



Buskerudbyen



Revidert handlingsprogram for Buskerudbyen 2023-2025

Politisk styringsgruppe 20. desember 2024



Innhold

Handlingsprogrammet på 1-2-3: Mål og prioriteringer	3
Mål for Buskerudbyen.....	5
Grunnlaget for prioriteringene i handlingsprogrammet	6
1. Forbedring av kollektivtilbudet	9
2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter.....	15
3. Tiltak for gående og syklende	19
4. Ny teknologi og smart mobilitet.....	27
5. Attraktiv by- og arealutvikling og parkering	32
6. Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag	35
7. Drift av sekretariatet.....	42
Buskerudbysamarbeidet: Bakgrunn og historikk	43
Samlet oversikt over prioriterte tiltak 2024-2025.....	46

Handlingsprogrammet på 1-2-3: Mål og prioriteringer

Slik skal belønningsmidlene brukes 2023-2025:

- ✓ Styrket busstilbud i alle kommunene. 7-10 minutters avganger på de mest brukte rutene i rush
- ✓ Billigere bussbilletter. Bybilletten er blant landets rimeligste
- ✓ Stor kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya
- ✓ Styrking av jernbanen som rygggrad i kollektivsystemet
- ✓ Samarbeid med næringslivet om grønne jobbreiser
- ✓ Pilotprosjekt for bedre helårsdrift av gang- og sykkelveiene
- ✓ Pendlerparkering
- ✓ Barnas sykkelservice – gratis fiksing av barnesykler på skolene

Hva ønsker vi å oppnå?

I Buskerudbyen samarbeider kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet om å løse felles utfordringer innen transport, miljø og arealutvikling. Det skal bli bedre kollektivtilbud og bedre forhold for de som går og sykler. Da blir det også mer plass på veiene til de som må kjøre bil. Luften og miljøet skal bli bedre for alle.

Målet er attraktive, miljøvennlige byer og tettsteder der det er godt å bo, arbeide og drive næringsvirksomhet. Mange innbyggere pendler på tvers av kommunegrensene for å komme på jobb, handle og kose seg. Det skal være enkelt å reise rundt i hele Buskerudbyen, også inn mot hovedstadsregionen. Men det kommer ikke av seg selv.

I Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg blir vi 28 000 flere innbyggere frem mot 2050 sammenlignet med 2022, ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB). Samtidig er det mye på gang i byområdet som krever samarbeid og mer tilrettelegging over kommunegrensene: Det nye sykehuset og helseparken på Brakerøya, Intercity-utbyggingen, Fjordbyen Lier og Drammen, behovet for to tog i timen til Hokksund og Kongsberg, og små og store utviklingsprosjekter i alle kommunene.

Buskerudbyen har klart å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken så langt. Men uten flere og større tiltak, forventes økt trafikk, lengre køer og fortsatt dårlig byluft. Det vil bli vanskeligere å komme seg på jobb i tide, levere varer og rekke avtaler og aktiviteter.

Veien til målet

Siden 2010 har Buskerudbysamarbeidet fått rundt 1,4 milliarder kroner i statlige belønningsmidler for å styrke kollektivtilbudet, redusere bilbruken og gjøre det enklere å gå og sykle. Gjeldende belønningsavtale er inngått for perioden 2022-2025. **Buskerud-byen får om lag 337 millioner i belønningsmidler, og 88 millioner til billigere bussbilletter (beløp i 2023-kroner).**

I handlingsprogrammet prioriterer vi satsinger som bygger opp under det faglige grunnlaget for forhandlinger om byvekstavtale og som:

- **Bidrar til nullvekstmålet for persontransport med bil:** Vi prioriterer mobilitetstiltakene som i størst grad bidrar til nullvekstmålet, og er dermed med på å oppfylle lokale og nasjonale klima- og miljømål. Fraværet av kapasitetsøkende veiprojekter som ville lagt til rette for mer biltrafikk, trekker i samme retning.
- **Er kostnadseffektive:** Vi utnytter dagens infrastruktur bedre, og prioriterer tiltak som supplerer eksisterende infrastruktur. På den måten får vi mer for pengene. Det gjelder f.eks. å disponere mer veiareal til arealeffektive transportformer, bygge opp under jernbanen som rygggrad i kollektivtilbudet og prioritere manglende lenker i sykkelveinettet.
- **Berører store reisestrømmer i kommunen:** Et eksempel på dette er midlene som går til forsterket rutetilbud. Disse er først og fremst prioritert på busslinjene som berører store reisestrømmer, og som på en effektiv måte når en stor del av innbyggerne.

- **Bidrar til en klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling:** Satsingen på forsterket rutetilbud bidrar også til klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling ved at den tilrettelegger for miljøvennlige reisevalg.
- **Bidrar til økt attraktivitet for gående, syklende og/eller kollektivreisende**
- **Bidrar til rask, positiv og synlig verdi for innbyggerne:** Vi delfinansierer også prosjekter og piloter som prøver ut ny teknologi, blant annet i prosjektene Smart drift og Brakar Fleks.

Selv om en byvekstavtale lar vente på seg, opprettholder partnerne ambisjonen om en lokal satsing på areal- og transporttiltak som bygger opp under nullvekstmålet og andre viktige mål for Buskerud-byen. Dette er nødvendig for å møte de ambisiøse utviklingsplanene for byområdet. Den lokale innsatsen omtales under hvert av innsatsområdene i handlingsprogrammet.

Noen av tiltakene som omtales kan ha gjennomgått endringer i forbindelse med budsjettbehandlingene for 2024 i kommunene og fylkeskommunen etter at dette handlingsprogrammet var ferdig skrevet.

Det er et betydelig større behov for investeringsmidler til gang-, sykkel og kollektivtiltak enn det er rom for med belønningsmidler og lokal ressursinnsats. Det betyr at mange viktige prosjekter må settes på vent inntil vi får byvekstavtale.

Tabell 1 Belønningsavtalen 2022-2025. Oversikt over anbefalt fordeling mellom innsatsområdene per år og totalt.

Belønningsavtalen 2022-2025	Belønningsmidler 2022-2025				Totalsum
	2022	2023	2024	2025	
Innsatsområde					2022-2025
1: Forbedring av kollektivtilbudet	74 000	74 800	79 600	83 200	311 600
2: Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	6 680	13 670	7 220	6 050	33 620
3: Tiltak for gående og syklende	11 150	9 180	20 400	28 300	68 630
4: Ny teknologi og smart mobilitet	870	2 450	500	1 000	4 820
5: Attraktiv by- og arealutvikling	1 250	-	-	500	1 750
6: Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag	7 657	5 590	8 000	8 150	29 397
7: Drift av sekretariatet	1 800	1 400	2 939	3 050	9 189
SUM	103 407	107 090	118 659	126 559	459 006

Mål for Buskerudbyen



Buskerudbysamarbeidets visjon er at Buskerudbyen skal utvikles til en bærekraftig og konkurransedyktig byregion av betydelig nasjonal interesse. Det handler om å sikre innbyggerne god livskvalitet gjennom et velfungerende transporttilbud og godt miljø. Det stiller krav til tett samarbeid. Nullvekstmålet er det mest sentrale målet for handlingsprogrammet, og et krav for å få belønningsmidler og byvekstavtale. Samarbeidsavtalen for Buskerudbyen definerer fire hovedmål som utfyller og utdyper nullvekstmålet.

Gjennom felles sykkelplan er det et mål å doble andelen sykkelreiser i Buskerudbyen, og at 80 % av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

Buskerudbyens satsing er godt koblet til de fem målene i Nasjonal transportplan 2022-2033. Ved å utnytte dagens infrastruktur bedre og prioritere tiltak som supplerer eksisterende infrastruktur, får vi mer for pengene. Det gjelder f.eks. å disponere mer veiareal til arealeffektive transportformer, bygge opp under jernbanen som ryggrad i kollektivtilbudet og prioritere manglende lenker i sykkelveinettet.

Vi satser på effektiv bruk av ny teknologi, blant annet i prosjekter for bedre vinterdrift for gående og syklende og samarbeid om sykkelkart og -rutevisning. Ved å prioritere mobilitetstiltakene som i størst grad bidrar til nullvekstmålet, og bidra til elbusser, er vi med på å oppfylle Norges klima- og miljømål.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde ligger til grunn for en rekke tiltak som er prioritert i handlingsprogrammet – f.eks. egen infrastruktur for gående og syklende, støtte til trafikksikkerhetstiltak hos den lokale veieier, mobilt sykkelverksted for reparasjon av barnesykler og kampanjer for å øke bruken av sykkellys.

Et bredt spekter av tiltak bidrar til enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet – fra tradisjonelle infrastrukturtiltak som gir økt framkommelighet og komfort, til tiltak som utnytter ny smart teknologi og nye forretningsmodeller innen delingsmobilitet.

Grunnlaget for prioriteringene i handlingsprogrammet

Belønningsavtalen og forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale (se omtale på s. 41) er utgangspunktet for prioriteringer av tiltak i handlingsprogrammet. Tiltakene har god kobling mot målene og de strategiske satsingene for Buskerudbyen, og er inndelt i seks innsatsområder:

1. Forbedring av kollektivtilbudet
 - a. Forsterket rutetilbud og informasjonstiltak (sanntidsinformasjon, mobilbillett)
 - b. Reduserte takster for kollektivtrafikken
2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter
3. Tiltak for gående og syklende
4. Ny teknologi og smart mobilitet
5. Attraktiv by- og arealutvikling og parkering
6. Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag

I arbeidet med å prioritere tiltakene er det tatt utgangspunkt i kriterier som vises i oversikten på neste side. Hensikten er å gjøre det enklere å vurdere om tiltakene treffer godt.

Andre sentrale hensyn er fordeling mellom kommunene, samt planstatus og kapasitet til å planlegge og gjennomføre tiltakene. Sistnevnte er av stor betydning for å sikre god gjennomføringsevne.

Handlingsprogrammet omfatter mer enn 40 små og store tiltak. De fleste beskrives relativt kort. Vi har laget tiltaksbeskrivelser der hvert enkelt tiltak og forventet effekt er gitt en mer grundig omtale.

Tiltakene fra handlingsplanen i 2022-2024 er med i oversiktstabellene for å gi et bilde av satsingen i hele perioden for belønningsavtalen.



Oversikt over prioriteringskriteriene koblet til målene i samarbeidsavtalen

Mål i samarbeidsavtalen	Kriterium	Utdypning/forklaring
Nullvekstmålet	Bidrar til nullvekstmålet for persontransport med bil	I hvilken grad bidrar tiltaket til redusert bilbruk og/eller endring i konkurranseflaten mellom bil og mer bærekraftig transport (gange, sykkel og kollektiv)?
Effektivt og rasjonelt transportsystem	Er kostnadseffektive	Mer for pengene! I hvilken grad gir tiltaket god effekt i forhold til kostnadene?
	Berører store reisestrømmer i kommunen	Tiltak skal gjennomføres i alle kommuner - i hvilken grad omfatter tiltaket store reisestrømmer i «din» kommune?
Klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem	Bidrar til en klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling	I hvilken grad bidrar tiltaket til å redusere transportbehovet med bil og stimulere til arealbruk som gir vekst i prioriterte utviklings-områder / kollektivknutepunkter?
Attraktive byer og tettsteder i alle kommuner	Bidrar til økt attraktivitet for gående, syklende og/eller kollektivreisende	I hvilken grad gjør tiltaket det mer attraktivt å gå, sykle og/eller reise kollektivt? Prioritere gode forbindelser fra tettbygde områder til kollektivknutepunkt og arbeidsplasskonsentrasjoner før forbindelser mellom utviklingsområder. Bygger innenfra og ut.
	Bidrar til rask, positiv og synlig verdi for innbyggerne	

Føring i ATP Buskerudbyen og rolledeling mellom transportmidlene

Hovedstrategien i Areal- og transportplan Buskerudbyen er at flest mulig nye boliger og arbeidsplasser skal etableres innenfor fem regionale utviklingsområder, som skal utvikles som knutepunkt for kollektivtrafikk:

- Det sentrale Drammen
- Mjøndalen/Krokstadelva
- Hokksund
- Kompaktbyen Kongsberg
- Lierstranda

I tillegg er Vestfossen utpekt som lokalt utviklingsområde.

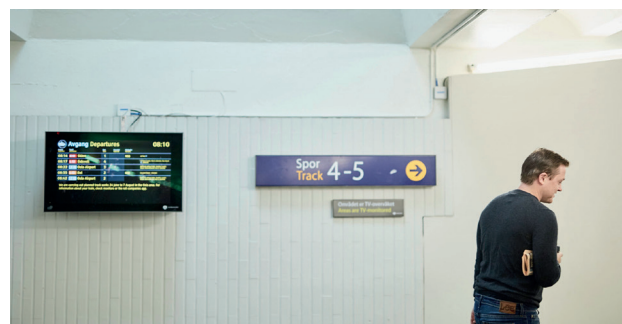
Kriteriene for prioritering av tiltak henger godt sammen med føringene i areal- og transportplanen, siden tiltakene i handlingsprogrammet i stor grad er konsentrert rundt de definerte regionale og lokale utviklingsområdene.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) viser store variasjoner i hvordan vi reiser i Buskerudbyen (se figur 1). Det har sammenheng særlig med arealbruken og transporttilbudet. Enda større forskjell er det på delområder. Mens biltrafikken (bilfører + bilpassasjer) står for om lag to av tre reiser når vi ser

på Buskerudbyen under ett, utgjør den bare halvparten av alle reiser i sentrumsområdene i Drammen og Kongsberg. Her spiller kollektivtransport, sykkel og gange en større rolle.

I prioriteringen av tiltak er det lagt til grunn at de ulike transportmidlene fyller ulike funksjoner i ulike deler av byområdet, også når det gjelder buss og tog. Buss er det viktigste kollektive transportmiddelet for reiser internt i, og på tvers av, kommunene. Toget er ryggraden i kollektivsystemet og viktigst for lange reiser. Toget har en særlig viktig rolle for reiser mellom Buskerudbyen og Osloområdet, samt Vestfold og Telemark.

Samordning av buss- og togtilbudet er av stor betydning for å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt på tvers av geografi og transportformer. En slik samordning vil også bidra til utvikling av attraktive knutepunkter og tettsteder i Buskerudbyen.



Målet er attraktive, miljøvennlige byer og tettsteder der det er godt å bo, arbeide og drive næringsvirksomhet. Innbyggerne pendler over kommunegrensene for å komme på jobb, handle og kose seg. Det skal være enkelt å reise rundt i hele Buskerudbyen, også inn mot Osloregionen. Men det kommer ikke av seg selv.

