsbyens arbeidsform.

Fylkeskommunens mål og behov samsvarer i det store og hele med målene for Buskerudbyen, når det gjelder areal- og transportutvikling. Videre er det faglige grunnlaget i regional plan for areal og transport et godt fundament for Buskerudbyens arbeid.

Et godt kollektivtilbud blir en viktig innsatsfaktor i arbeidet med å nå nullvekstmålet i Buskerudbyen.

Fylkeskommunen har ansvar for å sikre et best mulig busstilbud for de gjeldende økonomiske rammene. En styrking og videreutvikling av tilbudet vil utløse behov for økt finansiering og et bedre samspill med togtilbudet.

Areal- og transportplan for Buskerudbyen

I planstrategien for Buskerud er det vedtatt at gjeldende areal- og transportplan for Buskerudbyen videreføres.

ATP Buskerudbyen er nå mer enn 10 år gammel, men handlingsprogrammet for prosjektporteføljen er oppdatert jevnlig og bygger videre på de overordnede strategiene.

Buskerudbysekretariatet har ansvar for å følge utviklingen av indikatorer knyttet til transport, reisevaner, byutvikling og miljøpåvirkning, og legger grunnlag for anbefalinger og eventuelle justeringer i prioritering av tiltak. Handlingsprogrammet og rapportering av utviklingen er grunnlag for søknad om belønningsmidler fra Staten.

Kongsberg

Antall innbyggere: 29 000

Kommuneplanens samfunnsdel (2018-2030)

Kommuneplanens samfunnsdel ble sist vedtatt i 2018.

Innsatsområdene i samfunnsdelen er næringsutvikling, vekst og attraktivitet, klima og endringer i kommunale tjenester. Kommuneplanen omtaler blant annet behov for tett samhandling mellom utdanningsinstitusjoner og næringsliv.

Kongsberg kommune har som mål å «legge til rette for langsiktig befolkningsvekst, og at kommunen beholder og tiltrekker seg unge innbyggere.» I den forbindelse trekkes opp en rekke strategier, blant annet:

- Legge til rette for tilflytting av unge voksne i aldersgruppen 18–35 år, ungdom og studenter
- Legge til rette for flere og mer varierte arbeidsplasser
- Ha tilgjengelige næringsarealer og boligområder, og spesielt boligtilbud med bokvaliteter og de variasjoner som målgruppene etterspør
- Legge til rette for videreutvikling av sentrum med mer byliv og flere møteplasser.
- Ha gode utdanningstilbud på alle nivåer og videreutvikle Kongsberg som et attraktivt studiested
- Pådriver for billigere, bedre tilpasset og mer miljøvennlig kollektivtransport. Påtrykk for bedre kollektivtransporttilbud til Oslo og Oslo Lufthavn slik at reisetiden til Oslo blir maksimalt en time.
- Arbeide aktivt for at flere bosetter seg i Kongsberg kommune, både arbeidspendlere til og fra Kongsberg og som bostedskommune for folk som arbeider i Oslo-regionen.
- Utvikle Kongsbergregionen i et nettverkssamarbeid og forsterke tilknytning til Osloregionen.

Kongsberg kommune har også som mål å være et lavutslippssamfunn i 2030, og trekker blant annet frem følgende strategipunkt:

> *«Tilrettelegge for arealbruk og infrastruktur slik at samfunnets energibehov blir redusert. Korte avstander og miljøvennlig transport skal prioriteres. I byområdet skal veksten i transportbehovet løses med gange, sykkel og kollektivreiser. I områder utenfor byområdet med dårlig busstilbud, vil lavutslippsbil og kompiskjøring være et godt alternativ.»*

Kommuneplanen inkluderte en utbyggingsstrategi, som er førende for arealdelen. Mål fra utbyggingsstrategien er videreført i rullert arealdel, og omtales i neste avsnitt.

