



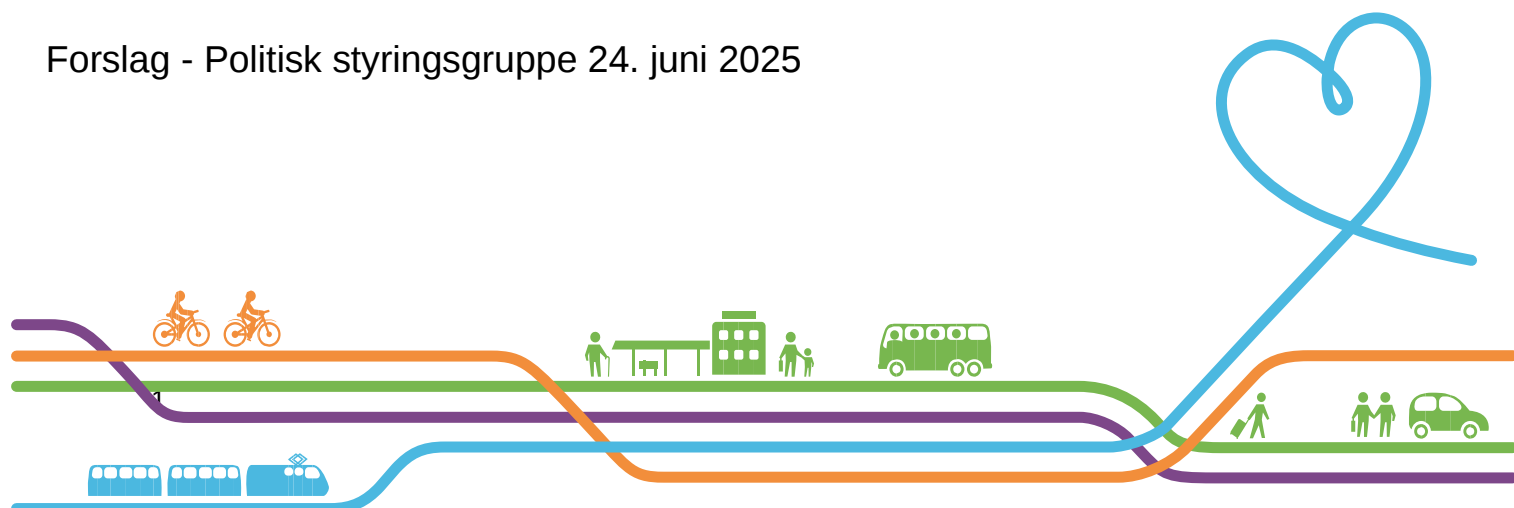
Buskerudbyen



Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk

Søknad for perioden 2026–2029 fra Buskerudbyen

Forslag - Politisk styringsgruppe 24. juni 2025



Innhold

Søknad om belønningsavtale for perioden 2026-2029	3
Buskerudbyen søker om 147 mill. Kr i årlig tilskudd	4
Mål og virkemiddelbruk	5
Mål	5
Indikatorer	6
Tiltak og virkemidler i inneværende belønningsavtale	6
Måloppnåelse	7
Beskrivelse av tiltakene i ny avtale	8
A. Drift av kollektivtrafikk	8
C. Investeringer gange og sykkel	8
D. Annet	9
Handlingsprogram buskerudbyen 2026–2029	9
Styring gjennom buskerudbysamarbeidet	9
Fremtidig transport- og by-/tettstedsutvikling	11
Buskerudbyen konsentrerer veksten til prioriterte utviklingsområder	11
Pågående utredninger	12
Vedlegg	13

Søknad om belønningsavtale for perioden 2026-2029

Buskerudbysamarbeidet ble etablert 1.1.2010, og består i dag av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg samt Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Statsforvalteren er med som observatør.

Første belønningsavtalen ble inngått i 2010. Siden er avtalen blitt fornyet en rekke ganger. Belønningsavtalene er svært viktig for en helhetlig areal- og transportpolitikk for byområdet, og har bidratt til god måloppnåelse som dokumentert i tidligere rapporter for avtaleperiodene.