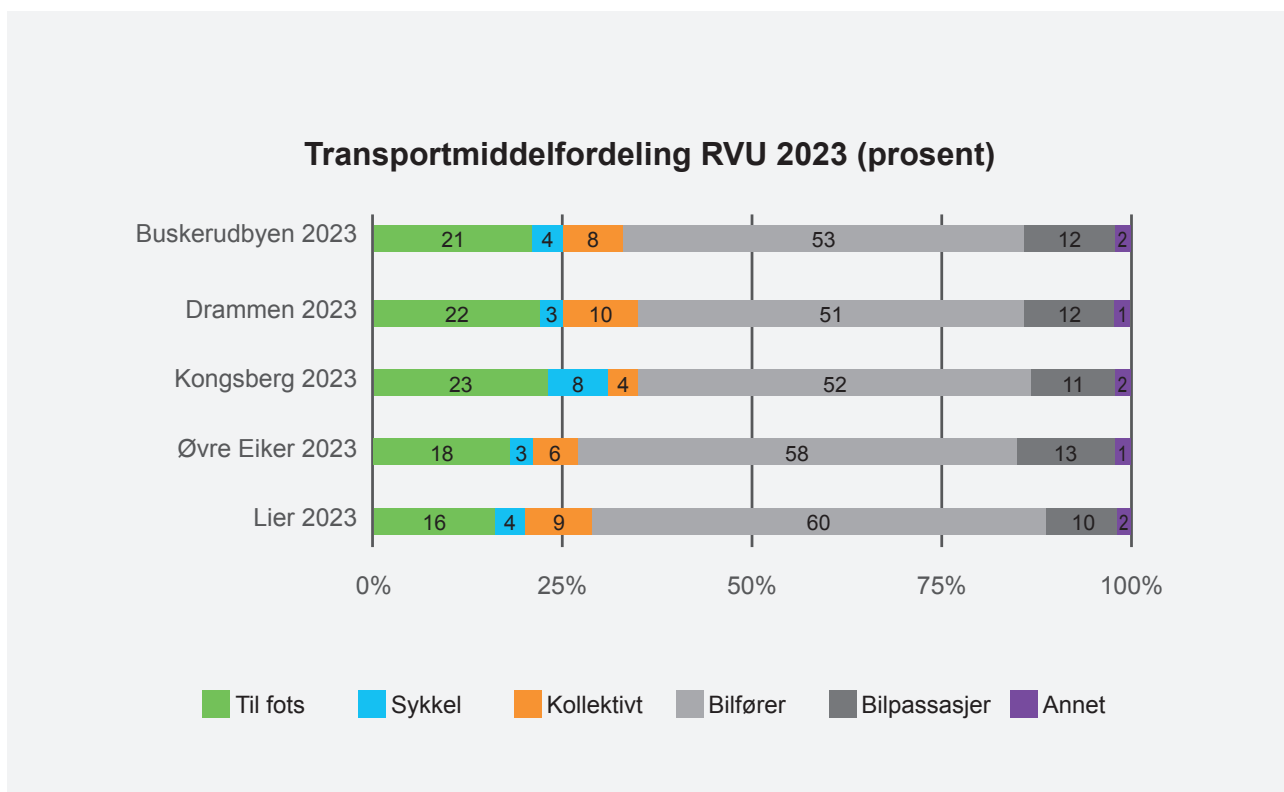
Sammenheng med lokal satsing

Partnerne opprettholder ambisjonen om en lokal satsing på areal- og transporttiltak selv om byveksttalen lar vente på seg. Belønningsmidlene utgjør i så måte en liten del av det totale bildet.

De fleste infrastrukturtiltak i handlingsprogrammet er i hovedsak finansiert med fylkeskommunale og kommunale midler. Det samme gjelder kollektivtilbudet,

som fylkeskommunen finansierer størstedelen av. I tillegg har alle lokale partnere en betydelig satsing på øvrige areal- og transporttiltak, som beskrives kort i omtalen av de seks innsatsområdene i handlingsprogrammet.

Handlingsprogrammet rulleres årlig.



Figur 1. Hvordan man reiser gjennom året. Fordelt etter hovedreiseform, og kun de som er eldre enn 13 år. Samlet for Buskerudbyen og fordelt per kommuneområde. Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen med tilleggsutvalg.

1. Forbedring av kollektivtilbudet

- ✓ **Styrket busstilbud i alle kommunene**
- ✓ **Bybillett til 25 kr**
- ✓ **Bedre informasjon om busstilbudet til passasjerene**

For å nå nullvekstmålet er det avgjørende å ha et godt kollektivtilbud som er tilpasset befolkningens transportbehov og reisemønster. En stor andel av belønningstilskuddene er avsatt til å forbedre kollektivtilbudet i alle kommunene. I tillegg er det satt av betydelige midler til billigere billetter. Bybilletten er blant landets rimeligste enkeltbilletter.

Den målrettede satsingen gjennom mange år har bidratt til en kraftig økning i antall passasjerer. Samlet økte kollektivtrafikken i Buskerudbyen langt raskere enn befolkningsveksten frem til Covid 19-pandemien rammet landet. Fra 2013 til 2019 økte antall kollektivreiser med 24 prosent.

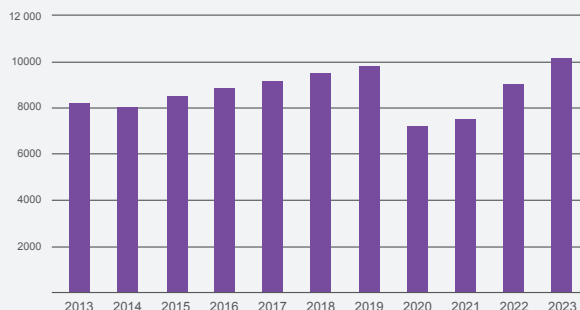
Brakar, som utvikler og drifter kollektivtilbudet på oppdrag fra Buskerud fylkeskommune, vil utvikle et godt, grønt reisealternativ. Brakars mandat er å binde sammen reiser fra dør til dør - mellom ulike transportmidler og fylkesgrenser. Brakar skal støtte opp om en kollektivtrafikkorientert arealbruk, og et transportsystem som gir mest mobilitet for pengene. Det gjør selskapet blant annet ved å forenkle linjennettet og konsentrere innsatsen til områder hvor kollektivtrafikken har best forutsetninger for å lykkes.

Brakar satser tungt på elektriske busser. Alle busser i Kongsberg og Øvre Eiker var elektriske fra juli 2023. Fra juli 2024 var alle bybusser i Drammen og Lier elektriske. Elektrifisering av bussparken bidrar til mindre lokal luftforurensing, støy og klimagassutslipp, og gir økt komfort for reisende.

Foto: Brakar



Passasjerutvikling buss i Buskerudbyen



Figur 2: Passasjerutvikling i Buskerudbyen 2013-2023 (reiser i 1000).

Satsingen på elektriske busser er blitt gjort mulig med midler fra Buskerudbyen, Enova og innskudd av ny egenkapital fra fylkeskommunen.

Passasjerene kom i stor grad tilbake i løpet av 2022 og 2023, men det er fortsatt usikkert i hvilken grad pandemien og andre samfunnsmessige utviklingstrekk vil gi varige endringer i reisevaner.

Prioriteringer i handlingsprogrammet

Forsterket rutetilbud

Et godt kollektivtilbud tilpasset befolkningens transportbehov og reisemønster er avgjørende for å nå nullvekstmålet. Buskerudbyen har over tid økt sin støtte til et bedre busstilbud. Om lag 70 prosent av midlene fra staten brukes på drift av buss og reduserte billettpriser. I 2025 utgjør dette ca. 83 millioner kroner. I tillegg kommer infrastrukturiltak for bussen omtalt i neste kapittel.

Belønningsmidlene skal ikke gå til å dekke kostnadene ved det ordinære kollektivtilbudet, men være et bidrag til den ekstra satsingen som kreves for å nå nullvekstmålet.

Økte kostnader og behov for budsjettkutt i Buskerud fylkeskommune, har ført til at Brakar måtte kutte i busstilbudet fra sensommeren 2024. Også noen av linjene som er styrket med belønningsmidler er berørt.

Buskerudbyens bidrag til bedre busstilbud:

- Avganger hvert 7.-10. minutt i rush på de mest brukte rutene
- Styrket tilbud i alle kommunene
- Bybillett til 25/13 kroner
- Redusert pris på månedskort
- Kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya
- Fremkommelighetstiltak
- Bidrag til elektrifisering

Disse rutene er gjennom årene styrket med belønningsmidler:

Linje 3 Fjell-Kastanjesletta
 Linje 4 Kniveåsen – sentrum
 Linje 5 Tors vei – Vinnes
 Linjene 22 og 24 Konnerud – sentrum
 Linje 25 Gulskogen – sentrum
 Linje 51 Mjøndalen – Solbergelva – Drammen
 Linje 61 Lierbyen skole – Bragernes torg – Bera

Linje 71 Asker – Tranby – Lierbyen – Drammen
 Linje 101 Hokksund – Mjøndalen – Åssiden – Drammen
 Linje 117 Ormåsen – Hokksund
 Linje 169 Lierbyen – Oslo

Linjevis beskrivelse av forbedringer som følge av belønningsmidlene

Under følger en detaljert beskrivelse av hva midlene har gått til i handlingsprogramperioden.

Linje 3 Fjell – Kastanjesletta: Dette er den klart største linjen i Buskerud, med over 2 mill. passasjerer årlig. Linjen betjener folketette boligområder fra Fjell til Åssiden og sentrum, samt de store videregående skolene Drammen og Åssiden. Belønningsmidler bidrar til tidligere start hverdager og på søndager, og til en enklere rutetabell (fullføring av halve turer) og utvidet sommertilbud i tre uker på strekningen Fjell – Liejordet.

Linje 4 Kniveåsen – sentrum – Bera: Linje 4 hadde stor vekst fra 2017. Veksten var spesielt stor mellom Åskollen og Drammen sentrum, og det var høyt belegg på mange rushavganger. Tilbudet er derfor styrket i flere omganger, og det er nå avganger hvert kvarter i rush. Resten av uken er det avganger hver halvtime. Belønningsmidler bidrar til rushtidsavganger og avganger minimum hver halvtime hele uken. Pga. kutt høsten 2024 er det ikke lenger halvtimesavganger hele uka. I helgene er det avganger hver time morgen (lørdag) / formiddag (søndag) og kveld.

Linje 5 Tors vei – Vinnes: I øst betjenes boligområdet mellom Rundtom og Hedensrud, samt at linjen sammen med linje 4, gir et godt tilbud mellom Rundtom og sentrum. Vestover til Vinnes gir linjen et direktetilbud til Buskerudveien, samt supplerer de andre linjene i Rosenkrantzgata. Belønningsmidler bidrar til avganger minimum hver halvtime hele uken. Pga. kutt høsten 2024 er det ikke lenger halvtimesavganger hele uka. I helgene er det avganger hver time morgen (lørdag) / formiddag (søndag) og kveld.

Linjene 22 og 24 Konnerud – sentrum: Tilbudet mellom Konnerud og sentrum er forbedret flere ganger med belønningsmidler. Økt frekvens på dagtid mandag-lørdag for disse linjene var det største tiltaket fra 2010 og medførte flere reisende. Senere er frekvensen økt i rush slik at det nå er avganger hvert 7-8 minutt i begge retninger. Belønningsmidler har bidratt til avganger hvert 20. minutt på dagtid

Vi fikser sykler så smilene til skolebarna går trill rundt!



Hjelp oss med å gjøre enda flere barnesykler trygge!

Så langt har vi fikset over 1500 barnesykler helt gratis i Buskerudbyen. Flere skal det bli. Til våren vil vi besøke nye skoler, og gjøre små reparasjoner mens barna er i klasserommet. Service og bytte av enkle slidedeler er inkludert. Målet er å sikre at så mange barnesykler som mulig kan trille trygt fremover.

Tips din skole om at de kan sende en e-post til trond@buskerudbyen.no for å avtale tid med vår dyktige sykkelreparatør.

**Barnas
sykkel-
service**

mandag-lørdag og tidlig kveld hverdager, avganger hvert kvarter i rush og ekstra avgang fra Svingen kl. 07.38 på skoledager. Pga. kutt høsten 2024, er det forsterkede tilbudet på dagtid borte, dvs. at det nå er avgang hver halvtime og ikke hvert 20. minutt. Fortsatt forsterket russtilbud og ekstra avgang fra Svingen.

Linje 25 Gulskogen – sentrum: Boligbygging, samt handelsreiser til Gulskogen senter, har økt antall reisende over tid. Belønningsmidler bidrar til bedre kveldstilbud mandag-lørdag.

Linje 51 Mjøndalen – Solbergelva – Drammen: Denne linjen betjener en strekning med mye befolkning, både i Mjøndalen, Krokstadelva, Solbergelva og på Åssiden. Den er eneste bybuslinje som kjører mellom Åssiden og Bragernes torg i anleggsperioden for bybrua, og passasjertallene har derfor økt mye fra mai 2022. De første elektriske bussene i området ble satt inn på denne linjen. Belønningsmidler bidrar til avganger hvert tiende minutt i rush i rushretning (til Drammen om morgenen, til Mjøndalen om ettermiddagen), avganger minimum hvert kvarter store deler av dagen hverdager, avganger minimum hver halvtime hele uken, to ekstra avganger lørdag kveld og utvidet sommertilbud i tre uker.

Linje 61 Lierbyen skole – Bragernes torg – Bera: Strekningen fra Bera til Bragernes torg betjener boligområdene langs Hans Hansens vei og på Bråtan, samt terrassehusene på Bera. Det har de siste årene vært boligutvikling ved Lierbyen skole. Det ble derfor etablert busstilbud fra Lierbyen skole til Drammen. I anleggsperioden for bybrua er tilbudene til Lierbyen skole og Bera koblet til samme linje. Belønningsmidler bidrar til avganger minimum hver halvtime mellom Bera og Bragernes torg. Pga. kutt høsten 2024 er det nå halvtimesavganger mandag-fredag. Belønningsmidler bidrar til at det er halvtimesrute det meste av lørdagen, men timesrute morgen og kveld.

Linje 71 Asker – Tranby – Lierbyen – Drammen: Linje 71 betjener store deler av Lier, og gir tilbud både til Asker og Drammen. Det er mange reiser på store deler av strekningen, både ordinære og skole-reiser. Belønningsmidler bidrar til avganger minimum hver halvtime hele uken, og til tidligere start på hverdager og søndager fra Asker. Pga. kutt høsten 2024, er det nå timesfrekvens på hverdager tidlig morgen fra Asker, og sent kveld i begge retninger. I helgene er det endret til timesrute morgen (lørdag) / formiddag (søndag) og kveld.

Linje 101 Hokksund – Mjøndalen – Åssiden – Drammen: Tilbudet mellom Hokksund og Drammen har vært styrket som en følge av at det går bare ett tog i timen på strekningen. Sammen med linje 52 som kjører sørsiden av Drammenselva mellom Mjøndalen og Drammen, har linje 101 hatt avganger hvert kvarter i rush mellom Hokksund/Mjøndalen og Drammen sentrum. Belønningsmidler har bidratt til avganger hvert halvtime mellom kl. 06 og 21 på hverdager, avganger hver time i helger og utvidet sommertilbud i tre uker. Pga. kutt høsten 2024, er linje 52 kuttet fullstendig mellom Hokksund og Mjøndalen. Det betyr at det kun er kvartersrute mellom Mjøndalen og Drammen.

Linje 117 Ormåsen – Hokksund: Ormåsen er et boligområde ca. fem km sørvest for Hokksund sentrum som har hatt stor befolkningsvekst de siste tjue årene. Busstilbudet er derfor styrket, og belønningsmidler bidrar til avganger hver time hverdager fra kl. 6 til 21 i korrespondanse med tog på Hokksund stasjon.

Linje 125 Hokksund – Harakollen: Her er det brukt Buskerudbymidler for tilrettelegging. Viktig tilbud til nytt og attraktivt boligområde.

