



Buskerudbyen



# Revidert handlingsprogram for Buskerudbyen 2023-2025

Vedtatt i ATM-utvalget 15. desember 2023



# Innhold

<b>Handlingsprogrammet på 1-2-3: Mål og prioriteringer .....</b>	<b>4</b>
<b>Mål for Buskerudbyen.....</b>	<b>5</b>
<b>Grunnlaget for prioriteringene i handlingsprogrammet .....</b>	<b>6</b>
Føringer i ATP Buskerudbyen og rolledeling mellom transportmidlene .....	7
Sammenheng med lokal satsing .....	8
<b>1. Forbedring av kollektivtilbudet .....</b>	<b>9</b>
Prioriteringer i handlingsprogrammet 2024-2025 .....	10
Forsterket rutetilbud .....	10
Bedre informasjon om rutetilbudet og effektivisering av billettsystem .....	12
Tilskudd til reduserte takster.....	12
Partnernes øvrige satsing .....	13
<b>2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter.....</b>	<b>15</b>
Prioriteringer i handlingsprogrammet 2024-2025 .....	15
Partnernes øvrige satsing .....	17
<b>3.Tiltak for gående og syklende .....</b>	<b>19</b>
Prioriteringer i handlingsprogrammet 2024-2025 .....	19
Partnernes øvrige satsing .....	24
<b>4. Ny teknologi og smart mobilitet.....</b>	<b>27</b>
Prioriteringer i handlingsprogrammet 2024-2025 .....	27
Partnernes øvrige satsing .....	30
<b>5. Attraktiv by- og arealutvikling og parkering .....</b>	<b>32</b>
ATP Buskerudbyen 2013-2023.....	32
Kommunale planer og strategier for by- og arealutvikling og parkering .....	33
<b>6. Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag .....</b>	<b>35</b>
Prioriteringer i handlingsprogrammet 2024-2025 .....	35
Kommunikasjon og kampanjer.....	35
Administrativ og politisk støtte .....	36
Markedsføring av planlagte og gjennomførte tiltak .....	36
Kampanjer og tilbud .....	36
Bedriftsrettede tiltak .....	37
Barn og unge .....	37
Andre kampanjer.....	37
Videreutvikling av buskerudbyen.no og digitalisering .....	39
Kunnskapsgrunnlag .....	39
Partnernes øvrige satsing .....	41
<b>7. Drift av sekretariatet.....</b>	<b>42</b>
<b>Buskerudbysamarbeidet: Bakgrunn og historikk .....</b>	<b>43</b>
Regionalt samarbeid siden 2010 .....	43
Samarbeidet har båret frukter .....	43
Regional plan for areal- og transport 2013-2023.....	44
Belønningsavtalen.....	45
<b>Hvordan handlingsprogrammet brukes .....</b>	<b>46</b>
Resultatrapportering og synliggjøring av tiltak .....	46
Porteføljestyling .....	46
<b>Samlet oversikt over prioriterte tiltak 2023-2025.....</b>	<b>47</b>

# 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 ryggrad 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 (Viken fylkeskommune tom. 31. desember 2023), 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. Avtalen kan erstattes av en byvekstavtale dersom den blir inngått i løpet av perioden. **Buskerudbyen 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 veiprosjekter 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 ryggrad 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.

Buskerudbyen er klare for å forhandle med staten om en byvekstavtale, som vil gi mer forutsigbarhet og noe større økonomiske muskler. Selv om avtalen lar vente på seg, opprettholder partnerne ambisjonen om en sterk lokal satsing på areal- og transporttiltak som bygger opp under nullvekstmålet og andre viktige mål for Buskerudbyen. Dette er nødvendig for å møte de ambisiøse utviklingsplanene for byområdet. Den lokale innsatsen omtales under hvert av innsatsområdene i handlingsprogrammet.

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 fordeling mellom innsatsområdene per år og totalt. Tall i 1000 kr.

Belønningsavtalen 2022-2025	Bevilget	Belønningsmidler 2023-2025			Totalsum
		2023	2024	2025	
<b>Innsatsområde</b>					<b>2022-2025</b>
Forbedring av kollektivtilbudet	74 000	74 800	76 800	76 800	<b>302 400</b>
Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	5 180	13 670	2 900	2 550	<b>24 300</b>
Tiltak for gående og syklende	12 750	14 280	18 600	18 500	<b>64 130</b>
Ny teknologi og smart mobilitet	2 500	2 600	1 400	1 500	<b>8 000</b>
Attraktiv by- og arealutvikling	2 500		1 000	1 000	<b>4 500</b>
Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag	7 900	5 350	9 400	8 100	<b>30 750</b>
Drift av sekretariatet	1 800	1 400	3 347	3 050	<b>9 597</b>
<b>SUM</b>	<b>106 630</b>	<b>112 100</b>	<b>113 447</b>	<b>111 500</b>	<b>443 677</b>

# 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. 45) 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 og 2023 er med i oversiktstabellene for å gi et bilde av satsingen i hele perioden for belønningsavtalen. Tiltakene som ikke er videreført etter 2023 er som regel ikke gitt særskilt omtale, men er beskrevet i Handlingsplan for belønningsmidler 2022.



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
- Kompaktheten Kongsberg
- Lierstranda

I tillegg er Vestfossen utpekt som lokalt utviklingsområde.

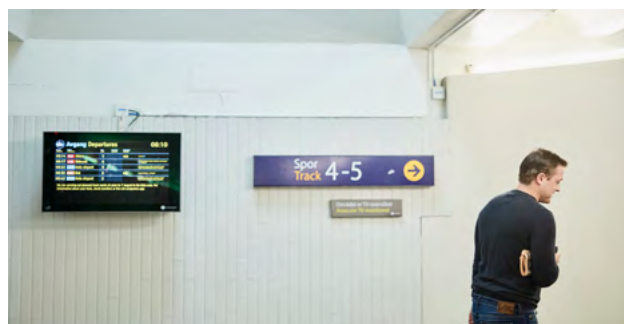
Kriteriene for prioritering av tiltak henger godt sammen med føringene i areal- og transportplanen. Tiltakene i handlingsprogrammet er konsentrert rundt de definerte regionale og lokale utviklingsområdene i areal- og transportplanen for Buskerudbyen.

Reisevaneundersøkelsen 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 + bilpassa-

sjer) 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.**

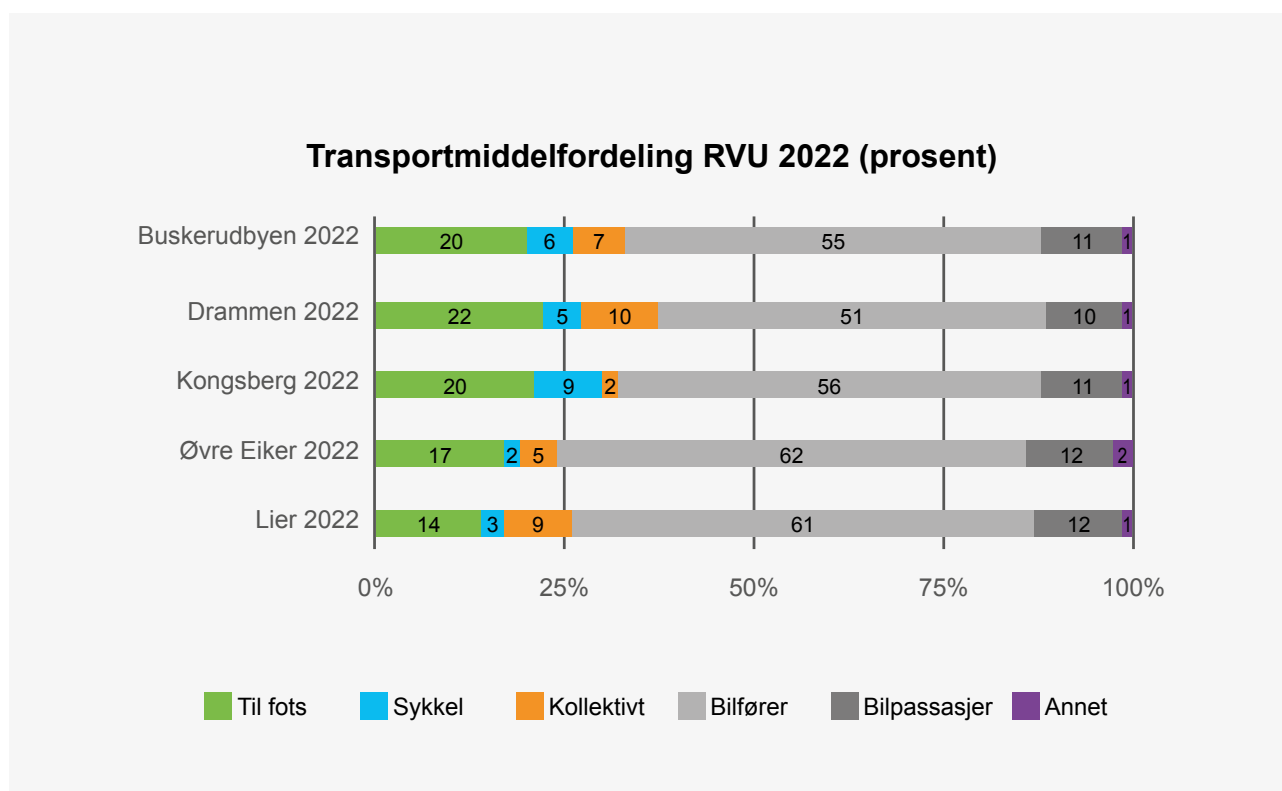
### Sammenheng med lokal satsing

I forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale er det lagt til grunn at partnerne gjennom egne budsjetter «matcher» statlige midler i denne avtalen. Partnerne opprettholder ambisjonen om en betydelig lokal satsing på areal- og transporttiltak selv om byvekstavtalen 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. Neste rullering gjennomføres høsten 2024.



