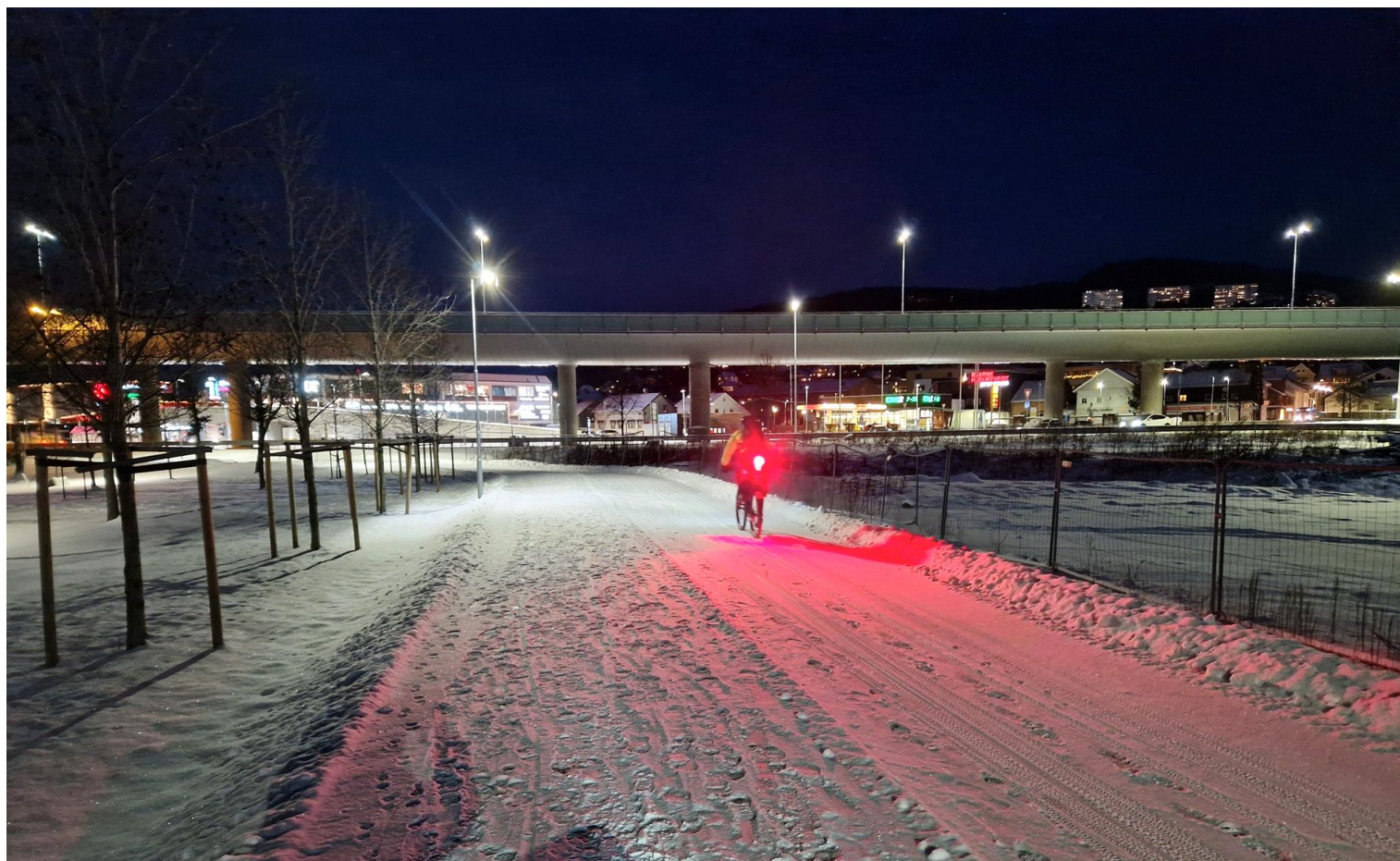




# Årsrapport 2024

## Buskerudbysamarbeidet

Utkast til politisk styringsgruppe 24.06.2025

# Innledning

Buskerudbyen er ambisiøse på vegne av eget byområde, og ønsker en bærekraftig byutvikling i tråd med lokale og nasjonale mål. I løpet av 2024 har Buskerudbyen realisert en rekke prosjekter som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. Prioriteringen av tiltak i 2024 var basert på handlingsprogram for belønningsmidler 2023-2025, vedtatt av politisk styringsgruppe 15.12.2023.

I 2024 har det vært satset spesielt på tiltak for å tilrettelegge for høystandard busstilbud og gode løsninger for sykkel og gange til og fra det nye sykehuset på Brakerøya. Sykehuset åpner høsten 2025. I tillegg er det gjort en rekke tiltak for gange og sykkel i alle kommuner, og ordningen med redusert billettpriser og et forsterket busstilbud i Buskerudbyen er videreført.

Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken gjennom mange år, og gjorde det også i 2024 målt opp mot referanseåret 2016. Trenden siste årene med svak økning i trafikken har fortsatt. Det er derfor grunn til følge utviklingen nøye framover. Antall kollektivreiser har økt kraftig de siste årene, og er nå over nivået før Covid19-pandemien.

I 2024 ble det også jobbet med forarbeidet for en behovsanalyse for Buskerudbyen. Denne skal danne grunnlaget for forslaget til et utredningsprogram for veien videre for vårt område.

Forsidefoto: Den nye sykkelveien med separat fortau på Brakerøya, bygget av Sykehusbygg og som nå er overtatt av Statens vegvesen. Foto: Buskerudbyen

# Innhold

|          |                                                                     |           |
|----------|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Fakta om Buskerudbysamarbeidet</b>                               | <b>4</b>  |
| 1.1      | Organisasjon og samarbeidsform                                      | 4         |
| 1.2      | Mål for Buskerudbyen                                                | 8         |
| <b>2</b> | <b>Oppgaver og resultater 2024</b>                                  | <b>8</b>  |
| 2.1      | Oppdatering av faglig grunnlag for videre arbeid                    | 9         |
| 2.2      | Innsatsområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet                    | 10        |
| 2.3      | Innsatsområde 2: Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkt | 13        |
| 2.4      | Innsatsområde 3: Tiltak for syklende og gående                      | 14        |
| 2.5      | Innsatsområde 4: Ny teknologi og smart mobilitet                    | 18        |
| 2.6      | Innsatsområde 5: Attraktiv by- og arealutvikling og parkering       | 19        |
| 2.7      | Innsatsområde 6: Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag      | 20        |
| 2.8      | Innsatsområde 7: Drift av Buskerudbysekretariatet                   | 23        |
| <b>3</b> | <b>Økonomi</b>                                                      | <b>24</b> |
| 3.1      | Belønningsordningen                                                 | 24        |
| 3.2      | Samarbeidsmidler og drift av Buskerudbyen                           | 27        |
| 3.3      | Tilskudd til arealtiltak                                            | 27        |
| <b>4</b> | <b>Måloppnåelse</b>                                                 | <b>29</b> |
| 4.1      | Avtalte indikatorer                                                 | 29        |
| 4.2      | Hovedtrekk                                                          | 29        |
| 4.3      | Byindeksen                                                          | 30        |
| 4.4      | Kollektivtrafikk                                                    | 31        |
| 4.5      | Sykeltrafikk                                                        | 34        |
| 4.6      | Gangtrafikk                                                         | 37        |
| 4.7      | Befolkning                                                          | 39        |
| 4.8      | Reisevaner                                                          | 40        |
| 4.9      | Indekser for utvikling i folketall og reiser                        | 40        |

# 1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet

## Arbeid for framtidsrettede transportløsninger

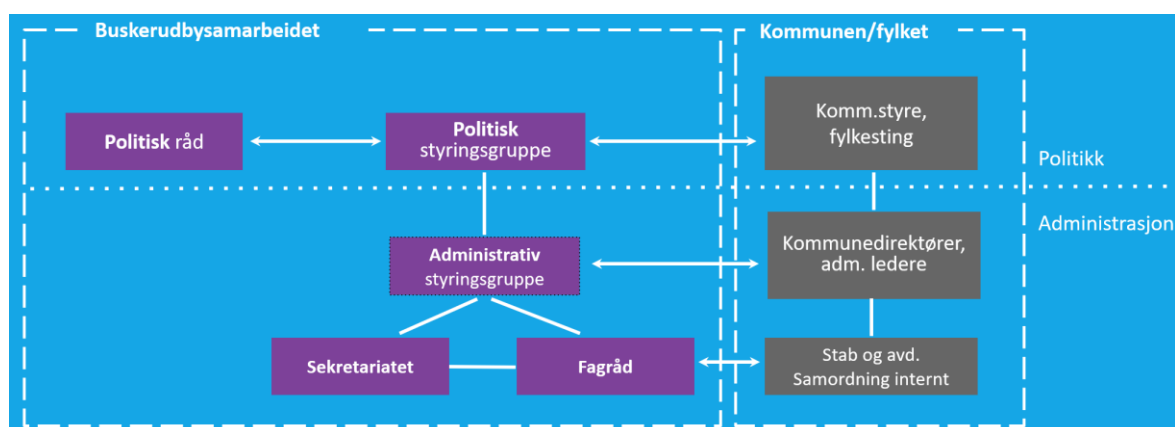
- Buskerudbysamarbeidet ble opprettet i 2010
- Målet er en bærekraftig og konkurransedyktig region
- Samarbeidet er politisk styrt



### 1.1 Organisasjon og samarbeidsform

Buskerudbyen er et offentlig samarbeid for å løse felles utfordringer innen transport, miljø og arealutvikling, og består av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus er med som observatør.<sup>1</sup>

Samarbeidet ble etablert i 2010. Den 12.4.2024 vedtok *ATM-utvalget (Areal, Transport og Miljø)* å endre navnet til *Politisk styringsgruppe*. Videre ble det vedtatt å endre navnet på *ATM-rådet* til *Politisk råd*. Hensikten var å gjøre betegnelsene mer selvforklarende med hensyn til hvem medlemmene i disse gruppene er, og hvilken rolle de har. Endringen innebar ingen endring i organiseringen av Buskerudbysamarbeidet.



<sup>1</sup> Fra 1.1.2024 endret Viken fylkeskommune navn til Buskerud fylkeskommune, og Statsforvalteren i Oslo og Viken til Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Alle formelle beslutninger i Buskerudbysamarbeidet fattes av kommunestyrene og fylkestinget. Prioritering av tiltak finansiert via den statlige belønningsordningen er delegert fra by-/kommunestyrene og fylkestinget til politisk styringsgruppe.

I politisk styringsgruppe er alle partnerne i samarbeidet representert. Styringsgruppen ble i 2024 ledet av ordfører i Drammen, Kjell Arne Hermansen (H), med ordfører i Kongsberg, Line Spiten (H), som nestleder. Politisk styringsgruppe hadde fire møter, og behandlet 23 saker i 2024.



Figur 1 Jernbanen utgjør ryggraden i kollektivtilbudet i Buskerudbyen. Bilde fra Hokksund stasjon som har fått oppgraderte universelt utformede plattformer i 2024. Foto: Buskerudbyen

I politisk råd sitter ordførerne og ytterligere fem valgte politikere fra hver kommune og fylkestinget. Politisk råd drøfter relevante saker og gir råd til politisk styringsgruppe, samt bidrar til politisk forankring. Lederne fra statsetatene og representant fra Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus møter som observatører i rådet. I 2024 var det to møter i politisk råd.

Administrativ styringsgruppe, som består av kommunedirektørene, administrative ledere i fylkeskommunen og statsetatene, forbereder og anbefaler saker for politisk styringsgruppe. Denne styringsgruppen ble i 2024 ledet av kommunedirektør Per Morstad, Kongsberg kommune. Valg av ny leder og nestleder for 2025 skjedde i møtet den 29. november. Da ble Gro Ryghseter Solberg, fylkesdirektør for samferdsel og mobilitet, i Buskerud fylkeskommune valgt til ny leder, mens Sikke Næsheim, kommunedirektør i Lier kommune, ble ny nestleder. Administrativ styringsgruppe hadde åtte møter i 2024 (inkludert ett per epost og ett teamsmøte), og behandlet 47 saker.

Fagrådet har ansvaret for faglige drøftinger og forberedelser som legger grunnlaget for den videre saksbehandlingen i samarbeidets organer. Fagrådet består av faglige ledere hos partene, samt Brakar, og ledes av daglig leder i Buskerudbysekretariatet. Fagrådet hadde syv møter og behandlet 47 saker i 2024.

Drammen kommune har det formelle arbeidsgiveransvaret for Buskerudbysekretariatet. Sekretariatet har det administrative ansvaret for å lede og koordinere samarbeidet. Partene i samarbeidet har ansvaret for å gjennomføre tiltakene.



Figur 2 Ordfører i Drammen, Kjell Arne Hermansen (t.v) leder Buskerudbysamarbeidet med Line Spiten (t.h.), ordfører i Kongsberg, som nestleder. Foto: Buskerudbyen

### Politisk styringsgruppe

Politisk styringsgruppe består denne perioden av følgende personer:

**Kjell Arne Hermansen**, ordfører, Drammen kommune (leder)

**Line Spiten**, ordfører, Kongsberg kommune (nestleder)

**Kjetil Kivle**, ordfører, Lier kommune

**Adrian Tollefsen**, ordfører, Øvre Eiker kommune

**Tore Opdal Hansen**, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune

**Hans Martin Asskildt**, avd.dir., Transport og samfunn Øst, Statens vegvesen

**Sefrid Line Jakobsen**, fagdirektør Sømløs mobilitet Østland, Jernbanedirektoratet

**Gunhild Dalaker Tuseeth**, avdelingsdirektør, Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus (observatør)

### Administrativ styringsgruppe

**Per Morstad**, leder, kommunedirektør Kongsberg kommune

**Sikke Næsheim**, kommunedirektør Lier kommune

**Susanne Vist**, kommunedirektør Øvre Eiker kommune (formelt fra 01.03.2024)

**Trude Andresen**, kommunedirektør Drammen kommune

**Gro Ryghseter Solberg**, fylkesdirektør samferdsel og mobilitet, Buskerud fylkeskommune

**Ina Abrahamsen**, seksjonssjef, Statens vegvesen, Transport og samfunn, Transport Øst  
**Sefrid Line Jakobsen**, fagdirektør Sømløs mobilitet Østland, Jernbanedirektoratet

## Fagrådet

**Alberte Ruud**, daglig leder Buskerudbysamarbeidet (frem til 28.01.2024)  
**Gert Myhren**, fungerende daglig leder Buskerudbysamarbeidet (fom 29.01.2024–tom 14.11.2024)  
**Ingunn Larsen**, fungerende daglig leder Buskerudbyensamarbeidet (fom 15.11.2024)  
**Martin Hartmann Aasness**, kommunalsjef, Kongsberg  
**Anette Krekling**, seniorrådgiver, Buskerud fylkeskommune  
**Bertil Horvli**, direktør for samfunn, Drammen kommune  
**Knut Kjennerud**, kommunalsjef, Lier kommune  
**Vegard Knutsen**, kommunalsjef, Øvre Eiker kommune  
**Trond Olsen**, overingeniør, Statens vegvesen  
**Zita Asdal**, rådgiver Mobilitet og samfunn, Jernbanedirektoratet  
**Terje Sundfjord**, administrerende direktør, Brakar

## Buskerudbysekretariatet

### Fast ansatte

**Alberte Ruud**, daglig leder (frem til 28.01.2024)  
**Gert Myhren**, fung. daglig leder Buskerudbysamarbeidet (f.o.m. 29.01.2024 – t.o.m. 14.11.2024)  
**Ingunn Larsen**, prosjektleder kommunikasjon (frem til 14.11.2024, deretter fung. daglig leder)  
**Trond Solem**, prosjektleder sykkel  
**Kari Marie Kristoffersen**, planfaglig rådgiver og koordinator

### Deltidsengasjerte rådgivere

Olav Fosli og Hanne Bertnes Norli (fra og med 1.5.2024)

## 1.2 Mål for Buskerudbyen

I samarbeidsavtalen er målene for Buskerudbyen definert slik:

### Visjon

Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransedyktig byregion av betydelig nasjonal interesse

### Mål

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet – og tilgang til de kollektive transportlinjer – skal gjøres mest mulig 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 arealutvikling og transportsystemet

### Hovedmål for endring av transportmønster:

Gjennom belønningsavtalen forplikter Buskerudbyen seg til å nå nullvekstmålet i avtaleperioden, som innebærer at veksten i persontrafikken skal tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing.