Linje 169 Lierbyen – Oslo: Det er mange som pendler mellom Lier og Oslo. Rutetilbudet var tidligere redusert i åtte uker om sommeren, men belønningsmidler bidrar til at det er redusert rutetilbud i kun fem uker om sommeren. Pga. kutt høsten 2024, er øvrige tilbud redusert en del.

Bybusstilbudet på Kongsberg: På Kongsberg er busstilbudet vesentlig endret de siste ti årene. Tidligere var det flere linjer med til dels dårlig frekvens. Nå er det, i samsvar med Brakars strategi, færre linjer, men med høyere frekvens. Tilbudet blir da mer attraktivt å benytte for flere. På Kongsberg er det også fleksibelt bestillingstilbud (Brakar Fleks Kongsberg) som del av bybusstilbudet.

Bedre informasjon om rutetilbudet og effektivisering av billettsystem

Når kundene får bedre informasjon, øker attraktiviteten til kollektivtransporten. Midler til sanntidsinformasjon og trafikant- og informasjonsdesign (SIS og TID) støtter opp under dette arbeidet. Sanntid gir kundene faktisk avgangstid i flere kanaler, og bidrar til å gi et lett tilgjengelig og oppdatert kollektivtilbud. Data fra systemet kan i tillegg benyttes til å skape nye og smarte tjenester til publikum i fremtiden. Sanntidssystemet videreføres og utvides, slik at en større del av Buskerudbyen får SIS for å skape forutsigbarhet for trafikanter.

De fleste reiser betales nå med mobilbilletten, der den felles tekniske plattformen for drift og tilliggende tjenester skjer i et samarbeid mellom flere kollektivtrafikkselskaper.

Tilskudd til reduserte takster

Gjennom belønningsavtalen får Buskerudbyen tildelt årlige midler til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. I 2025 utgjør dette omlag 25 mill. kr.

Tilskuddet til reduserte billettpriser ble evaluert i 2023. Evalueringen gir ikke grunnlag for å konkludere med at andre taksttiltak ville gitt bedre måloppnåelse enn tiltakene tilskuddet i dag benyttes til. Dermed fordeles tilskuddet som tidligere, til billigere Bybillett og 30-dagersbillett.

I 2024 benyttes 16,2 mill. kr av tilskuddet til redusert pris på Bybillett (enkeltbillett for 1 sone). Tilskudd fra belønningsmidlene betyr at Bybilletten koster 25 kr for voksne og 13 kr for barn og honnør i 2024, mens de ville kostet hhv. 42 og 21 kr uten dette tilskuddet. **Den lave prisen på Bybilletten kommer de fleste bussreisene til gode: Om lag 70 prosent av alle enkeltbilletter som selges i Brakars salgssystemer innenfor Buskerudbyen er billetter for 1 sone.**

Det er gjort en beregning av å slå sammen de tre sonene innenfor Drammen kommune til én storzone. En eventuell endring av soneinndelingen må imidlertid sees i sammenheng med fylkeskommunens vide-

re arbeid med soneinndeling for hele Buskerud fylke. Brakar har varslet at det blir nødvendig å prisjustere Bybilletten i 2025.

4,8 mill. kr av tilskuddet i 2024 ble benyttet til redusert pris for 30-dagersbillett for å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt. Økt andel månedskort bidrar også til mindre forsinkelser på bussene siden billetteringstiden om bord reduseres.

Selvkjørende buss Drammen

Høsten 2018 var Brakar først i verden med å lansere en selvkjørende buss fullintegrert i kollektivtransporten. Pilotperioden i Kongsberg varte frem til desember 2021. Etter å ha oppnådd flere viktige milepæler, ble prosjektet tatt videre til Drammen i august 2021.

Drammen som et storbyområde ga muligheter både for å teste ut samspillet for selvkjørende buss i et mer komplekst trafikkbilde, og for å få et tydelig fokus på fremtidens mobilitetsløsninger. Bussen gikk i fast rute mellom Drammen park og CC.

Prøveprosjektet var et samarbeid mellom Brakar, Applied Autonomy, Vy og Drammen kommune, og ble finansiert av Brakar med støtte fra Buskerudbyen. Prosjektet i Drammen ble evaluert og avsluttet i juni 2023. Brakar, i samarbeid med Lier kommune, ønsker å gjennomføre et forprosjekt om selvkjørende buss i en tidligfase i Fjordbyen Lier og Drammen.

Partnernes øvrige satsing

Buskerud fylkeskommune har ansvar for å tilby lokal kollektivtransport for sine innbyggere. En stor andel av driftsbudsjettet på samferdselsområdet går til dette. Fylkeskommunen legger til grunn en videreføring av dagens tilskuddsnivå, supplert med belønningsmidler og annen ekstern finansiering. Reduserte billettinntekter og ønsker om økt kvalitet kan gi behov for omprioriteringer både gjennom justering av tilbud og billettpriser, samt eventuell utsettelse av satsinger og klima- og miljøtiltak. I tillegg prioriterer fylkeskommunen strategisk og holdnings- skapende mobilitetsarbeid, forskning, pilotering, samarbeid og utredning.

Fylkeskommunen har som mål å få til et enhetlig kollektivtilbud med et gjennomgående betalings- system på tvers av Oslo, Akershus og Buskerud og statlig jernbanetilbud. I dag er det tre ulike pris- og sonestrukturer for lokal kollektivtransport, i tillegg til

at staten med togoperatør har et eget prissystem. Dette gir seg utslag i priser som ofte oppleves som urimelige. Målet er å kunne betale for hele kollektivreisen i samme kundegrensesnitt og billettsystem. Det er også ønsker om mer rettferdige priser mellom ulike områder, strekninger og transportmidler.

Fra 1. november 2023 ble det innført fri overgang i ankomstsonen for busspassasjerer som reiser over grensene mellom Brakars, Ruters og Østfold kollektivtrafikk sine områder. For vårt område betyr dette at busspassasjerer med linje 71 Drammen–Asker og 169 Lierbyen–Oslo kan reise videre med buss, trikk eller T-bane i Ruter-sonen de ankommer uten å kjøpe ekstra billett hos Ruter. Fri overgang gjelder kun innenfor omstigningssonen, og den vil gjelde uavhengig om reisen starter eller slutter der. Dette er første steg mot et mer sømløst kollektivtilbud i regionen.

2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter

- ✓ **Stor kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya**
- ✓ **Pendlerparkering på Lier stasjon**
- ✓ **Tilrettelegging for buss til/fra Harakollen**
- ✓ **Stasjonstiltak for å forbedre knutepunktene og gjøre det enklere å reise med tog**

Busstrafikken i Buskerudbyen står ofte i de samme køene som biltrafikken. I tillegg til lengre reisetid, betyr forsinkelser at busstrafikken blir mindre pålitelig. Det er til stor ulempe for trafikantene. Forbedret fremkommelighet er det mest virkningsfulle kollektivt tiltaket for å få overgang fra bil til kollektivtransport.

I handlingsprogrammet prioriteres en rekke fremkommelighetstiltak for buss, spesielt i Drammen og i tilknytning til det nye sykehuset. Det er også avsatt belønningssmidler som tilskudd til stasjonstiltak for å forbedre knutepunktene, og til pendlerparkering på Lierbyen stasjon.

Prioriteringer i handlingsprogrammet

Kraftig kollektivsatsing til det nye sykehuset og Helseparken på Brakerøya: Sykehuset skal etter planen åpnes for normal drift i 2025. Med over 4 000 ansatte og mer enn 500 døgnplasser i tillegg til polikliniske tilbud, vil sykehuset skape mange reiser hver dag. For å lykkes med nullvekstmålet for personbiltrafikken, blir det viktig å få på plass et attraktivt tilbud for kollektivreisende, syklende og gående fra dag én.

Buslinjen mellom Mjøndalen/Krokstadelva og det

nye sykehuset vil bli en av de viktigste og største busslinjene i Drammen. Det er satt av belønningssmidler i hele handlingsprogramperioden til planlegging og oppgradering av holdeplasser langs traséen tilpasset leddbusser og til fremkommelighetstiltak på fylkesveiene (Fremkommelighet for buss i Drammen - del 1-3).

I tillegg settes det av belønningssmidler til tilsvarende tiltak på kommunal vei. Eksempler på aktuelle tiltak er forlengelse av busslommer, ombygging til kantsteinsholdeplasser og mindre fremkommelighetstiltak. Ombyggingen startet i 2023, og vil fortsette i 2025.

Buskerudbyen bidrar videre til et bærekraftig reise-mønster for de ansatte i området også gjennom informasjonsdeling, kampanjer og annen koordinering.

Fremkommelighet for buss på fylkesvei: Fylkeskommunen er i gang med å planlegge fremkommelighetstiltak for flere sentrale busslinjer i Drammen. Det er avsatt belønningssmidler i 2025 til gjennomføring av mindre infrastrukturtiltak. Tiltakene skal bidra til nullvekstmålet gjennom bedre kapasitet, bedre regularitet og/eller reduserte forsinkelser på viktige busstrekningene i Drammen og vil dermed berøre store reisestrømmer i kommunen. Det vil prioriteres kostnadseffektive tiltak som gir rask effekt.

Busstilrettelegging på Harakollen: Det er brukt belønningssmidler til busstilbudet til Harakollen. Dette er et nytt, stort boligområde nord for Hokksund sentrum som ikke hadde kollektivtilbud. Området er relativt sentrumsnært (ca. 3 km), men likevel litt for langt unna sentrum og stasjon til at gange og sykkel kan forventes å dekke mesteparten av transportbehovet. Brakar la inn busstilbud til Harakollen i anbudet fra sommeren 2023 under forutsetning om at infrastrukturen kom på plass. Holdeplasser og snuplass for bussen ble etablert i 2023, og busstilbudet er i drift. Øvre Eiker har forskuttert hele beløpet i 2023, og har fått tilbakebetalt om lag halvparten i 2024 fra belønningssmidlene.

Busstilrettelegging i Lier: Det er benyttet belønn-

ingsmidler til et nytt lehus ved Lierbyen skole, samt opparbeidelse av ny busslomme i Heggroveien ved Heggtoppen. Det vil være synlige tiltak for mange og bidra til å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt.

Pendlerparkering Lier stasjon: For å utvikle Lier stasjon til en velfungerende pendlerstasjon er det avsatt belønningsmidler til utvidelse av pendlerparkeringen ved Lier stasjon. Tiltaket gjør det mulig for flere å kjøre kollektivt største delen av reisen, og er et viktig tiltak for Lier spesielt grunnet spredt boligbebyggelse med stedvis dårlig kollektivtilbud. Bane NOR finansierer størstedelen av tiltaket.

Stasjonstiltak for å forbedre knutepunktene og gjøre det enklere for flere å reise med tog.

Tiltak som bygger opp om jernbanen som rygggrad i kollektivsystemet er blant Buskerudbyens prioriterte områder for belønningsmidler 2023-2025. Det

ligger 10 jernbanestasjoner i Buskerudbyområdet; Lier, Brakerøya, Drammen, Gulskogen, Mjøndalen, Steinberg, Hokksund, Vestfossen, Darbu og Kongsberg. I 2023 var det over 16 000 av- og påstigende per døgn for alle stasjonene. Det er satt av belønningsmidler for å delfinansiere flere stasjonstiltak som gjennomføres i regi av Bane NOR. Tiltakene gjennomføres i 2024 og 2025.

På initiativ fra Jernbanedirektoratet og Bane Nor, ble det gjennomført en felles befarings på alle de ti jernbanestasjonene i Buskerudbyen sommeren og høsten 2023. Hensikten var å få en oversikt over små og større tiltak som kan gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt. Det ble satt av 1 million kroner i belønningsmidler for å gjennomføre mindre oppgraderingstiltak på stasjonene Hokksund, Gulskogen og Brakerøya.

Foto: Brakar



Partnernes øvrige satsing

Buskerud fylkeskommune gir kollektivinfrastrukturtiltak som bedrer framkommeligheten for kollektivtrafikken i byområdene høy prioritet. Fylkeskommunen har et særlig fokus på å identifisere, vurdere og konkretisere tiltak som kan bedre regularitet og reisetid for sentrale busslinjer i byområdet. Aktuelle tiltak er f.eks. omdisponering av areal, tilrettelegging for leddbuss/elbuss, trafikkstyring, samt utvikling av holdeplasser, snuplasser og innfartsparkeringer.

Handlingsprogrammet for Viken fylkeskommune 2022-2025 inneholder både planprosjekter og investeringstiltak til kollektiv i byområdet. Konkretisering av Buskerud fylkeskommune videre satsing vil skje i forbindelse med rullering av økonomiplan og handlingsprogram .

Lier kommune har gjennom flere år jobbet med utviklingen rundt Brakerøya jernbanestasjon. Fjordbyen, som skal tilrettelegge for ca. 8 000 nye boenheter og 16 000 nye arbeidsplasser, planlegges på en slik måte at de nye innbyggernes foretrukne transportform skal være gange, sykkel og kollektiv. Det planlegges egen kollektivgate med tilhørende separate gang- og sykkelveier. Kommunen har avsatt betydelig midler til realiseringen av dette prosjektet, men utbyggere vil også i stor grad bidra gjennom utbyggingsavtaler.

Tilsvarende planlegges oppgradering og kapasitetsutvidelse av kollektivknutepunktet i Lierbyen, som ett viktig element i stedsutviklingen, og tilrettelegging for gode sosiale møteplasser. I tillegg skal det legges til rette for å håndtere en fremtidig vekst i busstilbudet. Kommunen har også gjennom snarveiprojektet søkelys på synliggjøring av snarveier til bussholdeplasser.

Øvre Eiker kommune har avsatt midler for planlegging og investeringer i transportinfrastruktur som sees i sammenheng med prosjekter innen andre områder. Totalt omfatter dette tiltak for om lag 31 mill. i perioden 2023-2026 (vei/VA, tellepunkter, tiltak for kollektivtransport, og til forfallsreducerende tiltak). Det er også avsatt 30 mill. kr til oppgradering av bruer og veier. Kommunen har i tillegg vedtatt en tilleggsfinansiering på 2 millioner til nødvendig infrastruktur for å realisere bussrute mellom Harakollen og Hokksund stasjon.

I **Drammen kommune** prioriteres tilrettelegging for økt bruk av miljøvennlige transportformer som sykkel, gåing og kollektivtransport, i likhet med bærekraftig bolig-, nærings- og transportutvikling som bidrar til reduksjon av klimagassutslippene. Det er en målsetting om fortetting av boligbyggingen i sentrumsområder, rundt knutepunkt og langs kollektivtraséer. Større utbygginger i områder uten etablert infrastruktur skal unngås.

Kommunen har ansvar som veieier for å tilrettelegge fysisk infrastruktur som sikrer framkommelighet for buss og holdeplasser. Som veieier er også kommunen ansvarlig for trafiksikre anlegg, tilgjengelighet til holdeplassene for brukerne, tilrettelegging for universell utforming og drift av både veinett og holdeplasser.

- **Ny bybru:** Bygging av ny bybru startet i mai 2022, og skal være ferdigstilt høsten 2025. Den er svært viktig for å knytte sammen Strømsø og Bragernes for kollektivtrafikk, gående og syklende. Gjennom vedtatt økonomiplan (2023-2026) er det avsatt 1,16 milliarder kroner (2023-kr) til prosjektet.