Figur 1. Datakilde: Nasjonal reisevaneundersøkelse 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 belønningsmidlene 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.

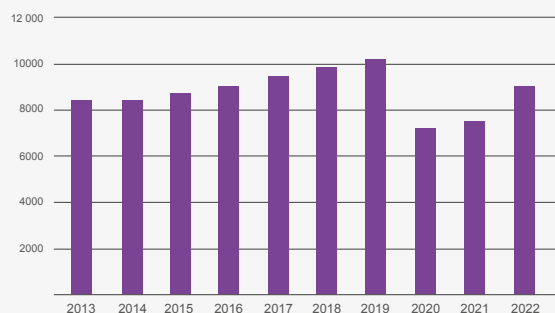
Brakar, som utvikler og drifter kollektivtilbudet på oppdrag fra Buskerud fylkeskommune, vil utvikle et godt, grønt reisealternativ. I Brakars strategiplan 2022-2025 er det vektlagt at det skal være enkelt for alle å komme seg dit man skal. Reisen skal sette minst mulig fotavtrykk. Brakars mandat er å binde sammen reiser fra dør til dør - mellom ulike transportmidler og fylkesgrenser. Et av hovedprinsippene i strategien er at selskapet skal levere et markedsorientert tilbud med rett innsats på rett sted. 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 linjenettet 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 vil alle bybusser i Drammen og Lier være elektriske, mens regionbussene i samme område vil ha nullutslipp (elektriske eller biogass).

Foto: Brakar



**Passasjerutvikling buss i Buskerudbyen**



Figur 2: Passasjerutvikling buss i Buskerudbyen 2013-2022 (reiser i 1000).

Elektrifisering av bussparken bidrar til mindre lokal luftforurensing, støy og klimagassutslipp, og gir økt komfort for reisende.

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, men det er fortsatt usikkert i hvilken grad pandemien og andre samfunnsmessige utviklingstrekk vil gi varige endringer i reisevaner. Det kan bli flere som reiser av og til. En del vil kanskje veksle mellom å jobbe hjemmefra og å dra inn på arbeidsplassen. Det kan resultere i behov for nye og mer fleksible billettløsninger, enn dagens periodebilletter.

## Prioriteringer i handlingsprogrammet 2024-2025

### Forsterket rutetilbud

Belønningsmidlene er først og fremst prioritert på busslinjene som betjener store reisestrømmer, og som på en effektiv måte når en stor del av innbyggerne. Satsingen bidrar også til klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling ved at den tilrettelegger for miljøvennlige reisevalg.

Et godt kollektivtilbud tilpasset befolkningens transportbehov og reisemønster er avgjørende for å nå nullvekstmålet. I rullert handlingsprogram er tilskuddet til forsterket rutetilbud økt fra 47 mill. kr til 50 mill. kr årlig i 2024 og 2025. Brakar har varslet store kostnadsøkninger for kollektivtransporten i årene framover. Hittil har Brakar opprettholdt det forsterkede rutetilbudet ved at fylkeskommunen har dekket avviket mellom kostnadene og tilskuddsmidler fra belønningsordningen. Fylkeskommunen har imidlertid signalisert et strammere samferdselsbudsjett i årene framover. Selv med 3 mill. kr ekstra i tilskudd fra belønningsmidlene årlig i 2024 og 2025, er det usikkert om det er mulig å videreføre alle forbedringer av rutetilbudet som er omtalt nedenfor. Dette vil først avklares i etterkant av fylkeskommunenes budsjettbehandling. Buskerudbyens organer vil orienteres så snart avklaring foreligger.

**Linje 3 Fjell – Kastanjesletta:** Dette er den klart største linjen i Buskerud, med over 2,3 mill. passasjerer årlig før pandemien. Linjen betjener folketette boligområder, spesielt på Fjell, men også langs hele traséen til Åssiden er det mye befolkning. I tillegg betjenes 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.

**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.

**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 ga positiv passasjereffekt. Senere er frekvensen økt i rush slik at det nå er avganger hvert 7-8 minutt i begge retninger. Belønningsmidler bidrar til avganger hvert 20. minutt på dagtid mandag-lørdag og tidlig kveld hverdager, avganger hvert kvarter i rush og ekstra avgang fra Svingen kl. 07.38 på skoledager.

**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 bybusslinje 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 tilbude- ne til Lierbyen skole og Bera koblet til samme linje. Belønningsmidler bidrar til avganger minimum hver halvtime mellom Bera og Bragernes torg.

# 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](mailto:trond@buskerudbyen.no) for å avtale tid med vår dyktige sykkelreparatør.

**Barnas  
sykkel-  
service**

**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.

**Linje 101 Hokksund – Mjøndalen – Åssiden – Drammen:** Tilbudet mellom Hokksund og Drammen er 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, gir linje 101 avganger hvert kvarter i rush mellom Hokksund/Mjøndalen og Drammen sentrum. Belønningsmidler bidrar til avganger hver halvtime mellom kl. 06 og 21 på hverdager, avganger hver time i helger og utvidet sommertilbud i tre uker. **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 – Ormåsen:** 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 reisemønsteret gjenspeilet ikke dette helt. Belønningsmidler bidrar til at det nå er redusert rutetilbud i kun fem uker om sommeren.

**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.

Passasjerutviklingen inntil pandemien på enkeltlinjene som er delfinansiert med belønningsmidler er vist i Figur 3 (årlige passasjertall i 1000). Tallene viser i hovedsak en vekst i antall passasjerer på disse linjene, spesielt på linjene som har flest passasjerer.

Tabell 2: 2022-tall er fortsatt påvirket av pandemi, samt at Bybrua ble stengt i mai samme år. Linje 4 er delt i anleggsperioden for Bybrua, derfor ingen tall for 2022.. Passasjertall i 1000 per år.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022
3 Fjell - Kastanjesletta	1 763	1 792	1 847	1 901	2 062	2 202	2 324	1 976
4 Kniveåsen - Bera	582	587	610	615	642	679	743	
5 Tors vei - Vinnes	505	512	513	527	558	593	675	564
22 Svingen - Bragernes torg	433	418	413	428	447	490	519	410
24 Konnerud skole - Bragernes torg	390	396	394	405	437	466	488	407
51 Mjøndalen - Drammen	646	656	669	734	793	764	760	998
71 Asker - Lier - Drammen	624	656	748	834	921	938	972	861
101 Hokksund - Mjøndalen - Drammen	380	370	377	387	402	391	391	395
117 Ormåsen - Hokksund	31	42	57	58	60	60	56	50
169 Lierbyen - Oslo		289	232	217	204	211	213	138

## 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. Det er avsatt belønningsmidler til drift av SIS og TID i 2024-2025.

De fleste reiser betales nå med mobilbilletten, der den felles tekniske plattformen for drift og tilliggende tjenester skjer i et offentlig-offentlig-samarbeid mellom flere administrasjonsselskaper. Det er avsatt belønningsmidler til drift av mobilbilletten i 2024-2025.

### Tilskudd til reduserte takster

Gjennom belønningsavtalen er Buskerudbyen tildelt om lag 22 mill. 2023-kr årlig, som er øremerket reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.

Tilskuddet til reduserte billettpriser ble evaluert i 2023. Evalueringen gir ikke grunnlag for å konkludere med at andre takstiltak ville gitt bedre måloppnåelse enn tiltakene tilskuddet i dag benyttes til. Dermed fordeles tilskuddet som tidligere, til Bybillett og stimuleringstiltak til bruk av 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 2023, mens de ville kostet hhv. 40 og 20 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 soneene innenfor Drammen kommune til én storzone. En eventuell endring av soneinndelingen må imidlertid sees i sammenheng med fylkeskommunens videre arbeid med soneinndeling for hele Buskerud fylke.

Brakar har varslet at det er aktuelt å prisjustere prisen på Bybilletten i 2024, men dette er ikke endelig avklart.

4,8 mill. kr av tilskuddet benyttes til å stimulere til bruk av 30-dagersbillett for å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt. Økt andel månedskort bidrar også til mindre forsinkelser på bussene siden billetterings-tiden 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, og etablert som linje 1.

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 i 2024 å gjennomføre et forprosjekt om selvkjørende buss i en tidligfase i Fjordbyen Lier og Drammen.

Tabellen under viser bevilgning for 2022 og forslag til prioritering av midler til tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet for årene 2023-2025 fordelt på tiltak.

Tabell 3 Prioriteringer innen innsatsområde1 Forbedring av kollektivtilbudet i avtaleperioden 2022-2025. Tall i 1000 kr.