Vi viser til møte med samferdselsminister Jon-Ivar Nygård den 15.4.2024, hvor det ble gitt positive signaler om muligheten for en ny belønningsavtale, og til omtale av Buskerudbyen i NTP 2025-2036:

«Buskerudbyen og Grenland er også omfattet av ordningen med byvekstavtaler, men det er så langt ikke tatt stilling til når det kan være aktuelt å starte forhandlinger. De to byområdene har i dag belønningsavtaler, og inntil videre legger regjeringen opp til å videreføre disse.»

Gjeldende avtale går ut i 2025. Vi søker derfor med dette om ny belønningsavtale for perioden 2026–2029. Søknaden tar utgangspunkt i gjeldende belønningsavtale med prisjustering. Vi ber i tillegg om økt tilskudd som følge av den ekstraordinære kostnadsøkningen for bussdrift de siste årene, samt ønsket om styrket tilbud. I tillegg foreslås det at tilskudd til billigere kollektivbilletter inkluderes i belønningsmidlene uten øremerking for å gi økt handlingsrom til å prioritere tiltak for best mulig måloppnåelse. Av hensyn til forutsigbarheten for kollektivtilbudet og oppfølging av busskontrakter, ber vi om tilbakemelding på søknaden så raskt som mulig.

Signeres av alle ordførere og fylkesordførere

Buskerudbyen søker om 147 mill. kr i årlig tilskudd

Kommunene Kongsberg, Øvre Eiker, Drammen og Lier, samt Buskerud fylkeskommune, har fattet likelydende vedtak om søknad om belønningsmidler (vedlegg 2) og er enige om å legge regional plan for areal og transport til grunn for videre arbeid.

Buskerudbyen har siden 2010 hatt belønningsavtaler med staten, og har så langt innfridd nullvekstmålet som beskrevet i neste kapittel. En samordnet innsats om virkemiddelbruk og prioriteringer er en forutsetning for å nå nasjonale og lokale mål framover.

Buskerudbyen søker om 147 mill. 2025-kr i årlig tilskudd i belønningsmidler inkludert tilskudd til lavere billettpriser for perioden 2026-2029. Dette utgjør 588 mill. 2025-kr samlet for perioden. Midlene prisjusteres hvert år. Det legges til grunn følgende fordeling på tiltakskategorimidler:

Tabell 1 Søknad om belønningsmidler til Buskerudbye inkludert tilskudd til lavere billettpriser, fordelt på tiltakskategorier. Alle beløp i mill. 2025-kr

Tiltakskategori	Aktuelle tiltak	Pr år	Sum 2026-2029	Andel
A. Drift av kollektivtrafikk	Opprettholde og videreutvikle busstilbudet og rabatterte takster	108,0	432,0	74 %
B. Investeringer kollektivtiltak	Fremkommelighetstiltak, oppgradering av holdeplasser og innfartsparkering	7,0	28,0	5 %
C. Investeringer gange og sykkel	Sykkelanlegg, etablering/oppgradering av snarveier, fortau og trygge kryssinger	22,0	88,0	15 %
D. Annet	Tiltak for smart mobilitet, kunnskapsgrunnlag, byutvikling, kommunikasjon, kampanjer og drift av Buskerudbysamarbeidet	10,0	40,0	7 %
Sum		147,0	588,0	100 %

Samlet søknadsbeløp er basert på ønske om å videreføre og styrke de gode resultatene satsingen har gitt for nullvekstmålet. Det er lagt til grunn en videreføring av rammen i gjeldende avtale samt en økning på 25 mill. 2025-kr pr år knyttet til den ekstraordinære kostnadsøkningen innen bussdrift og til et forbedret busstilbud til blant annet å bygge opp om de store statlige investeringene i området. Dette gjelder særlig det nye sykehuset på Brakerøya og nytt dobbeltspor Drammen–Kobbervikdalen/Gulskogen med oppgradert Drammen stasjon.