- **Fysisk tilrettelegging for kollektivtrafikk:** Gjennom vedtatt økonomiplan (2023-2026) er det avsatt 3 mill. årlig til tiltak for å bedre den fysiske tilretteleggingen for kollektivtrafikken. Til og med 2024 vil midlene bli brukt på å tilrettelegge for leddbuss langs Gamle Riksvei som følge av Brakars nye anbud. Det er avsatt belønningsmidler til dette prosjektet, jf. omtale over.

- **Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler:** Kommunen benytter løpende handlingsrommet i rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler for realisering av et bedre kollektivtrafikktilbud, som supplement til egne tiltak.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR har flere pågående prosjekter på strekningen og på stasjonene i Buskerudbyen. Et 10 km langt dobbeltspor mellom Drammen stasjon og Kobbervikdalen er planlagt ferdigstilt høsten 2025. Dobbeltsporet vil bidra til 10 minutter kortere reisetid mellom Oslo og Tønsberg, og mulighet for fire tog i timen på strekningen.

Når Drammen stasjon står ferdig, skal det bli enklere å komme seg til plattformene. Plattformen heves med 40 cm, og det utvides til seks spor og ny bybru over sporområdene med direkte tilgang til plattformene via trapp og heis.

Nytt Drammen sykehus og helsepark bygges i umiddelbar nærhet til Brakerøya stasjon, og som del av dette er ny gangbru over jernbanesporet planlagt montert i 2024. Det er en ambisjon å oppnå 25% kollektivandel, og 25% gående og syklende på arbeidsreisene til de 4000 ansatte ved sykehuset. Jernbanen spiller en viktig rolle i å få flere til å reise kollektivt til jobb.

På Gulskogen stasjon skal dagens mellomplattform forlenges til 250 meter, på Hokksund og Brakerøya stasjoner vil man heve plattformer for å få universelt utformede stasjoner, på Lier stasjon er det planlagt 50 nye parkeringsplasser og nytt sykkelstativ, og på Kongsberg stasjon arbeides det blant annet med bedre overvåking av stasjonen og sykkelparkeringen. Sykkelhotellet på Drammen stasjon har også fått ny og bedre innredning for tryggere parkering av sykler.

Kilde: Link Arkitektur, Ratio Arkitektur og Bølgeblikk



3. Tiltak for gående og syklende

- ✓ **Gang- og sykkeltiltak i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg**
- ✓ **Nye snarveiprosjekter**
- ✓ **Bedre skilting av sykkelveinettet i Buskerudbyen**

Mange korte reiser i Buskerudbyen foretas med bil. 4 av 10 reiser under 3 kilometer foretas med bil. Det er et stort potensial for å få flere til å gå eller sykle i stedet, men det krever bedre tilrettelegging. Forskningen er tydelig på at når man bygger gode anlegg for gående og syklende, vil flere benytte disse transportformene.

Det er i samarbeidet gjort en omfattende jobb med å prioritere infrastrukturtiltak i alle kommunene som vil styrke gange og sykkel. Tiltakene ble rangert ut fra bidrag til nullvekstmålet, som igjen er lagt til grunn for tiltak i handlingsprogrammet. Det foreslås å prioritere utbygging av de delene i veinettet for gående og syklende som mangler, og som gir størst effekt. Tiltak som bidrar til økt trafiksikkerhet, særlig for de yngste innbyggerne, prioriteres også opp.



Prioriteringer i handlingsprogrammet

Drammen

Gang- og sykkelvei langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate og Verven: Drammen kommune har bygd et anlegg for gående og syklende langs den nye flerbrukshallen ved Brandenga skole, til og med sykkelveien med fortau til Verven. Dette anlegget åpnet høsten 2023. Den nye gang- og sykkelveien er en viktig lenke for å koble sammen et helhetlig, sammenhengende nett fra Rundtom til Strømsø torg. Sykkelnettet fortsetter også i andre retninger utover herfra.

Flere snarveier har også blitt opprustet og åpnet. For eksempel gang- og sykkelvei mellom Linneaveien og Fiolsvingen, mellom Tårnveien og Strømliveien, og «Tusentrappa» (Hotvetveien-Hans Hansens vei) har blitt rustet opp. Det er også ferdigstilt ny gang- og sykkelvei med lys og asfalt ved Åsen skole. Det planlegges for videreføring av nye prosjekter her.

Se også omtale av oppgradering og vedlikehold på gang- og sykkelanlegg på kommunal vei, snarveiprosjekt og sykkelveivisning under «Prosjekter i flere kommuner».

Lier

Gange- og sykkeltiltak i Lierbyen: Gange- og sykkeltiltak i Lierbyen: Kommunen har over lang tid jobbet med stedsutvikling i kommunesenteret. Områderegulering for Lierbyen ble vedtatt i 2024. Denne tar blant annet for seg bedre tilrettelegging for gående/syklende, sørge for komplette gang/sykkelenker gjennom sentrum, bedre tilrettelegging for kollektivtransport, mer byliv og nytt parkeringsregime. Belønningsmidlene skal brukes som del-finansiering av disse tiltakene.

Ovenstadveien – kryss ved Heiaveien: Barna som går på Ovenstadveien og skal til Heia skole, må krysse plassen hvor foreldre kan slippe av elever i droppsonen. Det skal tilrettelegges for gående i utkant av droppsonen gjennom utbedring av fortau/GS-vei over plassen og nytt skiltvedtak med P-forbud. Planlagt oppstart er 2025.

Bruusgaards vei x Lierstranda - fremkommelighet for omlagt bussrute og bedre forhold for gående og syklende: I forbindelse med ferdigstilling av nye Drammen sykehus i 2025, skal bussruten legges om. Ny trasé vil følge Bruusgaards vei, som krysser Lierstranda i vest, gå over Strandbrua og knytte sammen Lierstranda og sykehuset. Dette fører til at krysset i Bruusgaardsvei og Lierstranda må bygges om. Krysset skal ivareta gående og syklende på en bedre måte enn i dag.

Sikrere gang- og sykkelvei Haragarn: Ved å anlegge fortau skal syklistene kunne unngå krysset ved innkjøringen til Haragarn. Strekingen helt ned til busstoppet ved Kvernbakken bør ses på i helhet. Strekingen er både en skolevei og en sykkeltrasé som blir mye brukt fra ytre Lier mot Drammen. Det er satt av midler til prosjektering.

Se også omtale av oppgradering og vedlikehold på gang- og sykkelanlegg på kommunal vei og sykkelveivisning under «Prosjekter i flere kommuner».

Kongsberg

Fortau Gamle Gomsrud vei/Hyttegata: Gående og syklende føres i dag inn et bredt og noe uoversiktlig kryss. Det skal etableres et helhetlig fortau som kan driftes hele året. Krysset skal strammes opp og krysningspunkt etableres.

Fortau Sandsværmoen: Dette er skolevei, gang- og sykkelvei til Teknologiparken og en del av Nasjonal sykkelrute. Veien har fortau med varierende bredde. Det skal etableres et helhetlig fortau på hele strekingen som kan driftes hele året.

Se også omtale av oppgradering og vedlikehold på gang- og sykkelanlegg på kommunal vei, snarveiprojekt og sykkelveivisning under «Prosjekter i flere kommuner».

Øvre Eiker

Kommunen omprioriterte midler fra forlengelse gang- og sykkelveg Semsveien og tiltak på gang- og sykkelanlegg i Øvre Eiker til tiltak for gående og syklende ved ny barneskole Loesmoen. Se også omtale av oppgradering og vedlikehold på gang- og sykkelanlegg på kommunal vei og sykkelveivisning under «Prosjekter i flere kommuner».

Buskerud fylkeskommune

Fv. 2722 Konnerudgata: Det er avsatt belønningsmidler i 2024 til et forprosjekt for å identifisere muligheter for å få til et sammenhengende anlegg for syklende langs nedre del av Konnerudbakkene. Strekingen har svært mangelfull tilrettelegging for syklende. Til dels mangler det anlegg og til dels har anlegget for lav kvalitet med hensyn til sikkerhet, attraktivitet og fremkommelighet. Prosjektet vurderes utvidet til å også omfatte Nybyen.

Fv. 35 Vestfossen sentrum: Gjennom arbeid med felles regional sykkelplan og et faglig grunnlag for byvekstavtale Buskerudbyen, er det identifisert behov for utbedringer gjennom Vestfossen sentrum. Målet er bedre tilrettelegging for gående og syklende langs fv. 35 og inn mot sentrum gjennom omprioritering av veiareal, mindre utbedringer og lavere fartsnivå. Det er avsatt belønningsmidler til delfinansiering av dette prosjektet i 2024 og 2025.

Se også omtale av forbedringstiltak for syklende under «Prosjekter i flere kommuner».



Statens vegvesen

Sykkeltilrettelegging på Brakerøya (E18): Det er viktig å tilrettelegge for gående og syklende i tilknytning til de store utviklingsprosjektene nær Brakerøya stasjon (nytt sykehus, Helseparken, Fjordbyen). Strekingen forbi Brakerøya stasjon har et stort utbedringsbehov. Statens vegvesen arbeider med en delstreking for å skille gående og syklende forbi stasjonsområdet.

Prosjekter i flere kommuner

Snarveiprosjekter: Det er avsatt belønningsmidler til å utbedre prioriterte snarveier i Drammen og Kongsberg, på grunnlag av gjennomførte kartlegginger. Slike snarveiprosjekter bidrar til å gi rask, trygg og god fremkommelighet til fots eller med sykkel til mange ulike målpunkt. Særlig snarveier som gir kortere avstand enn med bil, bidrar til å gjøre gange og sykkel mer attraktivt og konkurransedyktig. Ofte er det lite som skal til for å gjøre gangveiene mer attraktive. Eksempler på tiltak som kan gjennomføres er utbedring av dekke, trapper, håndlist, belysning og skilting – enkle tiltak med stor og synlig verdi for innbyggerne.

Sykkelveivisning Drammen, Kongsberg og felles sykkelveivisning Buskerudbyen: Det er avsatt belønningsmidler til bedre veivisning på det lokale, regionale og nasjonale sykkelveinettet.

Prosjektet inkluderer blant annet tydeligere og større skilting, mulig oppmerking i bakken, samt nye skilt

med mer logiske og forståelige stedsnavn. Det er også satt av midler til et sykkelveivisning i tilknytning til Sølvveien i Kongsberg, som er en viktig tur-, riksvei- og turiststrekning. Kulturminneavdelinger og historielag er også involvert i prosjektet, med separat støtte fra fylkeskommunen. I 2025 er det avsatt midler til tilsvarende veivisningsprosjekter i alle kommuner i Buskerudbyen.

Forbedringstiltak for syklende: Buskerud fylkeskommune har startet et systematisk arbeid for å indentifisere og gjennomføre mindre utbedringstiltak på de regionale sykkelrutene som fylkeskommunen har ansvar for. Sekkepostmidler til denne type tiltak gir erfaringsmessig høy kost-nytte effekt. Det er derfor avsatt belønningsmidler til å planlegge og gjennomføre denne type mindre investeringstiltak. Det er en forutsetning at disse tiltakene bygger opp under målene i Buskerudbyen.

Oppgradering og vedlikehold på gang- og sykkelanlegg på kommunal vei: Det er avsatt belønningsmidler (samlepott) til oppgradering og vedlikehold på kommunal vei i alle kommuner. Dette for å gi noe fleksibilitet i planlegging og gjennomføring av mindre gang- og sykkeltiltak. Det er en forutsetning at disse tiltakene bygger opp under målene i Buskerudbyen. Fagrådet skal orienteres når tiltakene er konkretisert, og det skal rapporteres om status og framdrift.

4 av 10 reiser i Buskerudbyen under 3 km foretas med bil. Det er et stort potensial for å få flere til å gå eller sykle i stedet, men det krever bedre tilrettelegging.





Partnernes øvrige satsing

I **Buskerud fylkeskommune** er tilrettelegging for gående og syklende særskilt prioritert i handlingsprogram for Samferdsel 2023-26. Det satses spesielt på tiltak som bidrar til at flere barn kan gå eller sykle til skolen. I og rundt de større byområdene prioriteres også tiltak som bidrar til at flere skal sykle og gå til arbeid og fritidsaktiviteter. Smartere og mer effektiv utnyttelse av infrastrukturen står sentralt, og omdisponering av veiareal for å gi mer plass til sykkel skal gjennomføres der det er hensiktsmessig. Buskerud fylkeskommunen vil også følge kommunenes policy for etablering av rødt dekke i dedikerte sykkelanlegg og være en pådriver for rødt dekke i kommuner hvor dette ikke er avklart.

Fylkeskommunen skal være pådriver for samarbeid mellom veieierne om helhetlige løsninger og tenke tilrettelegging av hele reisekjeder. I det videre beskrives relevante infrastrukturtiltak som er under planlegging og bygging.

- **Fv. 2722 Konnerudgata:** Buskerud fylkeskommune bygger sykkelvei med fortau langs Konnerudgata mellom krysset med Hallermoveien nord og Hallermoveien sør. Strekingen er en del av hovednettet for sykkel i Drammen, og en manglende lenke mellom Konnerud og Drammen sentrum. Målet for prosjektet er å gi god framkommelighet og trafiksikkerhet for både gående og syklende på strekingen.

- **Fv. 2729 Øvre Storgate:** Buskerud fylkeskommune skal utbedre fylkesvei 2729 på strekingen Øvre Sund bru - Landfalløya. Målet med prosjektet er å

bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten for de som sykler. Prosjektet er delfinansiert med belønningsmidler.

- **Fv. 35 Vestfossen sentrum:** Se egen omtale over.

- **Fv. 2731 Buskerudveien:** Buskerud fylkeskommune planlegger hvordan strekingen kan legges bedre til rette for syklende. Planprosjektet er delfinansiert med belønningsmidler.

- **Fv. 319 Svelvikveien:** Buskerud fylkeskommune har utbedret fylkesvei 319 mellom krysset fv. 2714 Hans Tordsens gate og krysset med fv. 2712 Oscar Kiærs vei og har også anlagt nytt fortau. Prosjektet til 15 mill. kr stod ble ferdigstilt høsten 2023.

- **Veilys:** Buskerud fylkeskommune vedtok i juni 2022 å overta ansvar for alt kommunalt finansiert veilys langs fylkesveier. Som en konsekvens er det i årsbudsjettet for 2023 satt av 115 mill. kr til oppgradering av anleggene. Dette er et løft som også kommer gående og syklende i Buskerudbykommune til gode.

- **Fv. 319 Svelvikveien:** Buskerud fylkeskommune planlegger for hvordan fylkesveien kan utvikles på kort og lang sikt for bedre å ivareta behovene for ulike trafikantgrupper generelt og især gående og syklende. Planprosjektet er delfinansiert med belønningsmidler.

- **Fv. 2704 Nøsteveien:** Buskerud fylkeskommune utarbeider reguleringsplan for ny sykkelvei med fortau på strekingen. Planprosjektet er delfinansiert med belønningsmidler.

Fylkeskommunens setter også av sekkepostmidler til trafiksikkerhet og bedre tilrettelegg for gående og syklende. Størrelse besluttes i årsbudsjettet, og prioritering av tiltak i ulike kommuner skjer løpende.

Lier kommune satser på mindre gange- og sykkeltiltak ved Haragarn, Ovenstadveien, Haugestadsbakken og Vindernveien. I handlingsplanen er det avsatt totalt 20 mill. kr. til forsterket satsing på kollektiv, gange- og sykkelveier i perioden 2022-2025. I perioden 2023-2026 er det avsatt 32 mill. kr til trafiksikkerhet og grønn mobilitet, 12 mill. kr til forsterket satsing gange/sykkelveier og 26 mill. kr til veilys (veier og gang-/sykkelveier).