En rekke temaplaner følger kommuneplanen. Her er det særlig verdt å nevne kommunens næringsstrategi og industriplan. Kongsberg kommune har lange industritradisjoner, og har utarbeidet både en næringsstrategi og en industristrategi som bygger videre på kommunens mål, styrker og forutsetninger som tilrettelegger og vertskapskommune for høyteknologiske klynger.

Næringsstrategien tar utgangspunkt i kommunens overordnede mål om at:

- *«I 2030 er Kongsbergsamfunnet et attraktivt og offensivt vertskap for nasjonale og internasjonale selskaper som utvikler høyteknologiske produkter, systemer og tjenester.*
- *I 2030 har tjenester som handel, reiseliv og konferanseaktiviteter vokst. Næringene forsterker Kongsbergs nasjonale og internasjonale attraktivitet for etableringer og investeringer.»*

Strategien trekker opp en rekke delmål for å sikre videre utvikling av teknologibyen, og peker på behovet for å styrke transporttilbudet til og fra Kongsberg, «med særlig fokus på en moderne jernbane med hyppige avganger.»

Industriplanen går mer konkret inn i tiltak og strategier for å sikre fortsatt vekst i den teknologibaserte næringen i Kongsberg. Her pekes blant annet på næringens rekruttering fra et større bo- og arbeidsmarked og at kommunen også må tilby attraktive bomiljøer for å tiltrekke kompetanse:

- «Sysselsettingsveksten i bedriftene på Kongsberg er så stor at det må forventes at ikke alle bor i Kongsberg eller flytter til Kongsberg. Arbeidsreisen til og fra arbeid i Kongsberg blir viktig for å sikre rekruttering fra et størst mulig pendleromland. Effektive, fleksible og bærekraftige transportvalg må utvikles. Dette gjelder både for tog- og vegtransport.
- Bostedsattraktivitet er svært viktig for rekruttering til lokal industri. Bostedsattraktiviteten må videreutvikles og kommuniseres for å møte fremtidens behov for å tiltrekke seg talenter, mangfold og ressurspersoner til Kongsbergregionen.»

Kongsberg kommune har også utarbeidet en temaplan for energi og klima, og etablert klimabudsjettering og klimaregnskap for 2021 og 2022. På bakgrunn av at politikken ønsket å utarbeide klimaregnskap hvert annet år, ble det ikke utarbeidet klimaregnskap for 2023.

Kommuneplanens arealdel (2022-2030)

Kongsberg kommune rullerte arealdelen av kommuneplanen i 2022.

Mål fra samfunnsdelen og gjeldende utbyggingsstrategi er tatt inn i arbeidet med arealdelen:

- I 2030 har Kongsberg et utbyggingsmønster som ivaretar klimautfordringene.
- I 2030 har Kongsberg et mangfoldig tomte- og boligtilbud.
- I 2030 har Kongsberg et utbyggingsmønster som legger til rette for vekst og bidrar til sunn kommuneøkonomi.
- I 2030 har kommunen attraktive bydeler hvor den historiske bygningstradisjonen er ivaretatt

Planen legger til grunn en befolkningsvekst som er høyere enn SSBs prognoser om 4,8 prosent fra 2022- 2030. Det refereres til at arbeidsplassvekst er den viktigste faktoren for vekst i antall innbyggere, og at flere aktører i næringsparken planlegger med en sterk økning i rekruttering i planperioden, på grunnlag av store ordrereserver.

Kongsberg kommune antar derfor at befolkningsveksten i planperioden kan bli høyere enn SSBs prognose på 4,8 %, og har innrettet planforslaget for å komme en slik vekst i møte. Samtidig ser også Kongsberg kommune for seg en fremtid med aldrende befolkning, og

kommuneplanen legger til grunn at det skal jobbes aktivt med å gjøre kommunen attraktiv for yngre deler av befolkningen.