De siste årene har kollektivtrafikken opplevd en betydelig høyere kostnadsutvikling enn ordinær prisstigning som følge av blant annet kraftig økninger i energipriser, bussinnkjøpskostnader, renter og lønnskostnader. I følge TØI øke kostnadene for drift av kollektivtrafikk med 34 % fra 2019 til 2023, mens billettinntektene økte kun med 8 % (TØI rapport 2061/2024). Til sammenligning var konsumprisindeksen ifølge SSB på 17 % for samme periode. Det betyr at kostnadsnivået for bussdrift økte med 17 prosentpoeng mer enn den ordinære prisstigningen, samtidig som realinntektene fra billettsalg gikk ned. Det gir en estimert merkostnad for drift av

busstilbudet på om lag 14 mill. 2025-kr. I tillegg søkes det om 11 mill. 2025-kr til økt satsing på busstilbudet for å bygge opp om investeringene i nytt sykehus og jernbanenettet. Samlet gir dette en økning på 25 mill. kr utover ordinær prisjustering av belønningsmidlene som Buskerudbyen som er innarbeidet i tabellen over.

Tiltaksområdet omfatter tilskudd til billigere kollektivbilletter. Disse foreslås innlemmet i belønningsavtalen uten øremerking for å gi økt lokalt handlingsrom til å tilpasse ressursbruken for best mulig måloppnåelse, slik det er gjort i belønningsavtale for Grenland for 2025–2028. Tilskuddsmidlene til lavere billettpriser inngår i tabellen over.

Mål, tiltak og måloppnåelse

Mål

Buskerudbysamarbeidets mål er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. Samarbeidet legger til grunn det reviderte nullvekstmålet som vist i figuren under. Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 gjelder inntil ny plan er vedtatt. I planen fremgår helhetlige strategier for utvikling av arealer og transportsystem for byområdet og med langsiktige mål for utvikling på transportområdet. I figuren er de vedtatte hovedmålene for areal- og transportutvikling vist på høyre side. Målene støtter opp om nullvekstmålet og er i tråd med målene for NTP 2025-2036.



Figur 1 Mål for Buskerudbysamarbeidet

Indikatorer

Følgende målindikatorer benyttes for å følge resultatoppnåelse:

- Endring i trafikk for lette kjøretøy (byindeksen)
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser). Kilde: Brakar og togoperatørene

Tiltak og virkemidler i inneværende belønningsavtale

I forbindelse med utarbeidelse av faglig grunnlag for forhandlinger av en byvekstavtale i 2021, ble det gjort en omfattende jobb med å prioritere tiltak ut fra bidrag til måloppnåelse. Dette har dannet grunnlag for prioritering av tiltak i gjeldende belønningsavtale.

Det er en sterk satsing på bedre og billigere kollektivtilbud. Busslinjer som betjener store reisestrømmer, er prioritert. Det har vært gjennomført en rekke fremkommelighetstiltak for buss og tiltak som bygger opp om kollektivknutepunktene. Det er også bygget en rekke snarveier, fortau, sykkelanlegg og sykkelparkeringer som gjør det mer attraktivt å gå og sykle.

Videre er det satset på ny teknologi for smart mobilitet og målrettede kampanjer for å påvirke reisevaner blant barn og arbeidsaktive gjennom samarbeid med skoler og næringslivet.

Partnerne legger vekt på effektiv arealbruk som redusere reisebehovet med bil. I avtaleperioden har det pågått omfattende byggearbeid på nytt sykehus på Brakerøya i Drammen. Det nye sykehuset etableres nært tog- og busstilbud, og vil være innen gang- og sykkelavstand for mange ansatte og besøkende. I tilknytning til sykehuset etableres også en helsepark. Lier kommune planlegger et stort bolig- og næringsområde i Fjordbyen med sentral beliggenhet og vekt på grønn mobilitet. I Drammen kommune fortettes det i eksisterende sentrumsområder og flere sentrale områder som Sundland, Gulskogen og Tangenkaia er under utvikling. I Øvre Eiker har det vært boligutbygging ved blant annet Hokksund stasjon. Omtrent halvparten av boligreserven i kommunen ligger i sentrumsområdene. I Kongsberg er størstedelen av arealet som er satt av til boliger i eller nær sentrumsområdene.

Parkering som virkemiddel for nullvekstmålet er styrket i perioden. Drammen kommune vedtok ny parkeringsstrategi og parkeringsnorm for den sammenslåtte kommunen i 2023.