Drammen kommune har en sykkelplan med mål, strategier, satsingsområder og prioriteringskriterier for videre utbygging av sykkelnettet og handlingsprogram. Sykkelplanens visjon er at Drammen skal bli Norges beste sykkelkommune med en sykkelandel på 20 % i sentrumsområdene og 8 % utenfor. Drammen kommunes trafiksikkerhetsplan har på samme måte definerte hovedmål, mål og strategier for kommunens satsing på trafiksikkerhet, med tilhørende handlingsprogram og prioriteringskriterier for langsgående anlegg og belysningstiltak i gangfelt.

- **Ny gang- og sykkelundergang** Ryddinggangen sto ferdig sommeren 2024. Arbeidene ble utført av Bane NOR som en del av IC-utbyggingen. Byggearbeidene ble bekostet av Drammen kommune, men delfinansieres ved hjelp av anleggsbidrag fra private og offentlige utbyggere i området (utbyggingsavtaler).

- **Sykkelplan:** Fysisk tilrettelegging for syklende følger i første omgang sykkelplanens handlingsprogram. Videre benyttes vedtatte prioriteringskriterier for valg av videre utbygging av sykkelveinettet. Det skal også benyttes midler til trygg sykkelparkering og oppgradering av sykkelveivisningen. Videre er det definert i kommunens handlingsplan at det skal jobbes for å prioritere framkommelighet for syklist og synligheten av sykkelnettet i sentrumsområdene. Tiltak i sykkelplanen er blant annet rødmerking av sykkelvei og sykkelveifelt, trafiksikkerhetstiltak i kryss, sykkelparkering, reasfaltering og prioritering av syklisters framkommelighet i kryss og gater

- **Utleie av elsparkesykler:** Private aktører har leid ut elsparkesykler i Drammen fra 2019. Aktørene har avtale med, og følges opp av kommunen.

- **Trafiksikkerhet/trygge skoleveier:** Fokuset i arbeidet er trygge skoleveier for både gående og syklende. Bedret trafiksikkerhet, herunder bedre

Foto: Brakar



forhold for spesielt gående og syklende til skolene, skal sikres gjennom oppfølging av medfølgende handlingsprogram og prioriteringskriterier for valg av tiltak til videre utbygging.

- **Intensivbelysning av gangfelt:** Kommunen skal jobbe med å intensivbelyse eller forsterke belysning av eksisterende og nye gangfelt.

- **Opprusting av snarveier:** Som del av trafiksikkerhetsarbeidet er det kartlagt snarveier i kommunen. Kommunen bruker noen trafiksikkerhetsmidler til utbedring eller opprettelse av snarveier i tråd med administrativ prioriteringsliste. Utbedringene startet i 2022 og fortsetter gjennom perioden.

- **Universell utforming:** Kommunen jobber med å bedre tilretteleggingen for universell utforming (UU) av kommunens veier, gater, torg, bussholdeplasser o.l.

- **Oppgradering av infrastruktur vei:** Det er et stort vedlikeholdsetterslep på kommunale veier, og det er behov for å etablere en felles standard for tilstandskartlegging som grunnlag for fremtidig prioritering av investeringer til vei. Tiltaket gjelder løpende oppgradering av veiene, blant annet reasfaltering og masseutskifting av veier og fortau, samt utskifting av veielementer som eksempelvis sluk og stikkrenner. Sykkelvei, gang- og sykkelveier og fortau har hatt høyeste prioritet de siste årene.

- **Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler:** Kommunen benytter løpende handlingsrommet i rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler for realisering av et bedre syk-

kelveinett og kollektivtrafikktilbud, som supplement til egne tiltak.

I **Øvre Eiker** har kommunestyret, som en del av behandlingen av kommuneplanens handlingsdel 2023-2026, vedtatt at det skal lages en sykkelplan i 2023. Det er også vedtatt et forprosjekt på sykkel- og gangvei mellom Ormåsen og Vestfossen. Det er planlagt ny barneskole på Loesmoen, og dette medfører store investeringer for å få flest mulig til å gå og sykle til og fra skolen.

Kongsberg kommune er sykkelby, og har over flere år prioritert utvikling av gang- og sykkelveier. Blant annet prioriteres det ekstra midler i veidriftsbudsjettet for styrket vintervedlikehold på utvalgte, prioritere sykkeltraseer med mål om helårs bruk av sykkel i sentrumsområdene.

Kongsberg satser også videre på snarveiprosjekter. Det er gjennomført en kartlegging og inntegning av alle snarveier og smett i sentrumsområdet slik at

disse kan skiltes, åpnes der det ikke er tilgjengelig og videreutvikles for å lette kommunikasjonen for gående og syklende i sentrum. Dette har engasjert mange, og er tiltak som er synlige og nyttige for de som bor og reiser lokalt. Tiltakene gagnar både gående og syklende. Den vedtatte sykkelplanen skal revideres i perioden. Det bevilges årlig noe midler til trafikksikkerhetstiltak som benyttes i prosjektene i handlingsprogrammet.

Kongsberg kommune har vedtatt kommuneplanens arealdel (juni 2022) som igjen bygger på kommuneplanens samfunnsdel. Her er det klart prioritert under innsatsområdet vekst og attraktivitet som følger:

- «Sentrumskjernen prioriteres med opprusting av by- og gaterom» hvor det skal – «legges godt til rette for gående og syklende i sentrum». Kommunen prioriterer dette i sitt arbeid med nye reguleringsplaner, og benytter rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler for realisering av et helhetlig gang- og sykkelveinett.



4. Ny teknologi og smart mobilitet

- ✓ **Testing og utvikling av delte mobilitetsløsninger**
- ✓ **Tryggere og mer fleksibel sykkelparkering**
- ✓ **Tilskudd til pilotprosjekt med Vannveien**

Ny teknologi og smart mobilitet er virkemidler for å effektivisere og utnytte eksisterende mobilitetstilbud og infrastruktur på en bedre måte.

Buskerudbyen - med sin varierte befolkning og lange industrihistorie - har mange gode miljøer og bedrifter som driver frem ny teknologi og løsninger for mobilitet, autonomi, sensorer og kommunikasjon. Miljøene har i større og mindre grad allerede vært involvert i prosjekter som Buskerudbyen og partnerne har jobbet med, men ønskes bedre integrert i samarbeidet videre. Som del av forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale ble det konkretisert forslag til prioriterte tiltak innenfor området ny teknologi og smart mobilitet. Flere av prioriteringene i handlingsprogrammet bygger på disse forslagene.

Prioriteringer i handlingsprogrammet

Elsparkesykler - forskningsprosjekt: Buskerudbyen har i perioden 2021-2024 bidratt med belønningsmidler til delfinansiering av MikroReg, et forskningsprosjekt som eies av Bymiljøetaten i Oslo kommune og gjennomføres av TØI. Prosjektet har flere partnere, deriblant Buskerudbyen og Drammen kommune. Drammen kommune representerer i praksis begge i prosjektarbeidet. Prosjektet skal gi byene kunnskap for å regulere markedet for elsparkesykler og stimulere til videre innovasjon og samfunnsnytte.

Pilotprosjekt med Vannveien: Drammenselva og -fjorden representerer en transportåre som kan ha potensial for økt persontransport. Det settes av

belønningsmidler for å teste ut potensialet i en slik kollektivløsning, som en engangsstøtte. Forutsetningen er at søknad om forskningsmidler innvilges og/eller at andre midler fremskaffes slik at forsøksprosjektet er fullfinansiert.

Trygg sykkelparkering ved hjelp av ny teknologi: Tilbudet om trygg sykkelparkering på Bragernes torg er mye brukt, og flere har etterspurt utvidelse av tilbudet fordi det ofte er fullt. Drammen kommune ønsker å sette opp flere trygge sykkelparkeringer i form av sykkelstativer, sykkelbokser og/eller andre løsninger ved større knutepunkter og mye brukte målpunkter. Nedre Torggate, Marienlyst ved Drammensbadet/ Drammen videregående skole og busstasjonen i Drammen er mest aktuelle i første omgang. Det er også ønskelig å etablere lignende tilbud i sentrum av Mjøndalen. Prosjektet hadde oppstart i 2023.

Smart Drift var et utviklingsprosjekt og partnersamarbeid mellom Viken fylkeskommune, Statens vegvesen, Kongsberg TAK by & Lab, Applied Autonomy og Drammen kommune der det langsiktige målet var å få flere til å sykle hele året. Prosjektet skulle bl.a. teste ut hvordan man kan innhente og dele data på tvers for bedre samhandling og koordinering av vinterdriften mellom veieiere og entreprenører. Prosjektet skulle også teste ut en publikumsløsning der sluttbrukere får informasjon om brøyttestatus på gang- og sykkelvei for å bedre forutsigbarheten og trafiksikkerheten for gående og syklende. Utviklingsprosjektet ble avsluttet sommeren 2023.

Pilot for bedre helårsdrift av gang- og sykkelveinettet: Utviklingsprosjektet over har synliggjort store utfordringer knyttet til manglende samordning og datadeling mellom aktørene. Buskerudbysamarbeidet ønsker derfor å se på muligheter for å videreføre en satsing på pilot for bedre helårsdrift, basert på Smart Drift. Det er satt av midler til et slikt prosjekt i 2025. Det er tatt initiativ overfor andre byområder om et mulig samarbeid, et initiativ som er møtt med stor interesse og vil følges opp i det videre arbeidet.

Elektrisk bysykkel ble lansert som et prøveprosjekt i Kongsberg og Lier høsten 2021 i regi av



Drammen kommune ønsker å sette opp flere trygge sykkelparkeringer, og vil teste ut helt nye løsninger flere steder i kommunen.



Brakar. Kommunene har hatt ansvar for å etablere parkeringssoner og ladestasjoner, mens Brakar stod for sykler og system. Omtrent 80 sykler var i drift. I vintersesongen hadde halvparten av syklene piggdekk. Drammen har valgt en modell med private aktører som har gjort om lag 200 elektriske bysykler tilgjengelige i kommunen i sommersesongen i tillegg til elsparkesykler.

I 2023 gjennomførte TØI en evaluering av de ulike tilbudene om delte mobilitetsløsninger med elsykler

og elsparkesykler i Buskerudbyen. På grunnlag av evalueringen ble det besluttet at ordningen i Lier og Kongsberg avvikles og at det skulle jobbes for å finne alternative løsninger. Lier kommune har inngått samarbeid med Drammen kommune om felles løsning for delte elsparkesykler på kommersielle vilkår som startet i 2024.



Partnernes øvrige satsing

Satsing på smart mobilitet dreier seg både om bedre innovasjon og samhandling, større bærekraft, bedre livskvalitet og høyere brukertilfredshet. Dette går rett inn i de overordnede målene for alle kommunene i Buskerudbyen, blant annet gjennom kommuneplanenes samfunnsdel, arealplan og økonomi-/handlingsplan. Alle planene har oppfølgingspunkter som kommunene jobber med kontinuerlig.

Viken/Buskerud fylkeskommune har hatt en sentral rolle som tilrettelegger for pilotering og spleiselag innenfor ny teknologi og smart mobilitet. Gjennom sitt fagmiljø innenfor «Fremtidens transport» satser fylkeskommunen på bruk av ny teknologi og smartere løsninger for mer bærekraftig byutvikling. Fagmiljøet er tett koblet mot Buskerudbysamarbeidet. Arbeidet videreføres i Buskerud fylkeskommune. Av relevante prosjekter kan nevnes:

- **«Varelogistikk i E18 Vestkorridoren».** Gjennom et regionalt samarbeidsprosjekt skal Buskerud og Akershus fylkeskommune, sammen med Drammen, Bærum og Oslo kommune teste og utvikle bærekraftige og innovative løsninger for varelogistikk. Prosjektet skal bl.a. bidra til reduserte klimagassutslipp og lokal forurensing, samt færre store kjøretøy, bedre sikkerhet og mindre arealbeslag i byer og tettsteder.

- **Digital innbyggerdialog:** Buskerud fylkeskommune tester ut digital innbyggerdialog om drift og vedlikehold på fylkesvei. Dette gjør det enklere for innbyggerne og melde fra om feil og mangler, følge status og se hva andre har meldt inn.

- **Buskerud fylkeskommune** drifter støtteordning til strategisk trafikksikkerhetsarbeid i kommunene. Prosjektstøtten er et grunnbeløp på kr 100 000 per kommune, pluss kr 3,87 per innbygger. I 2023 var det avsatt 10 mill. kr til ordningen.

Brakar utvikler og setter i drift stadig nye mobilitetsløsninger. Det gjør selskapet gjennom etablering av en egen digital plattform, omfattende pilotering og testing, utvikling av mobilitetspunkter og egne satsinger innen bildeling/samkjøring. Eksempler på satsinger:

- **Brakar Fleks** er et bestillingstilbud som startet opp i september 2019 på Kongsberg. Målet er en bestillingsløsning som gir kunden en opplevelse av en mer fleksibel og tilgjengelig mobilitetstjeneste enn det ordinære rutetilbudet. Fylkeskommunen avsatte i 2023 2 mill. kr til utvidelse av Brakar Fleks på lørdag og søndag. I januar 2023 startet et prosjekt der målet er å teste om man kan bruke Brakar Fleks-bussene til å kjøre utvalgte TT-brukere ved ledig kapasitet.

- **Samkjøring:** I 2023 startet Brakar opp et samarbeid med Vestre Viken Helseforetak om et prøveprosjekt for samkjøring til/fra Drammen sykehus. Hensikten er å utforske muligheten for samkjøring for ansatte på sykehuset, med tanke på å få plass dette når nytt sykehus åpner i 2025. Ledelsen på nytt sykehus ønsker å satse på sykkel, kollektiv og gange og redusere antall parkeringsplasser på nytt sykehus. Prosjektet finansieres i sin helhet av Brakar.





5. Attraktiv by- og arealutvikling og parkering

- ✓ **Ny regional plan for areal og mobilitet i Buskerud**
- ✓ **Håndheving av parkering i alle kommuner**

For å nå nullvekstmålet og andre areal- og transportpolitiske mål i Buskerudbyen er det nødvendig å kombinere flere virkemidler. Effekten og nytten av kollektiv-, gang- og sykkeltiltakene som er prioritert i handlingsprogrammet, blir langt større med en arealbruk og parkeringspolitikk som bygger opp under en overgang fra bil til kollektivtransport, gange og sykkel.

Helhetlig og samordnet arealplanlegging, i tråd med ATP Buskerudbyen, kan bidra til å redusere behovet for person- og varetransport, bedre trafiksikkerhet, redusere utslippene og bidra til triveligere byer og tettsteder.

Buskerudbykommunene og fylkeskommunen samarbeider om parkering. En målrettet parkeringspolitikk vil gi viktige bidrag til målene for Buskerudbyen. I handlingsprogrammet legges det til grunn at partners parkeringspolitikk som er omtalt i forhandlingsgrunnlaget, videreføres i perioden.

For å få bedre håndheving av parkeringsreglementet, er det satt av belønningssmidler til oppstart av drift for håndheving for både Øvre Eiker og Lier kommune. Lier har nå en ordning på plass, mens Øvre Eiker jobber med å få på plass en ordning i løpet av 2025.

