



Buskerudbyen



Byutvikling i fellesskap

Forslag til utredningsprogram for Buskerudbyen

Utkast - Politisk styringsgruppe - juni 2025



Innhold

Innhold	2
1 Innledning	4
2 Mål, behov og mulige tiltak	5
2.1 Buskerudbysamarbeidets mål	5
2.2 Behovsanalysen: Fem samfunnsflokke som må løses	5
2.3 Politiske verksteder: Mulige tiltak for å komme dit vi vil	7
3 Konsepter som skal utredes	10
3.1 Referansesituasjon og sammenligningsår	10
3.2 Konsept 1: Belønningsavtale	11
3.3 Konsept 2: Ingen avtale med staten	11
3.4 Konsept 3: Bypakke og byvekstavgift uten bompenger	11
3.5 Konsept 4: Bypakke og byvekstavgift med bompenger	12
3.6 Forskjellen mellom bypakke og byvekstavgift	12
3.7 Hvilke virkemidler er tilgjengelige i de ulike konseptene?	13
4 Konsekvenser som skal utredes	16
4.1 Trafikale konsekvenser	16
4.2 Konsekvenser for kollektivtrafikken	16
4.3 Konsekvenser for bolig- og næringsutviklingen	16
4.4 Konsekvenser for lokalsamfunnene	17
4.5 Konsekvenser for natur og klima	17
4.6 Sosiale konsekvenser	17
5 Aktuelle tiltak og virkemidler	18
5.1 Samarbeid	18
5.2 Arealutvikling	18
5.3 Kollektivtilbud	19
5.4 Større investeringer i vei- og gatenett	21
5.5 Muligheter knyttet til ny teknologi	22
5.6 Gange	23

5.7	Sykkel	23
5.8	Parkering	23
5.9	Trafikkregulerende tiltak i gatenettet	24
5.10	Trafikantbetaling	24
5.11	Insentivordninger	25
6	Videre prosess og fremdrift	26
7	Bakgrunn	28
7.1	Trafikkproblemer og samarbeid	28
7.2	Belønningsavtalen	28
7.3	Regional plan for areal og transport i Buskerudbyen	29
7.4	Byutredningen	29
7.5	Buskerudbypakke 2	30
7.6	Byvekstavtale uten bompenger	31
8	Nasjonale føringer	32
8.1	Globale avtaler	32
8.2	Nasjonale forventninger til lokal planlegging	32
8.3	Nasjonal transportplan (NTP)	32
8.4	Folkehelsemelding	34
8.5	Nasjonal jordvernstrategi	34

1 Innledning

Buskerudbysamarbeidet er etablert for å løse felles utfordringer innen transport, miljø og arealutvikling. I samarbeidet ønsker man å legge til rette for levende, bærekraftige byer og tettsteder der det er godt å bo, jobbe og reise både for folk og næringsliv.

Vinteren 2024/2025 ble det gjennomført en behovsanalyse for samferdsel og by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen. Funnene er oppsummert i fem samfunnsflokke knyttet til bolig- og næringsutvikling, gode lokalsamfunn, kollektivtilbud, trafikkavvikling i rush og finansiering av tiltak. Disse bør løses for at Buskerudbyen skal få den ønskede utviklingen.

Våren 2025 ble behovsanalysen fulgt opp med politiske verksteder i Kongsberg, Øvre Eiker, Drammen, Lier og Buskerud fylkeskommune. Verkstedene viste at det er stor politisk vilje til å utvikle byområdene videre. Mange pekte på at det må satses for å sikre tilflytting, næringsvekst og attraktive lokalsamfunn og byer.

Behovsanalysen og de politiske verkstedene viser at listen over tiltak man ønsker seg er lang, både når det gjelder kollektivtilbud, veier, bruer og andre samferdsels- og byutviklingstiltak. Samtidig er økonomien stram hos alle.

For å kunne treffe gode beslutninger, er politikerne opptatt av at nytten av ulike tiltak veies nøye opp mot mulige ulemper for innbyggerne. Hva kan eventuelt gjøres for å unngå uønskede sosiale konsekvenser?

Den politiske styringsgruppen i Buskerudbyen har bedt om et oppdatert kunnskapsgrunnlag for å vurdere veien videre for samarbeidet - som viser et bredt handlingsrom. Det må også svare på samferdselsministerens føring om å utrede minst ett bypakkealternativ med bompenger for eventuelt å kunne forhandle om en byvekstavtale. Med bakgrunn i dette beskriver utredningsprogrammet fire hovedkonsepter:

- Konsept 1: Belønningsavtale
- Konsept 2: Ingen avtale med staten
- Konsept 3: Bypakke og byvekstavtale uten bompenger
- Konsept 4: Bypakke og byvekstavtale med bompenger

Det kan være flere varianter innenfor hvert konsept.

Dersom Buskerudbyen skal få statlige penger gjennom belønningsavtale eller byvekstavtale, stiller staten noen betingelser. Den viktigste av disse er nullvekstmålet:

«Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» - Kilde: Samferdselsdepartementet

Utredningsprogrammet viser hvordan Buskerudbyen kan utforske mulige løsninger framover. Det legges særlig vekt på hvilke mål og behov som kan ivaretas gjennom ulike former for samarbeid og finansiering – samtidig som nullvekstmålet nås. Målet er å gi et godt beslutningsgrunnlag for valg av konsept i det videre arbeidet. Utredningen settes først i gang dersom det fattes politisk vedtak om det.

2 Mål, behov og mulige tiltak

2.1 Buskerudbysamarbeidets mål

Buskerudbysamarbeidets hovedmål ble vedtatt gjennom areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023:

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
3. Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner
4. Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner, med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen arealutviklingen og transportsystemet

Buskerudbyens mål bygger opp om FNs bærekraftsmål og nasjonale føringer.

Både Buskerud fylkeskommune og de fire kommunene har egne mål og strategier om bærekraftig utvikling, grønn omstilling og reduserte utslipp. Alle kommunene henviser til Buskerudbysamarbeidet i sine overordnede planer, og støtter opp om en helhetlig utvikling av regionen.

2.2 Behovsanalysen: Fem samfunnsflokke som må løses

Partene i samarbeidet gjennomførte i perioden oktober 2024–februar 2025 en behovsanalyse for Buskerudbyområdet. Formålet var å gi et helhetlig, oppdatert bilde av behov og ønsker for samferdsel og by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen.

Behovsanalysen omfattet:

- Innspill fra organisasjoner, brukergrupper og næringsliv gitt gjennom møter og arbeidsverksteder.
- Gjennomgang av større bolig- og næringsprosjekter, med særlig fokus på bynære prosjekter som mangler vei eller andre transportløsninger for å kunne realiseres.
- Situasjonsbeskrivelse og utviklingstrekk basert på statistikk og andre data om befolkning, sysselsetting og transport.
- Gjennomgang av relevante, vedtatte planer og mål i de fire Buskerudbykommunene og fylkeskommunen.

I behovsanalysen ble det lagt særlig vekt på å innhente innspill fra ulike aktører i regionen. Det ble gjennomført 17 gruppeintervjuer og 2 arbeidsverksteder med interesseforeninger, ungdomsråd, elderråd, næringsforeninger, enkelte større eiendoms- og utviklingsaktører i regionen, samt arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner.

De viktigste behovene og problemstillingene som kom frem gjennom arbeidet, er oppsummert i fem samfunnsflokke:

Floke 1: Bolig- og næringsutviklingen går for sakte

Kommunene ønsker vekst for å sikre skatteinntekter og en mer balansert befolkningssammensetning. Men mangel på vei eller andre transportløsninger stopper planlagte bolig- og næringsprosjekter, og oppleves som et hinder.

Floke 2: Vi utnytter ikke potensialet i byene og lokalsamfunnene

Å få til gode byer og lokalsamfunn er en kompleks oppgave. Buskerudbyen kan bidra til bedre byluft, redusere trafikkplager, øke trafiksikkerheten, tilrettelegge for attraktive byrom og korte ned avstander til daglige gjøremål.

Floke 3: Kollektivtilbudet er ikke så godt som vi ønsker

For at kollektivtransporten skal være attraktiv, må den gå ofte, være pålitelig og rimelig. Helst bør én billett holde hele veien.

Floke 4: Forsinkelser i rushtiden skaper problemer

Køutfordringene i Buskerudbyen er størst i Drammen, og dels i Lier, og det er ettermiddagsrushet som er mest utfordrende. Klarer vi å løse opp i noe av dette, vil det være positivt for hverdagslogistikk, næringstransport og byliv.

Floke 5: Vi mangler penger til å finansiere gode tiltak

Listen over ønskede tiltak er lang, men Buskerudbyen mangler finansiering til større satsinger. Derfor er det viktig å få belyst ulike finansieringsmuligheter og hvilke tiltak det kan gi rom for.

Felles ønske om vekst i alle kommunene

Kommunenes strategiske planer viser stor grad av sammenfallende behov, som handler om:

- Attraktive boområder i regionen
- Gode, miljøvennlige tettsteder som reduserer transportbehovet og bygger opp om gange, sykkel og kollektiv
- Videreutvikling av næring og arbeidsplasser i regionen
- God kommunikasjon internt i Buskerudbyen
- God kommunikasjon mot Oslo

Alle kommunene ønsker vekst som sikrer skatteinntekter og et solid grunnlag for å tilby velfungerende tjenester til innbyggerne sine. Kommunene ønsker også en mer balansert

befolkningssammensetning for å kunne møte eldrebølgen på en bærekraftig måte. For å lykkes med dette, må det utvikles attraktive bomiljøer og livskraftige lokalsamfunn. Kompakte tettsteder med lavt transportbehov, særlig bilbruk, er viktig i hele regionen. Samtidig er det tydelige behov knyttet til transportløsninger på tvers av kommunene.

Kommunene er også opptatt av å legge til rette for næringslivet. På Kongsberg handler det mye om å få nok arbeidskraft til å dekke det raskt voksende behovet i teknologi- og forsvarsindustrien. Drammen har som regionsenter en bred tilnærming til næringssatsingen.

For alle kommunene er tilrettelegging for å pendle, både internt og inn/ut av Buskerudbyen, viktig.

En større satsing på samferdsel i Buskerudbyen bør bygge opp under store statlige investeringer i nytt sykehus på grensen mellom Lier og Drammen, ny jernbane Drammen-Kobbervikdalen og i teknologi-/forsvarsindustrien på Kongsberg.