Forbedring av kollektivtilbudet	Bevilgning	Belønningsmidler HP 2023-2025			Sum
		2023	2024	2025	
	2022				2022-2025
Forsterket rutetilbud	47 000	47 000	50 000	50 000	194 000
Tilskudd til reduserte takster	21 300	22 100	22 100	22 100	87 600
Sanntidsinformasjon – stolper	1 000	1 000	500	500	3 000
Drift mobilbillett	1 200	1 200	1 200	1 200	4 800
Driftsmidler til SIS og TID	3 000	3 000	3 000	3 000	12 000
Selvkjørende buss Drammen	500	500			1 000
<b>SUM</b>	74 000	<b>74 800</b>	<b>76 800</b>	<b>76 800</b>	<b>302 400</b>



## 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 holdningsskapende mobilitetsarbeid, forskning, pilotering, samarbeid og utredning.

Fylkeskommunen har som mål å få til et enhetlig kollektivtilbud med et gjennomgående betalingssystem på tvers av Oslo, Buskerud (Buskerud, Akershus og Østfold) 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, Østfold kollektivtrafikk og Ruters 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.

Kollektivselskapene Ruter, Brakar og Østfold kollektivtrafikk tar sikte på å oppfylle Viken fylkeskommunes mål om utslippsfri kollektivtrafikk innen 2028. Dette arbeidet vil videreføres av Buskerud fylkeskommune fra og med 2024.

## 2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter

- ✓ **Stor kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya**
- ✓ **Pendlerparkering på Lier stasjon**
- ✓ **Videre tilrettelegging for buss til/fra Harakollen**
- ✓ **Stasjonstiltak for å forbedre knutepunktene og gjøre det enklere for flere 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 kollektivtiltaket 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 belønningsmidler som tilskudd til stasjonstiltak for å forbedre knutepunktene, og til pendlerparkering på Lierbyen stasjon.

### Prioriteringer i handlingsprogrammet 2024-2025

**Kraftig kollektivsatsing til det nye sykehuset og Helseparken på Brakerøya:** Sykehuset skal etter planen åpnes for normal drift i 2025. Med over 4000 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.

Busslinjen mellom Mjøndalen/Krokstadelva og det nye sykehuset vil bli en av de viktigste og største busslinjene i Drammen. Brakar har inngått avtale om at kapasitetssterke leddbusser settes inn på rute fra Mjøndalen/Krokstadelva via Drammen sentrum til nytt sykehus allerede fra sommeren 2024. Det settes av belønningsmidler i 2023, 2024 og 2025 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 belønningsmidler 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 2024 og 2025.

Buskerudbyen ønsker å bidra til et bærekraftig reise-mønster for de ansatte i området også gjennom en kampanje med oppstart i 2024.

**Fremkommelighet for buss på fylkesvei:** Fylkeskommunen er i gang med å vurdere fremkommelighetstiltak for flere sentrale busslinjer i Drammen. Det er avsatt belønningsmidler i 2025 til gjennomføring av mindre infrastrukturtiltak for å følge opp anbefalingene fra dette arbeidet. 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 avsatt belønningsmidler 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

snu plass for bussen ble etablert i 2023 og busstilbudet er i drift. Øvre Eiker har forskuttert hele beløpet i 2023, og får tilbakebetalt om lag halvparten i 2024 fra belønningsmidlene.

**Busstilrettelegging i Lier:** Det er avsatt belønningsmidler i 2023 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 dette formålet i 2023. Tiltaket vil gjøre 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.** Jernbanen som ryggrad 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 2022 var det 17 533 av- og påstigende per virkedøgn for alle stasjonene. Det ble avsatt belønningsmidler i 2023 for å delfinansiere flere stasjonstiltak som gjennomføres i regi av Bane NOR. Tiltakene gjennomføres tidlig i 2024.

I 2023 arrangerte Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Bane NOR, befarings på alle 10 stasjoner. Hensikten var å gjøre Buskerudbysamarbeidet bedre kjent med fasilitetene på stasjonene og vurdere tiltak som kan bidra til å øke utnyttelsen av dagens togtilbud. Jernbanedirektoratet og Bane NOR utarbeidet et notat etter befaringsen med oversikt over stasjonene og forslag til tiltak fra deltakerne i Buskerudbysamarbeidet (Stasjons- og knutepunktutvikling i Buskerudbyen. 21.11.23). Notatet må sees i sammenheng med konkretisering av mobilitets- og parkeringsstrategi for strekningen Lier-Kongsberg utarbeidet av Bane NOR i 2021.

Tabell 4 Prioriteringer innen innsatsområde 2 Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter i perioden 2022-2025. Tall i 1000 kr.

Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	Bevilgning	Belønningsmidler HP 2023-2025			Sum 2023-2025
		2022	2023	2024	
<b>Drammen</b>					
Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	2 380				2 380
Fremkommelighet for buss i Drammen - Del 1: Planlegging/prosjektering		1 500			1 500
Fremkommelighet for buss på fylkesveg - Del 2		5 000			5 000
Fremkommelighet for buss på fylkesveg - Del 3				1 500	1 500
Fremkommelighet for buss på kommunal vei Mjøndalen-nytt sykehus		4 720	1 500	1 050	7 270
<b>Kongsberg</b>					
Oppgradering kollektiv Hasbergtjerdalen, Kongsberg	2 000				2 000
Innfartsparkering	500				500
<b>Øvre Eiker</b>					
Lehus bussholdeplasser	300				300
Busstilrettelegging på Harakollen		250	1 000		1 250
<b>Lier</b>					
Pendlerparkering Lier stasjon		800			800
Lehus Lierbyen skole		400			400
Busstopp Heggveien - tilrettelegging i retning Drammen			400		400
<b>Alle kommuner</b>					
Stasjonsoppgraderinger		1 000			1 000
<b>SUM</b>	5 180	13 670	2 900	2 550	24 300



## 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 ventelig et nytt handlingsprogram for det nye fylket.

**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 for en 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 det for 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 kollektivtraséer/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 trafikk sikre 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 kollektiv, 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 belønningmidler 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 i august 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 jernbanespolet planlagt montert i 2024. Blant de 4000 ansatte ved sykehuset er ambisjonen 25% kollektivandel, og 25% gående og syklende. 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 overvåkning 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. 3 av 10 bilreiser er under 3 kilometer. 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.

I forarbeidet til forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale, ble det 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. Denne prioriteringen er lagt til grunn 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 trafikksikkerhet særlig for de yngste innbyggerne prioriteres også opp.

I tillegg satses det videre med belønningsmidler på snarveiprosjekter både i Kongsberg og Drammen. Snarveiprosjektene bidrar til å gi rask og god fremkommelighet til byen og er med på å tilrettelegge for flere gang- og sykkelturner.



## Prioriteringer i handlingsprogrammet 2024-2025

### 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:** Kommunen har over lang tid jobbet med stedsutvikling i kommunesenteret, og områdeplanen forventes vedtatt i 2024. Denne tar blant annet for seg bedre tilrettelegging for gående/syklende, sørge for komplette gang/sykkellenker gjennom sentrum, bedre tilrettelegging for kollektivtransport, mer byliv og nytt parkeringsregime. Belønningsmidlene skal brukes som delfinansiering av disse tiltakene. Planlagt oppstart er i 2025/26.

**Ovenstadveien – kryss ved Heiaveien:** Barna som går på Ovenstadveien og som 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 høsten 2023 og ferdigstilling 2024.

**Fremkommelighetstiltak Lierstranda:** Gående, syklende og kollektivtrafikk skal få bedre fremkommelighet på strekningen Amtmannssvingen til Brusgårdsvei. Etablering av løsninger som legger til rette for god arealutnyttelse og fremkommelighet vil gjøre strekningen vesentlig mer attraktiv for alle tre trafikkgrupper. Det settes av midler både til mulighetsstudie og gjennomføring. Planlagt oppstart er 2024.

**Sikrere gang- og sykkelvei Haragarn:** Ved å anlegge fortau skal syklistene kunne unngå krysset ved innkjøringen til Haragarn. Strekningen helt ned til busstoppet ved Kvernbakken bør ses på i helhet. Strekningen er både en skolevei og en sykkeltrasé som blir mye brukt fra ytre Lier mot Drammen. Det settes av midler både til prosjektering og gjennomføring. Planlagt oppstart i 2024.

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. Planlagt ferdigstilling i 2024.

**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 strekningen som kan driftes hele året. Planlagt oppstart våren 2024 som et samarbeidsprosjekt med seksjonen for vann, avløp og renovasjon (VAR).

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 vurderer å omprioritere sine midler satt av til tiltak for gående og syklende i lys av planer for ny barneskole, og at prioriterte prosjekter strekker seg ut i tid på grunn av uforutsette utfordringer. 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 beløningsmidler i 2024 til et forprosjekt for å identifisere muligheter for å få til et sammenhengende anlegg for syklende langs nedre del av Konnerudbakkene. Strekningen 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 som er under planlegging og bygging i området nær Brakerøya stasjon (nytt sykehus, Helseparken, Fjordbyen). Strekningen forbi Brakerøya stasjon har et stort utbedringsbehov, og vurderes som svært viktig for både syklende og gående. Nye løsninger er skissert og prisestimert. Midlene som er satt av vil i første omgang kun dekke én mindre delstrekning for å skille gående og syklende forbi stasjonsområdet. Andre delprosjekter og avklaring av mulighetsrommet i området er ønsket som en mulig videreføring.

### Prosjekter i flere kommuner

**Snarveiprosjekter:** Det er avsatt belønningsmidler til å utbedre prioriterte snarveier i Drammen (2023-2024) og Kongsberg (2023), på grunnlag av tidligere gjennomførte kartlegginger. Slike snarveiprosjekter bidrar til å gi rask og god fremkommelighet til byen, og er med på å gjøre det attraktivt å gå og sykle på korte avstander. Det er ofte lite som skal til for å gjøre gangveiene mer attraktive. Eksempler på tiltak som kan gjennomføres er utbedring av dekke, trapper, håndlister, 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. I Drammen er det avsatt midler til videreføring av et prosjekt i samarbeid med Buskerud og Statens vegvesen.