## 2 Oppgaver og resultater 2024

### Tiltak for grønn mobilitet

- Videreføre reduserte billettpriser
- Videreføre forsterket busstilbud
- Tilrettelegge bedre for gående og syklende



Belønningsavtalen det viktigste felles finansieringsgrunnlaget for Buskerudbysamarbeidet. Siden 2010 har Buskerudbyen fått rundt 1,4 milliarder kroner i statlige belønningsmidler for å styrke kollektivtilbudet, gjøre det enklere å gå og sykle og unngå vekst i biltrafikken. Gjeldende

belønningsavtale er inngått for perioden 2022-2025. I 2024 ble Buskerudbyen tildelt til sammen 116,6 mill. kroner; fordelt med 93,4 millioner kroner til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og 23,2 millioner kroner til tilskudd til reduserte billettpriser kollektivtrafikk.

I handlingsprogrammet prioriteres satsinger som:

- Bidrar til nullvekstmålet for persontransport med bil
- Er kostnadseffektive
- Berører store reisestrømmer i kommunen
- Bidrar til en klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling
- Bidrar til økt attraktivitet for gående, syklende og/eller kollektivreisende
- Bidrar til rask, positiv og synlig verdi for innbyggerne

## 2.1 Beslutningsgrunnlag for veien videre

### Behovsanalyse og utredningsprogram for mulig veivalg

Buskerudbyen er prioritert i Nasjonal transportplan (NTP 2022-2033) blant ni større byområder som kan forhandle med staten om byvekstavtale og belønningsmidler.

Buskerudbyen er ambisiøse på vegne av eget byområde, og ønsker en bærekraftig byutvikling i tråd med nasjonale mål og har arbeidet for å få en byvekstavtale med staten uten bompenger.

I sitt svar på oversendelsen av det lokale forhandlingsgrunnlaget for en byvekstavtale for Buskerudbyen, informerte samferdselsminister Jon-Ivar Nygård om at oppstart av byvekstforhandlinger ikke vil skje nå. Begrunnelsen var at statlige myndigheter ønsket å avvente den langsiktige effekten av pandemien på reisevaner. I tillegg viste ministeren til behov for strenge økonomiske prioriteringer.

Som ledd i å oppdatere og utvikle kunnskapsgrunnlaget, ble det våren 2024 lagt frem to utredninger på oppdrag fra Buskerudbyen. Norconsult gjennomførte en undersøkelse blant arbeidstakere og arbeidsgivere for å kartlegge effekten av hjemmekontor, digitale møter og kontorfellesskap, for å kunne svare på spørsmål fra ministeren i 2022. Undersøkelsen tyder på at det er få ytterligere gevinster for nullvekstmålet av tiltak for økt bruk av hjemmekontor og digitale møter.

Den andre utredningen tok for seg spørsmålet om mulighetene for to tog i timen til Hokksund og Kongsberg til en lavere pris enn det et dobbeltspor ville koste. Jernbanen er ryggraden i kollektivtilbudet i Buskerudbyen, og fortrinnet med ti jernbanestasjoner i bybåndet bør utnyttes bedre (se omtale i kapittel 2.7). Ordførerne i Buskerudbyen fulgte opp funnene overfor nasjonale myndigheter. I april 2024 møtte ordførerne samferdselsministeren og hadde møte med Buskerudbenken på Stortinget. Konklusjonene i utredningen var også innspill fra Buskerudbyen og fylkeskommunen til NTP.

Etter bestilling fra Politisk styringsgruppe 27.09.2024, ble arbeidet med en behovsanalyse for samferdsel og by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen startet opp høsten 2024. Formålet med analysen var å identifisere behov og ønsker for Buskerudbyen som felles arbeidsmarkeds- og samferdselsregion. Den gir et oppdatert grunnlag for arbeidet med forslaget til et

utredningsprogram som skal legges fram sommeren 2025.

## 2.2 Innsatsområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet

For å nå nullvekstmålet er det avgjørende å ha et godt kollektivtilbud som er tilpasset befolkningens transportbehov og reisemønster. I 2024 ble 56,4 mill. kr av belønningsmidlene brukt på forbedret rutetilbud i alle kommuner. I tillegg ble 23,2 mill. kr brukt til billigere billetter.

Det betyr at om lag 70 % av de statlige belønningsmidlene og tilskuddsmidlene brukes på drift av buss og reduserte billettpriser. Belønningsmidlene skal ikke gå til å dekke kostnadene ved det ordinære kollektivtilbudet, men være et bidrag til ekstra satsing for å nå nullvekstmålet. Økte kostnader og behov for budsjettkutt i Buskerud fylkeskommune, førte til at Brakar måtte kutte i busstilbudet fra sensommeren 2024. Også noen av linjene som er styrket med belønningsmidler, ble berørt.

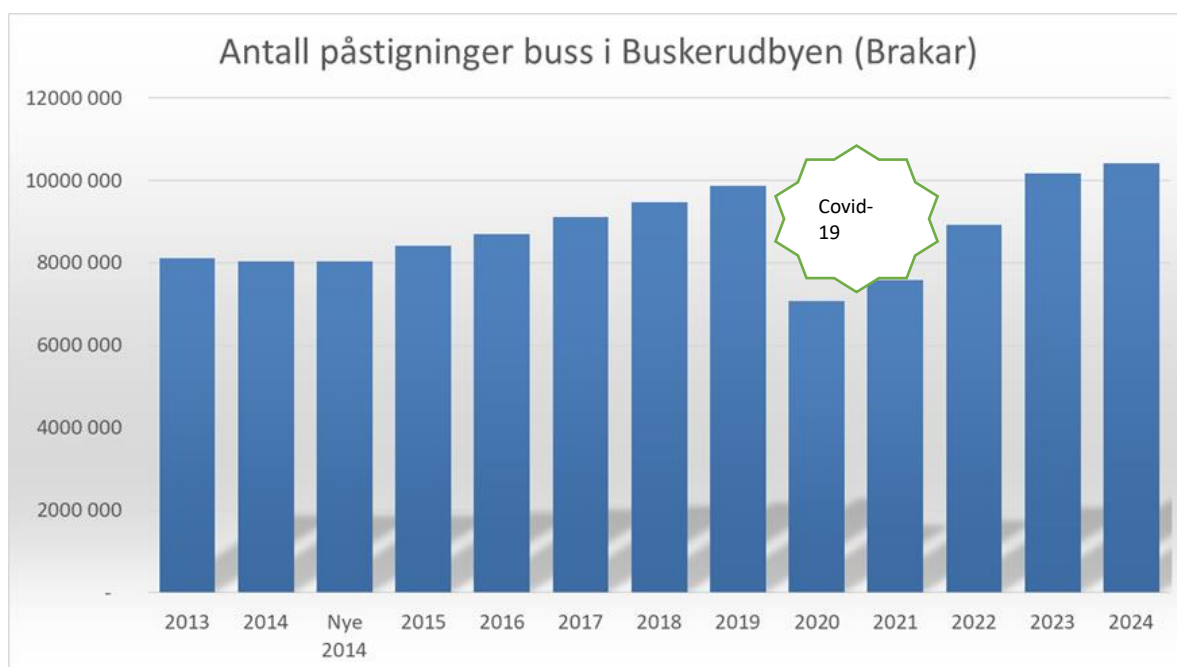
Målrettet satsing på kollektivtransport gjennom mange år har bidratt til en kraftig økning i antall passasjerer. Samlet økte kollektivtrafikken i Buskerudbyen langt raskere enn befolkningsveksten frem til Covid 19-pandemien rammet oss. Fra 2013 til 2019 økte antall kollektivreiser med 24 prosent.

Under pandemien falt antall reiser naturlig nok sterkt, men har økt kraftig i årene 2021-2024 til tross for omfattende endringer i busstilbudet som følge av anleggsarbeidet for ny bybro i Drammen. I 2023 var antall reiser tilbake på nivået før pandemien. Veksten fortsatte i 2024. Da ble foretatt om lag 243 000 flere påstigninger med buss i Buskerudbyen enn i 2023. Det er en økning på 2,4 %. Sammenlignet med referanseåret 2016, har antall påstigninger økt med 1,7 millioner.

Antall av- og påstigninger med tog i Buskerudbyen økte med over 530 000 i 2024. Det er 9,0 % flere enn året før. Sammenlignet med referanseåret 2016, har økningen i togpassasjerer vært ca. 440 000. Antall kollektivreiser med buss og tog er nå høyere enn før pandemien.

Ny bybro, tilpasset nye Drammen stasjon med nedganger til plattformene, er under bygging. Det er bygd en midlertidig gang- og sykkelbro, men for busstrafikken innebar prosjektet store endringer i rutetilbudet. Før stenging passerte 1,2 busser per minutt over Bybrua. Fra å ha et busstilbud med mange gjennomgående linjer som betjente både Bragernes- og Strømsø-siden, ble mange linjer avkortet og terminert på «sin» side av elva. Brakar har tilstrebet et rutetilbud i anleggsfasen som gir minst mulig ulemper for passasjerene, men det har ikke vært mulig å unngå at en del reisende har fått lengre gangavstander og reisetid, samt dårligere byttemuligheter. Til tross for krevende forutsetninger, har en lyktes med å øke antall bussreiser i både 2022, 2023 og 2024. Det planlegges et mer attraktivt busstilbud når den nye Bybrua og nytt sykehus etter planen åpner i 2025.

Den 1. juli 2024 ble 85 nye elektriske busser offisielt satt i trafikk. All lokal busstrafikk i Buskerudbyen opereres nå med elbusser. Det fører til en betydelig reduksjon av lokal luftforurensning og klimagassutslipp. De nye lavgulvbussene er enklere å stige på og av for dem med redusert mobilitet, eller har barnevogn. De nye bussene takler også norsk vinterføre bedre.



**Figur 4: Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen 2013-2024. Passasjertall for Svelvik er inkludert etter kommunesammenslåingen med Drammen kommune 1.1.2020 (utgjorde ca. 278 000 påstigende i 2020). Kilde: Brakar**

### Forsterket rutetilbud

Belønningsmidlene for 2024 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.

Midlene brukes til blant annet følgende tiltak:

- ✓ Avganger hvert 7.-10. minutt i rush på de mest brukte rutene
- ✓ Styrket tilbud i alle kommunene
- ✓ Bybillett til 25/13 kroner
- ✓ Redusert pris på månedskort
- ✓ Tilrettelegge for kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya
- ✓ Bidrag til elektriske busser

Disse rutene er gjennom årene styrket med belønningsmidler:

- Linje 3 Fjell-Kastanjesletta Linje 4 Kniveåsen – sentrum
- Linje 5 Tors vei – Vinnes
- Linjene 22 og 24 Konnerud – sentrum
- Linje 25 Gulsbogen – sentrum
- Linje 51 Mjøndalen – Solbergelva – Drammen
- Linje 61 Lierbyen skole – Bragernes torg – Bera
- Linje 71 Asker – Tranby – Lierbyen – Drammen
- Linje 101 Hokksund – Mjøndalen – Åssiden – Drammen
- Linje 117 Ormåsen – Hokksund

- Linje 169 Lierbyen – Oslo
- Bytilbudet på Kongsberg

En annen satsing har vært å gi bedre informasjon om rutetilbudet med sanntidsinformasjon og et bedre billettsystem.



Figur 5 I 2024 er antall kollektivreiser høyere enn før pandemien. Bilde er fra Knutepunktet på Kongsberg. Foto: Christian Stelzl, Brakar

### Bedre informasjon om rutetilbudet og effektivisering av billettsystem

En satsing innen kollektivtilbudet har vært bedre informasjon om rutetilbudet og forbedret billettsystem. Det gjør det enklere og raskere å reise kollektivt for de fleste. Dette innebærer blant annet sanntidsinformasjon om avganger på holdeplasser og i Brakars og Entur apper, samt tilgang til billetter på mobiltelefonen. Når sjåførene avlastes for billettering, reduseres oppholdstiden på holdeplasser. Tilskudd til drift og investeringer i disse systemene har vært videreført i 2024.

### Tilskudd til reduserte takster

Størsteparten av tilskuddet brukes til å subsidiere enkeltbilletter innenfor 1 sone (Bybilletten). Det øvrige tilskuddet går til subsidiering av 30-dagersbilletten. I 2024 har Bybilletten kostet 25 kr for voksne og 13 kr for barn og honnør, mens de ville kostet hhv. 40 og 20 kr uten tilskuddet. Den lave prisen på Bybilletten kommer de fleste bussreisene til gode. Om lag 70 prosent av alle Brakar-enkeltbilletter i Buskerudbyen er for én sone.

Bruken av tilskuddet ble evaluert av Asplan Viak i 2023 på oppdrag fra Brakar. Evalueringen gir ikke grunnlag for å konkludere med at andre taksttiltak ville gitt bedre måloppnåelse. På bakgrunn av funnene fra evalueringen, vedtok politisk styringsgruppe at fordelingen av tilskuddet ble videreført i 2024.

## 2.3 Innsatsområde 2: Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkt

Innsatsområde 2 inkluderer infrastrukturtiltak som gjør kollektivtrafikken raskere og mer tilgjengelig. Tiltak kan gjelde hele Buskerudbyområdet.