Kommuneplanens arealdel legger til grunn nasjonale og regionale føringer om samordnet areal- og transportplanlegging, samt relevante mål fra FNs bærekraftsmål. En sentral strategi i planen er fortetting, transformasjon av eldre bygninger og i utvikling av 10-minuttersbyen for å bidra til mer gåing og sykling. Planen er delt inn i soner med ulik vektlegging av vekst, der den største veksten skal komme i de sentrale delene av Kongsberg og i de utvalgte lokal- og nærsentrene Hvittingfoss, Jondalen og Efteløt.

Planstrategi for Kongsberg 2024-2027

Kongsberg kommune planlegger revidering av kommuneplanens samfunnsdel, for å ta inn nye trender og rammebetingelser. Arbeidet ble administrativt startet høsten 2024. Planprogrammet planlegges vedtatt i mars 2025 og endelig vedtak skjer etter planen rundt årsskiftet 2025/26. Kommuneplanens arealdel skal etter planen rulleres i 2026/27.

Oppsummert Kongsberg

Kongsberg kommune skiller seg fra resten av Buskerudbyen ved at kommunen har en sterk egen identitet knyttet til teknologibasert industri, en sterk næringssatsing og stor vektlegging av å tiltrekke seg arbeidskraft. Kongsberg kommunes behov er tredelt:

1. å kunne tiltrekke flere (unge, utdannede) innbyggere
2. å være attraktive for videre etablering av næring og industri, og
3. ha god tilgang til bo- og arbeidsmarkedet i regionen og mot Oslo gjennom gode transportløsninger.

Øvre Eiker

Antall innbyggere: 21 000

Kommuneplanens samfunnsdel (2021-2033)

Samfunnsdelen 2021-2033 beskriver kommunens langsiktige mål og strategier for samfunnsutviklingen. Kommuneplanen legger vekt på bærekraftig utvikling med mål om å skape et livskraftig samfunn med høy livskvalitet for innbyggerne. Kommunen har tydelige ambisjoner om å legge til rette for bærekraftig næringsutvikling som støtter opp om lokal verdiskaping og arbeidsplasser, samtidig som naturressurser og miljø ivaretas.

Kommunen ønsker å være et attraktivt sted for etablering og vekst av bedrifter. Gode transportløsninger blir trukket frem for å støtte næringslivet

Øvre Eiker kommune er samtidig i stor grad en pendlerkommune, der mange innbyggere har sin arbeidsplass utenfor kommunen, primært i Kongsberg og Drammen. Kommuneplanen bygger opp om denne regionale rollen og trekker frem at det er «et mål at kommende kommuneplanperiode benyttes til å utforske mulighetsrommet for samarbeid i regionen, både aksen Kongsberg-Lier, og vår bo- og arbeidsmarkedsregion Drammensregionen.»

Videre at kommunen skal:

- *«være en pådriver i det regionale samarbeidet og utnytte den regionale vekstkraften for å oppnå befolkningsvekst og næringsutvikling*
- *styrke knutepunktene og stedsutviklingen*
- *realisere framtidsrettede areal- og transportløsninger og knutepunktsutvikling for bybåndet i Buskerudbyen*
- *hente impulser og bygge kompetanse gjennom økt samhandling med miljøer utenfor regionen og landet*
- *bidra til at det blir full bredbåndtilknytning for alle deler av kommunen.»*

Det pekes i denne forbindelse på gode transportløsninger og at Øvre Eiker «trenger et svært godt jernbanetilbud mellom Hokksund og Osloområdet. Jernbanen skal være ryggraden i kollektivsystemet og binde Øvre Eiker sammen med nabokommuner og Osloregionen» Videre heter det at Øvre Eiker skal:

- *«ha en framtidsrettet infrastruktur som fremmer gange og sykkel, og som sikrer tilgang for alle innbyggere til sentrumsområdene*
- *ha en sikker infrastruktur hvor hovedveier, riksveier og bane legges utenfor sentrumsområdene*
- *ha en sikker og fremtidsrettet riksvei 350 som bevarer gode bomiljø i hele kommunen*
- *ikke legge infrastruktur på matjord, og hvis det er eneste løsning skal jordene gjenskapes andre steder*
- *bidra til å nå miljømålene ved å få to tog i timen til Osloområdet»*

Kommuneplanens arealdel (2024-2036)

Øvre Eiker kommune har nylig utarbeidet forslag til ny kommuneplanens arealdel (juni 2024), som bygger opp om de overordnede målene i kommuneplanens samfunnsdel.