Prosjektet inkluderer blant annet tydeligere og større skilting, mulig oppmerking i bakken med «sykkelruner» og/eller pyloner, samt oppgradering av målpunkter til mer logiske og forståelige steder. I 2023 og 2024 er det også avsatt midler til et nytt delprosjekt i Kongsberg: Sykkelveivisning i tilknytning til Sølvsveien, 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, men er dessverre også poster som ofte kuttes i veieierens egne budsjetter. 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 (samlepotter) til oppgradering og vedlikehold på kommunal vei i Kongsberg i 2023-2024, Øvre Eiker i 2023 og i alle kommuner i 2025. Dette for å gi noe fleksibilitet i planlegging og gjennomføring av mindre gang- og sykkeltiltak underveis i handlingsprogram-perioden. 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.

---

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

---

Tabell 5 Tiltak for gående og syklende innen innsatsområde 3 i avtaleperioden 2022-2025. Tall i 1000 kr.

Tiltak for gående og syklende	Bevilgning	Belønningsmidler 2023-2025			Sum
		2022	2023	2024	
<b>Drammen</b>					
Fv 2731 Sykkellrute Landfalløybrua – Vinnes	250				250
Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekt	300				300
Fv. 2722 Konnerudgata nedre del - Forprosjekt			500		500
Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	1 600				1 600
Snarveiprojekt, gjennomføring av tiltak	1 000	1 530	1 000		3 530
Sykkelveivisning Drammen	800	700	400	1 000	2 900
Bedre forhold for buss og gående i Bergeråsen, Svelvik	1 800				1 800
Gang- og sykkelveg langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Brandengen skole		2 000			2 000
Verven, Sykkelveg med fortau			2 000		2 000
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Drammen				600	600
<b>Øvre Eiker</b>					
Fv. 35 Vestfossen sentrum - Tiltak for gående og syklende	2 000		4 000	1 000	7 000
Forlengelse gang- og sykkelveg Semsveien (221704)		1 000	1 000		2 000
Drammensvn fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei (kulvert)	1 000			3 000	4 000
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Øvre Eiker		1 000		600	1 600
<b>Lier</b>					
Gatelys langs Terminalen	1 000				1 000
Hjertesoneskoler – gjennomføring av enkle fysiske tiltak	500				500
Busstopp Ringveien ved Henumbråtan, utbedring av gangve	500				500
Lierstranda - Mulighetsstudie Amtmannssvingen-Bruusgaards vei		300			300
Lierstranda - Amtmannssvingen-Bruusgaards vei - gjennomføring			3 000		3 000
Haragarn prosjektering og gjennomføring		250	800		1 050
Ovenstadveien – kryss ved Heiaveien		300			300
GS-tiltak Lierbyen				2 400	2 400
Fv. 2704 Nøsteveien: Kirkeveien-Jensvollsveien, reguleringsplan	1 500				1 500
Lys langs Haugestadsbakken og Vindernveien		500			500
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Lier				600	600
<b>Kongsberg</b>					
Gjenåpne snarveier - Tiltak	300	300			600
Baneveien etablering av gang og sykkelvei til sykkelhotell	200				200
Sandsværmoen - Tiltak				5 000	5 000
Gamle Gomsrud vei/Hyttegata - Tiltak		200	200		400
Sykkelveivisning Kongsberg		700	200		900
Tiltak på gang- og sykkelanlegg på Kongsberg		100	400	300	800
<b>Alle kommuner</b>					
Forbedringstiltak for syklende		5 000	3 000	2 500	10 500
Tiltak på gang- og sykkelanlegg på riks- og europaveier		400	2 100		2 500
Felles sykkelveivisning Buskerudbyen				1 500	1 500
<b>SUM</b>	<b>12 750</b>	<b>14 280</b>	<b>18 600</b>	<b>18 500</b>	<b>64 130</b>





## Partnernes øvrige satsing

I **Buskerud fylkeskommune** er tilrettelegging for gående og syklende særskilt prioritert i handlingsprogram for Samferdsel 2023-26. Fylkeskommunen prioriterer tiltak for Fylkeskommunen prioriterer bedre tilrettelegging for gående og syklende høyt. Tiltak som bidrar til at flere barn kan gå eller sykle til skolen har vært et særskilt satsingsområde. 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 generelt 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 fylkesvei 2722 Konnerudgata, mellom krysset med Hallermøveien nord og Hallermøveien sør. Strekningen 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 strekningen.

- **Fv. 2729 Øvre Storgate:** Buskerud fylkeskommune skal utbedre fylkesvei 2729 på strekningen 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 strekningen kan legges bedre til rette for syklende. Planprosjektet er delfinansiert med belønningsmidler.

- **Fv. 319 Svelvikveien:** Buskerud fylkeskommune utbedrer fylkesvei 319 mellom krysset fv. 2714 Hans Tordsens gate og krysset med fv. 2712 Oscar Kiærs vei og anlegger også nytt fortau. Prosjektet er gitt 15 mill. kr, og ble ferdig 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 generelt løft som også kommer gående og syklende i Buskerudbykommunene 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 belønningmidler.

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. Gjennom kommunens økonomiplan er det bevilget 20 mill. kr årlig til sykkelsatsingen i henhold til sykkelplanen.

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. Gjennom kommunens økonomiplan er det bevilget 18 mill. kr årlig til trafiksikkerhetsutbedringer i henhold til trafiksikkerhetsplanen.

- *Ny gang- og sykkelundergang Ryddinggangen:* Arbeidene utføres av Bane NOR som en del av IC-utbyggingen. Byggearbeidene skal bekostes fullt ut av Drammen kommune, men delfinansieres ved hjelp av anleggsbidrag fra private og offentlige utbyggere i området (utbyggingsavtaler). Arbeidene startet høsten 2022 og er planlagt ferdigstilt ved årsskiftet 2024/25. Gjennom økonomiplanen er det avsatt 62 mill. kr til prosjektet.

- *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

Foto: Brakar



jobbes for å prioritere framkommelighet for syklistere og synligheten av sykkelnettet i sentrumsområdene. Tiltak i sykkelplanen er blant annet rødmerking av sykkelvei og sykkelfelt, trafiksikkerhetstiltak i kryss, sykkelparkering, reasfaltering og prioritering av syklisters framkommelighet i kryss og gater.

- *Utleie av elektriske bysykler og sparkesykler:* Kommunen skal ha en positiv holdning til utleie av elektriske bysykler og elsparkesykler, eller andre mikromobilitetsløsninger, og særlig deleløsninger. Private aktører har leid ut elsparkesykler i Drammen fra 2019 og elbysykler fra 2022. 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 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 har det blitt jobbet med kartlegging av snarveier i kommunen. Kommunen vil bruke noen trafiksikkerhetsmidler til utbedring eller opprettelse av snarveier i tråd med administrativ prioriteringsliste. Utbedringene startet i 2022 og vil fortsette gjennom perioden.

- **Universell utforming:** Gjennom kommunens økonomiplan er det avsatt 2 mill. kr årlig for 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 sykkelveinett 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 snarveiprojekter. 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.

Brakar bysykler fortsatte i hele 2023, og det jobbes med en videreføring av ordningen for 2024 og videre i et mulig samarbeid med lokalt næringsliv på Kongsberg.



## 4. Ny teknologi og smart mobilitet

- ✓ **Utvikling av mobilitetspunkt med deleløsninger**
- ✓ **Tryggere og mer fleksibel sykkelparkering**
- ✓ **Tilskudd til pilotprosjekt med Vannveien**

Ny teknologi og smart mobilitet er viktige virkemidler for å effektivisere og utnytte eksisterende mobilitets-tilbud og infrastruktur på en bedre måte. Dette området er derfor prioritert av Buskerudbysamarbeidet.

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 2024-2025

**Elsparkesykler - forskningsprosjekt:** Buskerudbyen har i perioden 2021-2023 bidratt med belønningsmidler til delfinansiering av MikroReg, et forskningsprosjekt som eies av Bymiljøetaten i Oslo kommune og gjennomføres av TØI. Prosjektet er forlenget inn i 2024. 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 i 2024 og 2025 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 ved større knutepunkter og mye brukte målpunkter i form av sykkelstativer, sykkelbokser og/eller andre løsninger. 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 publikumløsning 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 2024 og 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.



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



**Elektrisk bysykkel** ble lansert som et prøveprosjekt i Kongsberg og Lier høsten 2021. Kommunene har hatt ansvar for å etablere parkeringssoner og lade-stasjoner. Omtrent 80 sykler er i drift. I vintersesongen har 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 2023 ble det gjennomført en samlet evaluering av elbysykel-tilbudene i Buskerudbyen som grunnlag for å vurdere videre satsing. Samme år ble det satt av midler til videreføring av ordningen i Lier og Kongsberg. På grunnlag av evalueringen foreslås det at ordningen i Lier avvikles. Kommunen vurderer muligheten for å bli en del av Drammen kommunes

kommersielle elby- og elsparkesykkelordning. Det planlegges med å fremme en politisk sak knyttet til dette i Lier kommunen tidlig i 2024. Det settes av midler i 2024 og 2025 til å vurdere en ny innretning på et elbysykkeltilbud i Kongsberg, i et mulig samarbeid med lokalt næringsliv.