### Fremkommelighetstiltak buss til nytt sykehus på Brakerøya

Sykehuset skal etter planen åpnes for normal drift i oktober 2025 og vil skape mange nye reiser. Med over 4 000 ansatte og rundt 500 000 besøkende i året, blir det viktig å få på plass et attraktivt tilbud for kollektivreisende, syklende og gående fra første dag.

Den nye busslinjen mellom Mjøndalen/Krokstadelva og det nye sykehuset vil bli en av de viktigste i Drammen. Brakar har inngått avtale om kapasitetssterke el-leddbusser på ruten fra Mjøndalen/Krokstadelva via Drammen sentrum til nytt sykehus.

I 2024 har det vært jobbet med oppgradering av holdeplasser og fremkommelighetstiltak på det kommunale og fylkeskommunale veinettet.

### Stasjonstiltak for å forbedre knutepunktene

På initiativ fra Jernbanedirektoratet og Bane Nor, ble det gjennomført befarings på alle de ti jernbanestasjonene i Buskerudbyområdet; Lier, Brakerøya, Drammen, Gulsåken, Mjøndalen, Steinberg, Hokksund, Vestfossen, Darbu og Kongsberg. Hensikten var å få en oversikt over aktuelle små og store tiltak som kan gjøre det enda mer attraktivt å reise kollektivt. Det ble avsatt 1 mill. kr i belønningsmidler i 2023 for å gjennomføre mindre oppgraderingstiltak på flere av stasjonene i området. En del av disse tiltakene ble gjennomført i 2024. Hokksund og Gulsåken ble ferdig oppgradert i 2024 med blant annet tiltak for venterom, belysning og universell utforming. Bane NOR Eiendom var ansvarlig for tiltakene.

Buss er viktig for interne, kortere reiser, mens tog spiller en større rolle for lengre regionale reiser. Stasjonstiltakene bidrar til å styrke jernbanen som rygggrad i kollektivtilbudet.



Figur 6 Universelt utformet og oppgraderte plattformer på Høkkund stasjon. Foto: Buskerudbyen

### Pendler- og innfartsparkering

Innfartsparkering for bil og sykkel er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. Det er utarbeidet en felles strategi for satsingen. Parkeringsplassene skal bidra til at de som ikke har gangavstand til stasjoner, eller som bor utenfor et tjenlig busstilbud, skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen.

Belønningsmidler er brukt til å delfinansiere innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil ved flere jernbanestasjoner. Tilbudene er med i parkeringsappen til Bane NOR. Satsningen har resultert i sykkelhotell på syv stasjoner i Buskerudbyen: Lier, Brakerøya, Drammen, Gulslogen, Mjøndalen, Høkkund og Kongsberg.

For å tilrettelegge enda bedre for pendlere ved Lier stasjon, i tråd med Bane NORs mobilitetsstrategi, ble det avsatt 0,8 mill. kr i belønningsmidler til utvidelse av parkeringsområdet i 2023. Tiltaket ble bygget i 2024 og åpnet tidlig januar 2025. Tiltaket gjør det mulig for flere å bruke togtilbudet, og begrense noe biltrafikk mot Akershus og Oslo. Dette er viktig for Lier som har en del spredt boligbebyggelse med lav kollektivdekning. Tiltaket er finansiert av Bane NOR og belønningsmidler.

## 2.4 Innsatsområde 3: Tiltak for syklende og gående

Infrastrukturtiltak for gående og syklende i hele Buskerudbyen er prioritert ut fra bidrag til nullvekstmålet. I løpet av året er det bygget og opprustet flere snarveier, åpnet sykkelveier og

kommet på plass flere sykkelparkeringer.

## Infrastrukturiltak sykkel og gange

**Buskerud fylkeskommune** har blant annet fått belønningsmidler til sykkeltilrettelegging på strekningen Landfalløya - Øvre Storgate i Drammen (Fv. 2729). Strekningen er en del av en viktig regional sykkelrute inn mot Drammen sentrum og var ferdig i juni 2024. Øvre Storgate er rustet opp for å bedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for de som sykler og går. Det er bygget sykkelfelt mot kjøreretning på nesten hele strekningen. Det er blitt triveligere for beboere og andre som ferdes der med beplantning, benker og annen oppgradering. Tiltaket hadde en kostnadsramme på 41 millioner kroner, der 18 millioner er finansiert med belønningsmidler.

Fylkesordfører Tore Opdal Hansen åpnet offisielt den nye strekningen. I samarbeid med Drammen kommune ble det samtidig med bygging av sykkelfeltet byttet vann- og avløpsledninger under veibanen.



Figur 7 Fylkesordfører Tore Opdal Hansen står for den ofisielle åpningen av oppgradert Øvre Storgate og Landfalløya (begge Fv. 2729) 21. juni 2024. Foto: Buskerudbyen

I løpet av 2023 startet planlegging av utbedring av Havnegata/Svelvikveien (fv. 319) i Drammen. Dette prosjektet er ferdig bygget i 2024, med sammenhengende og oppgradert fortau og utbedrede busstopp mellom Oscar Kiærs vei og Hans Tordsens gate.

I Vestfossen er den mye brukte skoleveien Fossgata/Storgata (fv. 35) i Vestfossen planlagt for utbedring.

I **Lier kommune** har det vært jobbet videre med å opprette hjertesoner rundt alle de 12 skolene. Det er satt opp gatelys langs gang- og sykkelvei i Terminalen, som vil bli en sentral forbindelse til det nye sykehuset. I forbindelse med flomsikring av veien, ble det også lagt ned teknisk

støtteinfrastruktur for tellepunkt for trafikk til det nye sykehuset. Et tellepunkt er planlagt satt opp i 2025.

**I Drammen kommune** ble flere snarveier oppgradert for å bidra til økt standard og attraktivitet. Snarveier utgjør en viktig del av infrastrukturen for gående og syklende. Tiltakene bidrar til reduserte avstander, økt trygghetsopplevelse, sikkerhet, tilgjengelighet og fremkommelighet. Snarveien mellom Skinneveien og Tunvollveien er utbedret med nytt rekkverk, jevnere underlag og bredere trasé. Snarveien mellom Rebbansbakken og Sanatorieveien har fått utbedret dekke, ny håndløper i bratte partier og ny sklisikker trapp. Mellom Bråtan og Herman Wildenveys gate, fikk snarveien nytt dekke og håndløper er montert.



**Figur 8** Gode snarveier kan bidra til at flere går og sykler. Flere av kommunene har brukt belønningsmidler på slike tiltak. Før- og etterbilder fra ny og sikrere trapp med godkjent rekkverk, og som er enklere å vinterdrifte, installert mellom Sanatorieveien og Rebbansbakken i Drammen. Foto: Drammen kommune og Buskerudbyen

I **Øvre Eiker kommune** prioriteres belønningsmidler til en rekke gang- og sykkeltiltak i tilknytning til ny barneskole på Loesmoen som er planlagt åpnet august 2025. Målet er trygge skoleveier.

I **Kongsberg kommune** er tilbudet forbedret for gående og syklende langs Baneveien. Kommunen har også fortsatt utbedringen av snarveier og stier. Den regionale sykkelruten Sølvveien ble ferdig skiltet gjennom Kongsberg i 2024. En rekke skilt er satt opp på en strekning på 12 kilometer, inkludert informasjon for syklende i tilfartsveier i sentrale kryss. Etter hvert skal skiltingen fortsette i Øvre Eiker, Drammen og Lier, og ønskes videreført til Oslo. Sølvveien var Norges første offentlige vei, anlagt av Christian IV i 1624.



Figur 9 Et eksempel på nytt sykkelruteskilt, ved Bomstua på Kongsberg. Foto: Buskerudbyen

**Statens vegvesen** er tildelt belønningsmidler i 2024 for å bedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende ved Brakerøya stasjon. Dette er en riksvegrute for sykkel mellom Lier og Drammen. Strekningen har vært nesten uendret siden 70-tallet. Den har fått universelt utformet bussholdeplass, gjennomgående gang- og sykkelveg med kantsteinsmarkeringer som tydeliggjør avkjørsler og vikeplikt, bedre sikt, og en utforming som bidrar til redusert hastighet inn og ut av stasjonsområdet. Statens vegvesen har gjennomført prosjektet i samarbeid med Drammen kommune, Brakar, Bane NOR Eiendom og Sykehusbygg. Tiltaket vil gjøre det enklere å komme seg mellom Drammen og Lier og til det nye sykehuset.

**Trygg sykkelparkering:** Drammen og Lier kommuner har satt opp flere sykkelstapler for å gjøre det tryggere å sette fra seg sykkel. Innkjøp er delfinansiert av belønningsmidler, mens driften står kommunen for selv. Dette er individuelle metallstapler – fra den norske leverandøren Bikely – der sykkelene ikke er synlig når den er parkert. Løsningen har også plass til å henge fra seg annet utstyr,

som hjelm, sykkelkurv og bagger, etc. Det er opp til den enkelte eier av sykkelparkeringen å bestemme pris for bruk. I Lier er de helt gratis, mens i Drammen er de første ti timene per gang gratis. Etter dette koster løsningen 10 kr/timen. Inne på Bragernes torg har det stått 10 slike sykkelstap siden oktober 2020. I april 2024 åpnet til sammen 25 nye sykkelstap på tre andre steder i Drammen sentrum; Bragernes torg inn ved Hauges gate, Drammen busstasjon og Marienlyst. I Lier er det 20 sykkelstap i Lierbyen, plassert ut 2020/2021. Drammen har også to lokasjoner (Kjøsterud ungdomsskole og Knutepunkt Mjøndalen), og Lier én (Høvik skole), der kun ansatte i lokale virksomheter har tilgang.

## 2.5 Innsatsområde 4: Ny teknologi og smart mobilitet

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

### 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 har flere partnere, deriblant Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune, Drammen kommune, Brakar og Ruter. Prosjektet skal gi byene kunnskap for å regulere markedet for elsparkesykler og stimulere til videre innovasjon og samfunnsnytte. Buskerudbyens deltakelse i MikroReg ble videreført i 2024 gjennom medlemskap i *Forum for regulering av delt mikromobilitet*.

### Pilotprosjekt Vannveien

Buskerudbyen har besluttet å støtte et pilotprosjekt for bruk av Drammensfjorden og -elva til utslippsfri persontransport. Prosjektet forutsetter ekstern delfinansiering, som ventes avklart i løpet av første halvår 2025.

### Bedre helårsdrift av gang- og sykkelveier

Helårsdrift av veier og løsninger for gående og syklende er viktig for å være et godt alternativ hele året. Spesielt er vinterdrift, med prioritert brøyting og – om nødvendig – strøing, salting, feiing og høvling, viktig for å sikre god fremkommelighet for alle, inkludert de med særskilte behov. Tidligere prosjekt, «Smart Drift» (avsluttet i 2023), avdekket at det var lite samhandling mellom veieiere og at mulighetsrommet for videre arbeid innenfor området var stort, og at nye teknologiløsninger rundt vinterdrift var lite modent. Arbeidet videreføres under pilotnavnet: «Gotur». Her skal flere aktører se på mulige nye arbeidsmåter i samarbeid, bedre driftskontrakter, ny teknologi og god samhandling for å bedre drift, spesielt om vinteren. Akershus fylkeskommune, Kongsberg By og Lab, Statens vegvesen, Leverandørutviklingsprogrammet (LUP) med flere er med på prosjektet.

### Sykkelveier.no

Det finnes få gode digitale kart for hverdagssykkelreisen fra A til B i Norge. Dette ønsker flere offentlige aktører i Norge å rette på. Buskerudbyen er initiativtaker til et nasjonalt samarbeid om bedre digitale sykkelkart og rutevisning på Sykkelveier.no. Løsningen bygges i samarbeid mellom flere byområder som Oslo, Nord-Jæren, Grenland, Nedre Glomma, Kristiansand, Midt-Telemark, Buskerudbyen med flere. Sykkelveier.no skal tilby lett tilgjengelig og oppdatert informasjon, inkludert de nyeste sykkelanleggene. Entur, som en nasjonal aktør, har tilbudt samarbeidet å

benytte sine IT-løsninger, som blant annet er bygget i samarbeid med internasjonale kollektivaktører i åpen kildekode. Dette betyr at man enkelt kan dele løsninger på tvers av organisasjoner. Som et resultat kan også kollektiv-Norge integrere bedre sykkelvisning i sine lokale reiseapper, eller man kan fremheve kombinasjonsreiser og tryggere sykkelparkering. Bikelys sykkelskap og Bane NORs sykkelhotell (omtalt over), samt parkeringsbøyer fra Bikeep, er fremhevet i sykkelkartet.

## 2.6 Innsatsområde 5: Attraktiv by- og arealutvikling og parkering

For å bygge opp under attraktiv byutvikling med levende bysentra, og for å nå målene om redusert bilbruk, arbeides det med mer stedstilpasset areal- og parkeringspolitikk i byområdene i Buskerudbyen.

### Videreutvikling av parkeringspolitikken

Drammen kommune vedtok ny parkeringsstrategi med parkeringsnorm i 2023. Parkeringsstrategien legger til grunn at samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser skal holdes om lag uendret. Strategien åpner for at et moderat antall parkeringsplasser kan fjernes for å prioritere gående, syklende, kollektivtransport og deleordninger. Videre legger strategien opp til at kommunen skal sette inn tiltak som gjør det mindre attraktivt å benytte bil til jobb, men er forsiktig med tiltak mot handle- og fritidsreiser med bil.

Parkeringsnormen for Drammen kommune fra 2023 har lavere krav til antall parkeringsplasser for bil enn tidligere, og det er innført maksimumskrav for antall parkeringsplasser knyttet til bolig i den mest sentrale sonen (sone 1). Ulike typer næring/service har maksimumskrav i alle soner. Når det gjelder sykkelparkering, er kravet minimum to sykkelparkeringsplasser per boenhet for boliger og per 100 m<sup>2</sup> BRA for næring/service. Kvalitetskravene til sykkelparkering er noe hevet i forhold til tidligere.

Fra 2023 er Lier kommune parkeringskommune, og håndhever parkeringsbestemmelsene selv. Målet er blant annet å prioritere korttidsparkering for handel i sentrumsnære områder og redusere arbeidsreiser med bil.

Kongsberg kommune har i kommuneplanen synliggjort at parkeringspolitikken kan brukes for å bidra til at innbyggerne tar et miljøvennlig reisemiddelvalg. Arealdelen setter krav til antall parkeringsplasser, inkludert sykkelparkering. I sentrum er de kommunale p-plassene avgiftsbelagt, og i tillegg er det beboerparkering i enkelte gater.