Parkeringsstrategien legger større vekt på tiltak som kan redusere bilbruken og åpner for at p-plasser kan fjernes for å prioritere gående, syklende, kollektivtransport og deleordninger. De nye parkeringsnormene har lavere krav til antall parkeringsplasser for bil. Det er innført maksimumskrav for bolig i den mest sentrale sonen. Det er også stilt høyere krav til sykkelparkering. Kongsberg har videreført sin aktive parkeringspolitikk med blant annet maksimumsnormer og håndheving av regelverket. Lier kommune ble parkeringskommune i 2023, og håndhever nå parkeringsbestemmelsene selv. Målet er blant annet å redusere bilbruken på arbeidsreiser.

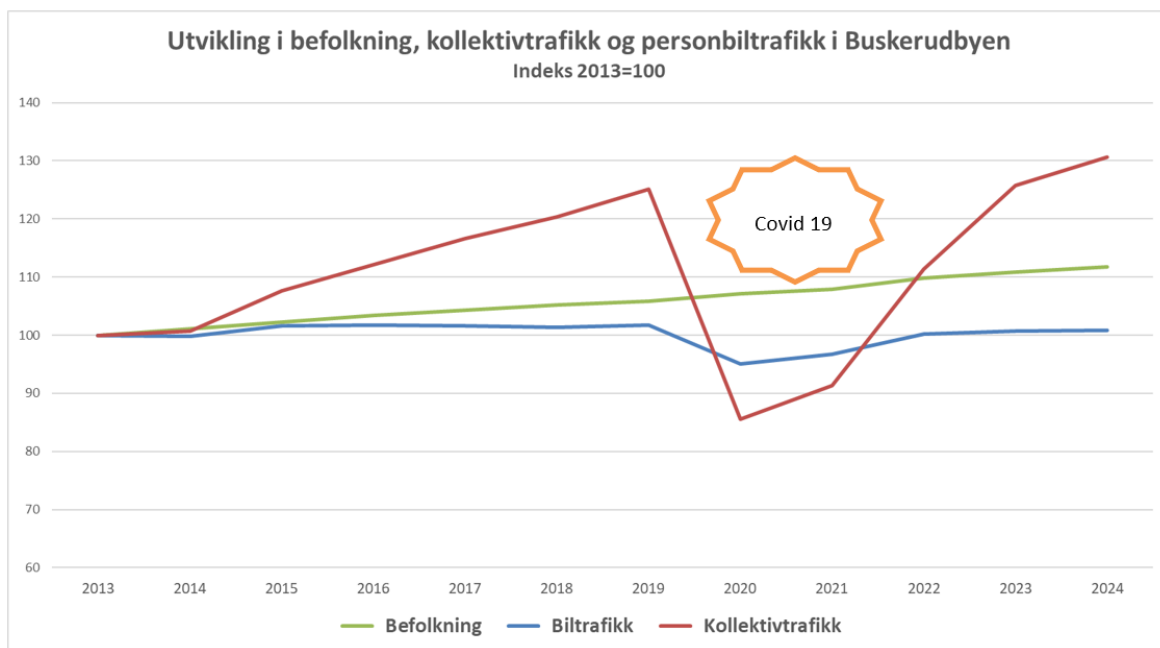
Måloppnåelse

Det er avtalt to indikatorer for å måle resultatoppnåelse for Buskerudbyen i gjeldende belønningsavtale – en for utvikling i biltrafikken (byindeksen) og en for utviklingen i antall kollektivreiser.

Byindeksen: Statens vegvesen konkluderer med at trafikknivået i Buskerudbyen er nå på omtrent samme nivå som i 2016 og har dermed nådd nullvekstmålet for avtaleperioden. Det har imidlertid vært en tendens til økt personbiltrafikk de siste årene etter Covid 19-pandemien. Det gjør det ekstra viktig å styrke satsingen som ligger i belønningsavtalen og gjennomføre flere tiltak for å greie nullvekstmålet fremover. Buskerudbyen vil følge nøye med på utviklingen.

Antall kollektivreiser har økt i hele perioden, med unntak av årene preget av Covid 19-pandemien. Passasjertallene er nå høyere enn før pandemien. Siden 2016 har antall påstigende på buss og tog økt med 1,9 millioner. Det utgjør en økning på hele 17 prosent.