2.3 Politiske verksteder: Mulige tiltak for å komme dit vi vil

I april og mai 2025 ble det gjennomført politiske arbeidsverksteder i kommunene og fylkeskommunen på bestilling fra politisk styringsgruppe. I Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg ble kommunestyrene invitert til verksted. I fylkeskommunen ble verkstedet holdt i hovedutvalg for samferdsel.

Hensikten var å sikre at alle nødvendige temaer og aktuelle tiltak vurderes i en eventuell utredning, uavhengig av hva slags finansieringsløsning samarbeidet til slutt velger å gå videre med. Mange av tiltakene som foreslås vurdert vil kreve en annen finansiering enn dagens.

I verkstedene arbeidet politikerne med to problemstillinger:

- Hvilke transport- og byutviklingstiltak bør undersøkes – og hvorfor?
- Hvilke konsekvenser av tiltakene er viktigst å få utredet?

Kollektivtilbudet

Det er bred enighet om behovet for å se på hvordan kollektivtilbudet kan gjøres mer fleksibelt og attraktivt i alle kommunene. Dette inkluderer hyppigere avganger, bedre samordning mellom buss og tog og innfartsparkeringer utenfor bysentra. Mange ønsker seg også lavere priser, ett felles takstsystem og én billett som gjelder på tvers av regioner.

I Drammen, Lier og fylkeskommunen er det flere som ønsker å se på ferge som en integrert del av kollektivsystemet. Også bybane ble trukket frem som et tiltak man ønsker at vurderes på nytt.

I påvente av flere togavganger til Kongsberg, er det spilt inn et mulig ekspressbusstilbud. I tillegg nevnes shuttlebuss og «supersykkelvei» mellom jernbanestasjonen og teknologiparken. I Kongsberg kommune ble det særlig pekt på behovet for arbeidskraft og innpendling i forbindelse med den store veksten i industrien som Kongsberg opplever nå.

Veiprosjekter og andre infrastrukturtiltak

En rekke konkrete veiprosjekter, gang- og sykkelforbindelser og andre infrastrukturtiltak foreslås vurdert nærmere. Hovedfokuset er å få trafikk bort fra sentrum, se på ringveiløsninger, forbedre fremkommelighet for alle trafikantgrupper og få fart på bolig- og næringsutviklingen.

I Drammen nevnes blant annet Tilfartsvei vest/Tilfartsvei Konnerud (hele eller deler av strekningen), ny Svelvikvei, ny Holmenbru, gang- og sykkelbru over Strømsøløpet, gang- og sykkelbru mellom Sølfast og Åssiden og ny bru mellom Steinberg og Buskerud Storsenter. Sammenhengende gang- og sykkelforbindelser, blant annet mellom Mjøndalen/Krokstadelva og Drammen sentrum trekkes også frem.

I Øvre Eiker foreslås blant annet ny trasé for rv. 350 utenom Hokksund, gangbru over elva, bedre tilgang til jernbanen, gangvei og sykkelvei både til Ormåsen og Drammen-Hokksund (sørsiden).

Fra Kongsberg ønskes blant annet nye bruer over Lågen, inkludert gang- og sykkelbru mellom Skavanger og Raumyr.

I Lier er mange blant annet opptatt av at behov tilknyttet utviklingen av Fjordbyen og Gullaughalvøya blir prioritert i utredningen. Både i Lier og Drammen er man opptatt av bedre trafikkflyt ved Brakerøya.

Både i Lier og Øvre Eiker er det ønske om å se på tiltak som forbedrer trafikkflyten inn mot Drammen.

I fylkeskommunen trekker flere frem et generelt behov for å se på mer effektiv infrastruktur som støtter bærekraftig transport og mobilitet. Bruken av kollektivfelt og prioritering av busser i rushtid bør utredes. Videre ble det pekt på behovet for sammenhengende sykkelforbindelser langs viktige fylkesveier.

Ny teknologi og smart mobilitet

Det er stor interesse for å utrede bruk av ny teknologi – som bestillingsbasert transport, smart trafikkstyring og insentivsystemer for miljøvennlige reiser. Flere ønsker at det ses på dynamisk veiprising og GPS-regulering av fart. Det bør også tas høyde for selvkjørende transport på sikt. Det er ønske om at samarbeidet vurderer relevante pilotprosjekter.

Attraktiv by- og tettstedutvikling

Et felles utgangspunkt er at det bør satses på utvikling av sentrumsnære bolig- og næringsområder gjennom transformasjon og fortetting av sentrale arealer. Variert boligbygging – også i sentrum – løftes frem som viktig. Det etterspørres tiltak som fremmer trivsel, grønne byrom og lokal handel, noe som igjen kan styrke sosialt liv og tilhørighet. Mange ønsker å se på bilfrie soner i sentrum, eller andre grep som reduserer trafikkbelastningen og åpner for prioritering av bomiljø, byliv og attraktive omgivelser for

gående og syklende. Behovet for å utrede trafikkreduserende tiltak i boligområder nevnes også, som et bidrag til trygge og gode nærmiljøer.

I alle kommuner uttrykkes det at det må være trygt og enkelt å komme seg frem til fots og med sykkel. Noen understreker også at det bør være mulig å klare seg uten bil dersom man bor sentralt, og at delingstjenester, fleksible kollektivløsninger og sømløse transporttilbud bør ses i sammenheng med målet om attraktive og tilgjengelige tettsteder. God vinterdrift for gående og syklende trekkes frem som et konkret forbedringspunkt.

Konsekvenser som bør utredes

Det er et tydelig ønske i alle de politiske verkstedene om at de sosiale konsekvensene av eventuelle tiltak som bompenger og avgifter utredes grundig, særlig med tanke på grupper med lav inntekt. Tiltak som kompenserer for uønskede effekter av eventuelle bompenger må belyses. Slike tiltak kan for eksempel være timesregel (kun en betaling per time) og tak på antall passeringer det betales for i løpet av en måned. Kompenserende tiltak har imidlertid en kostnad ved at bominntektene reduseres.

Politikerne etterlyser også kunnskap om hvordan tiltakene påvirker bymiljø, handel, støy, luftkvalitet, trafiksikkerhet, boligbygging, næringsliv og rekruttering. Mange understreker behovet for å få belyst konsekvensene av å ikke gjøre noe – både for trafikken og for regionens videre utvikling og attraktivitet.

Rådene tas med videre i utredningen

De nevnte rådene og temaene er inkludert i kapitlene som følger, sammen med en rekke av de øvrige innspillene fra arbeidsverkstedene. Det er laget et notat som oppsummerer alle rådene som ble gitt i arbeidsverkstedene.

3 Konsepter som skal utredes

Utredningen skal vise et bredt handlingsrom. Det skal være fokus på hvilke mål, behov og ønsker som kan realiseres med ulike tilnærminger. De ulike tilnærmingene er vist som ulike konsept basert på hva slags avtale Buskerudbyen har eller ikke har med staten. Innenfor hvert konsept kan det være flere alternative løsninger.

De ulike avtaleformene med staten er ikke mål i seg selv, men midler for å oppnå mål og dekke behov og ønsker.

Noen virkemidler kan brukes uavhengig av hvilket konsept som velges for videre utvikling av Buskerudbyen. Det gjelder lokalt/regionalt samarbeid i Buskerudbyen, arealutvikling og restriktive tiltak knyttet til trafikkregulering og parkering.

Andre virkemidler forutsetter finansiering, og i hvilken grad de kan tas i bruk, styres i stor grad av hvilket konsept som velges. Dette gjelder særlig større investeringer i vei- og gatenett, som må baseres på bompenginntekter for å kunne finansieres. Også tiltak knyttet til kollektivtilbud, gange, sykkel, ny teknologi og insentivordninger er nært koblet til økonomiske rammer. Jo mer penger man har til rådighet, jo større handlingsrom har man naturlig nok til rådighet til disse virkemidlene.

Med et mindre økonomisk handlingsrom, kan det bli nødvendig å bruke de restriktive virkemidlene sterkere for å oppnå målene, inkludert nullvekstmålet. Dersom et konsept inneholder veiltak som gjør det mer attraktivt å kjøre bil, kan det også bli nødvendig med sterke, restriktive virkemidler for å oppnå nullvekstmålet.

3.1 Referansesituasjon og sammenligningsår

Virkningen av de ulike konseptene må sammenlignes mot et utgangspunkt, en referansesituasjon. I denne utredningen brukes konsept 1, det vil si belønningsavtale med staten, som referansesituasjon. Konsept 1 er valgt fordi det ligger nærmest dagens situasjon.

En utredning må også ha et sammenligningsår, det vil si et tidspunkt der de ulike løsningene sammenlignes. I denne utredningen er det 2040. I et slikt tidsperspektiv vil man få fram noe av virkningen av tiltak som virker langsomt, samtidig som usikkerheten ikke blir for stor.

Fram til 2040 vil det skje en utvikling som er uavhengig av Buskerudbyens veivalg. I vår sammenheng er det særlig utviklingen innenfor samferdsel som er viktig. To store veiprosjekter som ikke er bygget i dag, tas med i referansesituasjonen:

- Ny Rv. 291 Holmenbrua forutsettes bygget. Begrunnelse: Prosjektet ligger inne i Nasjonal transportplan 2025-2036 (i planens andre seksårsperiode) med statlig finansiering på 1,3 mrd. kr.
- Ny E134 Dagslett – E18, Vikar forutsettes bygget og delfinansiert med bompenger. Begrunnelse: Prosjektet ligger inne i Nasjonal transportplan 2025-2036 (i planens

andre seksårsperiode) med fordeling 2,5 mrd. kr statlig finansiering og 3,5 mrd. kr bompengefinansiering.

3.2 Konsept 1: Belønningsavtale

I dette konseptet har Buskerudbyen en belønningsavtale med staten. Det vil si at byområdet har en avtale tilsvarende den vi har i dag. De statlige midlene byområdet får gjennom belønningsavtalen, gjør det mulig å opprettholde et forsterket busstilbud sammenlignet med en situasjon uten belønningsmidler. I tillegg kan belønningsmidler supplere midler fra partnerne i Buskerudbyen, og brukes til å bygge noen mindre prosjekter, som for eksempel løsninger for gående og syklende og bussholdeplasser.