## 2.7 Innsatsområde 6: Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag

### Kommunikasjon og kampanjer

Hovedfokus for arbeidet med kommunikasjon i 2024 har vært å synliggjøre at Buskerudbyen har gjennomføringskraft, og at det er vilje til lokal egeninnsats for å få mer klimavennlig by- og tettstedsutvikling, mindre kø og enklere reisehverdager. Samtidig jobbes det med kunnskapsbygging og mobilitetsveiledning. Kampanjevirkomheten har i 2024 i hovedsak vært begrenset til konkrete tiltak som sykkel-service, piggdekkbytte etc. Skoler, større offentlige og private virksomheter og arbeidsplassklynger er viktige målgrupper.

#### Eksempler på kampanjer og tiltak gjennomført i 2024:

**Barnas sykkel-service:** Buskerudbyens mobile sykkelverksted har vært på 14 skoler i 2024 og fikset sykler gratis mens elevene har hatt undervisning. Det gjøres ved å sjekke alle bevegelige deler, bremses og gir, skifte bremseklosser ved behov, og feste påbudte reflekser og ringeklokke for de som ikke har hatt dette. Ordningen er blitt så populær at det er satt ny rekord i antall som har fått service på sykkel sin, om lag 1 000 sykler. Det har også vært flere tilfeller der barnesykler har vært i så dårlig stand at elevene har fått en ny, overhelt bruktsykkel. Videre rapporteres det om at 70-80 % av de som kommer med sykkel har ødelagte eller dårlige bremser. Dette viser at det er et stort behov for både å informere foresatte om at sykler må være i bedre stand, og fortsette ordningen, da dette er et viktig trafikksikkerhetstiltak. Det har også vært sykkelmekkestasjoner på diverse arrangementer, som Frivilligbørs 2024, Elvefestivalen og under Drammenselva rundt.



Figur 10 Barnas sykkel-service har vært et godt mottatt tilbud i flere år. Bildet er fra vårservice på Darbu skole i Øvre Eiker. Over 2 700 barnesykler har blitt fikset. Helt gratis for skolen og elevene. Foto: Buskerudbyen

**Bedriftsrettede tiltak: Grønn Jobbvei** er Buskerudbyens hovedsatsing rettet mot bedrifter og offentlige virksomheter som ønsker å satse grønt. Prosjektet skal gjøre det enklere og mer attraktivt for ansatte å sykle, gå eller reise kollektivt til jobb. Vintersyklingskampanjen, «Pigg med pigg», inngikk fra 2023 som en del av Grønn Jobbvei. Kampanjen innebærer at Buskerudbyen betaler for ett piggdekk og omlegging, mot at mottakeren betaler det andre dekket selv.

**Elsykelbiblioteket:** Utlån av elsykler til befolkningen for å gjøre terskelen lavere for å investere i egen elsykkel. Ordningen har blitt skalert ned over flere år, da det ikke er like stor etterspørsel som tidligere. I 2024 har det kun vært utlån av elsykler på Kongsberg og i Korgstadelva i Drammen.

**Vintersyklingskampanjen «Pigg med pigg»** ble gjennomført også i 2024 som en del av Grønn Jobbvei. Det ble i tillegg gjennomført en mindre kampanje på Kongsberg tidlig i 2024, da det var flere stengte veier for bilister i sentrum på grunn av en påkjørsel av Nybrua. Noe som gjorde at det enkleste å bevege seg mellom vest og øst var på sykkel eller til fots en lengre periode.

**Støtte til flykninger og lavinntektsfamilier i Buskerudbyen:** Sykler, reparasjoner, lykter, reflekser og diverse informasjonsmateriell er formidlet via flere frivillige og veldedige organisasjoner.

**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, er det lagt til rette for en kampanje for grønne reiser til nytt sykehus og helsepark. I 2024 ble dette gjennomført i første runde som en del av internkommunikasjon for de ansatte på sykehuset, i godt samarbeid med prosjektet Nytt sykehus Drammen i Vestre Viken HF.

Tiltakene er koordinert 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 bysykler/elsparkesykler, samt se på kampanjer og aktiviteter som gjør det mer attraktivt å benytte gange, sykkel og kollektivt til og fra Brakerøya.

## Kunnskapsgrunnlag

### Hjemmekontor, kontorfellesskap, digitale møter og mer fleksibel arbeidstid: påvirkning på arbeidsreisene i Buskerudbyen

Norconsult gjennomførte en studie av status og potensiale for bruk av hjemmekontor, digitale møter og tilrettelegging for lokale kontorfellesskap som tiltak for å nå nullvekstmålet på oppdrag fra Buskerudbyen. Undersøkelsen ble gjennomført blant arbeidstakere og et utvalg offentlige og private arbeidsgivere og ble rapport i 2024. Hovedkonklusjonene er:

- Hjemmekontorbruk i Buskerudbyen har redusert antall bilreiser med 2-2,5 %
- Antall arbeidsreiser med bil er redusert med 9 %. Fritidsreiser, handlereiser m.m. påvirkes ikke. Prosentvis virkning på totalt antall reiser blir derfor mindre
- Det er færre som har hjemmekontor i Buskerudbyen enn i Asker og Bærum. Buskerudbyen har en større andel industri og andre ikke-kontorbaserte arbeidsplasser
- Bruken av hjemmekontor ser ut til å ha stabilisert seg på dagens nivå. Både arbeidstakere og arbeidsgivere oppgir at de stort sett er fornøyde med dette
- Det er lite potensial for økt bruk av hjemmekontor fremover

Anslaget i det faglige grunnlaget for byvekstavtale traff ganske bra, men var litt optimistisk (estimert 3,3 % mot faktisk 2-2,5 %). Det betyr at hjemmekontor som virkemiddel for å redusere biltrafikken trolig er «brukt opp» og andre virkemidler må til for fortsatt å nå nullvekstmålet.

### **Enkle tiltak for økt frekvens på strekningen Drammen–Hokksund–Kongsberg**

Toget har lav frekvens mellom Drammen og Kongsberg i dag. Kongsberg har behov for å rekruttere flere tusen nye ansatte de neste årene til teknologi- og forsvarsindustrien. Skal det lykkes uten vekst i biltrafikken, må kollektivtrafikken være et alternativ for flere. Økt frekvens på strekningen Drammen–Hokksund–Kongsberg er viktig for å styrke ryggraden i Buskerudbyens kollektivsystem. Jernbanedirektoratet har tidligere pekt på at det er nødvendig med dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund for å øke togfrekvensen til Kongsberg. Buskerudbysamarbeidet ønsket å se på andre muligheter for å øke frekvensen.

I 2023 ble det igangsatt en utredning for å kartlegge om det finnes grep som muliggjør økt frekvens på strekningen uten dobbeltspor. Utredningen ble finansiert med belønningsmidler og midler fra Viken fylkeskommune. Rapporten som ble lagt frem i 2024. Den viser at det er mulig med halvtimesfrekvens med regiontog til/fra Kongsberg uten nye dobbeltspor, men det krever betydelige investeringer i annen jernbaneinfrastruktur.

Utredningen viser også at det er mulig å etablere halvtimesfrekvens til/fra Kongsberg i en utvidet rushtidsperiode (0500-0900 og 1500-1900) med kun beskjedne investeringer i infrastruktur. Dette forutsetter at godstog ikke trafikkerer strekningen i rushtiden, og at fjerntogene tilpasser sine avgangstider til de lokale behovene i Buskerudbyen. En slik løsning medfører potensielt stor ulempe for fjerntog og godstransportørene. Dersom det legges en kortere rushtidsperiode til grunn (0500-0700 og 1500-1730, vil konsekvensene for gods- og fjerntog bli langt mindre. Da vil kun en godsavgang bli berørt.

Utredningen viser også mulighet for et togstopp på Gomsrud, tett på Teknologiparken på Kongsberg.

### **Den nasjonale reisevaneundersøkelsen med tilleggsutvalg**

Resultatene fra reisevaneundersøkelsen (RVU) gir viktig kunnskap om blant annet utvikling i reisemiddelfordeling, reiselengde og tilgang til ulike transportmidler i ulike deler av befolkningen.

Buskerudbyen har i flere år hatt tilleggsutvalg til den nasjonale RVUen. Nasjonalt utvalg utgjør under 100 intervjuer for de fire Buskerudbykommunene til sammen, men med tilleggsutvalg blir det om lag 2 500 intervjuer. Tilleggsutvalget muliggjør mer detaljerte analyser av reisevaner i Buskerudbyen. Bedre innsikt i lokale forskjeller gir et bedre grunnlag for å tilpasse tiltak basert på behov og utfordringer i ulike deler av byområdet. I 2024 ble tilleggsutvalget fullfinansiert av belønningsmidler.

### **Tellepunkter**

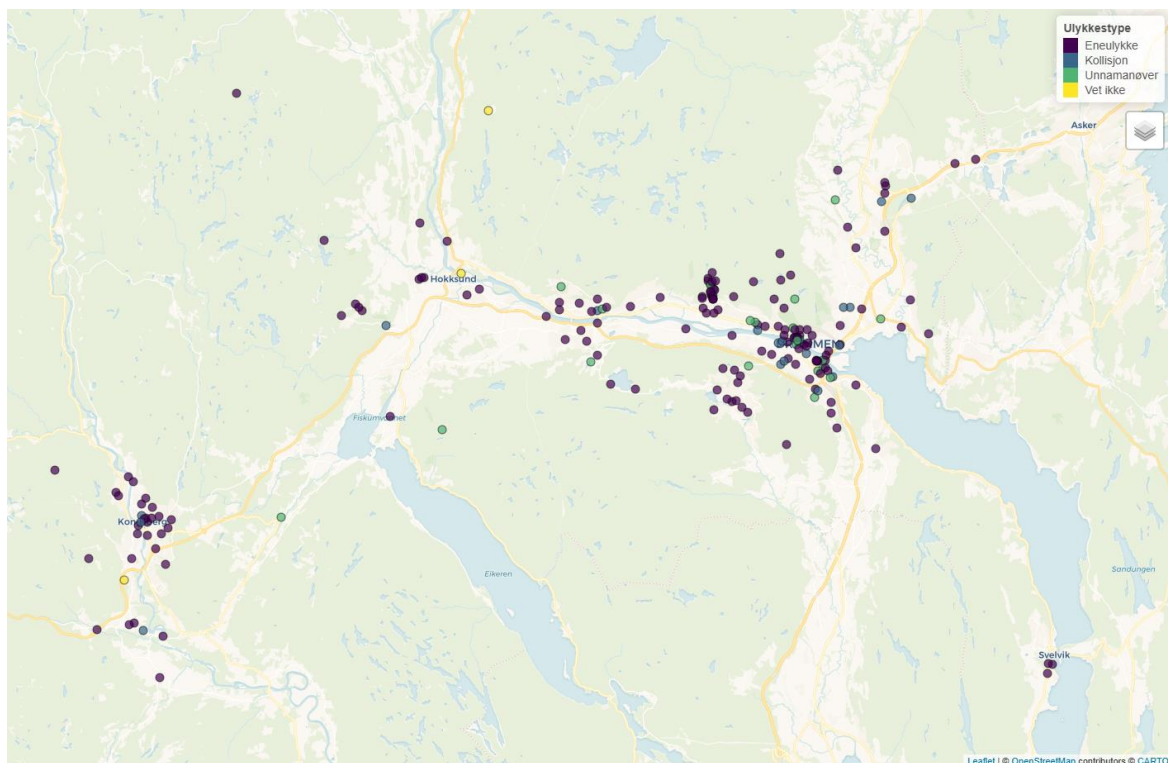
Buskerudbysamarbeidet har fokus på å få stabile tall for motorkjøretøy, syklist og gående i området. Belønningsmidler er brukt til å ruste opp eldre tellepunkter, få supportavtale på eksisterende og lease utstyr for å telle alle brusnitt i Drammen sentrum. Dette er et viktig arbeid for både byindeksen, og å følge utviklingen av gående og syklende i området vårt. 2024 har vært et krevende år, med mye vedlikehold, gravearbeider og nye krav til utstyr fra SVV (loggere). Arbeidet har likevel ført til at fra 31.12.2025 vil Statens vegvesen dokumentere sykkeltrafikken med Sykkelindeksen for området vårt. Med 2024 som første sammenligningsår. Nye planlagte sykkeltelepunkt har blitt utsatt, men er planlagt for 2025. Dette gjelder tellepunkt i Lier og

Drammen ved det nye sykehuset (kommunale). Punktet som teller gående og syklende på Hokksund bru (Statens vegvesen) kom opp i 2024.

### **Ulykker med gående, syklist og elsparkesyklister – registrering som grunnlag for avbøtende tiltak gjennom TØI-prosjektet: «CyWalk»**

I 2023 startet et prosjekt med digital registrering av ulykker med sykkel og elsykkel ved sykehus, legevakt og fastlegekontor i Buskerudbyen. Hensikten var å få mer kunnskap om hvor, når og hvordan denne typen ulykker skjer, og kunne dokumentere mulig oppfølging for å unngå flere lignende ulykker. I 2024 fikk prosjektet nytt navn, og ble utvidet til også å inkludere ulykker med fotgjengere.

Det er dokumentert over 160 ulykker lokalt i prosjektet. Om lag 110 er kategorisert som hendelser i skogen/privat område/lekeuhell, med for lite data, eller er på andre måter vanskelig å følge opp. Seks er allerede utbedret på grunn av andre infrastrukturprosjekter hos partnerne. Over 30 ulykker følges videre opp av partnerne med mulige utbedringstiltak gjennom befaringer og trafiksikkerhetsarbeid. Arbeidet vil fortsette i årene fremover.



Figur 11 Kart som viser hvor ulykkene i CyWalk er registrert. Kart laget av TØI, med grunnlagsdata fra NVDB, Kartverket og OpenStreetMap.

## **2.8 Innsatsområde 7: Drift av Buskerudbysekretariatet**

Det settes årlig av en sum til drift av samarbeidet, i tillegg til samarbeidsmidlene som hver av kommunene og Buskerud fylkeskommunale bidrar med. Se videre beskrivelse i neste kapittel.

## 3 Økonomi

### To hovedkilder til finansiering

- Belønningsordningen
- Samarbeidsmidler fra partnerne



### 3.1 Belønningsordningen

#### Belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser

Belønningsordningen er en statlig ordning for å finansiere tiltak som bidrar til redusert kø, klimagassutslipp, luftforurensning og støy i de ni største byområdene. Det er krav om at byområdene dokumenterer måloppnåelse i avtaleperioden. Midler til reduserte billettpriser på kollektivtransport inngår i belønningsavtalene sammen med belønningsmidlene.

#### Tidligere belønningsavtaler

I 2010 ble den første belønningsavtalen mellom Buskerudbyen og Samferdselsdepartementet inngått. Avtalen omfattet i alt 280 mill. kr i belønningsmidler for fireårsperioden 2010-2013.