Samlet vurdering: Til sammenligning har befolkningen i avtaleområdet økt med åtte prosent siden 2016. Det betyr at bilbruken pr innbygger har gått ned og at veksten i persontrafikk er tatt med gange, sykkel og kollektivtrafikk i tråd med nullvekstmålet.



Figur 2 Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum påstigende på buss og tog) 2013-2024. Passasjertall for Svelvik er inkludert etter kommunesammenslåingen med Drammen kommune 1.1.2020 Indeks 2013=100. Figur: Buskerudbysekretariatet.

Beskrivelse av tiltakene i ny avtale

Buskerudbyen søker om midler til tiltak innen følgende kategorier:

A. Drift av kollektivtrafikk

Et godt busstilbud er Buskerudbyens største satsingsområde for å oppnå nullvekstmålet. En rekke linjer har økt frekvens og utvidet driftstid, og prisen på enkeltbilletter og månedskort er redusert. Bybilletten er blant Norges billigste. Satsingen har gitt gode resultater. Veksten i kollektivtrafikk har vært kraftigere enn befolkningsveksten med unntak av pandemiårene. Også linjer styrket med belønningsmidler ble berørt av kutt i busstilbudet sommeren og høsten 2024, som følge av den ekstraordinære veksten i driftskostnader for bussdrift og utfordrende fylkeskommunal økonomi. Med grunnlag i denne kostnadsøkningen ber Buskerudbyen om mer midler til drift av kollektivtransport i ny belønningsavtale.

I tillegg til at kostnadsøkningene gir behov for mer midler for å opprettholde dagens forsterkede kollektivtilbud, er det behov for ytterligere satsing. Buskerudby-området har hatt god vekst i antall kollektivreiser i en tiårsperiode (med unntak av pandemi-årene). Vi vet at satsing på busstilbudet er et tiltak som fungerer. Samtidig ser vi at biltrafikken er økende, og at det trolig trengs ytterligere satsing for å nå nullvekstmålet i årene fremover.

Tiltaksområdet omfatter tilskudd til billigere kollektivbilletter. Disse foreslås innlemmet i belønningsavtalen uten øremerking for å gi økt lokalt handlingsrom for å tilpasse ressursbruken for best mulig måloppnåelse, slik det er gjort i inngått belønningsavtale for Grenland for 2025–2028.

B. Investeringer kollektivtiltak

Dette tiltaksområdet omfatter blant annet fremkommelighetstiltak for buss, oppgradering av holdeplasser og kollektivknutepunkter. I inneværende periode har en gjennom aktiv porteføljestyling brukt en større andel av belønningsmidlene på infrastrukturtiltak for buss enn opprinnelig forutsatt. Dette for å legge grunnlaget for et høystandard kollektivtilbud til det nye sykehuset på Brakerøya. Målet er å oppnå høye kollektivandeler fra første dag sykehuset åpner og unngå økt biltrafikk. Det er lagt til grunn at nivået på investeringer i kollektivtiltak i kommende avtaleperiode legges på opprinnelig nivå i handlingsprogrammet.

C. Investeringer gange og sykkel

I inneværende periode ble det omprioritert fra denne tiltakskategorien til infrastrukturtiltak for buss (se forrige avsnitt). Det er et stort udekket behov når det gjelder å tilrettelegge for gående og syklende i Buskerudbyen. Den høye elsykkelandelen i vårt område, sammen økt bruk av mikromobilitet, forsterker behovet for god og sammenhengende sykkelinfrastruktur. Dette er tiltak som også er viktig for å bedre trafikksikkerheten. Investeringer i gange og sykkel prioriteres derfor noe høyere i neste fireårsperiode.

D. Annet

Denne kategorien omfatter øvrige tiltak for blant annet ny teknologi, smart mobilitet, by- og tettstedsutvikling og kunnskapsgrunnlag. Dette inkluderer for eksempel pilotforsøk, utredninger, reisevaneundersøkelser, trafikktegninger og ulykkesregistreringer for målrettet oppfølging av ulykkespunkt. Dersom det blir politisk vedtak i kommunene og fylkeskommunen om utredning av ulike veier videre for Buskerudbyen, vil det bli behov for videre arbeid med kunnskapsgrunnlaget. Det legges til grunn at midler til denne delen opprettholdes, mens midler til drift av Buskerudbysamarbeidet, kampanjer og kommunikasjon reduseres.