Med en avtale om belønningsmidler følger et statlig krav om at Buskerudbyen må nå nullvekstmålet. Det må derfor vises hvordan nullvekstmålet ivaretas.

Staten har gjennom tidligere nasjonale transportplaner pekt på at ordningen med belønningsmidler skal fases ut og erstattes med byvekstavtaler. Det er imidlertid gitt positive signaler om en ny belønningsavtale for fireårsperioden 2026-2029. I et lengre perspektiv er det usikkerhet knyttet til om ordningen med belønningsmidler vil bestå. Utredningen må belyse dette.

3.3 Konsept 2: Ingen avtale med staten

I konsept 2 har Buskerudbyen ikke noen avtale med staten om statlige midler til tiltak. Det betyr at tiltakene som kan gjennomføres, må finansieres over ordinære kommunale, fylkeskommunale og statlige budsjetter. Det økonomiske handlingsrommet vil dermed være mer begrenset enn i de øvrige konseptene. Uten belønningsavtale med staten må det blant annet regnes med at busstilbudet i Buskerudbyområdet må reduseres vesentlig og at billettprisene vil gå opp. Konseptet forutsetter at areal- og mobilitetssamarbeidet mellom lokale og regionale parter i Buskerudbyen fortsetter.

3.4 Konsept 3: Bypakke og byvekstavtale uten bompenger

I konsept 3 har Buskerudbyen satt sammen en helhetlig bypakke med virkemidler for å nå mål, behov og ønsker, samtidig som nullvekstmålet ivaretas. Pakken inneholder ikke bompengefinansiering.

Størrelsen på de statlige midlene vil være avgjørende for i hvor stor grad dette konseptet skiller seg fra konsept 1 med belønningsmidler. En tydeligere felles pakke av virkemidler (bypakke) kan være et noe sterkere virkemiddel enn porteføljen man har i belønningsavtalen, men dersom det ikke er vesentlig forskjell på de statlige midlene, vil konsept 1 og 3 kunne bli ganske like.

Det finnes ikke eksempler på at byområder har fått byvekstavtale med staten uten bompenger. Buskerudbyen prøvde å få forhandlinger med staten om byvekstavtale uten bompenger i 2022, men det førte ikke fram, og forhandlingsgrunnlaget fra den gang er nå delvis utdatert. Usikkerheten rundt dette skal belyses i utredningen.

3.5 Konsept 4: Bypakke og byvekstavgift med bompenger

I konsept 4 har Buskerudbyen satt sammen en bypakke med bompenger og inngått en byvekstavgift med staten. Basert på erfaringer fra andre byområder, fremstår det som realistisk å forvente et større økonomisk bidrag fra staten enn i de foregående konseptene, men bompenger forventes likevel være den største inntektskilden i en slik pakke. I bypakker er det også et krav om en fylkeskommunal/kommunal egenandel ved investeringer i fylkeskommunale/kommunale prosjekter. Denne er i utgangspunktet på 20 prosent, men i enkelte byområder er den etter forhandlinger på 15 prosent. Egenandelen kommer i tillegg til at merverdikompensasjon fra staten forutsettes å inngå i finansieringen.

Større inntekter gir mulighet for større innsats, og dette konseptet gir dermed sterke verktøy for å imøtekomme mål, behov og ønsker. Samtidig må nullvekstmålet nås. Dersom man bygger nye veier som gjør det mer attraktivt å kjøre bil, må det samtidig settes inn tiltak som gjør at man når nullvekstmålet.

Innenfor dette konseptet skal utredningen vise flere varianter med ulik innretning på bompengebetalingen. Dette vil påvirke inntektene, og dermed hvilke tiltak det er mulig å legge inn i en pakke.

I bompengeprosjekter må det være et rimelig forhold mellom hvem som betaler og hvem som får nytte av tiltakene som finansieres med bompenger. Utredningen må drøfte hvor stort bypakkeområdet skal være i tilknytning til ulike bompengesystemer. Det kan være forskjell på hvilket område som omfattes av en bompengefinansiert bypakke og hvilket område som inngår i en byvekstavgift.

Muligheter for samordning med bompengesystemet for E134 Dagslett – E18 vil inngå i utredningen. Det legges til grunn at E134 Damåsen – Saggrenda forbi Kongsberg er nedbetalt før det eventuelt innføres ny trafikanbetaling i Kongsberg.

3.6 Forskjellen mellom bypakke og byvekstavgift

Det er forskjell på bypakke og byvekstavgift:

- En **bypakke** er en lokal samferdselspakke med formål å finansiere konkrete prosjekter, for eksempel bilveier, sykkelveier eller kollektivtiltak, for å løse trafikale utfordringer i byområdet. Bypakker er ofte finansiert med bompenger, og i mange tilfeller også statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Det kreves 20 % egenandel for kommunale og fylkeskommunale prosjekt.
- En **byvekstavgift** er en langsiktig (10-årig), forpliktende avtale mellom staten, fylkeskommunen og kommuner. Byvekstavgiften har et bredere formål enn en bypakke, byvekstavgiften skal sikre samordnet areal- og transportpolitikk og bidra til bærekraftig byutvikling. Byvekstavgiften inkluderer gjerne en bypakke som en delkomponent, men omfatter også andre tiltak, som for eksempel arealbruk, parkeringspolitikk og kollektivdrift.
- Bypakker har en geografisk avgrensning som typisk følger byregionens trafikale utfordringer og bompengesystemets rekkevidde. En byvekstavgift kan ha en

geografisk utstrekning som er større enn bypakken, fordi den også tar hensyn til boligbygging, arbeidsplasser og knutepunktsutvikling i hele byregionen.

Dette betyr at en bypakke i Buskerudbyen kan omfatte et mindre område enn byvekstavtalen som bypakken inngår i.

Samtidig må det være et rimelig forhold mellom en eventuell belastning i form av bompenger og hva man får igjen. Det betyr at dersom man velger en bypakke som inneholder bompenger, skal bompengene gå til investeringer i området der bompengene kreves inn.

Utredningen må belyse geografisk utstrekning av bypakke og byvekstavtale og hva samarbeidet innebærer for henholdsvis bypakke- og byvekstavtale-området.

3.7 Hvilke virkemidler er tilgjengelige i de ulike konseptene?

Det finnes en rekke virkemidler som kan brukes til å oppnå mål, behov og ønsker i Buskerudbyen. Virkemidlene er nærmere beskrevet i kapittel 5. Tabellen nedenfor lister opp de ulike virkemidlene og indikerer i hvilke konsepter de er tilgjengelige.

Noen av virkemidlene kan medføre betydelige kostnader. Det betyr at virkemiddelet kan være tilgjengelig i ulik grad, alt etter hvor mye penger man har til rådighet i konseptet. Det er derfor brukt tre kategorier i tabellen:

Figur 1: Kategorier benyttet i tabellen nedenfor om tiltak og virkemidler

	Tiltaket/virkemiddelet er ikke tilgjengelig i konseptet
	Tiltaket/virkemiddelet er tilgjengelig i konseptet, men uten statlig økonomisk bidrag.
	Tiltaket/virkemiddelet er tilgjengelig i konseptet, med et statlig økonomisk bidrag som omtrent tilsvarer dagens nivå.
	Tiltaket/virkemiddelet er tilgjengelig i konseptet, og kan brukes i stort omfang. Tiltaket/virkemiddelet er enten uavhengig av statlige økonomiske bidrag, eller det statlige økonomiske bidraget forventes å bli større, samtidig som trafikantbetaling gir vesentlig større økonomiske rammer

Figur 2: Oversikt over tilgjengeligheten av tiltak og virkemidler i de ulike konseptene

Tiltak og virkemidler	Konsept 1: Belønningsavtale	Konsept 2: Ingen avtale med staten	Konsept 3: Bypakke og byvekstavtale uten bompenger	Konsept 4: Bypakke og byvekstavtale med bompenger
Samarbeid				
Arealutvikling				
Kollektivtilbud				
Større investeringer i vei- og gatenett				
Gange				
Sykkel				
Parkering				
Trafikkregulerende tiltak i gatenettet				
Trafikantbetaling				
Muligheter knyttet til ny teknologi				
Insentivordninger				

Vi ser at trafikantbetaling (bompenger/veipricing som trafikkregulerende tiltak) og større investeringer i vei- og gatenett kun er tilgjengelig i konsept 4. Det er fordi disse tiltakene/virkemidlene er knyttet til bompenger (evt. veipricing), som kun inngår i konsept 4. Inntekten fra bompengene gjør det også mulig å satse mer på kollektivtilbud, gange, sykkel, ny teknologi og insentivordninger i konsept 4 enn i de øvrige konseptene.

Konsept 1 og 3 fremstår som relativt like med hensyn til tiltak og virkemidler. Forskjellen er først og fremst at mens en belønningsavtale vanligvis er fireårig, er en byvekstavtale vanligvis tiårig. Det vil si at forutsigbarheten vil være større i konsept 3 med byvekstavtale. Om det statlige bidraget kan bli større i en byvekstavtale uten bompenger enn i en belønningsavtale, vet vi ikke.

I konsept 1 og 3 har man ikke tilgang til tiltak og virkemidler som er knyttet til trafikantbetaling og større investeringer i vei- og gatenettet. Øvrige tiltak/virkemidler er tilgjengelige, men det økonomiske grunnlaget for satsing på kollektivtilbud, gange, sykkel, ny teknologi og insentivordninger vil være mindre enn i konsept 4. Samarbeid,

arealutvikling, parkering og trafikkregulerende tiltak i gatenettet kan brukes i fullt monn i disse konseptene.

Konsept 2 innebærer at de statlige midlene man har i dag, blir borte. Kollektivtilbud, gange, sykkel, ny teknologi og insentivordninger er fortsatt tilgjengelige virkemidler, men man vil ikke ha det statlige økonomiske bidraget til disse virkemidlene slik man har i dag. Større investeringer i vei- og gatenett, samt trafikantbetaling, er ikke tilgjengelige tiltak/virkemidler i konsept 2. Samarbeid, arealutvikling, parkering og trafikkregulerende tiltak i gatenettet er fullt tilgjengelige virkemidler også i dette konseptet.