I 2014 fikk Buskerudbyen en ny fireårig belønningsavtale på 358,3 mill. kr for 2014-2017.

I 2018 ble det inngått en toårig belønningsavtale for 2018-2019 med samlet ramme på 166 mill. kr.

I 2020 kom en ny toårig belønningsavtale på plass for 2020-2021 med til sammen 160 mill. kr. I tillegg fikk Buskerudbyen et årlig tilskudd på 20 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikken.

## Belønningsavtale 2022–2025

Sommeren 2022 ble det inngått ny fireårig belønningsavtale med Staten. Avtalen omfatter årlige belønningsmidler på 85 mill. kr samt 21,3 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivreiser. Til sammen utgjør dette 425,2 mill. 2022-kr i avtaleperioden. Midlene prisjusteres.

**Tabell 1 Belønningsavtale Buskerudbyen 2022-2025. Alle beløp i mill. 2022-kr.**

| År            | Belønningsmidler | Tilskudd til reduserte billettpriser | Sum          |
|---------------|------------------|--------------------------------------|--------------|
| 2022          | 85               | 21,3                                 | 106,3        |
| 2023          | 85               | 21,3                                 | 106,3        |
| 2024          | 85               | 21,3                                 | 106,3        |
| 2025          | 85               | 21,3                                 | 106,3        |
| <b>Totalt</b> | <b>340</b>       | <b>85,2</b>                          | <b>425,2</b> |

Etterfølgende tabell gir en oversikt over fordeling av belønningsmidler til ulike tiltak fra vedtatt handlingsprogram 2024, sist revidert og vedtatt av politisk styringsgruppe 20. desember 2024.

**Tabell 2 Fordeling av belønningsmidler i handlingsprogram 2024. Alle beløp i 1 000 kr.**

|                                                                       | Gj.førings-<br>ansvarlig | Kommune | HP 2024       |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------|---------------|
| <b>1 Forbedring av kollektivtilbudet</b>                              |                          |         | <b>79 600</b> |
| 1.1.1 Forsterket rutetilbud                                           | BFK/Brakar               | Alle    | 51 700        |
| 1.1.40 Tiltak for reduserte takster                                   | BFK/Brakar               | Alle    | 23 200        |
| 1.2.1 Sanntidsinformasjon – stolper                                   | BFK/Brakar               | Alle    | 500           |
| 1.2.2 Drift mobilbillett                                              | BFK/Brakar               | Alle    | 1 200         |
| 1.2.3 Driftsmidler til SIS og TID                                     | BFK/Brakar               | Alle    | 3 000         |
| <b>2 Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter</b>         |                          |         | <b>7 220</b>  |
| 2.103 Fremkommelighet for buss på kommunal vei Mjøndalen-nytt sykehus | DK                       | DK      | 2 000         |
| 2.104 Busstilrettelegging på Harakollen                               | ØEK                      | ØEK     | 1 000         |
| 2.106 Busstopp Heggveien – tilrettelegging retning Drammen            | LK                       | LK      | 400           |
| 2.108 Stasjonsoppgraderinger                                          | Jdir/Bane<br>NOR         | Alle    | 500           |
| 2.109 Aktiv signalprioritering i Drammen sentrum                      | BFK/Brakar               | DR      | 520           |
| 2.110 Fremkommelighet for buss på fylkesveg – Del 2                   | BFK                      | DR      | 2 500         |
| 2.111 Kryssløsning Lierstranda x Bruusgaards vei                      | LK                       | LK      | 300           |
| <b>3 Tiltak for syklende og gående</b>                                |                          |         | <b>28 300</b> |
| 3.115 Fv 2731 Sykkelrute Landfalløybrua – Vinnes                      | BFK                      | DK      | 500           |
| 3.1.1.7 Fv. 35 Vestfossen sentrum, detaljplan                         | BFK                      | ØEK     | 4 000         |
| 3.101 Fv. 2722 Konnerudgata nedre del – forprosjekt                   | BFK                      | DK      | 500           |
| 3.1.3.18 Fortau langs Strandveien, Mjøndalen                          | DK                       | DK      | 600           |
| 3.1.3.19 Snarveier fysiske tiltak                                     | DK                       | DK      | 500           |
| 3.118 Fv. 2704 Kirkeveien – Jensvollsveien, reguleringsplan           | BFK                      | LK      | 1 500         |
| 3.1.7.2 Gjenåpne snarveier                                            | KK                       | KK      | 300           |
| 3.2.2.1 Vedlikehold på fylkesveger                                    | BFK                      | Alle    | 3 000         |

|                                                                                    |             |      |                |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------|----------------|
| 3.2.2.6 Vedlikehold på veger i Kongsberg                                           | KK          | KK   | 400            |
| 3.102 Sykkelveivisning Kongsberg                                                   | KK          | KK   | 200            |
| 3.103 Felles sykkelveivisning Buskerudbyen                                         | Alle        | Alle | 700            |
| 3.105 Verven, sykkelveg med fortau                                                 | DK          | DK   | 2 000          |
| 3.112 Gamle Gomsrud vei/Hyttegata - Tiltak                                         | KK          | KK   | 200            |
| 3.113 Tiltak på gang- og sykkelanlegg på riks- og europaveier (Brakerøya) *        | SVV         | DK   | 7 900          |
| 3.116 Fv. 2729 (42) Øvre Storgate                                                  | BFK         | DK   | 3 000          |
| 3.117 Trafikksikkerhet og løsninger for gående/syklende ved ny barneskole Loesmoen | ØE          | ØE   | 3 000          |
| <b>4 Ny teknologi og smart mobilitet</b>                                           |             |      | <b>500</b>     |
| 4.101 Pilotprosjekt Vannveien                                                      | Sekr        | Alle | 500            |
| <b>5 Attraktiv by- og arealutvikling og parkering</b>                              |             |      | <b>0</b>       |
| <b>6 Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og kampanjer</b>                             |             |      | <b>8 000</b>   |
| 6.101 Planlegging for byvekstavtale og oppfølging av handlingsprogram              | Felles/Sekr | Alle | 1 500          |
| 6.102 Kontinuerlig RVU/tilleggsutvalg RVU                                          | BFK         | Alle | 900            |
| 6.103 Tellepunkter                                                                 | Felles/Sekr | Alle | 800            |
| 6.104 Bygge kunnskap om Buskerudbyen                                               | Felles/Sekr | Alle | 300            |
| 6.105 Kampanjer og annen tilrettelegging                                           | Felles/Sekr | Alle | 350            |
| 6.107 Skolekampanjer                                                               | Felles/Sekr | Alle | 500            |
| 6.111 Ulykkesregistrering inkl. systematisering og analyse                         | Felles/Sekr | Alle | 350            |
| 6.110 Bedriftsrettede tiltak inkl Grønn Jobbvei                                    | Felles/Sekr | Alle | 1 400          |
| 6.112 Fartsgrensegjennomgang – samarbeidsprosjekt                                  | BFK         | Alle | 1 000          |
| 6.114 Undersøkelse av mikromobilitet på Kongsberg                                  | KK          | KK   | 300            |
| 6.115 Forum for regulering av delt mikromobilitet                                  | Felles/Sekr | Alle | 100            |
| 6.106 Kampanje for grønne reiser til nytt sykehus                                  | BFK         | Alle | 500            |
| <b>7 Drift av Buskerudbysektariatet</b>                                            |             |      | <b>2 939</b>   |
| <b>Sum totalt disponert i HP for 2024 **</b>                                       |             |      | <b>126 559</b> |

\* Kollektiv-, gang- og sykkeltiltaket på ved Brakerøya stasjon ble gjennomført av Statens vegvesen, og er finansiert ved at 7,9 mill. kr av belønningsmidlene i 2024 ble holdt tilbake fra overføringene til Buskerudbyen etter avtale med Statens vegvesen.

\*\* Summen som fordeles i 2024 er over tilskuddet samme år fra Statens vegvesen (116,6 mill. kr). Dette er gjort bevisst for at hele tiltaksperioden 2022-2025 skal gå opp.

Som en del av regnskapsavslutning av 2024 er gjennomførte prosjekter fra 2022 også avsluttet. Dette gjøres fast for tiltak to år i etterkant. Dette er etter avtale med Statens vegvesen (brev datert 30.10.2023). For 2022 gjelder det ti tiltak (alle under kr 50 000,-). Totalsummen er et overskudd på kr 259 339,-. Summen dekker en stor del av overføring til samarbeidsmidlene for å drifte Buskerudbyen.

## 3.2 Samarbeidsmidler og drift av Buskerudbyen

Samarbeidspartnerne bidrar med en årlig sum til Buskerudbyen i tråd med samarbeidsavtalen inngått i 2009. Samarbeidsmidlene har i hovedsak gått til planlegging, drift og koordinering av samarbeidet.

Avtalen ble fornyet 1. januar 2015. følgende fordeling av bidrag:

Tabell 3 Bidrag fra partnerne til Buskerudbysamarbeidet i 2024

| Samarbeidsmidler          | Kroner           |
|---------------------------|------------------|
| Buskerud fylkeskommune    | 700 000          |
| Drammen kommune           | 1 000 000        |
| Kongsberg kommune         | 300 000          |
| Øvre Eiker kommune        | 300 000          |
| Lier kommune              | 300 000          |
| <b>Total finansiering</b> | <b>2 600 000</b> |

Tabell 4 Regnskap for 2024 for samarbeidsmidler Buskerudbyen

| Type utgift/inntekt                              | Regnskap 2024        | Merknader                                                                          |
|--------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Utgifter</b>                                  |                      |                                                                                    |
| Lønn inkludert sosiale utgifter                  | 2 280 191,44         |                                                                                    |
| Andre driftsutgifter                             | 1 708 172,25         | Blant annet husleie, renhold, kontorutstyr, og møteutgifter                        |
| <b>Sum utgifter</b>                              | <b>3 988 363,69</b>  |                                                                                    |
| <b>Finansiering</b>                              |                      |                                                                                    |
| Samarbeidsmidler fra kommunene og fylkeskommunen | -2 600 000,00        | Refusjons- og overføringsinntekter                                                 |
| Finansinntekter                                  | -3 500,00            | Valutakurs-endringer, gebyrer o.l.                                                 |
| Bruk av bundne fond                              | -967 915,79          | Overførte samarbeidsmidler fra 2023                                                |
| Kompensasjon for merverdiavgift                  | -54 107,71           |                                                                                    |
| Refusjonsinntekter                               | -362 840,19          | Dekkes av belønningsmidler fra avsluttede prosjekter i 2022 og fra tiltaksområde 7 |
| <b>Sum finansiering</b>                          | <b>-3 988 363,69</b> |                                                                                    |

## 3.3 Tilskudd til arealtiltak

Etter søknad fra Buskerudbysamarbeidet, har Kommunal- og moderniseringsdepartementet (nå; Kommunal- og distriktsdepartementet) i 2018, 2019 og 2020 gitt tilsagn om støtte på totalt inntil 5,35 mill. kr til prosjekter i regi av Buskerudbyen. Midlene er utbetalt til Buskerudbysamarbeidet v/ Øvre Eiker kommune og avsatt til fond for overføring til omsøkte prosjekter.

Ordningen med arealtilskudd har nå opphørt, departementet har ikke tildelt midler til noen byområder etter 2020. Gjennomføringen av enkelte prosjekter pågår fortsatt, i forståelse med departementet.

Tabell 5 Oversikt over KMD-tilskudd til arealtiltak i Buskerudbyen. Beløp i kr.

| Kommune             | Prosjekt                                                                                                                  | 2018      | 2019      | 2020      |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Lier kommune        | Før byen kommer                                                                                                           | 400 000   | 200 000   |           |
| Drammen kommune     | Gulskogen Nord                                                                                                            | 400 000   | 400 000   |           |
| Drammen kommune     | Dagens sykehustomt                                                                                                        |           | 200 000   |           |
| Nedre Eiker kommune | Torget i Mjøndalen                                                                                                        | 400 000   |           |           |
| Øvre Eiker kommune  | Sentrumsutvikling Hokksund                                                                                                | 400 000   | 400 000   |           |
| Øvre Eiker kommune  | Sentrumsutvikling Vestfossen                                                                                              |           | 600 000   |           |
| Buskerudbyen        | Utvikling av GIS-verktøy                                                                                                  | 200 000   |           |           |
| Buskerudbyen        | Boligpreferanser                                                                                                          | 300 000   |           |           |
| Kongsberg kommune   | Sentrumsutviklingsprosjektet – overordnet strategiplan for utvikling av sentrum, samt veiledende plan for parker og byrom |           |           | 400 000   |
| Øvre Eiker kommune  | Vestfossen – urban transformasjon, mulighetsstudie for tomt der cellulosefabrikken lå tidligere                           |           |           | 350 000   |
| Buskerudbyen        | Arealdataverktøy for bruk i transportmodeller                                                                             |           |           | 500 000   |
| Buskerudbyen        | Kartlegge interesse og muligheter for samarbeid om mer bærekraftig mobilitet til og fra jobb                              |           |           | 200 000   |
| Sum                 |                                                                                                                           | 2 100 000 | 1 800 000 | 1 450 000 |

Under omtales status for prosjektene:

- **Vestfossen – urban transformasjon, mulighetsstudie for tomt der cellulosefabrikken lå tidligere.** Transformasjonsprosjektet vil kunne bidra til fortetting med urbane kvaliteter og høy arealutnyttelse. *Status: Øvre Eiker kommune har gjennomført prosjektet.*
- **Sentrumsutviklingsprosjektet – overordnet strategiplan for utvikling av sentrum, samt veiledende plan for parker og byrom.** En plan for sentrum vil kunne bidra til å sikre urbane kvaliteter og høy arealutnyttelse. Samtidig vil den også sikre fortetting med kvalitet ved at den skal omfatte tiltak for å sikre god kvalitet på byens parker og byrom. *Status: Kongsberg kommune gjennomfører prosjektet. Arbeidet pågår fortsatt.*
- **Intervjuundersøkelse blant arbeidsgivere for å kartlegge interesse og muligheter for samarbeid om mer bærekraftig mobilitet til og fra jobb.** Tiltak som klarlegges gjennom undersøkelsen, vil kunne bidra til å endre reisevaner, parkeringsandel og annen tilrettelegging som vil kunne medføre en overføring fra bil til sykkel, kollektiv eller gange. Dette kan også bidra til at mindre arealer benyttes til parkering. *Status: Viken fylkeskommune har gjennomført prosjektet på vegne av Buskerudby-samarbeidet. Rapport fra TØI er utarbeidet og kan lastes ned fra [toi.no](#).*
- **Arealdataverktøy for bruk i transportmodeller (ADV RTM).** Arealdataverktøyet vil være et viktig verktøy til å vurdere effekten av arealbruk og parkering på transportomfang. Sekretariatet i Buskerudbyen følger opp prosjektet på vegne av kommunene Drammen, Lier, Øvre Eiker, Kongsberg og Viken fylkeskommune. *Status: En lokal prosjektgruppe med representanter fra sekretariatet, Drammen kommune, Lier kommune, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen følger prosjektet. Prosjektet startet opp høsten 2023 og ble videreført i 2024 i samarbeid med Kommunal- og distriktsdepartementet.*