Foto: Brakar

Tabell 6 Prioriteringer innen innsatsområde 4 Ny teknologi og smart mobilitet i avtaleperioden 2022-2025. Tall i 1000 kr.

Ny teknologi og smart mobilitet	Bevilgning	Belønningsmidler 2023-2025			Sum
	2022	2023	2024	2025	2022-25
Pilotprosjekt Vannveien			500	500	1 000
ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg	200				200
Smart drift	600				600
Pilot - bedre helårsdrift for gående og syklende			400	500	900
MikroReg Elsparkesykler TØI og Oslo kommune		200			200
Trygg sykkelparkering ved hjelp av ny teknologi - Ved knutepunkt		1 500			1 500
Drammen sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	70				70
Elektrisk bysykkelordning - ny innretning Kongsberg, nedrigg Lier og Kongsberg		500	500	500	1 500
Elbysykelprosjekt Lier		200			200
Elbysykelprosjekt Kongsberg		200			200
<b>SUM</b>	<b>870</b>	<b>2 600</b>	<b>1 400</b>	<b>1 500</b>	<b>6 370</b>

## 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 fylkeskommune** har 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. Hvordan dette arbeidet vil videreføres og formes i nye Buskerud fylkeskommune er arbeid som pågår. Av relevante prosjekter kan nevnes:

Fylkeskommunen har en sentral rolle som tilrettelegger for pilotering og spleiselag innenfor ny teknologi og smart mobilitet. Hvordan dette arbeidet vil videreføres og formes i nye Buskerud fylkeskommune er arbeid som pågår.

- Blant pågående prosjekt som videreføres kan særlig 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 på 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 og føre til en reduksjon i antall drepte og hardt skadde, en reduksjon i utslippene, mindre veislitasje og triveligere byer og tettsteder.

Buskerudbykommunene og fylkeskommunen har lang tradisjon for samarbeid om parkering. En målrettet parkeringspolitikk vil kunne gi viktige bidrag til målene for Buskerudbyen. I handlingsprogrammet legges det til grunn at partnernes parkeringspolitikk som er omtalt i forhandlingsgrunnlaget, videreføres i perioden.

**Håndteringsregime for parkering:** For å få et bedre håndteringsregime for parkering og myndighet til håndheving, er det avsatt belønningssmidler til oppstart av drift for håndheving for både Øvre Eiker kommune og Lier kommune. På grunn av avklaringsbehov og forsinkelser i disse prosjektene er belønningssmidlene overført til 2023-2025. Lier har nå en ordning på plass, mens Øvre Eiker trenger noe mer tid, og ser for seg å få på plass en ordning i løpet av 2024.

## 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 lever videre også etter 2023, inntil det treffes et vedtak om noe annet.

ATP Buskerudbyen løper ut 2023. Veien videre for denne planen må sees i sammenheng med den regionale planstrategien for ny Buskerud fylkeskommune.

## 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.

Etter planen skal fylkestinget i Buskerud fylkeskommune vedta regional planstrategi for nytt fylke før sommeren, event. tidlig høst 2024. Det vil da bli tatt stilling til om det skal utarbeides en regional plan for areal og mobilitet i Buskerud. Kommunene vil få forslag til regional planstrategi på høring før vedtak.





## 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 (kapittel 3 og 4). 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.



Tabell 7: Prioriteringer innen innsatsområde 5 Attraktiv by- og arealutvikling og parkering i avtaleperioden 2022-2025. Tall i 1000 kr

Attraktiv by- og arealutvikling og parkering	Bevilgning		Belønningsmidler 2023-2025		Sum
	2022	2023	2024	2025	2022-25
Øvre Eiker Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	1 000		500	500	2 000
Øvre Eiker Parkering i sentrum – Skilting	500				500
Lier forbedret håndteringsregime for parkering	1 000				1000
Revidering og oppfølging av handlingsprogram ATP Buskerudbyen			500	500	1000
<b>SUM</b>	<b>2 500</b>		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>4 500</b>

# 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

Hovedfokuset 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 på denne måten bidra til at Buskerudbyen blir invitert til forhandlinger om en byvekstavtale så raskt som mulig.

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 2024-2025

### 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.

**Folkevalgprogram:** I likhet med tidligere år, tilbyr sekretariatet en informasjonsrunde om Buskerudbyen som en del av kommunenes/fylkeskommunens folkevalgprogram etter lokalvalget høsten 2023.

**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.

I samsvar med handlingsprogrammet, skal det lages et årshjul over mulige kommunikasjonsaktiviteter knyttet til de planlagte tiltakene.

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.

Holdningsskapende arbeid og synliggjøring av tiltak i Lier: Det er avsatt belønningsmidler i 2023 til å utarbeide og gjennomføre et helhetlig opplegg for informasjons- og holdningsskapende arbeid i Lier

kommune tilknyttet grønn mobilitet. Kommunen opplever at det per i dag er etablert tilbud som blir lite brukt. Lier ønsker derfor både å informere om hvilke tilbud og muligheter som faktisk finnes, og fordelene ved de ulike reisealternativene, samt innhente informasjon om hva som skal til for at flere velge grønn mobilitet i større grad enn i dag. Det er et delmål at kunnskap og materiell fra arbeidet i Lier skal kunne overføres og gjenbrukes i størst mulig grad i de øvrige kommunene.

## 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. Se [gronnjobbvei.no](http://gronnjobbvei.no).

Vintersyklingskampanjen, «Pigg med pigg», inngår i 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.

I 2021 ble det inngått kontrakt med Inspiria science center om å drifte Grønn Jobbvei på vegne av Buskerudbyen. Avtalen innebar ett pilotår, med opsjon på ytterligere to år. Dagens avtale løper til april 2024. Ved årsskiftet vil det lyses ut en ny konkurranse, med rammen som er avsatt i handlingsprogrammet 2023-2025. I den forbindelse vil det være aktuelt å vurdere både om innretning på kampanjen og reisevanefordelene skal justeres.



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 1600 sykler har hittil blitt reparert under denne paraplyen. Prosjektet startet i Buskerudbyen i 2021, og videreføres på samme nivå i 2023 gjennom et utvidet kontraktsår med Greenspeed. Fra 2024 vil det gjennomføres en ny konkurranse.

**Hjertesoner rundt skoler i Lier:** Lier kommune planlegger å gjennomføre hjertesoneprosjekter ved til sammen 12 skoler i løpet av tre år. Arbeidene er allerede i gang. Hjertesoneprosjekter vil være en viktig bidragsyter for å øke trafiksikkerheten og få flere elever til å gå og sykle til skolen. Det er avsatt belønningsmidler i 2023 til denne satsingen.

### 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, Blåkors, 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.

---

*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.*

---



## Videreutvikling av buskerudbyen.no og digitalisering

Det er behov for å gjøre en oppgradering av buskerudbyen.no. Hovedhensikten er å gi en bedre oversikt over planlagte og gjennomførte tiltak, samt kampanjer og andre tilbud. Saksfremlegg og kunnskapsgrunnlag må gjøres lettere tilgjengelig, blant annet gjennom et nytt arkivsystem. Tiltaket gjennomføres i siste halvdel av 2023/første del av 2024. Sekretariatet har 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.

Oppdatering av forhandlingsgrunnlaget: 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 byvekstavtalesforhandlinger. Aktuelle analyser er:

- Oppdatert kartlegging av status og analyser av mulige tiltak for å tilrettelegge for hjemmekontor, kontorfellesskap og fjernmøter/digitale møter i etterkant av pandemien. Høsten 2023 gjennomfører Norconsult, på oppdrag fra Buskerudbyen, en undersøkelse blant arbeidstakere og arbeidsgivere for å belyse status og potensial for bruk av slike tilretteleggings tiltak. Frist for sluttrapport er 1. februar 2024.

- Tellepunkter for motortrafikk, sykkel og gange: Trafikkdatagrappa, der alle veieiere er representert, fortsetter arbeidet med å følge opp trafikkutvikling i alle kommuner. Nye tellere er satt opp av flere av partnerne, og det planlegges for flere gange- og sykkelteillere.

- 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 derfor satt av belønningsmidler for å gjennomgå fartsgrensene i Buskerudbyen, i et samarbeidsprosjekt hvor Buskerud fylkeskommune har prosjektledelsen. Høsten 2023 har fagrådet gitt tilslutning til et forslag til arbeidsopplegg utarbeidet av fylkeskommunen.

**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. Tilskuddet er overført til 2023 på grunn av forsinkelser i prosjektet. Departementet har nå godkjent at midlene overføres til 2024, med frist for sluttrapportering 1. juli. I tillegg til tilskuddsmidler forventes lokal ressursinnsats i form av egentid fra deltakende partnere. Det er opprettet en faggruppe med representanter fra partnerne. Det skal utnevnes en ny ADV-koordinator, en funksjon som i dag ligger til sekretariatet. Det er imidlertid ønskelig at ansvaret overføres til en av kommunene. 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 kan det vurderes om, og hvordan, ADV skal 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 belønningsmidler. Det er satt av midler til videreføring i 2024 og 2025.

**Hvilke virkemidler endrer reisevaner:** Utredning om hvilke typer virkemidler vi bør benytte for å oppnå en størst mulig vridning av trafikk fra privatbil til elsykkel og annen mikromobilitet i Kongsberg. Det er avsatt midler i 2024 til dette prosjektet.