Planen vektlegger bærekraftig arealbruk, inkludert vern av matjord og naturområder, samt tilrettelegging for bolig -og næringsutvikling i tråd med kommunens overordnede mål.

Arbeidet med kommuneplanen har hatt en betydelig medvirkningsprosess og kommunen fokuserer på utvikling av tettstedene for å sikre befolkningsvekst og livskraftige lokalsamfunn. Det slås fast at befolkningsvekst er den viktigste strategien for en bærekraftig kommuneøkonomi i årene som kommer.

Arealstrategien trekker frem at stedsutvikling er grunnsteinen i den langsiktige planleggingen av Øvre Eiker kommune, og at det skal vektlegges konsentrert utbygging og fortetting i Hokksund og Vestfossen.

Kommunen legger til grunn at konsentrert utvikling av stedene i kommunen vil bygge opp under Buskerudbyens mål om nullvekst i biltrafikken, ved at det blir enklere å velge gange, sykkel eller kollektiv til de daglige reisebehovene.

Kommuneplanens arealdel ble lagt ut til høring sommeren 2024, og høringsperioden ble avsluttet i september 2024. Blant høringsuttalelsenes som kom inn var Naturvernforbundet i Buskerud, som peker på bekymring for planlagte utbyggingsområder ved Blåfjell / Klommestein og Røkeberg, som de mener har store negative konsekvenser ved at de bygger ned verdifulle naturområder. Naturvernforbundet anbefaler at disse områdene tas ut av planen.

Øvre Eiker kommune vurderer nå eventuelle endringer i planforslaget. Det reviderte planforslaget forventes å bli behandlet av kommunestyret i løpet av første kvartal 2025.

Oppsummert Øvre Eiker kommune

Øvre Eiker kommune erkjenner i sine planer at de er en kommune som er avhengig av samarbeid og samhandling i regionen, for å sikre en bærekraftig vekst og utvikling. Det gjelder både i Buskerudbyen og mot Osloregionen for øvrig. Kommunen har som mål å ha en balansert befolkningsutvikling som sikrer gode levekår for innbyggere, samtidig som de ser behov for gode forbindelser mot nabokommuner, slik at folk kan pendle til og fra arbeid i regionen.

Oppsummert kan en si at Øvre Eiker har som mål å være en attraktiv bostedskommune, som tar vare på natur og landbruk, med et stedstilpasset næringsliv, og hvor innbyggerne skal enkelt kunne komme seg til arbeid i kommunen eller i regionen.

Behovene er primært knyttet til:

- å kunne tilby attraktive områder for boliger og lokalt næringsliv, og
- god mobilitet både innad og ut av kommunen, primært mot Drammen og Kongsberg.

Drammen kommune

Antall innbyggere: 105 000

Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2040

Drammen kommune gjennomførte en omfattende prosess for å utarbeide kommuneplan for den samlede kommunen, etter kommunesammenslåingen i 2020.

Det ble lagt stor vekt på medvirkning og involvering i forbindelse med planarbeidet og kommuneplanen for Drammen 2021-2040, samfunnsdel med overordnede arealpolitiske strategier og prinsipper, ble enstemmig vedtatt av kommunestyret 13.12.2021.

Kommuneplanens samfunnsdel har 2040 som tidshorisont og er bygget opp som et overordnet styringsdokument med en visjon: Et godt sted å leve – nær, inkluderende og nytenkende, 6 hovedmål, 23 delmål og 80 strategier, i tillegg til overordnede arealpolitiske strategier og prinsipper.