Det er også viktig å være klar over at hvor mye effekt man får av et virkemiddel, avhenger av hvordan det kombineres med andre virkemidler. Eksempelvis kan bedringer av kollektivtilbudet og insentivordninger gi mer effekt hvis de kombineres med tiltak som begrenser biltrafikken, enn hvis de benyttes alene.

4 Konsekvenser som skal utredes

I dette kapitlet omtales konsekvensene som skal utredes innenfor hvert konsept. Det tas høyde for at det underveis i utredningsarbeidet kan fremkomme ytterligere konsekvenser det er ønskelig å få belyst.

I årenes løp er det gjennomført en rekke utredninger av både Buskerudbyen og flere av tiltakene som er aktuelle i de ulike konseptene. Utredningen som skal gjøres nå, skal så langt mulig bygge på tidligere utredninger der slike finnes, men supplere og oppdatere der det er nødvendig.

4.1 Trafikale konsekvenser

Hvordan påvirker konseptet trafikken i Buskerudbyen?

Temaet skal belyse hvordan hvert konsept påvirker trafikken i Buskerudbyen:

- Oppnås nullvekstmålet?
- Hvordan påvirkes trafikkavviklingen og køutfordringene for buss og bil?
- Hvordan påvirkes fremkommeligheten for næringslivet?
- Hvordan påvirkes trafikkbelastningen i ulike områder? (Blant annet om tiltak i konseptet flytter trafikk.)
- Hvordan påvirkes fordelingen av trafikk på ulike reisemidler (gange, sykkel, kollektiv, bil)?

4.2 Konsekvenser for kollektivtrafikken

Bidrar konseptet til å gi flere innbyggere i Buskerudbyen et bedre kollektivtilbud?

Temaet skal belyse hvordan hvert konsept påvirker kollektivtilbudet:

- Hvilke kollektivandeler kan oppnås?
- Hvilke muligheter gir konseptet for å samordne kollektivtilbudet (sømløse reiser)?
- Hvilke muligheter gir konseptet for å legge til rette for pendlere, både internt i Buskerudbyen og inn i/ut av Buskerudbyen?

4.3 Konsekvenser for bolig- og næringsutviklingen

Bidrar konseptet til å få fart på utviklingen?

Temaet skal belyse hvordan hvert konsept påvirker bolig- og næringsutviklingen:

- Hvordan bidrar konseptet til boligutvikling?
- Hvordan bidrar konseptet til å næringsutvikling?

4.4 Konsekvenser for lokalsamfunnene

Bidrar konseptet til å skape gode lokalsamfunn?

Temaet skal belyse hvordan hvert konsept bidrar til å skape gode lokalsamfunn:

- Hvordan bidrar konseptet til å redusere negative påvirkninger fra trafikken? Blant annet belastninger knyttet til støv, støy, barrierevirkninger og kø, samt trafiksikkerhet.
- Hvordan bidrar konseptet til å skape korte avstander til daglige gjøremål?
- Hvordan legger konseptet til rette for å skape gode omgivelser? Dette kan dreie seg om møteplasser, trygge nærmiljø, grønnere omgivelser med mer.

4.5 Konsekvenser for natur og klima

Hvordan påvirker konseptet natur og klima?

Temaet skal belyse hvordan konseptet påvirker natur og klima:

- Hvordan påvirker konseptet beslag av naturområder?
- Hvordan påvirker konseptet klimagassutslipp?

4.6 Sosiale konsekvenser

Medfører konseptet ulike konsekvenser for ulike sosiale grupper?

Temaet skal belyse om og hvordan konseptet slår ut ulikt for ulike sosiale grupper:

- Får noen særlige fordeler?
- Får noen særlige ulemper?
- Hvilke tiltak kan gjøres for å unngå uønskede sosiale konsekvenser?

5 Aktuelle tiltak og virkemidler

Det finnes mange ulike tiltak og virkemidler som kan tas i bruk for å oppnå målene, behovene og ønskene i Buskerudbyen – inkludert nullvekstmålet som staten stiller krav om. Dette kapitlet presenterer tiltakene og virkemidlene som er mest relevante for Buskerudbyen.

Som beskrevet i kapittel 3, er virkemidlene tilgjengelige i ulik grad i de forskjellige konseptene. Kombinasjon av virkemidler kan gi en større effekt enn summen av enkeltvirkemidlene. Effekten av tiltak som legger til rette for andre transportmidler enn privatbil, blir større dersom de kombineres med tiltak som gjør det mindre attraktivt å kjøre bil.

Eksempler og erfaring fra andre steder der aktuelle tiltak er gjennomført, kan være med på å belyse virkningene de ulike tiltakene og virkemidlene kan få i Buskerudbyen.

Nullvekstmålet kan i prinsippet nås på to måter. Det ene er å redusere transportbehovet, slik at flere kan dekke daglige behov uten å måtte reise langt. Det andre er å legge til rette for at flere velger gange, sykkel, kollektivtransport eller nye delte mobilitetstjenester. En helhetlig tilnærming vil kombinere disse to.

5.1 Samarbeid

Bakgrunnen for å innføre ordningen med bymiljøavtaler, og senere byvekstavtaler, var at ansvaret for areal- og transportplanleggingen var fragmentert og preget av manglende koordinering. Staten har ansvar for riksveier, jernbane og togtilbud, fylkeskommunen har ansvar for fylkesveier og lokalt kollektivtilbud, mens kommunene har ansvar for kommunale veier, arealbruk og parkeringspolitikk. Ambisjonen med bysamarbeidene er mer effektiv bruk av virkemidler og høyere måloppnåelse. En evaluering av byvekstavtaleordningen (TØI, 2023), viser at det fortsatt er betydelig potensial for mer samordnet og balansert virkemiddelbruk.

Buskerudby-området er tett sammenvevd, med et felles arbeidsmarked, boligmarked og transportsystem. Det man gjør i en kommune, påvirker nabokommunene. Området har derfor nytte av samarbeid og samordning for å legge til rette for ønsket utvikling.

Videre samarbeid mellom stat, fylkeskommune og kommuner for å nå målene er også en forutsetning for Buskerudbyen. Samarbeid kan ta ulike former, men en gjensidig forpliktelse til felles mål er en forutsetning. Utredningen skal redegjøre for mulig utvikling av samarbeidsformer og hva det skal samarbeides om.

5.2 Arealutvikling

Arealbruk og arealpolitikk er sentrale verktøy i Buskerudbysamarbeidet. De viktigste prinsippene er fastsatt i Areal- og transportplanen for Buskerudbyen. Planen legger opp til at arealutviklingen skal samordnes med transportutviklingen, slik at målene for planen

kan nås. Et viktig grep er å konsentrere bolig- og næringsutvikling til sentrale områder, samt i nærheten av knutepunkter i kollektivsystemet.

Hva skal utredes?

- Utredningen skal vurdere hvordan arealbruk og arealpolitikk kan videreutvikles og tas i bruk i de ulike konseptene.
- Utredningen skal vurdere om de ulike konseptene gir behov for nye felles strategier eller planer for arealbruk, og hvilke slike som kan være aktuelle.
- Utredningen skal gi en oversikt over den arealutviklingen som har foregått i Buskerudbyen.
- Utredningen skal gi en oversikt over den arealutviklingen som ligger i partenes gjeldende planer og strategier.

5.3 Kollektivtilbud

Et godt kollektivtilbud har høy frekvens, god punktlighet, tilstrekkelig kapasitet, sømløse overganger mellom ulike transportformer og riktige priser. Tilbudet må dekke de viktigste reiserelasjonene, både innad i Buskerudbyen og mot nærliggende kommuner og arbeidsplasskonsentrasjoner. Utredningen skal belyse hvordan det samlede kollektiv- og mobilitetstilbudet kan styrkes og videreutvikles, hvilke tiltak som gir best måloppnåelse og hvilke konsekvenser dette vil ha for finansiering av investeringer og drift.

Rutegående busstilbud

Forbedret rutetilbud kan handle om økt frekvens, utvidet flatedekning, lokale eller regionale ekspressbusser eller utvidet driftsdøgn. Utredningen skal redegjøre for finansieringen av dagens busstilbud i Buskerudbyen, samt erfaringer fra allerede gjennomførte tiltak.

Utredningen bør svare på hvordan en økt innsats bør innrettes for best måloppnåelse, og hva man kan oppnå. Ekspressbusstilbud til Kongsberg skal vurderes.

Utredningen må også redegjøre for konsekvenser av å bruke mindre penger på buss enn i dag.

Tiltak som kan forkorte reisetiden med buss kan også være aktuelt å undersøke. Det kan dreie seg om trafikkstyring, trafikkregulering, ruteendringer eller veitiltak.

Togtilbud

Arealstrategien for Buskerudbyen er bygd opp rundt jernbanen som "ryggrad i transportsystemet". Jernbanedirektoratets plan for nytt tilbud fra 2028 gir et betydelig forbedret togtilbud mellom Drammen og Oslo, inklusive flere stopp ved Brakerøya stasjon. Mellom Drammen og Kongsberg er det en utfordring at togtilbudet kun har én avgang per time i grunnrute, og at det ikke er foreslått vesentlige forbedringer i ny rutemodell.

Ønskene for et bedre togtilbud i Buskerudbyen er blant annet knyttet til flere avganger vest for Drammen, på sikt to avganger i timen. Videre til at flere tog stopper på Brakerøya og Lier stasjoner.

Utredningen vil undersøke effekten av økt frekvens mellom Drammen, Hokksund og Kongsberg og hvilke gevinster dette kan gi i samspill med øvrig kollektivtilbud.

Utredningen skal, så langt det er mulig basert på tidligere gjennomførte utredninger, gjøre rede for hva som skal til av infrastrukturiltak for å oppnå økt frekvens.

Utredningen skal vurdere togstopp på Gomsrud som et tiltak.

Nye typer kollektivtransport; ferge og bybane

Ferge på Drammenselva og -fjorden vurderes som et mulig supplement til dagens kollektivsystem. Det er gjennomført flere utredninger og det er tatt et privat initiativ for pilotering. Rask teknologisk utvikling innen pris, autonomi og energieffektivitet kan bidra til mer bærekraftige løsninger. Utredningen skal avklare om og eventuelt hvordan ferge er relevant som del av kollektivtilbudet.