ATP Buskerudbyen 2013-2023

Den regionale areal- og transportplanen for Buskerudbyen 2013-2023 (ATP Buskerudbyen) legger føringer for en arealbruk som reduserer reisebehovet og øker andelen grønne reiser. Planen gjelder også etter 2023, inntil det treffes et vedtak om noe annet.

Regional planstrategi for Buskerud fylke

Fylkeskommunen har en viktig rolle som regional planmyndighet, og legger vekt på samordnet planlegging med tidlig dialog, åpenhet og gjensidig involvering i planprosessene.

Buskerud fylkeskommune vedtok regional planstrategi for nytt fylke oktober 2024. Regional plan for areal og transport i Buskerud videreføres inntil videre. Planinnholdet skal vurderes som del av prosessen med ny regional plan for hele Buskerud.



Kommunale planer og strategier for by- og arealutvikling og parkering

Lier kommune vedtok i 2020 strategi for grønn mobilitet som følges opp i alle reguleringsplaner og i forbindelse med neste revisjon av kommuneplanens arealdel. Kommunen har per i dag en kraftig satsing på styrking/fortetting av sentrumsområder/kollektiv-knutepunkt. Aktuelle og pågående plansaker er gode eksempler på hvordan kommunen jobber med utvikling av attraktive tettsteder, med gode møteplasser, hvor grønn mobilitet har forrang og som bygger opp om redusert bilbruk:

- *Fjordbyen* på Lierstranda v/Brakerøya stasjon), som er kommunens største satsing, hvor det planlegges for at reise-mønsteret i all hovedsak skjer ved gange/sykkel/kollektiv. Her jobbes det parallelt med en kommunedelplan/områdeplan.
- *Kommunesenteret* (Lierbyen), hvor kommunen er i siste fase av en ny områdeplan som prioriterer grønne reisestrømmer.
- *Lokalsentrumsområdet* (Tranby), hvor det også jobbes med en områdeplan som skal styrke sentrum med tanke på grønn mobilitet, fortetting, gode sosiale møteplasser mv.
- *Sylling* har en nylig vedtatt gatebruksplan som skal styrke lokalsentrumsutvikling i dette området.

Lier kommune har jobbet for å bli parkeringskommune for selv å kunne håndheve parkeringsbestemmelsene. Dette ble oppnådd i 2023. Kommunen jobber med en restriktiv parkeringspolitikk i sentrumsnære områder, hvor det i større grad legges til rette for gange/sykkel/kollektiv.

I **Øvre Eiker kommune** ble kommuneplanens samfunnsdel 2021 – 2033 vedtatt 15. juni 2022. Samfunnsdelen beskriver hvordan kommunen skal arbeide med bærekraftig arealforvaltning og transport, og livskraftige steder. Det er blant annet lagt vekt på arealeffektiv stedsutvikling (s. 13): «Det er et mål for kommunen å redusere transportbehov gjennom arealeffektiv stedsutvikling og bedre kollektivtilbud. Andelen som reiser til fots, på sykkel og med kollektivtransport må øke. Andelen utslippsfrie kjøretøy må opp, gjennom å legge til rette for økt bruk av elbil både for kommunens ansatte og innbyggere.»

I kommuneplanens handlingsdel 2023 – 2026 (vedtatt 14. desember 2022) har Øvre Eiker blant annet mål om livskraftige steder og bærekraftig utvikling (mål 1 og 4). I denne planen er det vedtatt av den

største veksten fortsatt skal være i Hokksund, Ormåsen og Vestfossen. Det skal innføres parkeringsregime og kommunal håndhevingsmyndighet; samtidig som det skal legges en strategi for bilbruk og parkering i kommunens egen virksomhet. En klima-, miljø- og energiplan er under utarbeidelse.

Drammen kommune har i kommuneplanens samfunnsdel vedtatt fem arealpolitiske strategier og prinsipper. Innen samordnet areal- og transportplanlegging skal det jobbes for en helhetlig transportpolitikk slik at arealbruken forvaltes på en bærekraftig måte og bidrar til å utvikle effektive, klima- og miljøvennlige transportsystemer. Prinsippene om å fortette framfor å bygge ut ubebygde områder, lokalisering av bolig og næring innen eksisterende og planlagt infrastruktur langs kollektivåre og knutepunkter, samt satsing på miljøvennlige transportformer, er tiltak som skal redusere transportbehovet.

Tiltak/prosjekter:

- *Kommuneplanens arealdel*: Arbeidet med arealdelen med ny kommuneplan er godt i gang. Planprogrammet ble fastsatt i desember 2021. Kommuneplanens arealdel ble 1. gangsbehandlet i formannskapet 6. desember 2022, og i kommunestyret 12. desember. Høringsfristen ble satt til 15. mars 2023. Det er anslått vedtak av arealdelen i løpet av høsten 2023.
- *Klimastrategi*: I Økonomi- og handlingsplan 2020-2023 ble det vedtatt at Drammen kommune skal utarbeide en klimastrategi. Første klimastrategi for Drammen kommunes virksomhet ble vedtatt 13.12.2021 og inkluderer mål, strategier og virkemidler for overgang til sirkulær økonomi og utslippsreduksjon forbundet med kommunens egen virksomhet. Ny klimastrategi for Drammen kommune som geografisk område bygger på hovedmålene: Reduksjon av klimagassutslippene med 55 % innenfor kommunens grenser innen 2030, og at Drammen skal bli en foregangskommune på sirkulær økonomi innen 2030. Det er fire satsinger som følger opp de to hovedmålene: Mobilitet, bygg og arealbruk, ressursbruk og kommunen som forbilde. Ny klimastrategi for Drammen ble vedtatt i kommunestyret den 28.03.2023.
- *Strategi og handlingsplan for fossilfrie drivstoff 2023-2026*, som ble sluttbehandlet i kommunestyret

i juni 2023, skal legge til rette for at det skal være enkelt å bruke fossilfrie drivstoff i både person- og næringstransport i Drammen kommune.

- **Parkeringsstrategi med parkeringsnorm:** Strategi og norm ble vedtatt i kommunestyret den 14.06.2023, og erstatter strategier og normer fra de tre tidligere kommunene Nedre Eiker, Drammen og Svelvik. Parkeringsstrategien legger opp til at antall allment tilgjengelige parkeringsplasser skal holdes om lag uendret, men at man kan fjerne et begrenset antall parkeringsplasser for å legge til rette for gående, syklende, kollektivtransport eller deleordninger uten å kompensere for bortfallet av parkeringsplasser. Videre er det et prinsipp at Drammen kommune skal sette inn tiltak som gjør det mindre attraktivt å benytte bil til jobb, men være mer forsiktig med tiltak mot handle- og fritidsreiser. Kommunen har avgiftsparkering i og nær Drammen sentrum, der gateparkering skal prises klart høyere enn parkering i kommunale parkeringshus. Det er innført ordinær pris for parkering av elbiler også på det kommunale enerettsområdet. Parkeringsnormen innebærer færre parkeringsplasser for bil enn i dag, og høyere kvalitet på sykkelparkeringen. Parkeringsnormen åpner også for inntil 25 % reduksjon i minimumskravene for antall parkeringsplasser dersom man legger til rette for bildeling/mobilitetspunkt.

Kongsberg kommune vedtok kommuneplanens arealdel 2022 –2030 den 22. juni 2022. Dette er en arealdel utarbeidet med utgangspunkt i kommunens egen samfunnsdel, og overordnede mål i samordnet areal- og transportplanlegging. Det har vært strengt fokus på utvikling av sentrum, og sentrumsnære arealer. Det er strøket og tilbakeført store, tidligere avsatte arealer til boligutvikling som ligger lenger fra sentrum.

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt i mai 2018, og er innrettet rundt fire innsatsområder.

To av disse er hhv Vekst og attraktivitet og Klima. Kongsberg vedtok da målsettingen om å være et lavutslippssamfunn i 2030, og formulerer blant annet følgende føring for videre arbeid med arealplanlegging og utvikling. Kongsberg kommune skal:

«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».

Dette er førende for kommunens arbeid med arealplanlegging, sentrumsutvikling, parkeringspolitikk og tett dialog med arbeidsgivere og næringsliv for å tilrettelegge for løsninger som fremmer alternativer til bruk av privatbil. Kongsberg kommune har vært parkeringskommune siden 2014, hvor målene beskrevet over også har ligget til grunn, med avgiftsbelagt parkering og håndhevelse etter vedtatte, gjeldende regler. Kommunens ansatte, innenfor sentrum sone A, har ikke tilgang til gratis parkering ved aktuelle arbeidsplasser, og det stimuleres til bruk av kollektiv, gange og sykkel.



6. Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag

- ✓ Samarbeid med næringslivet for å få flere ansatte til å reise grønt
- ✓ Barnas sykkelservice på barneskoler i Buskerudbyen
- ✓ Oppdatering av faglig grunnlag for byvekstavtale

Hovedfokus for kommunikasjonsarbeidet og kunnskapsgrunnlaget fremover er å synliggjøre at Buskerudbysamarbeidet har gjennomføringskraft, og at det er vilje til lokal egeninnsats for å få til mer klimavennlig by- og tettstedsutvikling, mindre kø og enklere reisehverdager. Kommunikasjonsarbeidet og kunnskapsgrunnlaget skal også bidra til å synliggjøre et behov for økt samordnet innsats i vårt område.

Samtidig er det en uttalt målsetning å orientere innbyggerne om gjennomførte tiltak, og inspirere og tilrettelegge for endrede reisevaner gjennom ulike kampanjer og tilbud.

Prioriteringer i handlingsprogrammet

Kommunikasjon og kampanjer

I starten på 2023 ble det inngått rammeavtale med et kommunikasjonsbyrå som kan bistå ved behov. Eksterne ressurser er i hovedsak tenkt benyttet i forbindelse med markedsføring av kampanjer og tiltak, samt videreutvikling og drift av buskerudbyen.no.

I perioden 2023-25 foreslås følgende satsingsområder:

- Administrativ og politisk støtte
- Markedsføring av planlagte og gjennomførte tiltak
- Kampanjer og tilbud
- Videreutvikling av buskerudbyen.no og digitalisering



Administrativ og politisk støtte

Myndighetskontakt: Informasjonsformidling og kontakt med relevante myndigheter, fagetater, næringsliv, organisasjoner og andre ressursmiljøer er særlig viktig i den fasen Buskerudbyen befinner seg i. Sekretariatet bistår med tilrettelegging av møter og felles kontaktpunkt, fakta, presentasjoner og annet. Prosjektleder for kommunikasjon er også pressekontakt i samarbeidet.

Orienteringer: Sekretariatet tilbyr orienteringer til folkevalgte i kommunene/fylkeskommunene ved større milepæler, på oppdrag fra politisk ledelse. Hensikten er å sørge for felles faktagrunnlag og oppdatert status også til de som ikke møter i ATM-rådet eller styringsgruppen.

Klart språk: Sekretariatet har et særlig ansvar for at rapporter, saksfremlegg, presentasjoner og faktagrunnlag i samarbeidet er språklig og visuelt lett tilgjengelige.

Synliggjøring av planlagte og gjennomførte tiltak

Det er et potensial for økt synliggjøring av planlagte og gjennomførte tiltak som gjør det mer attraktivt å sykle, gå og reise kollektivt. Dette gjelder spesielt kollektivsatsingen, som samarbeidet bruker hoveddelen av belønningsmidlene på.

Det er i utgangspunktet partnerne som har ansvar for å utføre kommunikasjonstiltak rundt tiltak som helt eller delvis foretas med belønningsmidler. Sekretariatet bistår ved behov.

Det er ønskelig med ytterligere fokus på fellessatsinger som sykkelparkeringer, Hjertesoner, innfartsparkeringer, snarveiprosjekter etc. Sekretariatet har ansvaret for plan og gjennomføring, i samråd med partnerne.

Kampanjer og tilbud

For å bidra til å opprettholde nullvekstmålet på lang sikt, jobber vi aktivt med kunnskapsbygging, holdningsskapende tiltak og mobilitetsveiledning. Skoler, større offentlige og private virksomheter og arbeidsplassklynger er viktige målgrupper. Kampanjene skal forankres i styringsorganene, og være i samsvar med prioriteringskriteriene. Alle kampanjene skal evalueres. Sekretariatet har ansvar for planlegging, gjennomføring og innhold til deling i ulike kanaler, i samråd med partnerne. I handlingsprogramperioden vil vi prioritere følgende:

Bedriftsrettede tiltak

Grønn Jobbvei er Buskerudbyens hovedsatsing rettet mot bedrifter og offentlige virksomheter som

ønsker å satse grønt. Pilotprosjektet skal gjøre det enklere og mer attraktivt for ansatte å sykle, gå eller reise kollektivt til jobb. Grønn Jobbvei-bedriftene får tilgang til en rekke reisevanefordeler, som utlån av elsykler og sparkesykler, tilbud om rabatterte sykler, motivasjonsopplegg etc.

Vintersyklingskampanjen, «Pigg med pigg», inngår fra 2023 som en del av Grønn Jobbvei. Kampanjen innebærer at Buskerudbyen betaler for ett piggdekk og omlegging, mot at mottakeren betaler for det andre dekket selv. Kampanjen har vært en stor suksess i årene den har vært gjennomført. I overkant av 4600 sykler er hittil gjort vinterklare.

Grønne reiser til nytt sykehus: I andre halvdel av 2025 skal det nye sykehuset på Brakerøya være i full drift. Rundt 4 000 ansatte vil ha sin arbeidsplass der. Buskerudbyen ønsker å bidra til et bærekraftig reisemønster for de ansatte fra dag én. I samarbeid med lokale aktører og alle partnerne, vil det legges til rette for en kampanje for grønne reiser til nytt sykehus og helsepark.

Tiltakene skal koordineres med Brakar, kommunene og Vy for å inkludere informasjon om muligheter for kombinasjonsreiser, gode tilbud (som Bybilletten, togets nærhet til området, sykkelparkeringer, etc.), orientering om nye sykkelanlegg og eventuelle bysykler/elsparkesykler, samt se på kampanjer og aktiviteter som gjør det mer attraktivt å benytte gange, sykkel og kollektivt til og fra arbeidsplassene på Brakerøya.

Barn og unge i fokus

Barnas sykkel-service: Buskerudbyen har som mål at 80 prosent av alle elever skal gå eller sykle til skolen. En av satsingene rettet mot barn og unge vil være videreføring av pilotprosjektet med mobilt sykkelverksted, som er et resultat av ambisjonen i Barnas transportplan (NTP 2022-2033) om bedre trafiksikkerhet for barn og unge. I samarbeid med lokale sykkelverksted fikses barnesykler opp gratis mens barna sitter på skolebenken.

Det mobile sykkelverkstedet har også blitt testet ut med god respons på noen større arrangementer som Drammenselva rundt og Globusfestivalen. Over 2000 sykler har hittil blitt reparert under denne paryen. Prosjektet startet i Buskerudbyen i 2021, og videreføres i 2025.

Hjertesoner rundt skoler i Lier: Lier kommune planlegger å gjennomføre hjertesoneprosjekter ved til sammen 12 skoler i løpet av tre år. Arbeidene er i gang. Hjertesoneprosjekter vil være en viktig bidragsyter for å øke trafiksikkerheten og få flere elever til å gå og sykle til skolen.



Andre kampanjer

Synlig syklist: Buskerudbyen ønsker å bidra til bedre trafiksikkerhet gjennom blant annet en årlig sykkellyktaksjon. Det er fortsatt for mange som ikke har påbudt lys i mørket. En positiv vinkling på dette er å dele ut gratis lykter og informasjon, i samarbeid med Syklistforeningens nasjonale Synlig syklist-kampanje.