## 4. Måloppnåelse

### Vekst i befolkning og kollektivtrafikk – og nullvekstmålet nås

- 0,8 % flere innbyggere 2023–24
- 3,9 % flere kollektivreiser 2023–24
- 0,1 % mer personbiltrafikk 2023-24
- Nullvekstmålet for personbiltrafikken er nådd



### 3.4 Avtalte indikatorer

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

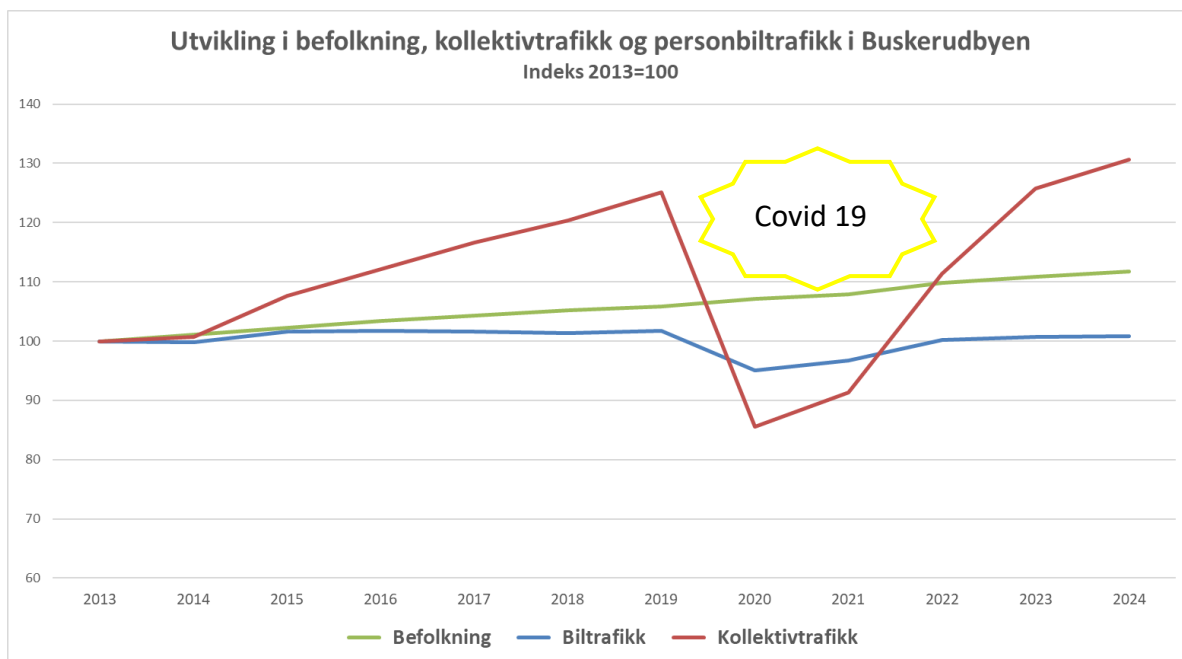
- Endring i trafikk med lette kjøretøy i byområdet (byindeksen)
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)

I tillegg dokumenteres utviklingen i befolkningstall, sykkeltrafikk og reisevaner.

### 3.5 Hovedtrekk

Vi blir stadig flere innbyggere i Buskerudbyen. I 2024 økte befolkningen med 0,8 prosent. Både kollektivtrafikken og biltrafikken ble redusert kraftig under pandemien som følge av ulike tiltak mot smittespredning i perioden mars 2020 til februar 2022. Antall passasjerer på buss og tog har imidlertid økt kraftig de siste årene og er nå høyere enn før pandemien. Også biltrafikken har økt de siste årene, men ligger fortsatt under nivået før pandemien. Personbiltrafikken er 0,7 prosent lavere i 2024 enn i 2016. Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet i perioden.

Antall påstigende på buss og tog økte med 3,9 prosent i 2023. Etterfølgende figur gir en samlet fremstilling av utvikling i Buskerudbyen siden 2013:



**Figur 12:** 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.

### 3.6 Byindeksen

Byindeksen for Buskerudbyen viser utvikling av personbiltrafikken og er indikator for nullvekstmålet. Datagrunnlaget består av "lette" biler (under 5,6 m). Metoden er basert på tellinger for et avtalt sett av faste tellepunkter fordelt på veinettet for å gi et representativt bilde av trafikktutviklingen i Buskerudbyen. Resultatene og metodebeskrivelser er tilgjengelige på Statens vegvesens hjemmesider.

I rapporten for 2024 konkluderer Statens vegvesen med at trafikknivået i Buskerudbyen er nå på omtrent samme nivå som i 2016. Det vil si at vi akkurat når nullvekstmålet.

For de 14 tellepunktene som inngår i byindeksen for tre års glidende gjennomsnitt, viser beregningen at trafikken for de tre siste årene har hatt en svak økning på 0,3 % sammenlignet med referanseåret 2016. Beregningene har en feilmargin som betyr at trafikknivået ligger et sted mellom -3,6 % og 4,2 % sammenlignet med referanseåret. Når denne regnemåten legges til grunn, kan man ikke si med sikkerhet om trafikken har økt eller ikke sammenlignet med referanseåret, men den ligger omtrent på samme nivå.

Om en kun ser på siste året (2024), er trafikken 0,7 % lavere enn i referanseåret 2016. Den månedlige utviklingen viser at det var en trafikkvekst i første halvår 2024, men at veksten flatet ut i andre halvår. Veksten i hele 2024 var på 0,1 % sammenlignet med 2023.

Det er grunn til følge utviklingen nøye framover, og vurdere endringer i tiltaksporteføljen dersom biltrafikken fortsetter å øke.

Tabell 6 Byindeks Buskerudbyen 2016-2023. Kilde: Statens vegvesen.

| Periode          | Endring i trafikkmengde (%) |
|------------------|-----------------------------|
| 2016-2017        | -0,2                        |
| 2017-2018        | -0,1                        |
| 2018-2019        | 0,3                         |
| 2019-2020        | -6,5                        |
| 2020-2021        | 1,7                         |
| 2021-2022        | 3,8                         |
| 2022-2023        | 0,5                         |
| <b>2023-2024</b> | <b>0,1</b>                  |
| <b>2016-2023</b> | <b>-0,8</b>                 |
| <b>2016-2024</b> | <b>-0,7</b>                 |

## 3.7 Kollektivtrafikk

### Buss

Tallene viser påstigende busspassasjerer i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner. Fra 1.1.2020 ble Nedre Eiker og Svelvik en del av Drammen kommune. Dermed ble også Svelvik en del av Brakars trafikkområde (Nedre Eiker var med tidligere i Brakars trafikkområde). Svelvik er derfor vist i egen rad fra 2020 i tabellen og summert nederst.

Etter et betydelig fall i antall busspassasjerer i 2020 og 2021 som følge av pandemien og smitteverntiltakene, var det en kraftig innhenting i 2022 som fortsatte i 2023 og 2024. I 2024 økte antall passasjerer med 2,4 prosent til 10,4 millioner reisende. Busstrafikken i Buskerudbyen er nå over nivået før pandemien.

Tabell 7 Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen. Tall i hele 1000. Kilde: Brakar

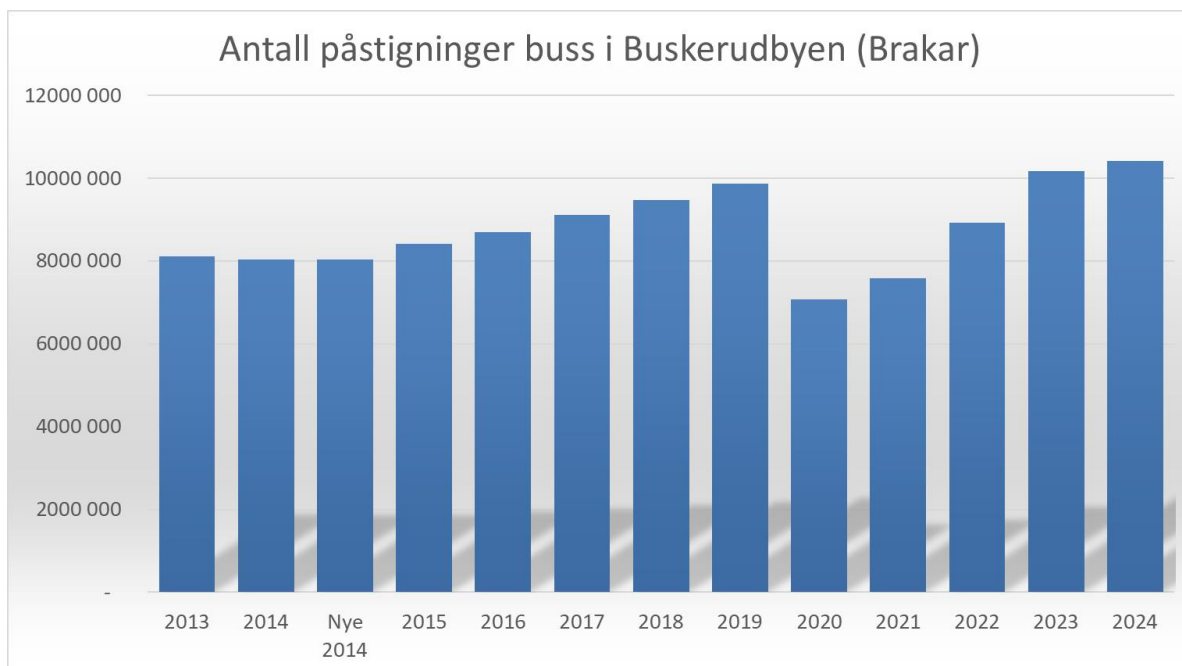
| Antall påstigende    | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023  | 2024  |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|
| <b>Buskerudbyen*</b> | 8104 | 8028 | 8416 | 8689 | 9109 | 9470 | 9868 | 6798 | 7282 | 8549 | 9755  | 9960  |
| <b>Svelvik**</b>     |      |      |      |      |      |      |      | 278  | 308  | 373  | 411   | 448   |
| <b>SUM</b>           | 8104 | 8028 | 8416 | 8689 | 9109 | 9470 | 9868 | 7076 | 7590 | 8922 | 10166 | 10409 |

\* Ekskl. tidligere Svelvik kommune og Kongsberg-ruter som kjører i Numedal

\*\*Påstigende i tidligere Svelvik kommune. Til sammenligning var det 387 910 påstigende i Svelvik kommune i 2019 ifølge Vestfold kollektivtrafikk. Det foreligger ikke tall fra før 2019 for Svelvik.

Vestfold kollektivtrafikk sine ruter mellom Sande og Drammen er ikke med i statistikken. Det samme gjelder for ekspressbusser mellom Notodden og Oslo, via Kongsberg, Øvre Eiker og Drammen. Samt ekspressbusser mellom Oslo og Sør- og Vestlandet som stopper på Bangeløkka i Drammen. Operatørene av ekspressbusser ønsker ikke å dele sine passasjertall.

Passasjerutviklingen er vist grafisk i neste figur.



**Figur 13** Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen. Passasjertall for Svelvik er inkludert etter kommunesammenslåingen med Drammen kommune 1.1.2020 (utgjorde ca. 278 000 påstigende i 2020). Kilde: Brakar

## Tog

Neste tabell viser togreisende på de ti stasjonene i Buskerudbyen. Tallene inneholder sum på- og avstigninger for lokaltog, InterCity, regiontog, fjerntog samt flytoget der disse stopper.

**Tabell 8** Antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen, alle togselskap. Tall i 1000. Kilde: NSB/VY, GoAhead og Flytoget.

| Av- og påstigende togpassasjerer | 2017  | 2018  | 2019  | 2020    | 2021  | 2022   | 2023  | 2024  |
|----------------------------------|-------|-------|-------|---------|-------|--------|-------|-------|
| Sum alle togselskap              | 6 156 | 6 193 | 6 406 | 3 729   | 3 889 | 5 423  | 5 944 | 6 476 |
| Endring                          | 1,9 % | 0,6 % | 3,4 % | -41,8 % | 4,3 % | 39,4 % | 9,6 % | 9,0 % |

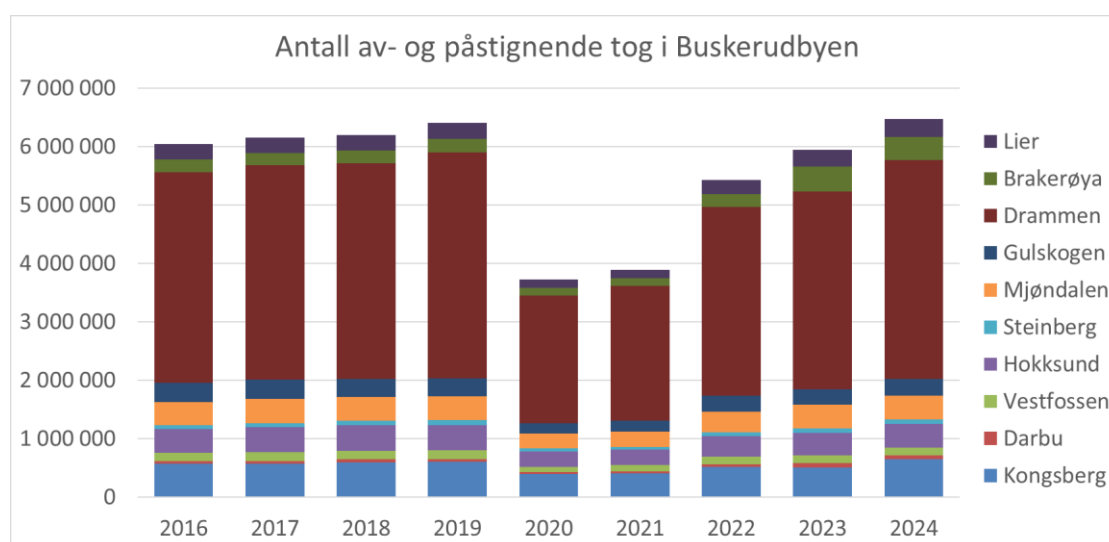
Bruken av tog gikk kraftig ned under Covid19-pandemien, men hentet seg inn en god del i 2022. Oppgangen fortsatte i 2023 og 2024. I 2024 var det 6,5 millioner passasjerer som gikk på eller av på stasjoner i Buskerudbyen – en økning på 9 prosent sammenlignet med 2023.