**Årlig reisevaneundersøkelse (RVU):** Det gjennomføres en årlig RVU nasjonalt, der Buskerudbyen kjøper et tilleggsutvalg. Halvparten av kostnadene for tilleggsutvalget finansieres med belønningsmidler. Fylkeskommunen finansierer den andre halvparten av kostnadene, i tillegg til rapportering og analyser av 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. Denne formen for deltakelse og synliggjøring er aktuelt også framover.

Tabell 8: Prioriteringer innen innsatsområde 6 Kommunikasjon, kampanje og kunnskapsgrunnlag i avtaleperioden 2022-2025. Tall i 1000 kr.

Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag	Bevilgning		Belønningsmidler 2023-2025		Sum
	2022	2023	2024	2025	2022-25
Planlegging for byvekstavtale	3 000	1 000	1 500	1 400	6 900
Kontinuerlig RVU	100	400	400	600	1 500
Aimsun trafikkmodell	1 000				1 000
Tellepunkter	400	100	500	500	1 500
Ulykkesregistrering inkl. systematisering og analyse			100	100	200
Fartsgrensegjennomgang - samarbeidsprosjekt			1 000		1 000
Hvilke virkemidler endrer reisevaner			300		300
Bygge kunnskap om Buskerudbyen	500	500	1 100	1 200	3 300
Kampanjer og annen tilrettelegging	500	200	500	500	1 700
Kampanje for grønne reiser til nytt sykehus			500	300	800
Skolekampanjer	400	500	500	500	1 900
Hjertesoner ved skoler		350			350
Holdningsskapende arbeid		300			300
Bedriftsrettede tiltak inkl Grønn Jobbvei	2 000	2 000	3 000	3 000	10 000
<b>SUM</b>	<b>7 900</b>	<b>5 350</b>	<b>9 400</b>	<b>8 100</b>	<b>30 750</b>



## 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 i løpet av 2024.
- 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.

- Sykkelvennlig arbeidsplass: Ett av satsingsområdene som er definert i sykkelplanen er sertifisering av kommunens arbeidsplasser til sykkelvennlige 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, jobbreisen, skolereiser mm. krever tid og innsats. Kommunen er sertifisert som trafikksikker kommune, og følger dette opp i samarbeid med Trygg Trafikk. Kommunen skal i 2024 rullere sin sykkelstrategi og 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 produktionsarealer 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 fire ansatte: daglig leder og tre rådgivere innen hhv. planlegging/økonomi, sykkel og kommunikasjon. 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. Sekretariatet har ansvar for å utarbeide forslag til handlingsprogram, koordinere oppfølging av tiltakene og rappor-

tere 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.

Tabell 9: Prioriteringer innen innsatsområde 7 Drift av sekretariatet i avtaleperioden 2022-2025. Tall i 1000 kr.

	Bevilgning	Belønningsmidler 2023-2025				Sum
	2022	2023	2024	2025	2022-25	
Personalkostnader sykkel og samordning sykkelsatsing og kampanjer	800		1000	1100	2900	
Personalkostnader kommunikasjon, planlegging og koordinering	1000	500	1000	1000	3500	
Øvrige lønns- og driftskostnader		900	1347	950	3197	
<b>SUM</b>	<b>1800</b>	<b>1400</b>	<b>3347</b>	<b>3050</b>	<b>9597</b>	

# 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

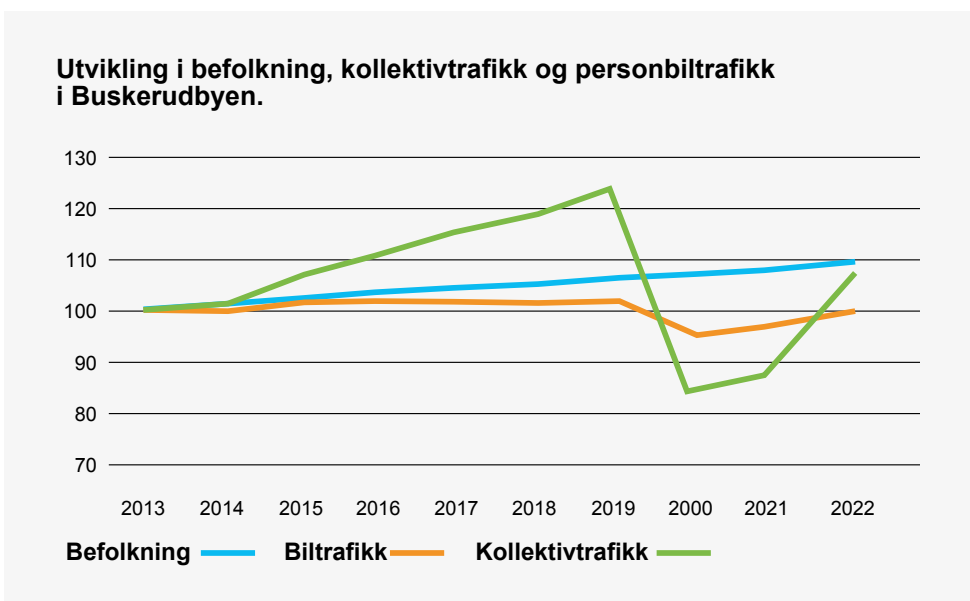
Buskerudbyen er et av ni prioriterte byområder i Norge som kan få belønningsmidler og byvekstavtale med staten. Samarbeidet har fått belønningsmidler helt siden 2010. Så langt har samarbeidet fått over 1,4 mrd. kroner i belønningsmidler.

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 2013-2022 samtidig som befolkningen har økt med åtte 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 foretting ved kollektivknutepunkt er eksempler på dette.



Figur 3: Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum buss og tog) 2013-2022. Indeks 2013=100.

## Regional plan for areal- og transport 2013-2023

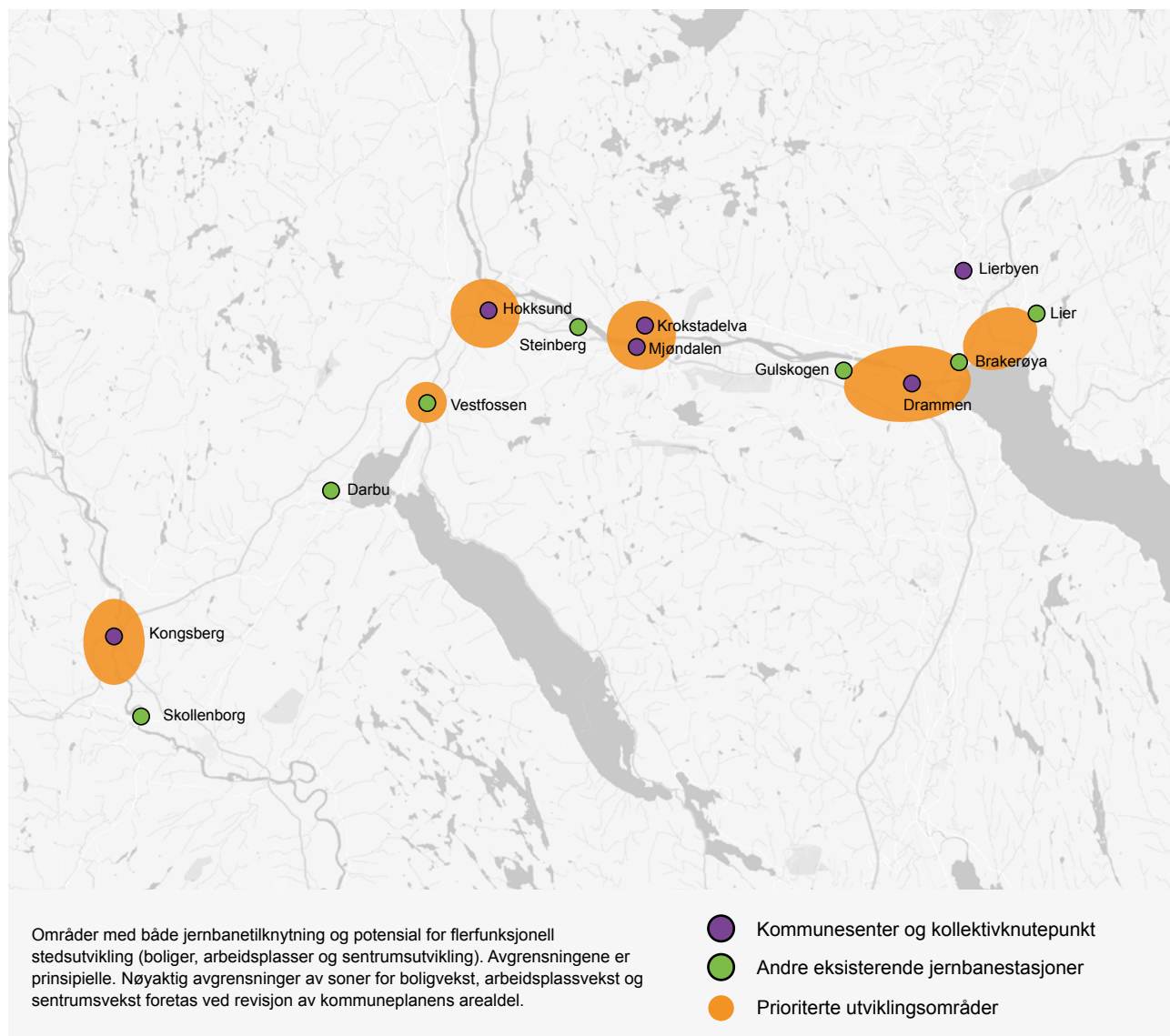
Buskerudbyen var tidlig ute i nasjonal sammenheng med en felles regional areal- og transportplan. Den ble vedtatt i 2013. Planen legger føringer for en arealbruk som reduserer reisebehovet og øker andelen grønne reiser. Hovedstrategien er å lede framtidig vekst til seks prioriterte utviklingsområder: Kongsberg, Vestfossen, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda. Fortetting skal skje med kvalitet og gi gode bomiljøer.