I de politiske verkstedene ble bybane fremmet som alternativ til jernbane i enkelte områder. Bybane er tidligere forkastet på grunn av høye kostnader. I utredningen skal det vurderes om det er endringer i forutsetningene fra den gang som gjør bybane mer aktuelt nå.

Pris, sonestruktur og sømløshet

Utredningen skal redegjøre for sammenhenger mellom endringer i pris og endringer i kollektivbruk og undersøke effekter av endret prisnivå. Buskerud fylkeskommune gjennomfører nå en egen prosess knyttet til billettyper og soneinndeling. Resultatet av dette arbeidet vil legges til grunn for utredningen.

Sømløshet dreier seg om at passasjerene kan reise med samme billett på tvers av buss- og togselskaper. Dette er etablert mellom Brakar og kollektivselskapene i nabofylkene, men hittil har man ingen slik ordning mellom buss og tog. I utredningen er det aktuelt å belyse ulike varianter av en slik togavtale internt i Buskerudbyen og for fylkeskryssende reiser mot Akershus og Oslo.

Overgang mellom kollektiv og annen mobilitet

Knutepunkt skal binde ulike deler av kollektivsystemet sammen og legge til rette for overgang til annen transport. Utredningen skal som minimum belyse behov og mulige løsninger for overgang mellom sykkel og kollektivtransport og utvikling av delemobilitet ved knutepunkt.

Innfartsparkering skal tilrettelegge for at de som bor langt unna tjenlig kollektivtilbud, likevel skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen. Utredningen skal beskrive virkninger av innfartsparkering, kunnskap om bruk av eksisterende plasser og hvordan tilbudet kan utvikles videre for god måloppnåelse. Det kan dreie seg om nye lokasjoner, økt kapasitet eller tiltak for å styre bruken av plassene.

Bestillingstransport og samkjøring

Bestillingstransport er en felles betegnelse for en rekke ulike tjenester og kan gjennomføres med drosje eller buss, men også med privatbil gjennom offentlig støttede samkjøringsløsninger. Brakar har allerede noen former for bestillingstransport. Utvikling av bestillingstransport og samkjøring vil foregå uavhengig av veien videre for

Buskerudbyen. Virkemidler og effekter kan beskrives, men vil ikke være en sentral del av utredningsarbeidet.

Digitale tjenester

Gode digitale kundetjenester gjør det enkelt for den reisende å velge kollektivreiser. Det pågår flere utviklingsprosjekter på nasjonalt nivå, og det er etablert en felles ambisjon og et forpliktende samarbeid for digital tjenesteutvikling i kollektiv-Norge.

Utredningsarbeidet for Buskerudbyen vil legge dette til grunn.

5.4 Større investeringer i vei- og gatenett

To store statlige enkeltprosjekter, rv. 291 Holmenbrua og E134 Dagslett - E18, Viken ligger inne i Nasjonal transportplan 2025-2036. I utredningen forutsettes det at disse bygges, uavhengig av videre utvikling i Buskerudbyen. Jf. også kapittel 3.1 Referansesituasjon og sammenligningsår.

Det er utredet og planlagt flere store investeringsprosjekter på riks- og fylkesveinettet i byområdet, som ikke er realisert. Flere av disse er relevante å vurdere i lys av dagens forutsetninger, krav og mål:

- Fv. 2722 Tilfartsvei vest, ny firefeltsvei fra Øvre Sund bru via Sundland til E134.
- Fv. 2722 Tilfartsvei Konnerud, ny tofeltsvei fra E134 til øvre del av Konnerudgata.
- Fv. 283 Rosenkrantzgata, ombygging Drammen sentrum – Vinnes.
- Rv. 291/ Fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gate, ombygging Telthusgata – Rundtom.
- Rv. 291 Strømsøbrua, ny gang- og sykkelbru.
- Fv. 319 Ny Svelvikvei Tørkop - Eik, ny tofeltsvei.
- Fv. 319 Havnegata/ Svelvikveien, ombygging Solumstrand – Rundtom.

Gjennom arbeidet med behovsanalyse og politiske verksteder har det også kommet mange andre innspill til store investeringer i vei- og gatenettet. Disse må vurderes nærmere i utredningsarbeid:

- Alternativ til jernbanen som ryggrad i kollektivsystemet
- Nye ringveier som fjerner trafikk fra sentrum
- Ny vei fra Øvre Sund Bru til Gulsbogen
- Ny vei fra Konnerud til E18 Eik
- Ny vei til Ormåsen
- Nye bilbruer:
 - Over Drammenselva mellom Vinnes og Ytterkollen
 - Over Drammenselva mellom Steinberg og Buskerud Storsenter
- Sammenhengende veinett for gående og syklende:
 - Mellom kommunedeler
 - På begge sider av Drammenselva
 - Hokksund stasjon
 - Hokksund – Ormåsen – Vestfossen
 - Lierskogen – Asker

- Ekspresssykkelveier:
 - Mellom knutepunkt og Kongsberg teknologipark
 - Solbergelva – Drammen sentrum
- Nye gang- og sykkelbruer:
 - Over Drammenselva ved Sølfast
 - Over Drammenselva i Hokksund
 - Over Lågen mellom Raumyr og Skavanger
 - Over Lågen sør for Kongsberg bru

Utredningen skal inkludere strategiske og helhetlige vurderinger for videre utvikling av hovedveinettet.

Utredningen skal være åpen i søk etter mulige tiltak, men avgrenses geografisk til prosjekter i byområdet og til tiltak som det kan være realistisk å finansiere innenfor rammene av en bompengefinansiert bypakke. Store statlige enkeltprosjekter som ikke er prioritert for planlegging i NTP 2025-2036, inkluderes ikke i utredningsarbeidet. Det er lite sannsynlig at disse kan finansieres innenfor en bypakke, og heller ikke sannsynlig at de kan komme til gjennomføring innenfor utredningens tidshorisont.

I behovsanalysen trekkes mangel på veiinfrastruktur frem som et hinder for realisering av planlagte bolig- og næringsprosjekter. Fjordbyen, Sundland/Gulskogen, områder langs Svelvikveien, Konnerud, Gullaug og Krokstad senterområde er eksempler. Utredningen vil belyse rekkefølgekrav til utbyggingsplaner som innebærer krav om veiutbygging, samt vurdere mulighet for alternative transportløsninger.

5.5 Muligheter knyttet til ny teknologi

Areal- og transportutviklingen påvirkes av en rask teknologisk utvikling. De teknologiske trendene som påvirker transport og mobilitet er særlig knyttet til **elektrifisering, automatisering, digitalisering, deling av data og deling av tjenester.**

Teknologien påvirker både etterspørselen etter ulike transport- og mobilitetstjenester, hvilke løsninger som kan utvikles og bygges, og hvilket miljømessig fotavtrykk transportsystemet og infrastrukturen får.

Utredningen skal belyse hvordan nye teknologiske løsninger kan bidra til at flere velger klima- og miljøvennlige reisemåter, at ressursutnyttelsen blir best mulig og at de negative konsekvensene for befolkning og omgivelser blir minst mulig. Dette må gjøres innenfor hvert virkemiddelområde som beskrevet i foregående kapitler. I tillegg skal utredningen vurdere betydningen av delingsmobilitet, mobiltettpunkt og muligheter knyttet til autonomi i kjøretøyparken, hvor det skal bygges videre på relevante utredninger og kunnskapsgrunnlag. Det skal også ses på hvordan teknologi kan brukes for å bedre trafikkavviklingen på det vei- og gatenettet vi allerede har.

Utredningen kan vurdere nye løsninger for bylogistikk, som kan effektivisere og gjøre varetransport mer miljøriktig. Et eksempel er terminaler for bylogistikk der varene kan samlastes på mindre utslippsfrie kjøretøy for lokal distribusjon for å redusere belastningen på lokalmiljøet.

5.6 Gange

Andel gående i Buskerudbyen er på samme nivå som liknende byområder i Norge. I forhold til antall reiser er gåingens rolle i transportsystemet lite fremhevet. Gange har potensial på korte turer eller som del av en kollektivreise, og er viktig for byliv, attraktivitet, folkehelse, turisme og unges mobilitet. Siden gående beveger seg sakte, har omgivelsene stor betydning for reiseopplevelsen. Viktige tiltak for gående er direkte ruter med få barrierer, snarveier, separering mellom gående og syklende og generell tilrettelegging for opphold og byliv.

Det finnes ingen nyere kartlegging av gangnettet i Buskerudbyen eller felles plan for bedre gangtilgjengelighet, men to kommuner har varslet oppstart av et slikt arbeid.

Utredningen skal beskrive potensialet for flere gående, hvor dette er størst, samt avhengighet mellom gange og kollektivtransport. Sammenheng mellom reisemiddelvalg og reiselengde skal også belyses.

Utredningen skal gjøre rede for hovedutfordringer og behov, samt hvilke strategier og tiltak som kan øke gangandelene.

5.7 Sykkel

Med unntak av Kongsberg, har Buskerudbyområdet en lav sykkelandel. Lokale parter i Buskerudbyen vedtok plan for hovedsykkelveinett i 2016/2017. Arbeidet dokumenterte store mangler og lav standard på hovedveinettet. Sett i forhold til det totale behovet er lite bygget ut siden 2016/2017.

For å lykkes med å øke andelen som sykler i hverdagen, er det viktigste å etablere en sammenhengende infrastruktur for syklende som er trygg, komfortabel og attraktiv. Dette støttes av både norsk og internasjonal erfaring og forskning. Andre tiltak vil ha begrenset eller liten effekt dersom et sammenhengende sykkelveinett ikke er på plass.

Fokus for utredningen vil derfor være utvikling av infrastruktur for syklende på hovedsykkelveinettet. Planen fra 2016/2017 vil danne utgangspunkt for arbeidet, men det må gjøres vurderinger og tilpasninger i lys av endrede forutsetninger. Det kan blant annet dreie seg om endret arealbruk, teknologisk utvikling som elsykler og elsparkesykler, ny kunnskap, bedre trafikkdata, samt nye krav og anbefalinger. Noen kommuner har også vedtatt nye planer for sykkelveinettet etter 2016/2017.

Utredningen skal beskrive potensialet for flere sykkelreiser i Buskerudbyen, hvilke reiser sykkelene er mest relevant for, hvilke kvaliteter som er viktigst for å få flere til å sykle, hvordan man vil få størst effekt av å utvikle tilbudet for syklende og hva man kan oppnå. Konkrete forslag til større investeringer er omtalt samlet i kapittel 5.4.