Elsykelbiblioteket: Elsykelbiblioteket i Krokstadelva og på Kongsberg gir innbyggerne mulighet til å prøve en elsykkel til hjemlån i to uker. Filialene i Drammen og Kongsberg, og tidligere i Svelvik, på Strømsø, i Lier (BUA) og i Øvre Eiker, er et spleiselag mellom kommunene og Buskerudbyen.

Støtte til flykninger og vanskeligstilte i Buskerudbyen: Etter oppfordring fra lokale aktører (Svelvik menighet, Blå Kors, Kirkens bymisjon og Frelsesarmeen) har Buskerudbyen gitt tilskudd til sykler, hjelmer, låser, sykkellykter og reflekser til flykninger. Buskerudbyen ønsker å fortsette dette gode samarbeidet i handlingsprogram-perioden.

Videreutvikling av buskerudbyen.no og digitalisering

Det har vært behov for å gjøre en oppgradering av buskerudbyen.no. Hovedhensikten var å gi en bedre oversikt over planlagte og gjennomførte tiltak, samt kampanjer og andre tilbud. Saksfremlegg og kunnskapsgrunnlag er gjort lettere tilgjengelig, blant annet gjennom et nytt arkivsystem. Sekretariatet har hatt ansvaret for plan og gjennomføring, i samråd med partnerne.

Nasjonale sykkelkart: Buskerudbyen er initiativtaker til et nasjonalt samarbeid om bedre digitale sykkelkart og rutevisning, i samarbeid med Entur. Kartet viser parkering, mekkestasjoner og andre fasiliteter

langs sykkelrutene og sykkelveiene. Buskerudbyen har utviklet en pilot i samarbeid med flere byområder og byer i Norge: Sykkelveier.no. Alle verktøyene er åpne («open source»), på lik linje med Enturs løsninger. Kartløsningen for å vise sanntidsbrøyting til publikum, som ble utviklet gjennom prosjektet Smart Drift, er også ønsket videreutviklet av flere av samarbeidsaktørene.

Kunnskapsgrunnlag

I forbindelse med utvikling av forhandlingsgrunnlaget for en byvekstavtale ble det gjennomført et omfattende utredningsarbeid for Buskerudbyen i 2021 og 2022. Vi vil bygge videre på dette utredningsarbeidet.

Vi vil løpende vurdere behov for oppdaterte analyser og beregninger for å sikre at vi har et relevant faglig grunnlag når det blir aktuelt med byvekstavtaleforhandlinger. Aktuelle analyser er:

- Norconsult har på oppdrag fra Buskerudbyen gjennomført en undersøkelse blant arbeidstakere og arbeidsgivere for å kartlegge status og potensial for hjemmekontor, kontorfellesskap og digitale møter som virkemiddel for å redusere bilbruken
- Tellepunkter for motortrafikk, sykkel og gange: Trafikkdatagrappa, der alle veieiere er representert, fortsetter arbeidet med å følge opp trafikktutvikling i alle kommuner. Nye tellere er satt opp av flere av partnerne, og det planlegges for flere gange- og sykkelteillere.

Buskerudbyen har som mål at 80 prosent av alle elever skal gå eller sykle til skolen. Da må syklene være i god stand. Gjennom Barnas sykkelservice fikser Buskerudbyen sykler gratis mens barna sitter på skolebenken.



- Enkle oppdateringer av transportmodellberegningene for å belyse hvilken betydning endrede rammebetingelser (økonomi, bilhold mv) har for forventet trafikkutvikling.

Fartsgrensegjennomgang: Det er i større grad enn tidligere åpnet for at fartsgrenser i tettbygd strøk kan tilpasses behovet til gående og syklende. Buskerudbyen ser potensial i reduserte fartsgrenser som tiltak for å gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå og sykle. Redusert hastighet for bil vil også gjøre alternativer til bil mer konkurransedyktige. Det er benyttet belønningssmidler for å gjennomgå fartsgrensene i Buskerudbyen, i et samarbeidsprosjekt ledet av Buskerud fylkeskommune.

Arealdataverktøy (ADV): Buskerudbyen har fått tilskudd fra Kommunal- og distriktsdepartementet til å delta i et prosjekt for utvikling av arealdataverktøy (ADV) til bruk i transportmodeller. I tillegg til tilskuddsmidler forventes lokal ressursinnsats i form av egentid fra deltakende partnere. ADV vil gi både hver enkelt kommune, og byområdet som helhet, mulighet til å foreta gode areal- og transportanalyser. Verktøyet åpner også for å hente ut en rekke data som er relevante i areal- og transportplanlegging. I første omgang vil fagfolk fra partnerne i Buskerudbysamarbeidet få opplæring i bruk av ADV gjennom prosjektet. Senere vil en se på hvordan ADV kan brukes i areal- og transportanalyser.

Ulykker med sykkel og elsparkesykkel – registrering som grunnlag for avbøtende tiltak: Samarbeidsprosjekt med Buskerud fylkeskommune om et FoU-prosjekt som omfatter digital registrering av ulykker med sykkel og elsykkel ved sykehus og

legevakt i Buskerudbyen. Halvparten av kostnadene finansieres med belønningssmidler.

Undersøkelse av mikromobilitet på Kongsberg: Analyse av hvordan bruken av mikromobilitet har utviklet seg og hvilke virkemidler som kan øke bruken på en trygg måte og samtidig bidra til nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Årlig reisevaneundersøkelse (RVU): Det gjennomføres en årlig RVU nasjonalt, der Buskerudbyen kjøper et tilleggsutvalg for å kunne gi mer nøyaktige resultater både for hele området og per kommune. I tillegg utarbeides det analyser og rapporter fra dataene.

Samarbeid med næringslivet om grønne mobilitetsløsninger: Et samarbeid med næringslivet er viktig for å utvikle felles forståelse for behov og muligheter innen grønn mobilitet. Spørsmålet er hvordan næringslivet og Buskerudbyen kan samhandle om å få gjennomslag i nasjonale prioriteringer som omhandler utvikling av mobilitetstilbudet. Det er blant annet aktuelt å samarbeide om å tilrettelegge for grønne arbeidsreiser; enten gjennom Grønn Jobbvei eller gjennom nye tiltak, kartlegginger og pilotprosjekter.

I 2022 samarbeidet Buskerudbyen med Drammens næringsforening om et frokostmøte der boligpreferansestudien var tema. Buskerudbyen ønsker å legge til rette for flere tilsvarende felles temamøter med næringslivets organisasjoner. Buskerudbyen og Grønn jobbvei var videre representert med en egen stand på Innsikt 2022 og 2023, en årlig messe for næringslivet i regi av Drammen næringsforening.



Partnernes øvrige satsing

Buskerud fylkeskommune setter av betydelige ressurser til FoU, utredninger og samarbeid for kontinuerlig å utvikle og oppdatere kunnskapsgrunnlag for strategisk planlegging av mobilitet og samferdsel i regionen. Videre prioriteringer i dette arbeidet vil konkretiseres i ny fylkeskommune. Dette innebærer forsknings samarbeid nasjonalt og internasjonalt, samt pilotering, med særlig fokus på nye teknologiske løsninger som har potensial for å løse mobilitetsutfordringer. Andre sentrale områder er reisevaneundersøkelser og eventuelle analyser for å belyse det offentliges rolle i tilrettelegging av framtidige mobilitetstjenester. I tillegg til satsingen i samarbeid med Buskerudbyen, kan det nevnes at fylkeskommunen jobber med å kartlegge barn- og unges reisevaner, bla. gjennom en egen RVU for barneskoler. Buskerud fylkeskommune arrangerer konferanser innenfor trafikksikkerhet og mobilitet.

Lier kommune jobber aktivt med et hjertesoneprosjekt, hvor målsettingen er at elever i mye større grad enn i dag skal gå/sykle til skole. Satsingen handler både om endring av adferd/holdninger og trygge skoleveier.

Øvre Eiker kommune er sertifisert av Trygg trafikk som trafikksikker kommune og har en reisepolicy for ansatte.

Drammen kommune har både gjennom trafikksikkerhetsplanen og sykkelplanen vedtatt at det, på lik linje med fysiske tiltak, skal jobbes med kommunikasjon og kampanjer som del av satsingen:

- *Sertifisering av trafikksikker kommune:* Kommunen har som mål å bli sertifisert som Trafikksikker kommune.

- *Hjertesone rundt skolene:* Kommunen har som mål å jobbe med hjertesoneprosjekt ved skolene i løpet av perioden.

- *Gåstrategi:* Det skal utarbeides en gåstrategi for Drammen kommune.

- *Sykkelveinlig arbeidsplass:* Ett av satsingsområdene som er definert i sykkelplanen er sertifisering av kommunens arbeidsplasser til sykkelveinlige arbeidsplasser, og å legge til rette for andre interne motivasjonskampanjer. Gjennomføringen dekkes via økonomiplanens sekkeposter til sykkel og trafikksikkerhet.

Kongsberg kommune har styrket kommunens egen informasjons- og kommunikasjonskapasitet med en dedikert stilling. Det legges stor vekt på å nå ut med informasjon og tiltak knyttet til positive klima- og miljøeffekter i samarbeid med kommunens befolkning, samt tett dialog med handel- og næringsliv. Endring i vaner og holdninger knyttet til trafikk, parkering, jobbreiser, skolereiser mm. krever tid og innsats. Kommunen er sertifisert som trafikksikker kommune, og følger dette opp i samarbeid med Trygg Trafikk. Kommunen jobber videre med tiltak innenfor «snarveier og gangsmett» i sentrum.

Kongsberg har flere store industriarbeidsplasser med betydelig tilpendling. Kommunen har god dialog med ulike arbeidsgivere og Kongsberg Næringsforum, for å drøfte løsninger og tiltak som er vinn-vinn. Store parkeringsarealer er kostbare, og legger nå beslag på arealer som bør utnyttes til produksjonsarealer isteden. Dette gir godt grunnlag for å drøfte både alternativer for kollektivtrafikk, og eventuell utvikling av mikromobilitet og andre transportløsninger.



7. Drift av sekretariatet



Sekretariatet består i dag av tre ansatte: daglig leder og to rådgivere innen hhv. Planlegging/økonomi og sykkel. Det er avsatt belønningsmidler for å finansiere to av stillingene, samt en del av driftsutgiftene. I tillegg til belønningsmidler, finansieres driften av sekretariatet med samarbeidsmidler. Dette er midler som bevilges fra Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner og Buskerud fylkeskommune. Samarbeidsmidlene utgjør totalt 2,6 mill. kr årlig.

Sekretariatets oppgaver er i stor grad styrt av samarbeidets aktivitetsnivå og planer. Kjerneoppgavene er per i dag knyttet til belønningsavtalen og prosjektledelse rundt utarbeidelse av felles beslutningsgrunnlag. Sekretariatet har ansvar for å utarbeide forslag til handlingsprogram, koordinere oppfølging

av tiltakene og rapportere til samarbeidet og staten om måloppnåelse og bruk av belønningsmidlene. Sekretariatet koordinerer og følger opp møtene i Buskerudbyens organer.

Partnerne har gjennomføringsansvar for egne tiltak. Sekretariatet har en viktig rolle som ekstraressurs i koordinering og oppfølging av felles innsatsområder på tvers av kommunegrenser. Sekretariatet tilrettelegger videre for samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer og med eksterne samarbeidsaktører og bidrar også med å fremskaffe beslutningsgrunnlag som etterspørres av partnerne. Eksempler på dette er utredninger, trafikktegninger, reisevaneundersøkelser og andre data.

Buskerudbysamarbeidet: Bakgrunn og historikk

Regionalt samarbeid siden 2010

Buskerudbysamarbeidet ble etablert 1.1.2010, og består fra 1.1.2024 av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg samt Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Statsforvalteren er observatør. Samarbeidets hovedmål er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. Sentrale oppgaver har vært å utarbeide en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen og samordne, finansiere og gjennomføre tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

Samarbeidet har båret frukter

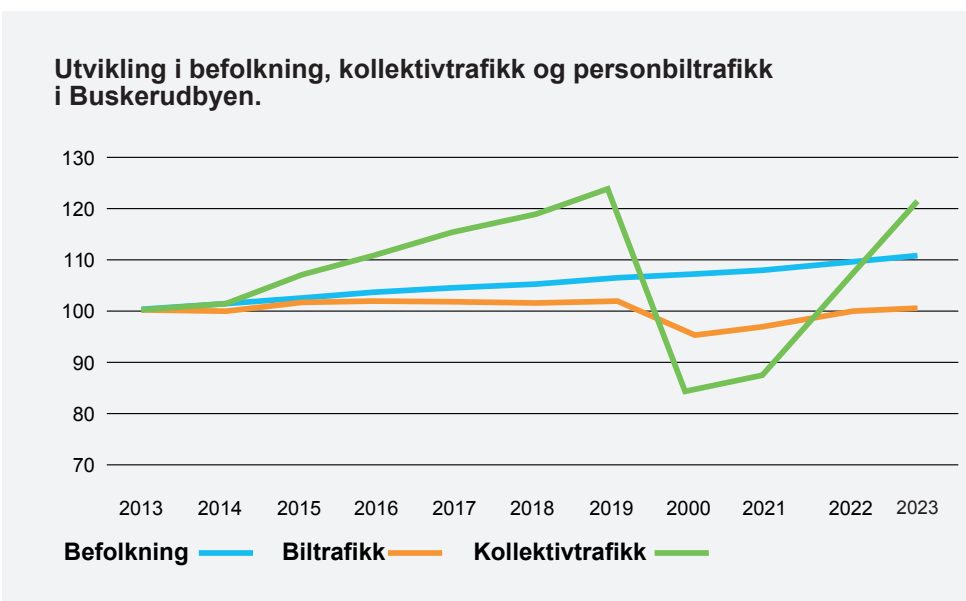
Buskerudbyen er et av ni prioriterte byområder i Norge som kan få belønningsmidler og byvekstavtale med staten. Samarbeidet har fått belønningsmidler helt siden 2010. Så langt har samarbeidet fått over 1,4 mrd. kroner i belønningsmidler.

Mange busslinjer har fått hyppigere avganger, det er innført billigere enkeltbilletter og månedskort og

andelen elbusser har økt. Siden samarbeidet startet opp, er mange holdeplasser og kollektivknutepunkt oppgradert og flere fremkommelighetstiltak for buss gjennomført. I tillegg er en rekke strekninger blitt bedre tilrettelagt for syklende og gående, og mange innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil er etablert. Dette er eksempler på tiltak som har gitt gode resultater.

Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken for perioden 2013-2023 samtidig som befolkningen har økt med ti prosent i samme periode.

Kollektivtrafikken økte langt raskere enn befolkningsveksten fram til Covid19-pandemien rammet landet. Fra 2013 til 2019 økte antall kollektivreiser (buss og tog) med 24 prosent. En viktig forklaring på den gode måloppnåelsen er trolig kombinasjonen av gjennomførte tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, samtidig som areal- og parkeringspolitikken i stor grad er fulgt opp i tråd med den regionale planen. Prioritering av parkering i sentrumsområdene for handel istedenfor arbeidsplasser og fortetting ved kollektivknutepunkt er eksempler på dette.



Figur 3: Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum buss og tog) 2013-2023. Indeks 2013=100.