Tre hovedmål er særlige relevante for Buskerudbysamarbeidet:

- Klima- og miljøvennlig utvikling
  - Hovedmål: Drammen skal bli Norges grønneste kommune - et sirkulært og klimarobust lavutslippssamfunn der det er naturlig å velge miljøvennlig
- Omstillingsdyktig næringsliv
  - Hovedmål: Drammen er et næringssentrum
- Attraktive byer og tettsteder
  - Hovedmål: Drammen skal være det foretrukne regionsenteret nasjonalt

Når det gjelder overordnede arealpolitiske prinsipper legges det til grunn at de skal bygge opp under de overordnede målene. Det erkjennes at målene er relativt ambisiøse.

Strategien legger vekt på prinsipper for samordnet areal- og transportplanlegging, som både ivaretar hensyn til natur og miljø, men samtidig sikrer næringsarealer til et variert næringsliv, og grunnlag for boligbygging som sikrer sosial bærekraft i boområder og nærmiljøer. Det legges også til grunn at utvikling i Drammen by skal prioriteres, samtidig som utvikling i Mjøndalen/Krokstadelva og Svelvik skal sikres.

Drammen kommune har store ambisjoner om vekst og utvikling i næringslivet, og ønsker å være en attraktiv kommune for å tiltrekke og beholde innbyggere. Samtidig viser prognoser for befolkningen, i likhet med andre kommuner, en stadig aldrende befolkning. I handlings- og økonomiplan 2025-2028 beskrives økonomiske utfordringer som følge av blant annet sviktende skatteinntekter, noe som vil ha følger for kommunens prioriteringer i årene som kommer.

Planstrategi 2024-2027

Kommunestyret vedtok 15.05.2024 en planstrategi for 2024-2027 som trekker opp prinsipper for rullering og utvikling av nye planer i Drammen kommune.

I planstrategien heter det at «Kommunedirektøren vurderer at kommuneplanens samfunnsdel bør videreføres som kommunens øverste styringsdokument, for å unngå unødig forsinkelser i arbeid med videre strategiske avklaringer og implementering. Det anbefales derfor at en eventuell rullering av samfunnsdelen gjøres så begrenset som mulig.»

Kommuneplanens arealdel

Arealplan for Drammen kommune ble behandlet i kommunestyret 12.12.2022 og vedtatt lagt ut på høring. I sak til kommunestyret 7. mai 2024 redegjør kommunedirektøren for høringssvar og innsigelser til planen.

I høringsperioden kom det inn ca. 300 høringssvar, hvorav 7 myndigheter har fremmet innsigelser. Innsigelsene er rettet mot både mangler i utredningene, plankartet og bestemmelsene, i tillegg til arealbruksendringer.

Både Statsforvalteren og fylkeskommunen fremhever i sine høringsinnspill at arealdelen inneholder enkelte forslag til arealbruksendringer som kommer i konflikt med nasjonale og regionale føringer, spesielt knyttet til forholdene areal- og transportplanlegging, jordvern og hensyn til naturmiljø. Når det gjelder areal- og transportplanlegging heter det i oppsummeringene at:

Samordnet areal og transportplanpolitikk

I henhold til overordnede nasjonale og regionale føringer, skal arealplanleggingen fremme utviklingen av kompakte byer og tettsteder med redusert transportbehov og miljøvennlige transportformer. Muligheter for fortetting, transformasjon og mer effektiv bruk av arealer bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. For å nå nullvekstmålet er det særlig viktig at det legges opp til en konsentrert arealbruk i prioriterte utviklingsområder.

Kommunens vedtatte arealstrategi - med mål om fortetting i sentrumsområder og langs kollektivtraseer, og fortetting innenfor eksisterende tettsteder framfor å bygge ut ubebygde områder - bygger opp under disse føringene.