5.8 Parkering

Parkeringsstilbudet har stor betydning for reisevaner og mobilitet. Antall parkeringsplasser og eventuell pris og tidsbegrensninger kan påvirke valg av hvordan og hvor en reiser og dermed også hvor mye biltrafikk det blir i ulike områder.

Aktuelle virkemidler som kommunene rår over, er endringer i parkeringsnormer for antall parkeringsplasser som tillates for ulike arealformål i reguleringsplaner og byggesaker. Andre tema kan være endringer i partnernes parkeringstilbud. Det kan være reduksjon i antall p-plasser, økte p-avgifter, innføring av tidsbegrensning, prioritering av enkelte grupper og/eller bruk av parkeringsarealene til andre formål som lekeplasser, sykkelfelt eller park. Utredningen skal belyse effekten av parkeringspolitikk på et overordnet nivå.

5.9 Trafikkregulerende tiltak i gatenettet

Trafikkregulerende tiltak på veier og gater brukes for å styre, begrense eller endre trafikkstrømmen i et område. Hensikten kan for eksempel være å øke trivsel, bedre fremkommeligheten, bedre trafikksikkerheten eller redusere miljøbelastningen. Hensikten kan også være å prioritere visse transportformer eller bylogistikk. Typiske eksempler på slike tiltak er:

- **Endrede fartsgrenser**
- **Bruksrestriksjoner**, som gågater, sykkelgater og sambruksfelt
- **Styring av kjøremønstre**, som enveisregulering, svingeforbud og stengning for gjennomkjøring
- **Tidsregulering**, som prioritering i signalanlegg eller tidsstyrt varelevering

I byområder brukes ofte en systematisk kombinasjon av slike virkemidler for å skjerme sentrum eller visse nærmiljø for biltrafikk. Det kan også benyttes strategisk for å redusere reisetidsforskjeller mellom gange/sykkel/kollektiv og bil. Smart trafikkstyring brukes ofte for å oppnå bedre kapasitetsutnyttelse, bedre trafikkflyt og prioritering av buss.

Utredningen skal beskrive potensialet i trafikkregulerende tiltak, og der det er mulig, anslå effekter og samvirke med andre tiltak.

5.10 Trafikantbetaling

I et byområde kan bompenger både sørge for finansiering av tiltak og være et virkemiddel for å regulere trafikken.

Utredningen skal se på ulike typer differensiering av bompengetakstene, for eksempel basert på:

- Kjøretøyets vektklasse
- Kjøretøyets miljøklasse
- Tidspunkt på døgnet, uka og året

Utredningen skal også se på ulike former for rabattordninger. Videre skal den belyse hvordan bompenger kan innrettes for å bidra til måloppnåelse, inntekter og effektiv bruk av vei- og gatenettet. Utredningen skal også belyse sosiale forhold og konsekvenser for næringstransporten.

Et alternativ til bompenger gjennom snitt eller bomring er kilometerbasert prising, ofte omtalt som **veipricing**. I stedet for at det kreves betaling ved passering av enkelte bomsnitt, betaler man med veipricing etter faktisk kjørt distanse. Betalingen kan

differensieres mellom ulike soner (for eksempel sentrum) og tider (f.eks. høyere pris i rush).

Veipricing kan være et mer treffsikkert verktøy for å redusere trafikk og luftforurensing. Ved veipricing vil veibrukere i større grad enn ved faste bomsnitt betale kostnader som følger ved bilkjøring, som kø, luftforurensing, støy, veislitasje og trafikkulykker. Veipricing muliggjør at brukerne kan tilpasse kostnaden for hver enkelt tur, fremfor «tilfeldige» passeringer av bomsnittene.

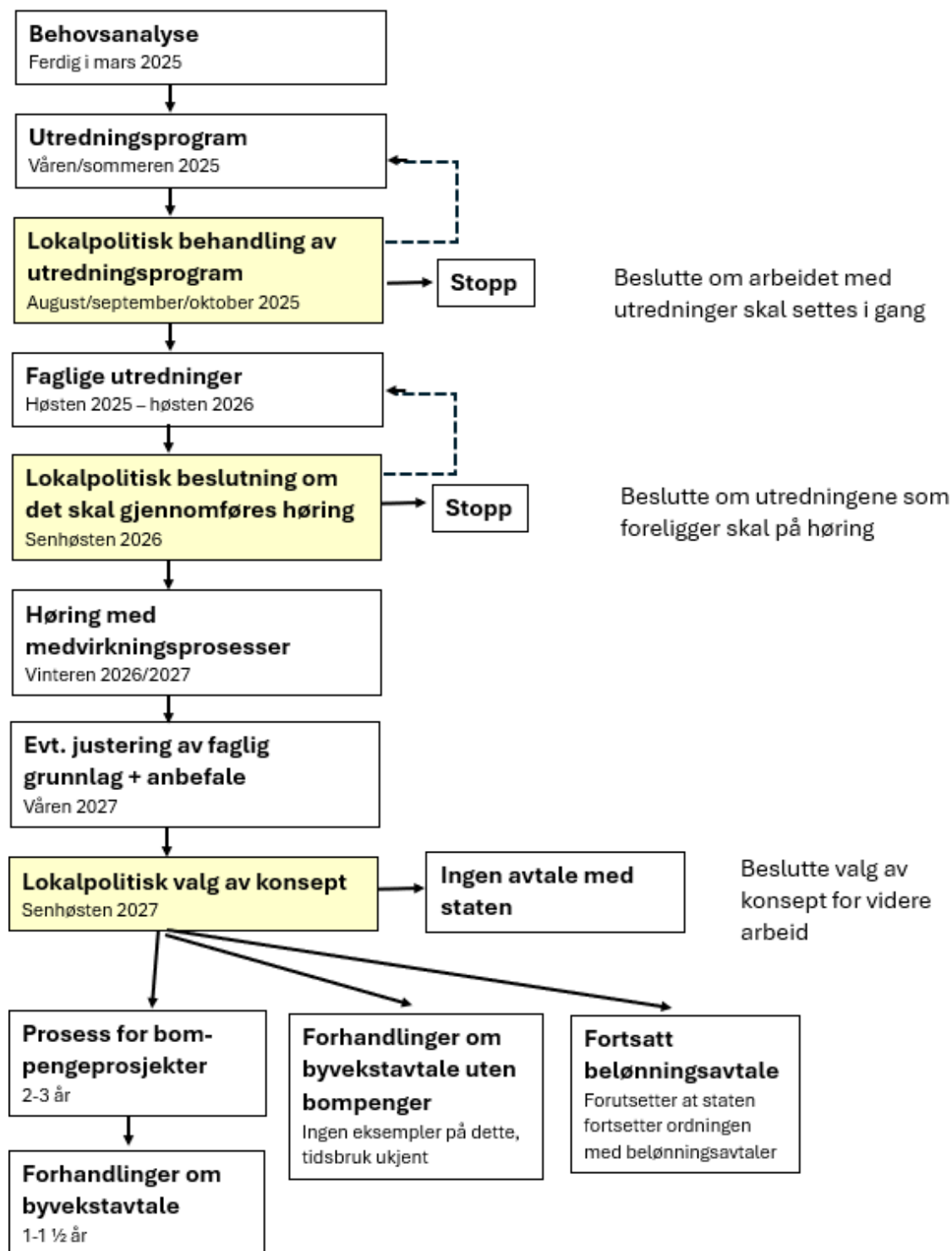
Veipricing har til nå ikke blitt innført noe sted i Norge, men det har vært testet. En test ble gjennomført i Trondheim i 2023, og et nytt pilotprosjekt skal gjennomføres i Trondheim høsten 2025. Utredningen bør belyse muligheter for innføring av veipricing i Buskerudbyområdet, og hvordan det kan bidra til å nå mål.

5.11 Insentivordninger

Et annet aktuelt virkemiddel er kampanjer og andre incentivordninger rettet mot innbyggere, arbeidstakere og virksomheter. Insentivordningene kan være knyttet til ulike belønningssystemer, og kan ha forskjellige innretninger og formål. De kan for eksempel være innrettet for å oppnå mer aktiv transport, bedre folkehelse eller å redusere belastningen på transportsystemene. Ordningene kan også ha som formål å formidle kunnskap og endre holdninger, som kan endre adferd. Ordninger som retter seg mot arbeidsreiser eller skolereiser er eksempler. Insentivordninger har mest potensial til å endre atferd når de benyttes i samspill med andre tiltak.

6 Videre prosess og fremdrift

Figuren under gir en oversikt over planlagt prosess og fremdrift.



Figur 3 Planlagt prosess og fremdrift

Behovsanalysen som ble lagt frem i mars 2025 markerte starten på prosessen, og utgjør deler av grunnlaget for dette utredningsprogrammet. De lokalpolitiske behandlingene er markert med gule bokser. Den første av dem kommer nå i forbindelse med utredningsprogrammet. Nå skal det besluttes om arbeidet skal gå videre med utarbeidelse av en utredning slik utredningsprogrammet beskriver. Det er tre mulige vedtak:

- Starte utredning basert på foreliggende utredningsprogram.
- Sendte forslaget til utredningsprogram i retur til administrasjonen for å gjøre justeringer. En revidert utgave vil da komme til politisk behandling senere.
- Stoppe prosessen.

Dersom det blir vedtatt å starte utredningen, settes arbeidet i gang. Det er anslått å ta rundt ett år. Når utredningen foreligger, kommer den til politisk behandling. Da skal det tas stilling til om utredningen skal ut på høring. Igjen vil det være tre mulige vedtak:

- Sette i gang høring av den foreliggende utredningen.
- Sendte utredningen i retur til administrasjonen for å gjøre justeringer, for eksempel belyse flere alternativ og konsekvenser.
- Stoppe prosessen.

Dersom det blir vedtatt at utredningen skal på høring, vil det bli gjennomført en høringsprosess med tilhørende medvirkning. Høringen kan gi informasjon som tilsier justeringer av utredningen.

Det vil bli gitt en faglig anbefaling våren 2027, basert på utredning og innspill i høringen. I den lokalpolitiske behandlingen senhøsten 2027 velges konsept.

Den påfølgende prosessen vil avhenge av hvilket konsept som blir vedtatt.