Neste tabell viser utviklingen pr stasjon. Det var store endringer i antall passasjerer på enkelte stasjoner i 2024. Dette bør sees i sammenheng med omfattende endringer i togtilbudet knyttet til anleggsarbeidene for nytt dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen og ombygging av Drammen stasjon.

Tabell 9 Antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen, alle togselskap. Tall i hele 1000. Kilde: NSB/VY, GoAhead og Flytoget

| Stasjon    | 2016         | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         | 2023-2024  |
|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|
| Kongsberg  | 574          | 576          | 598          | 603          | 395          | 411          | 517          | 500          | 649          | 30 %       |
| Darbu      | 43           | 43           | 49           | 50           | 32           | 33           | 48           | 80           | 60           | -25 %      |
| Vestfossen | 142          | 146          | 148          | 149          | 93           | 101          | 125          | 135          | 133          | -1 %       |
| Hokksund   | 409          | 432          | 437          | 430          | 256          | 262          | 351          | 384          | 414          | 8 %        |
| Steinberg  | 61           | 68           | 73           | 81           | 55           | 53           | 69           | 72           | 77           | 7 %        |
| Mjøndalen  | 394          | 413          | 409          | 411          | 251          | 256          | 348          | 409          | 407          | 0 %        |
| Gulskogen  | 328          | 334          | 311          | 309          | 183          | 192          | 273          | 262          | 285          | 9 %        |
| Drammen    | 3 611        | 3 667        | 3 686        | 3 862        | 2 188        | 2 305        | 3 234        | 3 383        | 3747         | 11 %       |
| Brakerøya  | 213          | 215          | 222          | 233          | 133          | 135          | 220          | 429          | 394          | -8 %       |
| Lier       | 264          | 262          | 260          | 278          | 143          | 141          | 237          | 290          | 310          | 7 %        |
| <b>SUM</b> | <b>6 039</b> | <b>6 156</b> | <b>6 193</b> | <b>6 406</b> | <b>3 729</b> | <b>3 889</b> | <b>5 423</b> | <b>5 944</b> | <b>6 476</b> | <b>9 %</b> |

Neste figur viser en grafisk framstilling i togpassasjerutviklingen i Buskerudbyen.



Figur 14 Antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen 2016-2024, alle togselskap. Kilde: NSB/VY, GoAhead og Flytoget

## Samlet utvikling kollektivreiser

Den positive utviklingen mht. passasjertall for kollektivtrafikken i Buskerudbyen fra 2013 til 2019, endret seg dramatisk i 2020 som følge av koronapandemien og tiltakene mot den. Redusert belegg var et av de viktigste virkemidlene for å redusere smittespredning. Trafikken tok seg noe opp igjen i 2021, men også store deler av 2021 ble preget av pandemien og tiltak for å begrense smitte. I 2022, 2023 og 2024 har kollektivtrafikken tatt seg kraftig opp og er nå høyere enn før pandemien.

### 3.8 Sykkeltrafikk

De siste tre årene har det vært store endringer i Drammen sentrum på grunn av arbeidene med InterCity på Vestfoldbanen, oppgradering av Drammen stasjon, og Bybrua er erstattet av midlertidig gang- og sykkelbru med lavere standard. Det var også to andre sentrale bruer brukt av mange gående og syklende, i Lier (E18-ruta ved Brakerøya) og Drammen (Vinnesbrua), som måtte stenge. E18-ruta åpnet igjen i april 2024 etter rehabilitering, men midlertidig erstatningsbru for Vinnesbrua var fortsatt ikke på plass ved slutten av året. Som et resultat av dette fant mange syklistene andre veier og ruter, som da har endret tallene på flere tellere i berørte områder.

Det har blitt laget en oversikt over alle tellepunkt, og trafikkdatagrupper i Buskerudbyen jobber videre med å få bedre telldata for området vårt. Ved utgangen av 2024 var det 20 tellepunkt som registrerer sykkeltrafikk. Tre av disse er i Lier, ti i Drammen, to i Øvre Eiker og fem på Kongsberg. Det kommer også flere tellepunkt for gående og syklende i 2025. Fra slutten av 2024 ble telleren på Hokksund bru flyttet for å gi bedre datakvalitet. Under følger en tabell som viser ÅDT-tall for tellepunkter, med farger som indikerer dekningsgraden:

| Tellepunkt sykkel                     | Kommune    | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---------------------------------------|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Gml. Mjøndalsbru nord                 | Drammen    |      |      |      |      |      | 73   | 69   | 78   |
| Kullkompaniet                         | Drammen    |      |      |      | 312  | 261  |      |      | 239  |
| Professor Smiths allé                 | Drammen    |      |      |      |      |      |      | 137  | 148  |
| Steinset                              | Drammen    |      |      |      |      |      |      |      | 96   |
| Strømsøbrua (kameratelling)           | Drammen    |      |      |      |      |      | 348  | 274  | 342  |
| Bybrua (kameratelling)                | Drammen    | 710  | 704  | 766  |      | 614  |      |      |      |
| Midlertidig bybru (kamera.)           | Drammen    |      |      |      |      |      |      | 301  | 310  |
| Ypsilon bru (kamera.)                 | Drammen    |      |      |      |      |      | 633  | 583  | 707  |
| Øvre sund bru (kamera.)               | Drammen    |      |      |      |      |      | 267  | 219  | 227  |
| Mjøndalen GS v/E134 (kamera.)         | Drammen    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Nedre Strandgate (sløyfe + barometer) | Drammen    | 278  | 308  | 279  | 297  |      | 279  | 237  | 251  |
| Bekkedokk                             | Kongsberg  |      |      |      |      |      |      | 350  | 347  |
| Bølgen                                | Kongsberg  |      |      |      |      | 140  | 182  | 155  | 181  |
| Gomsrudveien                          | Kongsberg  |      |      |      |      |      | 151  | 176  | 172  |
| Numedalsveien                         | Kongsberg  |      |      |      |      | 325  | 362  | 283  | 322  |
| Sandsvæerveien                        | Kongsberg  |      |      |      | 254  | 227  | 235  | 192  | 231  |
| Bruusgaardsvei                        | Lier       |      |      |      | 92   | 130  |      | 287  | 193  |
| Gml. Lierstranda                      | Lier       |      | 218  | 204  |      | 196  | 194  |      | 186  |
| Lierbyen nord                         | Lier       |      |      |      |      |      |      | 75   | 75   |
| Kantum bru                            | Øvre Eiker |      |      |      |      |      |      | 84   | 84   |
| Nøsteelva                             | Øvre Eiker |      |      |      |      |      |      |      | 180  |

Fargekodeforklaring:

| Dekningsgrad | Farge |
|--------------|-------|
| Ingen data   |       |
| 0-49 %       |       |
| 50-79 %      |       |
| 80-100 %     |       |

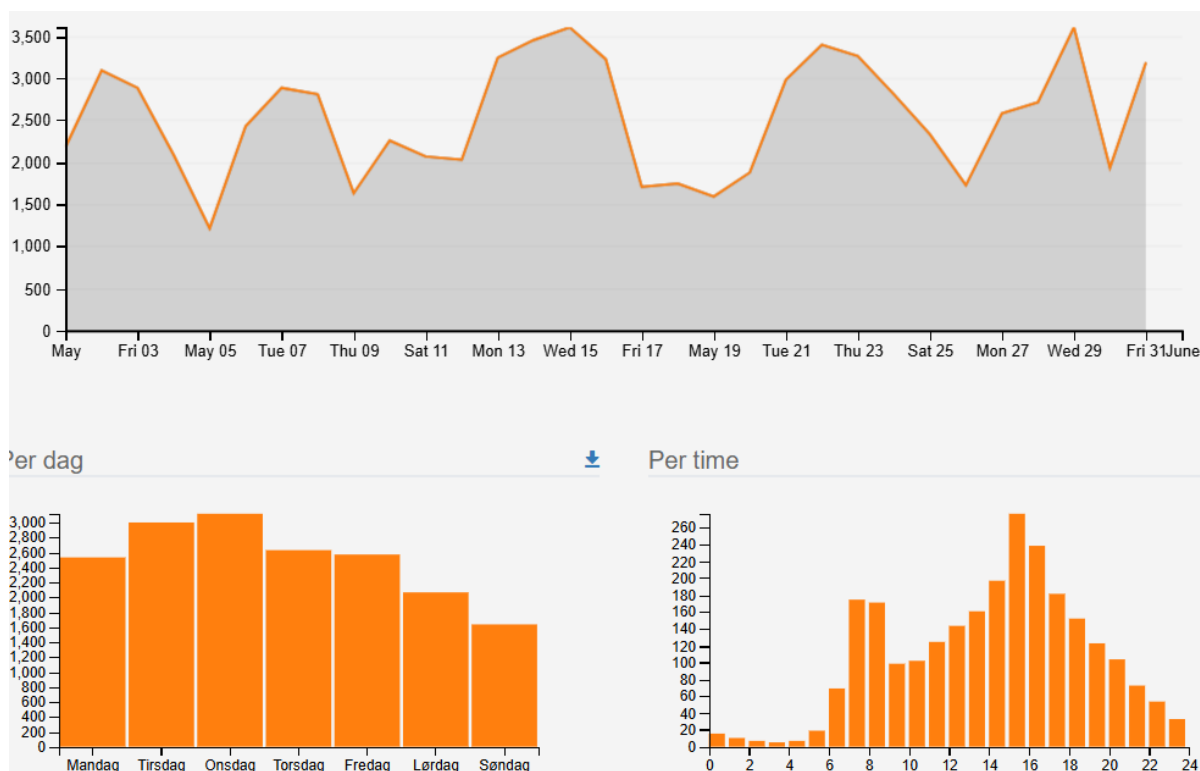
Fra tellerne ser man at antallet syklister varierer mye med vær, føre og årstidene. Derfor er det vanskelig å sammenligne kortere perioder mellom år. Det er heller ikke et entydig bilde av utvikling av sykkeltrafikken over tid, da noen tellere går opp og andre ned. Ofte knyttet til lokale forhold som skader på infrastruktur, vegarbeid og vegomlegging. Samarbeidet ser en variasjonen også i tallene for sykkelandel av reisene i den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen på kommunenivå. Noen sentrale funn fra tallgrunnlaget:

- Sykkel har relativt spisse rushtidstopper i barmarkssesongen som betyr større avlastning av vegnettet og kollektivtilbudet i rush enn det ÅDT-tallene indikerer
- Stor årstidsvariasjon. Det sykles naturlignok mest i sommerhalvåret, men det er også en del sykling i vinterhalvåret i alle Buskerudbyens kommuner
- God nytte av dataene – både for måloppnåelse og som grunnlag for planlegging og dimensjonering av nye tiltak, for eksempel midlertidig bybru i Drammen

Videre vet man fra samarbeidet i trafikkdatagruppa at det er behov for mye vedlikehold av registreringsutstyr. Dette gjelder for tellepunkter for både motorkjøretøy, sykkel og gange. For sykkelteilerne er det også forskjeller på hvordan elsparkesykler registreres.

- Trafikkdata-punktene: Per nå klarer ikke punktene med induktive sløyfer å telle (el)sparkesykler. Det jobbes nasjonalt med å endre dette.
- Otus3D / kamerabasert telleutstyr – Elsparkesykler har en «tendens» til å bli talt som sykkel, mens Segways/enhjulinger som fotgjengere.

Etterfølgende figur viser sykkeltrafikken over bruene over Drammenselva sentralt i Drammen i mai 2024. Øverste diagram viser totalene per dag, mens de to nederste viser gjennomsnitt per ukedag og per time over alle dager i perioden. På en vanlig hverdag var det om lag 2 700 som krysset elva med sykkel (mot ca. 2 500 i 2023), mens det er lavere i helgene. Det er vanligvis Bybrua som har flest passeringer, men under byggeperioden er det Ypsilon som har flest syklister. Maksdag var onsdag 29. mai 2024 med 1 642 syklister. Sykkeltrafikken fordeler seg relativt jevnt mellom de øvrige bruene.



Figur 15 Sum sykkeltrafikk over bruene Øvre Sund, Ypsilon, midlertidig Bybru og Strømsøbrua mai 2024. Data 1.5.-31.5.2024. Kilde: Viscando

### Sykkelparkering: Sykkelhotell i samarbeid med Bane NOR Eiendom

I 2024 var det over 5 500 betalende månedsabonnementer totalt for adgang til sykkelhotell i Buskerudbyen. Et månedsabonnement koster 50 kr og blir automatisk fornyet etter et SMS-varsel. Antall abonnenter økte 16 % fra 2023 til 2024. Sykkelhotellet på Drammen stasjon er også Norges nest mest populære i 2024 med totalt 2 964 abonnenter – bare slått av Lillestrøm stasjon som har et sykkelhotell på hver side av stasjonen. Tallene sier ikke noe om daglig bruk, kun hvor mange som har tegnet månedsabonnement for bruk av Sykkelhotellet.

Bruken er høyest i «barmarkssesongen» for sykkel, som gjenspeiles i sykkeltellere i området vårt. Samtidig ser man at nedgangen om vinteren er mindre i sykkelhotellene enn ute langs sykkelveiene. Det indikerer at flere toggpendlere bruker sykkel aktivt hele året.

### Sykkelparkering: Bruk av sykkelskap

Sykkelskapene i Drammen har totalt vært i bruk 1 855 ganger i 2024, av 384 unike brukere. Noe som gir et gjennomsnitt av fem parkerte sykler per dag. Dette er et årsgjennomsnitt. Bruken er høyere i sommerhalvåret. Syklene står i gjennomsnitt fire og en halv time i skapet. I Lier har løsningsene vært i bruk 472 ganger (fordelt på Høvik skole 265 og Lierbyen samlet 207), av 52 unike brukere. Dette gir et gjennomsnitt på 1,3 parkeringer per dag over året. Syklene står i gjennomsnitt

over seks timer i skapet. På grunn av lav bruk i Lierbyen, er det planlagt at minst 10 av skapene skal flyttes til en annen lokasjon i 2025.

### 3.9 Gangtrafikk

Det registreres også gående i kamera-tellesystemene Otus3D fra Viscando. Disse har tidligere stått flere forskjellige steder, blant annet på Bybroa i Drammen som nå er revet. Nå telles Strømsøløpet, Ypsilon, Øvre Sund bru samt den midlertidige gang- og sykkelbrua i anleggsfasen for ny Bybru. I 2023 startet det også opp tellinger på gang- og sykkelvegen langs E134 mellom Hokksund og Mjøndalen, og det planlegges flere nye gangetellepunkt. Blant annet ved det nye sykehuset i Drammen og over Hokksund bru (rv. 350). Også beskrevet over. Tallene brukes til å planlegge for bedre løsninger for gående og følge med på om man får til en ønsket vekst i antallet som går.