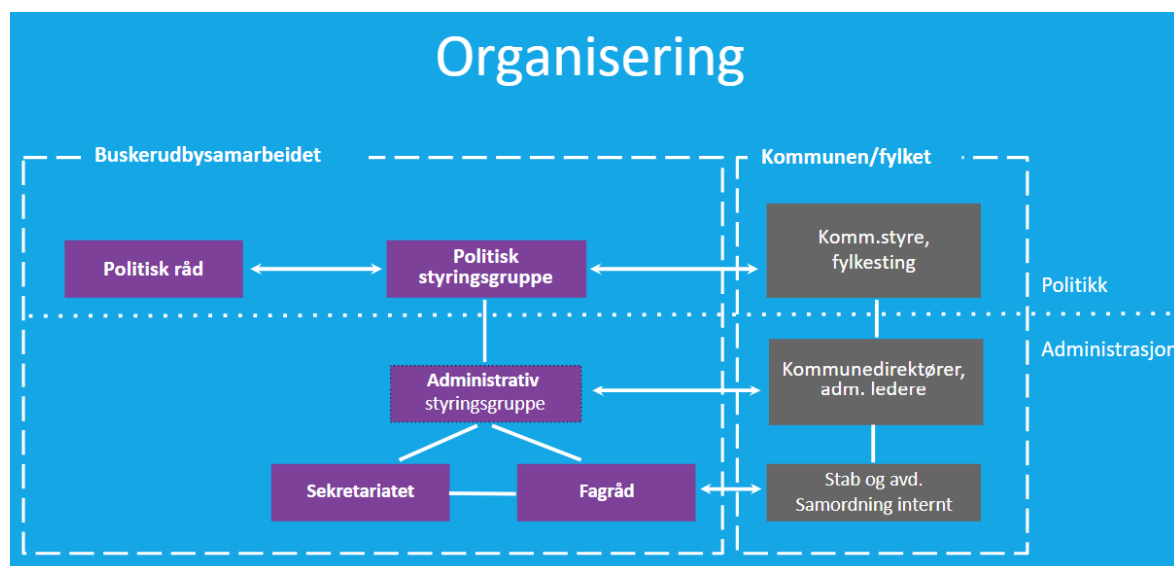
Handlingsprogram Buskerudbyen 2026–2029

Den detaljerte fordelingen av midler på tiltak, tiltakshaver og kommune gjøres gjennom arbeidet med Buskerudbyens detaljerte handlingsprogram for 2026–2029 som vil bli ferdigstilt høsten 2025.

Styring gjennom Buskerudbysamarbeidet

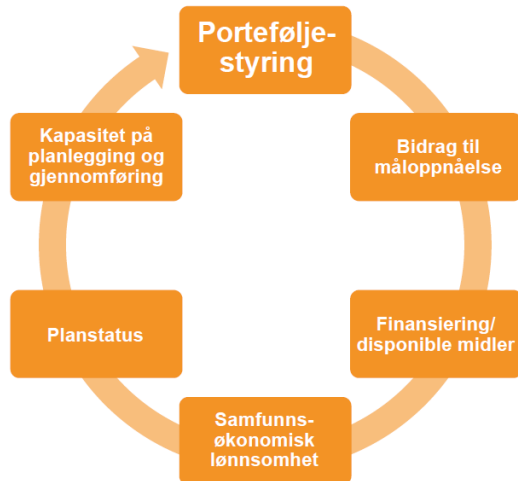
Oppfølgingen av belønningsavtalen gjøres gjennom Buskerudbysamarbeidet. Belønningsavtalen vil bli vedtatt lokalt av kommunestyre og fylkesting. Porteføljestyling av tiltak som finansieres av belønningsmidler gjøres som en del av den årlige revisjonen av handlingsprogrammet til Buskerudbyen med lokale vedtak hos alle parter, samt løpende gjennom året ved behov.

Buskerudbysamarbeidet ledes av en politisk styringsgruppe som består av ordførerne i de fire Buskerudby-kommunene, fylkesordføreren og ledere fra Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Organiseringen er vist i figuren under.



Figur 3 Organisering av Buskerudbysamarbeidet.