Dersom konseptet med bompenger velges, må det gjennomføres en egen prosess for bompenger. Nasjonal transportplan sier også at det som hovedregel skal foreligge en oppdatert byutredning for byområder som skal forhandle om byvekstavgift¹. Byutredningene utarbeides av Statens vegvesen.

Det understrekes at tidsanslagene som er angitt i figuren er usikre, og mer usikre jo lenger frem i tid aktiviteten ligger. Buskerudbysamarbeidet er basert på enighet og likelydende vedtak i alle de fire kommunene og fylkeskommunen. Dersom det skulle oppstå en situasjon der partnerne fatter ulike vedtak, vil det kunne påvirke prosessen og tidsbruken.

¹ Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036, side 235: «Som hovedregel skal det foreligge et oppdatert og omforent faglig grunnlag i form av forenklede byutredninger før staten inviterer til forhandlinger eller reforhandlinger av byvekstavgifter.»

7 Bakgrunn

7.1 Trafikkproblemer og samarbeid

Utover 70- og 80-tallet ble de negative sidene av biltrafikken i byområdene i form av kø, støy, ulykker og dårlig luftkvalitet stadig mer framtrедende. Vegpakke Drammen med blant annet Strømsåstunnelen, Bragernestunnelen og bruforbindelse med kryss ved Øvre Sund ble gjennomført på nitti- og tidlig 2000-tallet for å avlaste sentrum og utsatte boligområder.

Etter hvert vokste det frem en erkjennelse av at en ikke kunne løse alle utfordringene som trafikken skapte i byområdene med tradisjonell vegbygging. Det var også behov for å regulere biltrafikken og gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. Staten innførte ordningen med belønningsavtaler for å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene. For å styrke det langsiktige samarbeidet om areal og transport, ble Buskerudbyen etablert i 2010.

7.2 Belønningsavtalen

Buskerudbyen er ett av de ni prioriterte byområdene som kan søke om belønningsavtaler og byvekstavtaler. Den første belønningsavtalen ble inngått i 2010. Siden den gang og fram til nå, har Buskerudbyen hatt avtaler og mottatt tilskudd for om lag 1,4 mrd. kroner.

Midlene er brukt til å forbedre kollektivtilbudet (blant annet hyppigere bussavganger og billigere billetter), bygge innfartsparkeringsplasser for bil og sykkel, utvide gang- og sykkelveinettet og andre tiltak for å ta veksten i persontransport med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Belønningsavtalene ble tidligere ofte omtalt som Buskerudbypakke 1.

I 2025 får byområdet 121,8 mill. kr i belønningsmidler fra staten, inkludert midler til lavere pris på bussbillettene. Av disse går 83,2 mill. kr til drift av busstilbudet og lavere billettpriser.

I Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029, kap. 5.8.2, står følgende: «Regjeringen vil legge til rette for mer langsiktige prioriteringer og helhetlig virkemiddelbruk i byområdene. Belønningsordningen vil derfor bli faset ut i planperioden, men midlene videreføres som en del av det statlige bidraget i bymiljøavtalene og byvekstavtalene [...]»

I Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036, kap. 17.4.2, står dette: «Utover i planperioden vil det være aktuelt å invitere Buskerudbyen og Grenland til forhandlinger om byvekstavtaler. De to byområdene har i dag belønningsavtaler, og inntil videre legger regjeringen opp til å videreføre disse.»

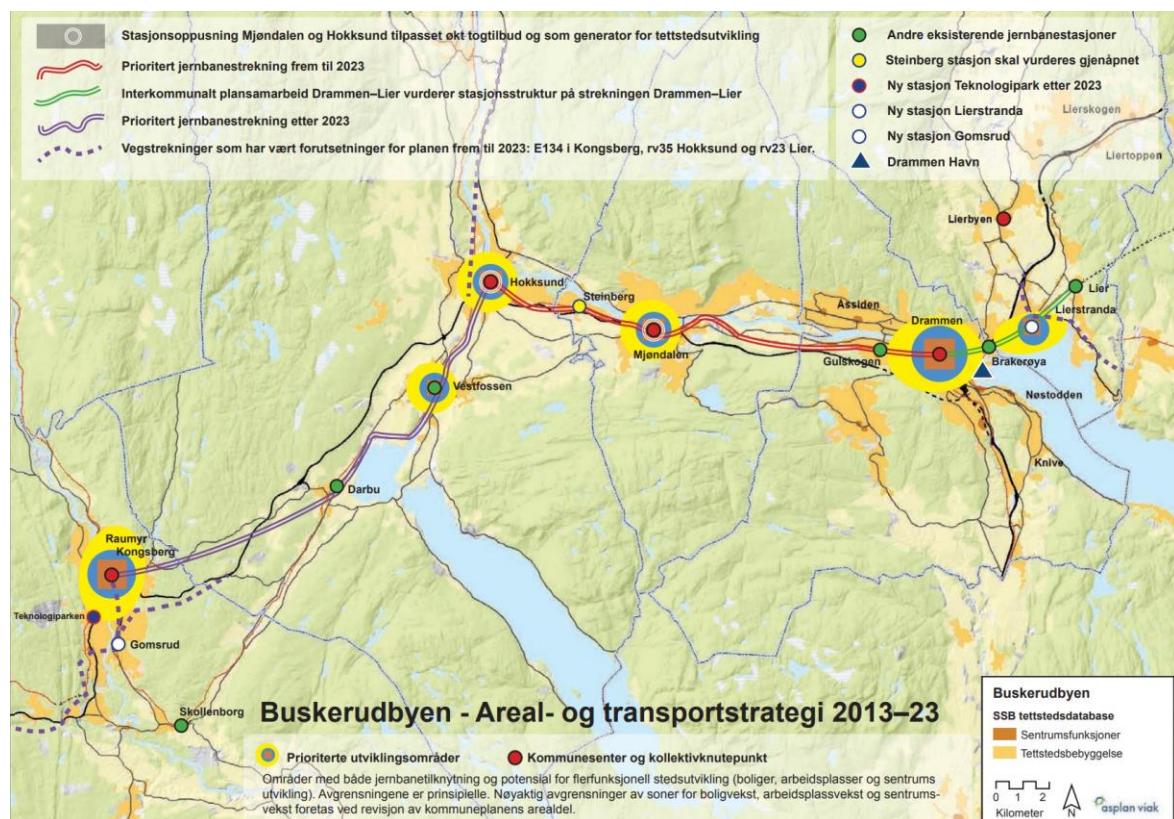
Gjeldende belønningsavtale for Buskerudbyen gjelder for årene 2022-2025. Det er søkt om en ny belønningsavtale for perioden 2026-2029. Samferdselsministeren har i møte med ordførerne gitt positive signaler knyttet til en slik avtale. Det er imidlertid usikkert hvor langt inn i fremtiden ordningen med belønningsavtaler vil bli videreført.

7.3 Regional plan for areal og transport i Buskerudbyen

Buskerudbyen var tidlig ute med en felles regional areal- og transportplan. 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 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. På den måten kan de som ikke har bil, også få bedre mobilitetstilbud.

Hovedstrategien i planen er at framtidig vekst skal konsentreres til de seks prioriterte utviklingsområdene Kongsberg, Vestfossen, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda – med unntak for plass- og transportkrevende næringsliv. Dette er områder som er knyttet sammen til resten av Østlandet med jernbane. Regional plan for areal og transport Buskerudbyen 2013-2023 ble vedtatt i 2013 og gjelder inntil ny plan er vedtatt.



Figur 4 Strategiske grep i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023

7.4 Byutredningen

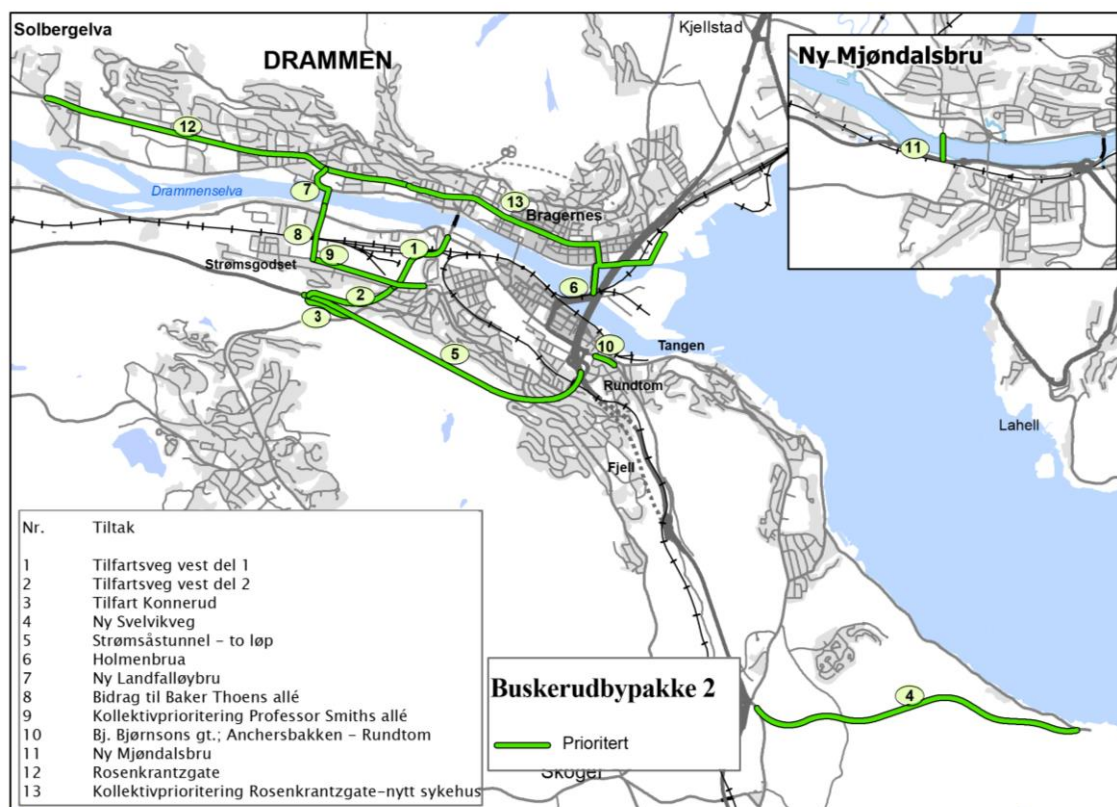
Byutredningen for Buskerudbyen ble gjennomført i 2017/2018 av Statens vegvesen. Hensikten var å belyse virkemidler og kostnader for å kunne ta veksten i persontransporten med kollektivtrafikk, sykling og gåing i tråd med nullvekstmålet.