Myndighetene peker på at enkelte arealer i høringsforslaget bidrar til en spredt arealbruk i kommunen som skaper stort transportbehov i strid med nasjonale og regionale interesser og kommunens egen arealstrategi.

Innsigelsesmyndighetene kommenterer også kommunens betydelige eksisterende arealreserve, og vurderer det som særlig uheldig at det legges inn nye byggeområder som kommer i konflikt med sentrale nasjonale interesser knyttet til areal- og transportpolitikk, jordvern og økt matproduksjon, samt hensyn til naturmiljø.

Etter behandling av saken 7. mai 2024 vedtok kommunestyret i Drammen å etterkomme en rekke innsigelser, mens det ble lagt rammer for videre prosess med forhandling og mekling for de resterende arealinnspillene. Det er lagt opp til 2. gangsbehandling av saken våren 2025.

Strategier og temaplaner

Drammen kommune har en rekke temaplaner og strategier som er relevante for utvikling av bærekraftige areal, - og transportløsninger og et attraktivt mobilitetstilbud i Buskerudbyen.

Planene bygger opp om de overordnede politiske målene, og konkretiserer tiltak og virkemiddelbruk for å nå mål. De mest relevante dokumentene er:

- Trafikksikkerhetsplan: Trafikksikkerhet | Drammen kommune
- Sykkelplan: Sykkeltilbud i Drammen | Drammen kommune
- Vilkår for elsparkesykler og elektriske bysykler: Vilkår for bruk av kommunalt areal til utleie av elsparkesykler | Drammen kommune
- Parkeringsstrategi med parkeringsnorm| Drammen kommune
- Strategi og handlingsplan for fossilfrie drivstoff| Drammen kommune
- Klimastrategi: Klimastrategi for Drammen 2030 | Drammen kommune

Oppsummert Drammen kommune

Drammen kommune har store ambisjoner for vekst og utvikling. Kommunen ønsker å være et sentrum for innovative næringsaktører og et attraktivt regionsenter som tiltrekker og beholder ressurssterke innbyggere. Samtidig skal Drammen være en foregangskommune innen klima- og miljøvennlig utvikling.

Som regionsenter og kommunikasjonsknutepunkt er det naturlig å trekke frem Drammens behov for utvikling av næring og arbeidsplasser som helt grunnleggende for at kommunen skal kunne nå sine overordnede mål. Behovet for å utvikle nye og eksisterende næring, vil være avgjørende for Drammen i årene fremover. Det vil innebære behov for

- Gode næringsarealer, med rett lokalisering
- Attraktive, grønne bomiljøer
- Gode transport- og mobilitetsløsninger internt i kommunen og mot nabokommunene i Buskerudbyen
- Gode transport- og mobilitetsløsninger mot Oslo

Lier

Antall innbyggere: 29 000

Kommuneplanens samfunnsdel (2019-2028)

Gjeldende kommuneplan for Lier kommune ble vedtatt i juni 2019. Visjonen er Grønne Lier, og planen trekker blant annet frem Liers sentrale plassering mellom Drammen og Oslo, som gjør kommunen attraktiv for bolig- og næringsutvikling. Samtidig peker planen på utfordringer knyttet til vekst i trafikken, og kommunen må ha en byutvikling som bidrar til å løse areal- og transportutfordringer.

Utvikling av Fjordbyen/Gullaugområdet trekkes frem som en sentral strategi for å møte kommunens arealutfordringer og bygge opp om et effektivt og miljøvennlig transportsystem. I tillegg til Fjordbyen/Gullaugområdet prioriterer også kommunen fortetting både i kommunesenteret (Lierbyen) og i sentrumsområdet på Tranby.

Kommuneplanen peker på det forpliktende Buskerudbysamarbeidet, og trekker frem at «Nullvekstmålet for personbiltransporten skal være førende for kommunens utbyggingsmønster». Det legges til grunn at kommunens utbyggingsmønster skal begrense behovet for personbiltransport og kommunen skal prioritere grønne mobilitetsløsninger i sin planlegging og av lokal infrastruktur.