Et sentralt element i planen er utbygging ved stasjoner og knutepunkter med bredt tjenestetilbud. Det gir kortere avstander mellom daglige gjøremål og til kollektivtilbudet. Dermed kan flere dekke sitt reise-

behov til fots, med sykkel og kollektivtrafikk. Det gir også bedre markedsgrunnlag for kollektivtilbud og delte mobilitetsløsninger som bysykkel og bildeling. På den måten kan også de som ikke har tilgang til bil, få et bedre mobilitetstilbud.

Statlig, regional og kommunal planlegging skal bygge opp om en slik utvikling gjennom arbeid med areal- og transportplaner, lokalisering av virksomheter og budsjettarbeid.

Flere utredninger og strategiarbeid er gjennomført som oppfølging av den regionale planen. Dette gjelder blant annet regional sykkelplan, felles gåstrategi og strategi for innfartsparkering.



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

## Forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale

Buskerudbysamarbeidet ønsker å komme i gang med forhandlinger om en byvekstavtale så raskt som mulig. For å nå nullvekstmålet og andre sentrale transportpolitiske mål er det avgjørende å få på plass en mer forutsigbar og noe større økonomisk satsing. Partnerne har jobbet frem et lokalt forhandlingsgrunnlag som ble behandlet og vedtatt i alle kommunestyrer og fylkestinget på nyåret 2022, og oversendt Samferdselsdepartementet 1. april 2022.

En drøy måned senere ga samferdselsministeren beskjed om at Buskerudbyen ikke får forhandle om byvekstavtale nå, men åpner for at det kan skje senere. I begrunnelsen vises det blant annet til at Samferdselsdepartementet tidligere har uttalt at Buskerudbyen bør utrede minst ett alternativ med en bompengefinansiert bypakke som underlag. Ministeren ønsket også å høste mer erfaring rundt den langsiktige effekten av hjemmekontor og digitale møter. Staten tilbød samtidig Buskerudbyen ny belønningsavtale. Nasjonal transportplan 2025-2036, som behandles av Stortinget våren 2024, ventes å gi nye føringer om tidsperspektivet for forhandlinger om byvekstavtale for Buskerudbyen.

Det lokale forhandlingsgrunnlaget er en nytenkende, nøktern satsing med en rekke mindre tiltak og satsinger. Det løser ikke alle utfordringer, men vil kunne bringe byområdet et godt stykke i riktig retning. Buskerudbyen blir gjerne et nasjonalt pilotområde for mer bærekraftige og kostnadseffektive måter å nå nullvekstmålet på – uten bruk av bompenger.

Byområdet skiller seg fra andre storbyområder også på andre to felt:

Det er ikke lagt inn kapasitetsøkende og kostbare veiprosjekter i planene, noe som betyr bedre måloppnåelse og mindre tap av verdifulle arealer og natur til veianlegg. Dagens infrastruktur skal utnyttes i større grad. Fortrinnet med ti jernbanestasjoner i bybåndet fra Lier til Kongsberg skal brukes bedre. Jernbanen skal styrkes som rygggrad i kollektivtilbudet.

Bærebjelken vil fortsatt være mer av det vi vet virker: God oppfølging av felles areal- og transportplan, parkeringstiltak, busstilbudet med hyppige avganger i rush på de mest brukte rutene og mer tilrettelegging for sykkel og gange.

Beregninger fra TØI og Asplan Viak (2021) viser at Buskerudbyen kan nå nullvekstmålet også fremover med tiltakene som er foreslått i forhandlingsgrunnlaget. Måloppnåelse forutsetter imidlertid en lavere befolkningsvekst (SSB 2022) enn det kommunene har ambisjoner om i sine arealplaner. I tillegg er det en forutsetning at det er et potensial for økt hjemmekontorbruk. En studie av potensialet for en ytterligere økning av hjemmekontorbruken vil sluttapporteres på nyåret 2024.

Forhandlingsgrunnlaget inneholder forslag til tiltak for rundt 5 milliarder kroner. Det forutsettes at kommunene og fylkeskommunen matcher staten 50/50 i egenandel gjennom prioriteringer i egne budsjetter. Egenandelen vil gå til prosjekter som bygger opp under nullvekstmålet i egen kommune.

Inntil videre omfattes det økonomiske handlingsrommet for Buskerudbysamarbeidet av belønningsmidler og lokale satsingsmidler.

## Belønningsavtalen

Den første avtalen om belønningsmidler for Buskerudbyen ble inngått for fireårsperioden 2010–2013. Neste avtale omfattet årene 2014–2017. Deretter fulgt to toårsavtaler for hhv. 2018–2019 og 2020–2021. Gjeldende fireårsavtale (2022–2025) omfatter 340 millioner 2022-kroner i belønningsmidler og 85,2 millioner 2022-kroner til billigere bussbilletter. I alt omfatter avtalene om lag 1,4 mrd. kr i løpende kroneverdi for perioden 2010-2025.

I søknaden om belønningsmidler ble satsingen delt på fem innsatsområder:

1. Kollektivtiltak
  - a. Forbedring av kollektivtilbudet, dvs. midler til styrket drift og midler til utvikling av støtte-systemer (f.eks. sanntidsinformasjon, billettsystem, informasjon, signalprioritering m.m.)
  - b. Tilskudd til reduserte takster kollektivtrafikken
2. Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken, inklusive knutepunkter og pendlerparkering
3. Tiltak for syklende
4. Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport
5. Arealutvikling, felles kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon

Inndelingen ble noe endret i handlingsprogrammet for 2023-2025 for å få en mer hensiktsmessig gruppering av tiltak.

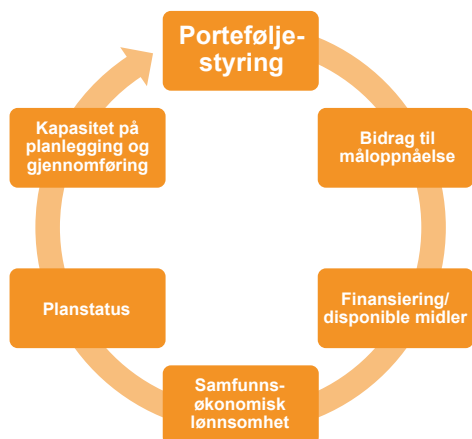
## Hvordan handlingsprogrammet brukes

### Resultatrapportering og synliggjøring av tiltak

Buskerudbysamarbeidet er forpliktet til å rapportere jevnlig på bruken av belønningsmidler til statlige myndigheter (Statens vegvesen fra 2023). I tillegg utarbeides egne årsrapporter for Buskerudbyen der det redegjøres for måloppnåelse og gjennomførte tiltak og aktiviteter i foregående år.

### Porteføljestyring og reserveliste

I arbeidet med handlingsprogrammet for 2024-2025 er prinsippene om porteføljestyling som gjelder byvekstvtaler, lagt til grunn. Porteføljestyling 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 prioriteringsdiskusjonen så langt det lar seg gjøre.

Porteføljestyling gjør at innholdet i handlingsprogrammet kan bli justert ved senere rullinger tilpasset endrede forutsetninger og behov som ikke er mulig å forutsi. Det er også et verktøy for å håndtere usikkerhet. Alle samferdselstiltak har en viss grad av usikkerhet. Prosjekter kan få økte kostnader, forsinket framdrift eller behovet kan bli redusert. Hvis kostnadene blir høyere eller inntektene lavere enn forutsatt, skal en først søke å redusere kostnadene for det enkelte tiltaket. Dersom dette ikke er tilstrekkelig, skal en med bakgrunn i vurdering av nytte, måloppnåelse, planstatus og gjennomførbarhet og geografisk fordeling, håndtere dette gjennom omprioriteringer innenfor porteføljen. Ved økte inntekter, reduserte kostnader og/eller utsettelse av tiltak, kan midler frigjøres til andre tiltak. Eventuelle omprioriteringer gjøres som hovedregel i forbindelse med rulling av handlingsprogram, men kan også skje løpende gjennom behandling i Buskerudbyens organer.

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 rullingen av handlingsprogrammet høsten 2023 er det utarbeidet en slik reserveliste. Listen vil justeres løpende, og er derfor ikke med som et trykt vedlegg.



# Samlet oversikt over prioriterte tiltak 2024-2025

Tabellen under oppsummerer bevilget belønningsmidler i 2022 og 2023 og forslag til tiltak i handlingsprogram 2024-2025 fordelt på innsatsområde og år. Summeringen i kolonnen lengst til høyre gjelder samlet for avtaleperioden for belønningsmidler 2022-2025.

Tabell 10: Samletabell tiltak i avtaleperioden for belønningsmidler 2022-2025. Alle beløp i 1000 kr.