Utredningen synliggjorde ulike måter å nå nullvekstmålet for bil på, men konkluderte ikke med én anbefaling. Hvilke virkemidler og tiltak som eventuelt skulle gjennomføres, skulle bli bestemt gjennom forhandlinger om en byvekstavtale. Byutredningen var samordnet med og inngikk i det faglige grunnlaget for arbeidet med revidering av Nasjonal transportplan 2022-2033 og forslag til Buskerudbypakke 2.

7.5 Buskerudbypakke 2

Belønningsmidler og statlig og lokal finansiering alene har gitt begrenset mulighet til å finansiere større samferdselsprosjekter. Forslag til en større satsing på samferdselstiltak med bompenger har ofte blitt omtalt som Buskerudbypakke 2. Det har vært fremmet forslag til en omfattende portefølje av tiltak med bompengefinansiering i to omganger. Den første ble lokalpolitisk vedtatt i 2016.

Etter en omfattende innspills- og høringsprosess høsten 2017 og våren 2018, ble et revidert forslag til Buskerudbypakke 2 vedtatt av kommunestyrene i Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier, samt i Buskerud fylkesting i juni 2018 (Kongsberg kommune var ikke med). Forslaget omfattet en portefølje av tiltak for om lag 15 mrd. 2018-kr i tillegg til statlige jernbaneinvesteringer. Høsten 2018 ble dette oversendt Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet. Det ble bestilt en ekstern kvalitetssikring (KS2) som ble ferdigstilt i april 2019.



Figur 5 Prioriterte store infrastrukturtiltak i Buskerudbypakke 2 i 2018. Illustrasjon: Statens vegvesen.

Et knapt flertall i kommunestyret i Nedre Eiker vedtok å skrinlegge Buskerudbypakke 2 den 22.5.2019. Dermed var det ikke lenger lokalpolitisk enighet om en bypakke, og grunnlaget for en stortingsbehandling falt bort.

Etter lokalvalget høsten 2019, var det full oppslutning blant ordførerne om å fortsette Buskerudbysamarbeidet. Det var enighet om at en videreføring av Buskerudbyen er viktig for å ivareta posisjonen som et av ni større byområder som mottar belønningsmidler og kan forhandle med staten om en byvekstavgift. Ordførerne anbefalte å sette i gang et arbeid med å klargjøre strategier, aktuelle tiltak, rammer og føringer for en eventuell byvekstavgift uten bompenger.

7.6 Byvekstavgift uten bompenger

Etter at forslaget til Buskerudbypakke 2 falt våren 2019, fortsatte Buskerudbysamarbeidet å jobbe for å få en byvekstavgift med staten som skulle gi økt forutsigbarhet og mer midler. Det ble utarbeidet et faglig grunnlag for forhandlinger om en byvekstavgift som dokumenterte at nullvekstmålet kunne nås uten bompenger med et forslag til tiltaksportefølje og finansiering. Forhandlingsgrunnlaget ble oversendt staten i 2022, men det har ikke ført frem. Samferdselsdepartementet ga uttrykk for usikkerhet om det er mulig å nå nullvekstmålet på sikt uten bompenger, og krevde at minst ett alternativ med bompenger må utredes som grunnlag for forhandlinger om byvekstavgift mellom Buskerudbyen og staten.

Buskerudbyen har klart å nå målet om nullvekst for personbiltrafikken så langt med en kombinasjon av satsing på kollektivtrafikk, gange og sykkel, arealplanlegging, parkeringspolitikk og lavere befolkningsvekst enn det som ble lagt til grunn. Med utvikling de siste årene med tendenser til økt biltrafikk, er det mye som tyder på at uten flere og større tiltak, må vi regne med mer biltrafikk, lengre køer og dårligere luftkvalitet.

8 Nasjonale føringer

8.1 Globale avtaler

Norge har sluttet seg til flere viktige globale avtaler som konkretiseres i nasjonale lover, strategier og handlingsplaner. De mest relevante er:

FNs bærekraftsagenda 2030 som er en global plan med 17 mål for å bekjempe fattigdom, ulikhet og klimaendringer. Agendaen understreker at miljø, økonomi og sosiale forhold henger tett sammen, og at bærekraftige løsninger krever at alle tre hensyn ivaretas.

Parisavtalen hvor Norge har forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene med minst 55 prosent innen 2030 og 90–95 prosent innen 2050.

Naturavtalen som forplikter Norge til 23 konkrete mål for å stanse og reversere tap av natur og økosystemer, inkludert bærekraftig arealforvaltning og styrking av blågrønne strukturer i byområder.

8.2 Nasjonale forventninger til lokal planlegging

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging samler regjeringens viktigste prioriteringer for en bærekraftig utvikling og gir føringer for samfunns- og arealplanleggingen. Forventningene utgis hvert fjerde år.

Statlige planretningslinjer konkretiserer de nasjonale forventningene og markerer nasjonal politikk på viktige områder. De mest relevante for utredningsarbeidet er:

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)

Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Retningslinjene inkluderer egne føringer for regioner med større byer, som skal fremme effektiv arealbruk gjennom bedre samordning mellom utbyggingsmønster og transportsystem. Nullvekstmålet (se omtale under NTP) inngår i retningslinjene.

Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)

Retningslinjene skal sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og virksomhet i stat, kommune og fylkeskommune.

8.3 Nasjonal transportplan (NTP)

NTP 2025-2036 presenterer regjeringens transportpolitikk for å nå en overordnet målsetting om «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050».

NTP viderefører nullvisjonen og nullvekstmålet som premiss for transportpolitikken i byområdene, og angir hovedprioriteringer.

NTP slår fast at store statlige investeringer på vei og jernbane ikke inngår i forhandlinger om byvekstavtaler, men prioriteres som enkeltprosjekter i NTP og årlige budsjetter.

Nullvisjon

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde videreføres som ett av fem hovedmål i NTP. Nullvisjonen bygger på et etisk prinsipp om at det aldri kan være akseptabelt at mennesker blir drept eller alvorlig skadet i trafikken, og forplikter aktørene til å fokusere på å redusere de mest alvorlige konsekvensene av trafikkulykker. NTP inneholder tallfestede etappemål på vei mot null omkomne i trafikken i 2050.

I storbyområdene trekkes ulykkessituasjonen for syklister frem som alvorlig og økende. Det varsles at trafiksikkerhetsarbeidet vil få en tydeligere plass i byvekstavgiftene fremover. Det vil bli innført en supplerende indikator for trafiksikkerhet.

Nullvekstmål

Nullvekstmålet er sentralt for areal- og transportpolitikken i byområdene. Målet begrunnes med at økt veitrafikk i de største byene fører til mer kø, dårligere luftkvalitet og økt støy. I tillegg legger veiinfrastruktur beslag på store arealer som er en knapp ressurs i tettbygd strøk. Målet er formulert:

«Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

Hovedindikatoren for oppfølging er utviklingen i personbiltrafikken (byindeks), målt mot et referanseår.

Hovedprioriteringer for byområdene

- Byvekstavgifter fremheves som det viktigste virkemiddelet for å utvikle byer med god mobilitet, mindre forurensning og reduserte utslipp. Som hovedregel skal det foreligge oppdaterte og omforente faglige grunnlag i form av forenklede byutredninger før forhandlinger om byvekstavgift kan starte. Regjeringen legger inntil videre opp til å videreføre belønningsavgiftene for Buskerudbyen og Grenland, men det er aktuelt å invitere disse byområdene til forhandlinger i planperioden.
- Redusert økonomisk handlingsrom gjør at ressursene i større grad må brukes på å ta vare på og utnytte eksisterende infrastruktur. Regjeringen vil fortsatt satse på bedre kollektivtilbud og sammenhengende nett for gående og syklende, men innsatsen må dreies fra store prosjekter til mindre investeringstiltak, omdisponering av veiareal fra biltrafikk til sykkel og gange, samt drift og vedlikehold som gjør det enklere og tryggere å sykle og gå året rundt. Det kan være aktuelt å prioritere drift og vedlikehold av gang- og sykkelveier i byvekstavgiftene.
- Lokale myndigheter forventes å bidra med egne virkemidler der det finnes handlingsrom og det støtter måloppnåelsen. Dette inkluderer bompenger, færre parkeringsplasser, høyere parkeringskostnader, fortetting rundt kollektivknutepunkter og utvikling av kompakte tettsteder. Areal- og parkeringspolitikken skal i større grad samordnes med øvrige virkemidler.
- Det pekes på store gevinster ved å utvikle felles løsninger som gir helhetlige reisekjeder og mer sømløs mobilitet. Det må være enkelt å planlegge og betale for reiser med kollektivtransport, mikromobilitet og delemobilitet, og det må være trygt og enkelt å kombinere med å gå og sykle.

- Prisivirkemidler som bompenger og kollektivpriser skal kunne brukes mer aktivt for å begrense trafikk i rushtid og styre trafikk til tider med ledig kapasitet.
- Nærings- og nyttefordrag transport omfattes ikke av nullvekstmålet, men står for 15-20 prosent av bytrafikken. Det er et mål om tilnærmet utslippsfri varedistribusjon i bysentra innen 2030.

8.4 Folkehelsemelding

Folkehelsemeldingen fra 2023 er en nasjonal strategi for å redusere sosiale helseforskjeller. Den understreker fylkeskommunenes og kommunenes ansvar for å fremme helse i befolkningen gjennom sine roller som tjenesteytere, planleggere, samfunnsutviklere og eiendomsforvaltere. De forventes å bidra aktivt til å utvikle lokalsamfunn som fremmer god helse for alle innbyggere.

8.5 Nasjonal jordvernstrategi

Regjeringen skjerpet jordvernstrategien i 2023 med et mål om å begrense årlig omdisponering av dyrket jord til maks 2000 dekar. For å redusere klimagassutslipp fra arealnedbygging, fremheves det at myr og skog bør bevares, og at utbygging heller bør skje på allerede bebygd areal eller åpen fastmark



Buskerudbyen

buskerudbyen.no