Planen har en sterk ambisjon om utvikling av et fremtidsrettet næringsliv med utvikling av grønne og sunne arbeidsplasser. Nærheten til det nye Drammen sykehus på Brakerøya blir trukket frem som en driver for å etablere en helsebasert næringsklynge.

Det pekes på behovet for å tilby næringslivet et konkurransedyktig transportsystem, at kommunen må ha en overordnet transportstrategi og være en aktiv utbygger av infrastruktur for transport og mobilitet.

Planstrategi (2024-2027)

Status for planarbeidet i Lier er at kommunen nylig har utarbeidet og vedtatt en planstrategi. Her trekkes blant annet opp hvilke utviklingstrekk, behov og utfordringer som må håndteres de neste årene. Som mange andre kommuner vil Lier ha en eldrebølge, med redusert andel innbyggere i yrkesaktiv alder.

Kommunen legger samtidig til grunn en arealutvikling som går i retning mer kompakte by- og tettstedsstrukturer og peker på behovet for samordnet og strategisk tilnærming til planleggingen fremover.

Kommunens gjeldende arealstrategi er 16 år gammel, og det konkluderes med at arealstrategien bør revideres, for å fange opp endringer i utviklingstrekk, utfordringer og politikk, og legge føringer for en fremtidig revisjon av gjeldende arealdel. Samtidig skjer mye av utviklingen nå i forbindelse med planlegging og utbygging av Fjordbyen/Gullaugområdet, som står for kommunens viktigste arealreserve (se eget avsnitt under)

Prosjektene i Fjordbyen/Gullaugområdet har potensial til å bidra til en effektiv og bærekraftig utvikling i Lier, men det forutsetter at man får en koordinert utvikling av areal og

transportløsninger i årene som kommer. Utvikling av disse områdene har også betydelige kostnader knyttet til teknisk og sosial infrastruktur, og det pekes på trangere økonomisk handlingsrom og behovet for krevende økonomiske avveininger.

Kommuneplanens samfunnsdel anbefales også revidert og tilpasset nye rammebetingelser, men det blir samtidig anbefalt at kommunen prioriterer gjennomføring av pågående planprosesser de nærmeste årene.

Fjordbyen

Fjordbyen Lier og Drammen er et samarbeidsprosjekt mellom de to kommunene, og drives av utviklingsselskapet Eidos Eiendomsutvikling As.. Fjordbyen er anslått, ved fullføring, å huse 8-10.000 boenheter (16-20. 000 nye innbyggere) og ca. 16 000 arbeidsplasser. Området omfatter Lierstranda og deler av Drammen havn, samt deler av Brakerøya der det etableres sykehus og helsepark.

Fjordbyen vil tilgjengeliggjøre strandsonen for innbyggere og arbeidstakere og legger opp til aktiv bruk av sjøen. Planen har høye ambisjoner knyttet til miljø og bærekraft, og mål om at området skal bli energi, -og klimanøytralt. Det legges til grunn prinsipper om nærhetsbyen, der innbyggere og arbeidstakere skal kunne dekke sine behov uten å være avhengig av bil. Det er utarbeidet en mobiltetsstrategi som legger til grunn prioritering av myke trafikanter, kollektivtransport og andre grønne, delte mobiltetstjenester fremfor bruk av personbil.

Strategier og temaplaner

Lier kommune har utarbeidet flere strategier og handlingsplaner som konkretiserer tiltak og virkemidler for å nå kommunens overordnede mål.