Belønningsavtalen

Siden den første avtalen om belønningsmidler for Buskerudbyen ble inngått for perioden 2010–2013, har samarbeidet hatt fem belønningsavtaler. Avtalene omfatter om lag 1,4 mrd. kr til tiltak i løpende kroneverdi for perioden 2010-2025.

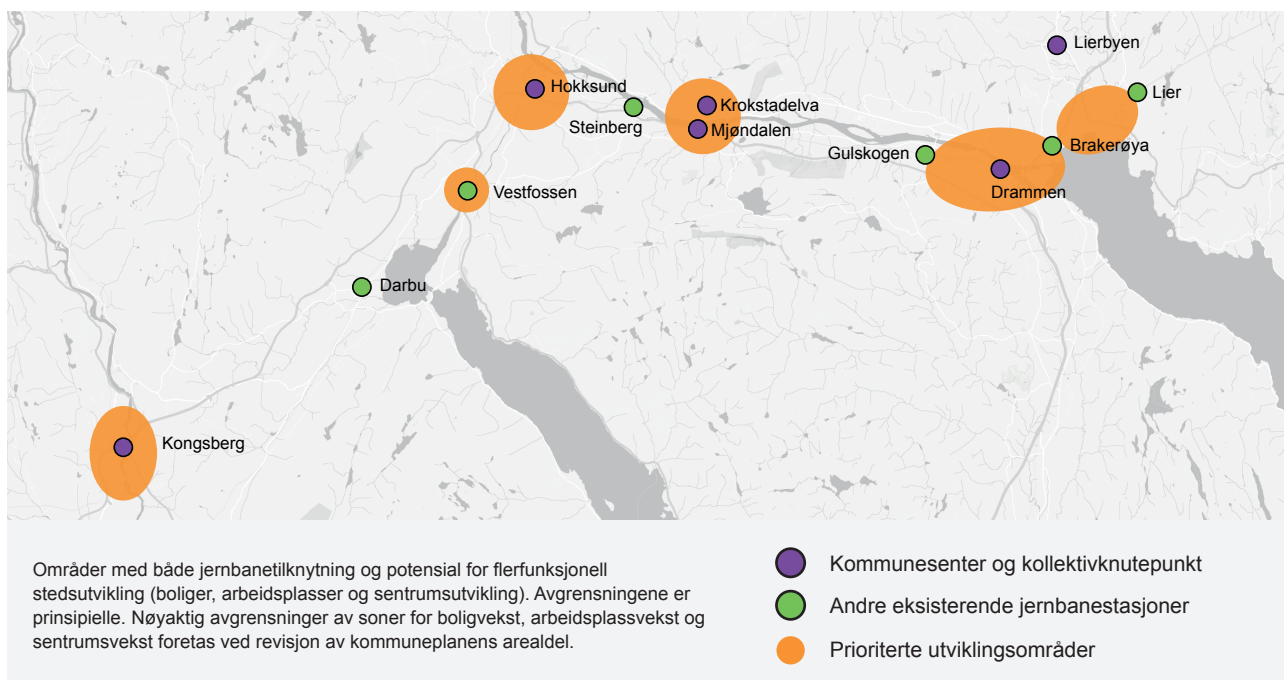
Politiske styringsgruppe for Buskerudbyen har bestilt en behovsanalyse for samferdsel og by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen. Formålet er å få fram et bredt faglig grunnlag for medvirkning og politisk diskusjon om veien videre for Buskerudbyen. Styringsgruppen har også vedtatt at det skal lages forslag til et utredningsprogram for ulike fremtidige løsninger for Buskerudbyen, fra ingen belønningsavtale til bypakke med bompenger. Kommunestyrene og fylkestinget vil ta stilling til om utredninger skal settes i gang i mai-juni 2025. Selv om Buskerudbyen skulle velge å vedta å jobbe videre for en byvekstavtale, er det ikke realistisk å få på plass en slik avtale i tide til å ta over for dagens belønningsavtale. Politisk styringsgruppe har derfor også vedtatt å søke om en ny belønningsavtale for perioden 2026-2029.

Porteføljestyring og reserveliste

I arbeidet med handlingsprogrammet for 2024-2025 er prinsippene om porteføljestyring som gjelder byvekstavtaler, lagt til grunn. Porteføljestyring innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering flere elementer som illustrert i etterfølgende figur.

Alle tiltak som prioriteres må bidra til måloppnåelsen. Prioriteringene må skje innen tilgjengelige rammer for finansiering slik at tiltak som startes opp kan ha en rasjonell gjennomføring. Hvor mye midler som kan bevilges til konkrete tiltak de enkelte årene, må også tilpasses forventet framdrift på planleggingen og kapasitet på gjennomføring. I tillegg skal samfunnsøkonomiske vurderinger inngå i prioriteringsdiskusjonen så langt det lar seg gjøre.

Det står mange gode tiltak i kø. Det er viktig med gode reservelister (marginallister) for å kunne prioritere opp de beste tiltakene når det blir rom for det på grunn av utsettelse mv. I forbindelse med rulleringen av handlingsprogrammet utarbeides slik reserveliste. Listen vil justeres løpende, og er derfor ikke med som et trykt vedlegg.



Figur 4: Strategiske grep i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023. Kilde: Asplan Viak

Samlet oversikt over prioriterte tiltak

Tabellen under oppsummerer bevilget belønningsmidler i 2022-2024 og forslag til tiltak i 2025 fordelt på innsatsområde og år. Summeringen i kolonnen lengst til høyre gjelder samlet for avtaleperioden for belønningsmidler 2022-2025.

Tabell 2 Samletabell tiltak i avtaleperioden for belønningsmidler 2022-2025. Alle beløp i 1000 kr.

Tiltaksnr	Tiltak	Ansvar	Kom-mune	Belønningsmidler HP 2022-25				Sum
				2022	2023	2024	2025	
Tiltaksområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet				2022	2023	2024	2025	2022-25
1.1.1	Forsterket rutetilbud	BFK	Alle	47 000	47 000	51 700	53 700	199 400
1.1.40	Tilskudd til reduserte takster	BFK	Alle	21 300	22 100	23 200	24 800	91 400
1.2.1	Sanntidsinformasjon – stolper	BFK	Alle	1 000	1 000	500	500	3 000
1.2.2	Drift mobilbillett	BFK	Alle	1 200	1 200	1 200	1 200	4 800
1.2.3	Driftsmidler til SIS og TID	BFK	Alle	3 000	3 000	3 000	3 000	12 000
1.2.7	Selvkjørende buss Drammen	BFK	DK	500	500			1 000
	SUM			74 000	74 800	79 600	83 200	311 600
Tiltaksområde 2: Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter		Ansvar	Kom-mune					
2.101	Fremkommelighet for buss i Drammen - Del 1: Planlegging/prosjektering	BFK	DK		1 500			1 500
2.110	Fremkommelighet for buss på fylkesveg - Del 2	BFK	DK		5 000	2 500		7 500
2.102	Fremkommelighet for buss på fylkesveg - Del 3	BFK	DK				1 500	1 500
2.103	Fremkommelighet for buss på kom-munal vei Mjøndalen-nytt sykehus	DK	DK	1 500	4 720	2 000	1 050	9 270
2.2.7	Oppgradering kollektiv Hasbergtjerndalen	KK	KK	2 000				2 000
2.3.3	Innfartsparkering	KK	KK	500				500
2.2.8.2	Lehus bussholdeplasser	ØEK	ØEK	300				300
2.104	Busstilrettelegging på Harakollen	ØEK	ØEK		250	1 000		1 250
2.107	Pendlerparkering Lier stasjon	Bane NOR	LK		800			800
2.105	Lehus Lierbyen skole	LK	LK		400			400
2.106	Busstopp Heggveien - tilrettelegging i retning Drammen	LK	LK			400		400
2.111	Kryssløsning Lierstranda x Bruusgaards vei	LK	LK			300	3 500	3 800
2.108	Stasjonsoppgraderinger	Bane NOR	Alle		1 000	500		1 500
	SUM			6 680	13 670	7 220	6 050	33 620

Tiltaksnr	Tiltak	Ansvar	Kommune	Belønningsmidler HP				Sum
				2022-25				
Tiltaksområde 3: Tiltak for syklende og gående				2022	2023	2024	2025	2022-25
3.115	Fv 2731 Sykkelrute Landfalløybrua – Vinnes	BFK	DK	250		500		750
3.1.1.8	Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, - Forprosjekt	BFK	DK	300				300
3.101	Fv. 2722 Konnerudgata nedre del - Forprosjekt	BFK	DK			500		500
3.1.3.18	Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	DK	DK	-		600		600
3.1.3.19	Snarveiprojekt, gjennomføring av tiltak	DK	DK	1 000	1 530	500		3 030
3.1.3.20	Sykkelveivisning Drammen	DK	DK	800	-	-	1 000	1 800
3.1.3.22	Bedre forhold for buss og gående i Bergeråsen, Svelvik	DK	DK	1 800				1 800
3.104	Gang- og sykkelveg langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Brandengen skole	DK	DK		2 000			2 000
3.105	Verven, Sykkelveg med fortau	DK	DK			2 000		2 000
	Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Drammen	DK	DK				600	600
3.116	Fv. 2729 (42) Øvre Storgate	BFK	DK			3 000		3 000
3.1.1.7	Fv. 35 Vestfossen sentrum - Tiltak for gående og syklende	BFK	ØEK	2 000		4 000	1 000	7 000
3.1.4.3.1	Drammensvn fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei (kulvert)	ØEK	ØEK	1 000			3 000	4 000
3.2.2.3	Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Øvre Eiker	ØEK	ØEK		-		600	600
3.117	Trafikksikkerhet og løsninger for gående/syklende ved ny barneskole Loesmoen	ØEK	ØEK			3 000		3 000
3.1.6.1.2	Gatelys langs Terminalen	LK	LK	1 000				1 000
3.1.6.11	Hjertesoneskoler – gjennomføring av enkle fysiske tiltak	LK	LK	500				500
3.1.6.13	Busstopp Ringveien ved Henumbråtan, utbedring av gangvei	LK	LK	500				500
3.106	Lierstranda - Mulighetsstudie Amtmannssvingen-Bruusgaards vei	LK	LK		300			300
3.108	Haragarn prosjektering og gjennomføring	LK	LK		250	-		250
3.109	Ovenstadveien – kryss ved Heiaveien	LK	LK		300			300
3.110	GS-tiltak Lierbyen	LK	LK				2 400	2 400
3.118	Fv. 2704 Nøsteveien: Kirkeveien-Jensvollsveien, reguleringsplan	BFK	LK	1 500		1 500		3 000
3.114	Lys langs Haugestadsbakken og Vindernveien	LK	LK		500			500
3.2.2.5	Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Lier	LK	LK				600	600
3.1.7.2	Gjenåpne snarveier - Tiltak	KK	KK	300	300	300		900
3.1.7.4	Baneveien - etablering av gang og sykkelvei til sykkelhotell	KK	KK	200				200
3.111	Sandsværmoen - Tiltak	KK	KK				5 000	5 000
3.112	Gamle Gomsrud vei/Hyttegata - Tiltak	KK	KK		200	200		400
3.102	Sykkelveivisning Kongsberg	KK	KK		700	200		900
3.2.2.6	Tiltak på gang- og sykkelanlegg på Kongsberg	KK	KK		100	400	300	800

Tiltaksnr	Tiltak	Ansvar	Kom-mune	Belønningsmidler HP				Sum
				2022-25				
3.2.2.1	Forbedringstiltak for syklende/vedlikehold på fylkesveier	BFK	Alle		3 000	3 000	4 000	10 000
3.113	Tiltak på gang- og sykkelanlegg på riks- og europaveier	SVV	DK			7 900		7 900
3.103	Felles sykkelveisvisning Buskerudbyen	Alle	Alle			700	1 500	2 200
	SUM			11 150	9 180	28 300	20 000	68 630
Tiltaksområde 4: Ny teknologi og smart mobilitet		Ansvar	Kom-mune	2022	2023	2024	2025	2022-25
4.101	Pilotprosjekt Vannveien	Sekr	Alle			500	500	1 000
4.2.1	ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg	Sekr	Alle	200				200
4.2.1.6	Smart drift	VFK	DK	600				600
4.102	Pilot - bedre helårsdrift for gående og syklende	Sekr	Alle			-	500	500
4.2.1.7	MikroReg Elsparkesykler TØI og Oslo kommune	DK	DK		200			200
4.103	Trygg sykkelparkering ved hjelp av ny teknologi - Ved knutepunkt	DK	DK		1 500			1 500
4.2.2.2	Drammen sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	DK	DK	70				70
4.2.3/ 4.104	Elektrisk bysykkelordning - ny innretning Kongsberg, nedrigg Lier og Kongsberg	BFK	BFK og KK		500	-	-	500
4.2.3.3	Elbysykelprosjekt Lier	LK	LK		50			50
4.2.3.4	Elbysykelprosjekt Kongsberg	KK	KK		200			200
	SUM			870	2 450	500	1 000	4 820
Tiltaksområde 5: Attraktiv by- og arealutvikling og parkering		Ansvar	Kom-mune	2022	2023	2024	2025	2026
4.1.3/ 5.104	Øvre Eiker Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	ØEK	ØEK	-		-	500	500
4.1.5	Lier forbedret håndteringsregime for parkering	LK	LK	1 000				1 000
5.2.1.1	Ulykkesregistrering sykkel og elsparkesykkel	Sekr	Alle	250				250
	SUM			1 250		-	500	1 500
Tiltaksområde 6: Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag		Ansvar	Kom-mune	2022	2023	2024	2025	2022-25
5.1.1/ 6.101	Planlegging for byveksttaltale	Sekr	Alle	2 928	1 000	1 500	1 400	6 828
6.102	Kontinuerlig RVU/Tilleggsutvalg RVU	Sekr	Alle	86	640	900	900	2 526
5.2.4	Aimsun trafikkmodell	BFK	Alle	790				790
6.103	Tellepunkter	Flere	Alle	413	100	800	500	1 813
6.111	Ulykkesregistrering inkl. systematisering og analyse	Sekr	Alle			350	350	700
6.112	Fartsgrensegjennomgang - samarbeidsprosjekt	BFK	Alle			1 000		1 000
6.114	Undersøkelse av mikromobilitet på Kongsberg	KK	KK			300		300
6.104	Bygge kunnskap om Buskerudbyen	Sekr	Alle	499	500	300	1 100	2 399
6.115	Forum for regulering av delt mikromobilitet	Sekr	Alle			100	100	200
6.105	Kampanjer og annen tilrettelegging	Sekr	Alle	546	200	350	500	1 596

6.106	Kampanje for grønne reiser til nytt sykehus	BFK	Alle			500	300	800
6.107	Skolekampanjer	Sekr	Alle	425	500	500	500	1 925
6.108	Hjertesoner ved skoler	LK	LK		650			650
6.110	Bedriftsrettede tiltak inkl Grønn Jobbvei	Sekr	Alle	1 970	2 000	1 400	2 500	7 870
	SUM			7 657	5 590	8 000	8 150	29 397
Tiltaksområde 7: Drift av sekretariatet		Ansvar	Kommune	2022	2023	2024	2025	SUM
SUM personalkostnader og driftskostnader				1 800	1 400	2 939	3 050	9 189
SUM alle tiltaksområder								
TOTALSUM				103 407	107 090	126 559	121 950	459 006





Buskerudbyen