Prioritering av tiltak er basert på prinsippene om porteføljestyring som innebærer en helhetlig vurdering av flere elementer som illustrert i figuren under.



Figur 4 Elementer som inngår i porteføljestyring av tiltak i Buskerudbyen

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 inngår samfunnsøkonomiske vurderinger så langt det lar seg gjøre.

Porteføljestyring gjør at prioriteringen av tiltak innen belønningsavtalen kan justeres i fremtiden tilpasset endrede forutsetninger og behov som ikke er mulig å forutsi. Det er et viktig verktøy for å håndtere usikkerhet. Eventuelle omprioriteringer gjøres som hovedregel i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet basert på prinsippene for porteføljestyring, men kan også skje løpende gjennom behandling i Buskerudbyens organer. Buskerudbyen har brukt dette aktivt. Det gir gode muligheter til å justere kursen ved behov.

Samarbeidet tar sikte på måloppnåelse ved avtaleperiodens slutt 31.12.2029 gjennom målrettet prioritering av belønningsmidler og tilskuddsmidler, samt gjennom partnernes egne investeringer og samordnet areal- og transportplanlegging og parkeringspolitikk.

Det vil bli rapportert på ressursbruk og resultat jevnlig til staten i tråd med de gjeldende føringene for belønningsordningen.

Fremtidig transport- og by-/tettstedsutvikling

Buskerudbyen konsentrerer veksten til prioriterte utviklingsområder

Buskerudbyen omfatter kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg med i alt 183 00 innbyggere. Ifølge SSB er det ventet om lag 25 000 flere innbyggere frem mot 2050.

Hele korridoren fra Lier til Kongsberg er bundet sammen av jernbane og flere stamveger; E18 gjennom Lier og Drammen, E134 fra Oslofjordforbindelsen gjennom Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, og rv. 350 fra Hokksund gjennom Modum til Ringerike.

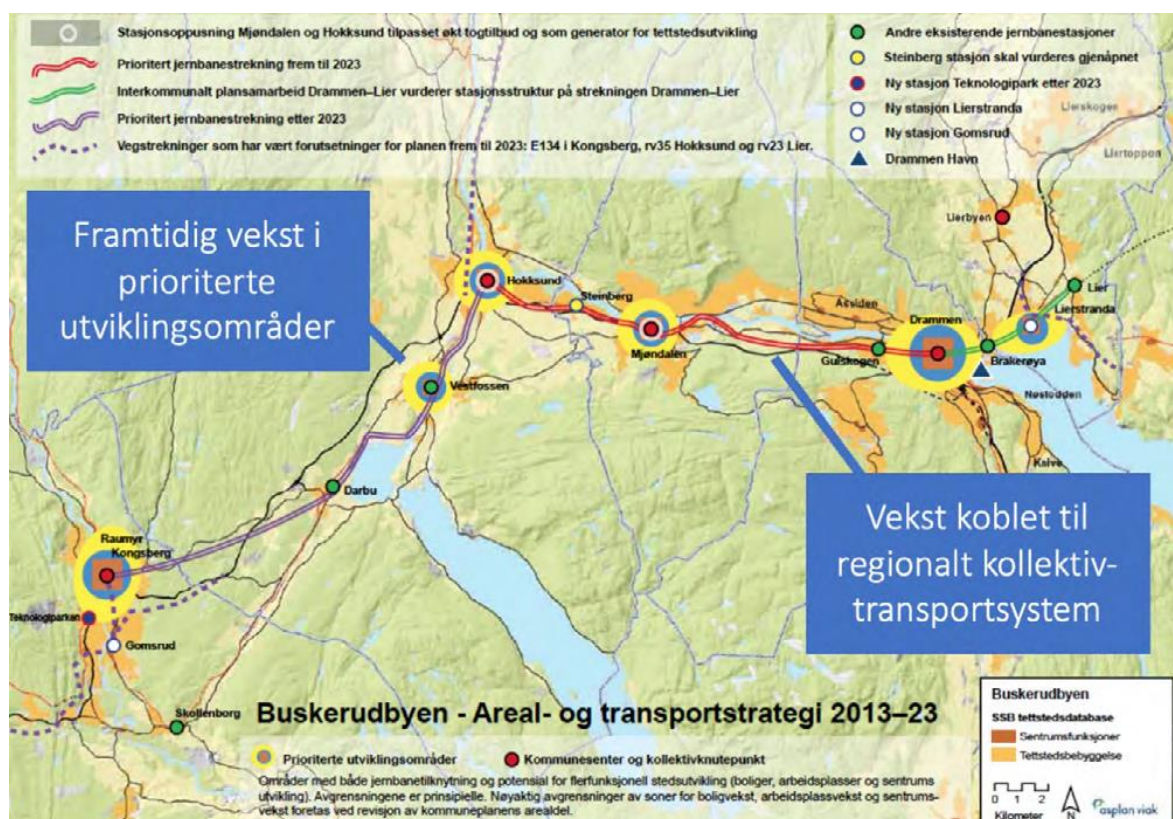
Togtilbudet fra Drammen stasjon i retning Oslo har fem avganger pr time og tre flytog pr time. På strekningen Kongsberg-Oslo er det grunnrute med kun ett tog pr time. Å få utviklet et bedre togtilbud Kongsberg-Oslo-Gardermoen som binder sammen byene og tettstedene i Buskerudbyen, samt økt betjening av Brakerøya stasjon ved det nye sykehuset, er viktig for konkurransedyktig kollektivbetjening av framtidig byutvikling.