De mest relevante dokumentene er:

- Handlingsplan for næringsutvikling,2023-2026
- Handlingsplan for næringsutvikling
- Strategi for grønn mobilitet 2020
- Strategisk plattform for Fjordbyen 2014 Strategisk plattform for Fjordbyen
- Mobilitetsplan for Fjordbyen Lier-Drammen, 2019

Oppsummert Lier kommune

Lier kommune skiller seg fra de andre kommunene i Buskerudbyen ved at de, sammen med Drammen kommune, står midt i en planlagt utvikling av noen større utviklingsområder som forventes å ta store deler av vekstbehovet til kommunen i årene fremover.

Behovene til Lier kommune knyttet til areal- og transportutvikling er på mange måter både mer konkrete og mer bundet enn for de andre kommunene. For at utviklingen av Fjordbyen og Gullaugområdet skal bli en suksess, som sikrer attraktivitet og samtidig grønne, bærekraftige løsninger, er det mange brikker som må falle på plass. Det dreier seg om rekkefølgen av tiltak, og at investeringer i transport og mobilitetsløsninger blir gjort til rett tid.

Samlet vurdering normative behov

En gjennomgang av gjeldende og pågående planarbeid i Buskerud fylkeskommune og de fire kommunene i samarbeidet viser en god del sammenfallende behov, men også noen ulikheter

Samtlige kommuner ønsker en balansert vekst, som sikrer skatteinntekter og et godt grunnlag for å kunne tilby gode tjenester til innbyggerne sine. Samtidig opplever alle de fire kommunene i større eller mindre grad de demografiske realitetene med en økende andel eldre, og en redusert andel innbyggere i yrkesaktiv alder.

Alle vil vokse, og alle ønsker å tiltrekke seg unge folk. Det setter preg på arealutviklingen og målene for stedsutvikling i kommunene, der behovet for å etablere gode bomiljøer og gode lokalsamfunn er viktig. God tettsteder der behovet for transport, og spesielt biltransport, er redusert, fremstår som viktig i alle kommunene. Samtidig er det sterke behov knyttet til transportløsninger på tvers av kommunene.

Behovet for næringsutvikling er sterkest i de to bykommunene Kongsberg og Drammen. Mens Drammen som regionsenter har en bred tilnærming til næringssatsingen, er Kongsberg spisset inn mot høyteknologi og industri. For begge kommunene er det behov for å se næringssatsingen i en regional sammenheng, der både arbeidstakere, brukere og kunder vil ha behov for å reise og pendle til og fra arbeidsplassene. Det tilsier behov for gode transport- og mobilitetsløsninger på tvers av regionen og mot Oslo.

Lier kommune har i dag netto innpendling, men med sin beliggenhet kan kommunen også tiltrekke innbyggere og arbeidstakere som kan pendle i regionen og mot Oslo. Øvre Eiker ser et særlig behov for at innbyggerne lett kan pendle til nabokommunene Kongsberg og Drammen.

Både Buskerud fylkeskommune og de fire kommunene har mål og strategier om bærekraftig utvikling, grønn omstilling og reduserte utslipp. Alle kommunene har også henvisninger til det regionale samarbeidet gjennom Buskerudbyen, og anerkjenner behovet for samhandling og koordinering av tiltak. Samtidig er det et tankekors at de to «ytterkommunene» Kongsberg og Lier, er de som kanskje i størst grad ser på seg selv som en del av et større omland, og uttrykker sterkest behov for kontakt mot Oslo. Drammen ser naturlig nok på seg selv som regionsenter, og uttrykker mål og behov knyttet til å styrke den rollen, gjennom utvikling av næring, tiltrekking av innbyggere og gode transportløsninger inn mot byen.

Samlet sett kan en likevel si at behovene og målene som uttrykkes gjennom kommunenes planverk i stor grad er sammenfallende, og de handler om

- Behov for å utvikle attraktive boområder i regionen
- Behov for å utvikle gode, miljøvennlige tettsteder som reduserer transportbehovet og bygger opp om gange, sykkel og kollektiv
- Behov for å videreutvikle næring og arbeidsplasser i regionen
- Behov for god kommunikasjon internt i Buskerudbyen
- Behov for god kommunikasjon mot Oslo