Tiltak	Ansvar	Kommune	Bevilgning	Forslag belønningsmidler				Sum
				HP 2023-25				
			2022	2023	2024	2025	2022-25	
<b>Forbedring av kollektivtilbudet</b>								
Forsterket rutetilbud	BFK	Alle	47 000	47 000	50 000	50 000	<b>194 000</b>	
Tilskudd til reduserte takster	BFK	Alle	21 300	22 100	22 100	22 100	<b>87 600</b>	
Sanntidsinformasjon – stolper	BFK	Alle	1 000	1 000	500	500	<b>3 000</b>	
Drift mobilbillett	BFK	Alle	1 200	1 200	1 200	1 200	<b>4 800</b>	
Driftsmidler til SIS og TID	BFK	Alle	3 000	3 000	3 000	3 000	<b>12 000</b>	
Selvkjørende buss Drammen	BFK	DK	500	500			<b>1 000</b>	
<b>SUM</b>			74 000	<b>74 800</b>	<b>76 800</b>	<b>76 800</b>	<b>302 400</b>	

<b>Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter</b>							
Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	BFK	DK	2 380				<b>2 380</b>
Fremkommelighet for buss i Drammen - Del 1: Planlegging/prosjektering	BFK	DK		1 500			<b>1 500</b>
Fremkommelighet for buss på fylkesveg - Del 2	BFK	DK		5 000			<b>5 000</b>
Fremkommelighet for buss på fylkesveg - Del 3	BFK	DK				1 500	<b>1 500</b>
Fremkommelighet for buss på kommunal vei Mjøndalen-nytt sykehus	DK	DK		4 720	1 500	1 050	<b>7 270</b>
Oppgradering kollektiv Hasbergfjerdalen	KK	KK	2 000				<b>2 000</b>
Innfartsparkering	KK	KK	500				<b>500</b>
Lehus bussholdeplasser	ØEK	ØEK	300				<b>300</b>
Busstilrettelegging på Harakollen	ØEK	ØEK		250	1 000		<b>1 250</b>
Pendlerparkering Lier stasjon	Bane NOR	LK		800			<b>800</b>
Lehus Lierbyen skole	LK	LK		400			<b>400</b>
Busstopp Heggveien - tilrettelegging i retning Drammen	LK	LK			400		<b>400</b>
Stasjonsoppgraderinger	Bane NOR	Alle		1 000			<b>1 000</b>
<b>SUM</b>			5 180	<b>13 670</b>	<b>2 900</b>	<b>2 550</b>	<b>24 300</b>

Tiltak	Ansvar	Kom- mune	Bevilgning	Forslag belønningsmidler			Sum
				HP 2023-25			
Tiltak for gående og syklende			2022	2023	2024	2025	2022-25
Fv 2731 Sykkelrute Landfalløybrua – Vinnes	BFK	DK	250				250
Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekt	BFK	DK	300				300
Fv. 2722 Konnerudgata nedre del - Forprosjekt	BFK	DK			500		500
Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	DK	DK	1 600				1 600
Snarveiprosjekt, gjennomføring av tiltak	DK	DK	1 000	1 530	1 000		3 530
Sykkelveisning Drammen	DK	DK	800	700	400	1 000	2 900
Bedre forhold for buss og gående i Bergeråsen, Svelvik	DK	DK	1 800				1 800
Gang- og sykkelveg langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Brandengen skole	DK	DK		2 000			2 000
Verven, Sykkelveg med fortau	DK	DK			2 000		2 000
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Drammen	DK	DK				600	600
Fv. 35 Vestfossen sentrum - Tiltak for gående og syklende	BFK	ØEK	2 000		4 000	1 000	7 000
Forlengelse gang- og sykkelveg Semsveien (221704)	ØEK	ØEK		1 000	1 000		2 000
Drammensvn fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei (kulvert)	ØEK	ØEK	1 000			3 000	4 000
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Øvre Eiker	ØEK	ØEK		1 000		600	1 600
Gatelys langs Terminalen	LK	LK	1 000				1 000
Hjertesoneskoler – gjennomføring av enkle fysiske tiltak	LK	LK	500				500
Busstopp Ringveien ved Hennombråtan, utbedring av gangve	LK	LK	500				500
Lierstranda - Mulighetsstudie Amtmannssvingen-Bruusgaards vei	LK	LK		300			300
Lierstranda - Amtmannssvingen-Bruusgaards vei - gjennomføring	LK	LK			3 000		3 000
Haragarn prosjektering og gjennomføring	LK	LK		250	800		1 050
Ovenstadveien – kryss ved Heiaveien	LK	LK		300			300
GS-tiltak Lierbyen	LK	LK				2 400	2 400
Fv. 2704 Nøsteveien: Kirkeveien-Jensvollsveien, reguleringsplan	BFK	LK	1 500				1 500
Lys langs Haugestadsbakken og Vindernveien	LK	LK		500			500
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Lier	LK	LK				600	600
Gjenåpne snarveier - Tiltak	KK	KK	300	300			600
Baneveien etablering av gang og sykkelvei til sykkelhotell	KK	KK	200				200
Sandsværmoen - Tiltak	KK	KK				5 000	5 000
Gamle Gomsrud vei/Hyttegata - Tiltak	KK	KK		200	200		400
Sykkelveisning Kongsberg	KK	KK		700	200		900
Tiltak på gang- og sykkelanlegg på Kongsberg	KK	KK		100	400	300	800
Forbedringstiltak for syklende	VFK	Alle		5 000	3 000	2 500	10 500
Tiltak på gang- og sykkelanlegg på riks- og europaveier	SVV	DK		400	2 100		2 500
Felles sykkelveisning Buskerudbyen	Alle	Alle				1 500	1 500
<b>SUM</b>			12 750	14 280	18 600	18 500	64 130



Tiltak	Ansvar	Kom- mune	Bevilgning	Forslag belønningsmidler				Sum
				HP 2023-25				
Ny teknologi og smart mobilitet	Ansvar	Kom- mune	2022	2023	2024	2025	2022-25	
Pilotprosjekt Vannveien	Sekr	Alle			500	500	1 000	
ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg	Sekr	Alle	200				200	
Smart drift	VFK	DK	600				600	
Pilot - bedre helårsdrift for gående og syklende	Sekr	Alle			400	500	900	
MikroReg Elsparkesykler TØI og Oslo kommune	DK	DK		200			200	
Trygg sykkelparkering ved hjelp av ny teknologi - Ved knutepunkt	DK	DK		1 500			1 500	
Drammen sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	DK	DK	70				70	
Elektrisk bysykkelordning - ny innretning Kongsberg, nedrigg Lier og Kongsberg	BFK	BFK og KK		500	500	500	1 500	
Elbysykelprosjekt Lier	LK	LK		200			200	
Elbysykelprosjekt Kongsberg	KK	KK		200			200	
<b>SUM</b>			870	<b>2 600</b>	<b>1 400</b>	<b>1 500</b>	<b>6 370</b>	

Attraktiv by- og arealutvikling og parkering							
Øvre Eiker Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	ØEK	ØEK	1 000		500	500	2 000
Øvre Eiker Parkering i sentrum – Skilting	ØEK	ØEK	500				500
Lier forbedret håndteringsregime for parkering	LK	LK	1 000				1 000
Revidering og oppfølging av handlingsprogram ATP Buskerudbyen	Sekr	Alle			500	500	1 000
<b>SUM</b>			2 500		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>4 500</b>

Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag	Ansvar	Kom- mune	2022	2023	2024	2025	2022-25
Planlegging for byvekstavtale	Sekr	Alle	3 000	1 000	1 500	1 400	6 900
Kontinuerlig RVU	Sekr	Alle	100	400	400	600	1 500
Aimsun trafikkmodell	BFK	Alle	1 000				1 000
Tellepunkter	Flere	Alle	400	100	500	500	1 500
Ullykkesregistrering inkl. systematisering og analyse	Sekr	Alle			100	100	200
Fartsgrensegjennomgang - samarbeidsprosjekt	BFK	Alle			1 000		1 000
Hvilke virkemidler endrer reisevaner	KK	KK			300		300
Bygge kunnskap om Buskerudbyen	Sekr	Alle	500	500	1 100	1 200	3 300
Kampanjer og annen tilrettelegging	Sekr	Alle	500	200	500	500	1 700
Kampanje for grønne reiser til nytt sykehus	BFK	Alle			500	300	800
Skolekampanjer	Sekr	Alle	400	500	500	500	1 900
Hjertesoner ved skoler	LK	LK		350			350
Holdningsskapende arbeid	LK	LK		300			300
Bedriftsrettede tiltak inkl Grønn Jobbvei	Sekr	Alle	2 000	2 000	3 000	3 000	10 000
<b>SUM</b>			7 900	<b>5 350</b>	<b>9 400</b>	<b>8 100</b>	<b>30 750</b>

Tiltak	Ansvar	Kom- mune	Bevilgning	Forslag belønningsmidler			Sum
				HP 2023-25			
<b>Drift av sekretariatet</b>							
Personalkostnader sykkel og samordning sykkelsatsing og kampanjer	Sekr	Alle	800		1 000	1 100	<b>2 900</b>
Personalkostnader kommunikasjon, planlegging og koordinering	Sekr	Alle	1 000	500	1 000	1 000	<b>3 500</b>
Øvrige lønns- og driftskostnader	Sekr	Alle		900	1 347	950	<b>3 197</b>
<b>SUM</b>			1 800	<b>1 400</b>	<b>3 347</b>	<b>3 050</b>	<b>9 597</b>





# Buskerudbyen