Buskerudbyen var tidlig ute med en felles regional areal- og transportplan som har gitt gode resultater. Planen legger opp til en arealbruk som reduserer reisebehovet og legger til rette for grønne reiser. Fortetting skal skje med kvalitet og gi gode bomiljøer.

Et sentralt element i planen er konsentrert arealbruk rundt stasjoner og knutepunkter med bredt tjenestetilbud. Det gir kortere avstand mellom daglige gjøremål og til kollektivtilbudet. Dermed kan flere dekke sitt reisebehov til fots, med sykkel og kollektivtrafikk. Det gir også bedre markedsgrunnlag for kollektivtilbud og delte mobilitetsløsninger som bysykkel og bildeling. Slik kan også de som ikke har tilgang til bil, få bedre mobilitetstilbud.

Statlig, regional og kommunal planlegging skal bygge opp om dette sammen. Viktige planer i tillegg til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, er kommunenes arealplaner, fylkeskommunens regionale plan for areal og mobilitet, samt partenes planer for lokalisering av egne virksomheter.

Hovedstrategien i den regionale planen for Buskerudbyen er å legge til rette for framtidig vekst i de seks prioriterte utviklingsområdene Kongsberg, Vestfossen, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda (jf. figur). Strategien legger opp til at det meste av bolig- og nærings- utvikling, med unntak av plass- og transportkrevende næringsliv, skal konsentreres her. Dette er områder som er knyttet sammen med resten av Østlandet med jernbane.



Figur 5 Strategiske grep i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023.

Pågående utredninger

Buskerudbyen arbeider for tiden med et beslutningsgrunnlag for veien videre på lengre sikt. Det er laget en behovsanalyse i Buskerudbyen knyttet til samferdsel, by- og tettstedsutvikling. Behovsanalysen har identifisert behov for å legge til rette for en aldersbalansert befolkningsvekst og vekst i lokal næring og arbeidsplasser. I tillegg er det behov for attraktiv by- og tettstedsutvikling som reduserer transportbehov og fremmer gange, sykkel og kollektiv og bedre kollektivløsninger internt i Buskerudbyen, og mot Oslo.

Dersom det blir politisk tilslutning til utredningsprogrammet etter sommerferien, vil det bli satt i gang en utredning om mulige veier videre for Buskerudbyen. Utredningen vil vise et bredt handlingsrom, fra ingen avtale med staten til videreføring av belønningsavtale og ulike varianter av bypakker med byvekstavtale. Utredningen skal også belyse hvordan man kan nå nullvekstmålet med ulike sammensetninger av virkemidler og tiltak. En slik prosess kan ende med en søknad om byvekstavtale. Det legges til grunn at en belønningsavtale kan inngå i en eventuell framtidig byvekstavtale for Buskerudbyen.

Vedlegg

1. Saksprotokoller fra kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg samt Buskerud fylkeskommune i felles politisk sak: «Rammer for søknad om belønningsavtale 2026–2029»



Buskerudbyen

buskerudbyen.no