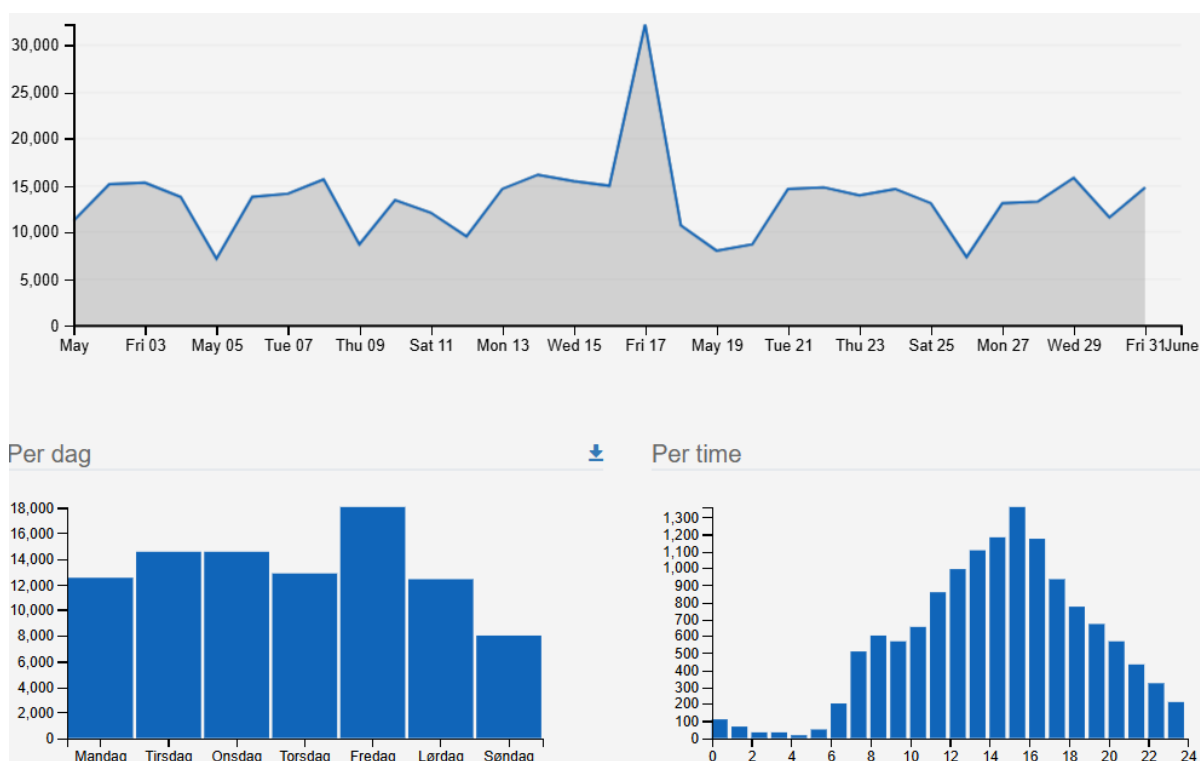
Under følger en tabell som viser ÅDT-tall for tellepunkter, med farger som indikerer om dekningsgraden er god nok (grønn bakgrunn). Her ser man også at på grunn av at busstrafikken i all hovedsak stopper på begge sider av elva er tallene på den midlertidige bybrua kunstig høye, og vil mest sannsynlig - på den nye Bybrua – bli sammenlignbare med tidligere tall fra 2017-2019:

| Kameratellepunkt gange | 2017  | 2018  | 2019  | 2020 | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|------------------------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|
| Strømsøbrua            |       |       |       |      |       | 292   | 287   | 308   |
| Bybrua                 | 4 840 | 4 570 | 4 582 |      | 3 117 |       |       |       |
| Midlertidig bybru      |       |       |       |      |       |       | 8 119 | 7 705 |
| Ypsilon bru            |       |       |       |      |       | 3 009 | 2 975 | 3 158 |
| Øvre sund bru          |       |       |       |      |       | 747   | 482   | 466   |
| Mjøndalen GS v/E134    |       |       |       |      |       |       |       | 54    |

Fargekodeforklaring:

| Dekningsgrad | Farge |
|--------------|-------|
| Ingen data   |       |
| 0-49 %       |       |
| 50-79 %      |       |
| 80-100 %     |       |

Neste figur viser gangtrafikken over bruene over Drammenselva sentralt i Drammen registrert mai 2024. Øverste diagram viser totalene per dag, mens de to nederste viser gjennomsnitt per ukedag og per time over alle dager i perioden. På en vanlig hverdag var det om lag 15 000 som krysset elva til fots, mens det er lavere i helgene. På festdagen 17. mai ble det registrert over dobbelt så mange fotgjengere over dette snittet sammenlignet med en vanlig hverdag.



Figur 16 Sum gangtrafikk over bruene Øvre Sund, Ypsilon, midlertidig bybro og Strømsløpet mai 2024. Data 1.5.-31.5.2024. Kilde: Viscando.

Neste figur viser at det var størst fotgjengertrafikk over midlertidig gangbro. På hverdage er det rundt 10 000 gående som passerer her. To tredeler av dem som krysset elva til fots i det sentrale Drammen gikk her, mens om lag én av fire brukte Ypsilon.



Figur 17 Fordeling av gangtrafikken over bruene Øvre Sund, Ypsilon, midlertidig bybro og Strømsløpet mai 2024. Data 1.5.-31.5.2024. Kilde: Viscando.

## 3.10 Befolkning

Befolkningsveksten fortsatte i 2024. Det ble 1382 flere innbyggere som utgjør en vekst på 0,8 prosent. Det var vekst i alle kommuner. Størst vekst var det i Drammen kommune med 0,9 prosent.

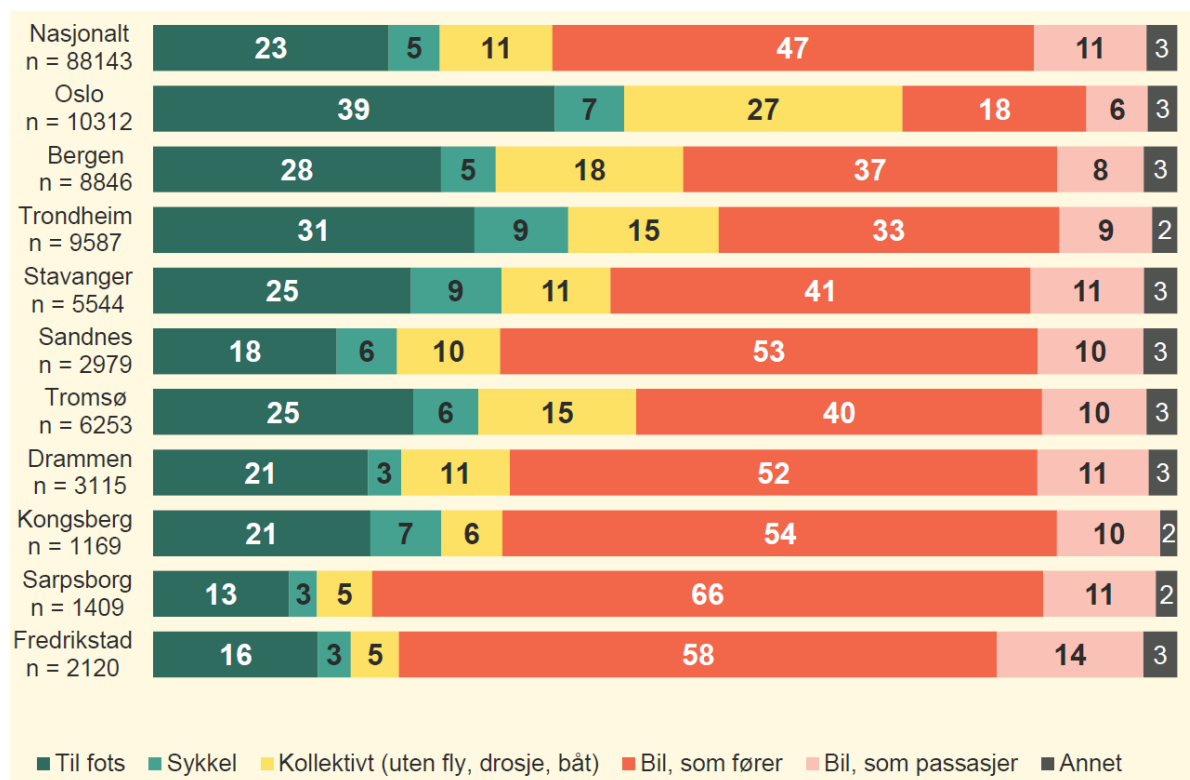
Tabell 10 Befolkningsmengde pr 1. januar. Basert på nye kommunegrenser. Kilde: SSB

| Folkemengde<br>pr 1. januar* | 2014           | 2015           | 2016           | 2017           | 2018           | 2019           | 2020           | 2021           | 2022           | 2023           | 2024           | 2025           | 2024<br>-25  |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| Drammen                      | 95 683         | 96 605         | 97 771         | 98 930         | 99 734         | 100 302        | 100 581        | 101 859        | 102 273        | 103 291        | 104 487        | 105 452        | 0,9 %        |
| Kongsberg                    | 25 887         | 26 406         | 26 711         | 27 013         | 27 216         | 27 410         | 27 481         | 27 694         | 27 879         | 28 793         | 28 848         | 29 011         | 0,6 %        |
| Lier                         | 25 175         | 25 378         | 25 731         | 25 740         | 25 980         | 26 373         | 26 811         | 27 118         | 27 584         | 28 167         | 28 470         | 28 642         | 0,6 %        |
| Øvre Eiker                   | 17 919         | 18 039         | 18 205         | 18 562         | 18 926         | 19 117         | 19 423         | 19 709         | 20 044         | 20 495         | 20 779         | 20 861         | 0,4 %        |
| <b>Sum</b>                   | <b>164 664</b> | <b>166 428</b> | <b>168 418</b> | <b>170 245</b> | <b>171 856</b> | <b>173 202</b> | <b>174 296</b> | <b>176 380</b> | <b>177 780</b> | <b>180 746</b> | <b>182 584</b> | <b>183 966</b> | <b>0,8 %</b> |
| Endring                      | 1,3 %          | 1,1 %          | 1,2 %          | 1,1 %          | 0,9 %          | 0,8 %          | 0,6 %          | 1,2 %          | 0,8 %          | 1,7 %          | 1,0 %          | 0,8 %          |              |

\*Fra 1. januar 2020 er tidligere kommuner Svelvik, Nedre Eiker og Drammen slått sammen til én kommune. I tabellen over er befolkningstallet for de tre tidligere kommunene slått sammen før 2020 for å gjøre utviklingen sammenlignbar.

### 3.11 Reisevaner

Figuren under viser hvordan den prosentvise reisemiddelfordelingen er i flere bykommuner i Norge i 2024. Grafen viser andel av reiser med hovedtransportmiddel, dvs det transportmidlet som er brukt på den lengste delen av reisen. For Buskerudbyen totalt, foregår 19 % av reisene til fots, 4 % på sykkel, 8 % kollektivt, 56 % bilfører, 10 % bilpassasjerer og 2 % annet.



Figur 3 Reisemiddelfordeling hovedtransportmiddel på reiser utført av bosatte i utvalgte bykommuner i Norge. Tall i prosent. N=antall reiser som inngår i datasettet. Kilde: RVU og Opinion

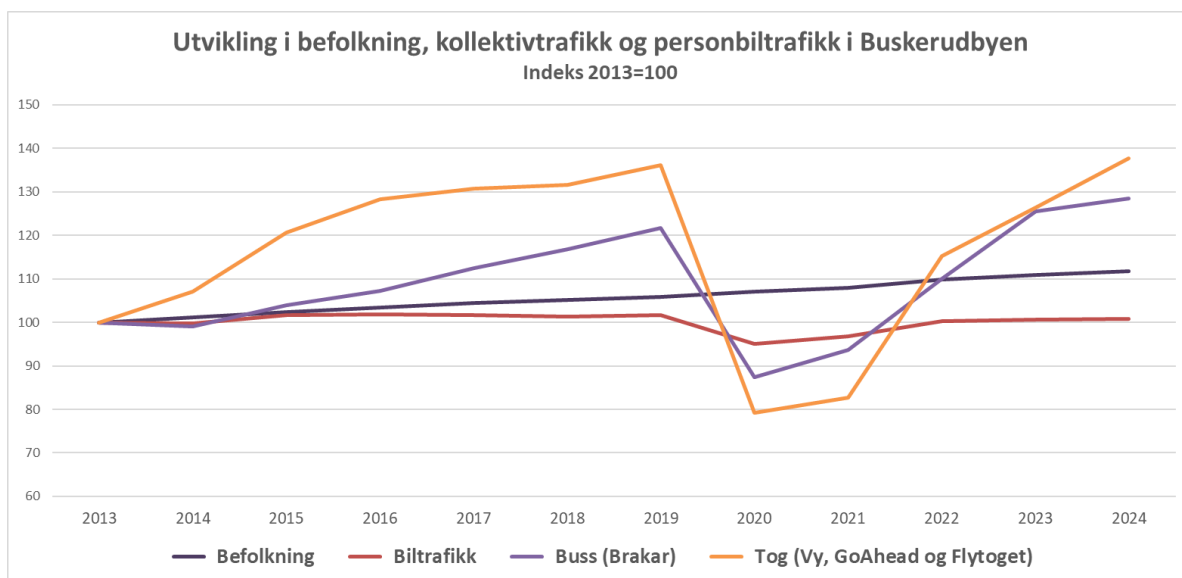
### 3.12 Indekser for utvikling i folketall og reiser

Under vises utviklingen i en del nøkkelindikatorer for Buskerudbyen siden 2013 som tabell.

Tabell 11 Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og påstigende kollektivtrafikanter spesifisert på buss og tog 2013-2024. Indeks: 2013=100.

| Indekser (2013=100)           | 2013 | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|-------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Befolkning                    | 100  | 101,1 | 102,3 | 103,4 | 104,4 | 105,2 | 105,8 | 107,1 | 108,0 | 109,8 | 110,9 | 111,7 |
| Biltrafikk                    | 100  | 99,8  | 101,6 | 101,8 | 101,6 | 101,4 | 101,7 | 95,1  | 96,7  | 100,2 | 100,7 | 100,8 |
| Kollektivtrafikk              | 100  | 100,7 | 107,7 | 112,1 | 116,7 | 120,3 | 125,1 | 85,6  | 91,3  | 111,4 | 125,8 | 130,7 |
| Buss (Brakar)                 | 100  | 99,1  | 103,8 | 107,2 | 112,4 | 116,9 | 121,8 | 87,3  | 93,7  | 110,1 | 125,4 | 128,4 |
| Tog (Vy, GoAhead og Flytoget) | 100  | 107,1 | 120,7 | 128,3 | 130,8 | 131,6 | 136,1 | 79,2  | 82,6  | 115,2 | 126,3 | 137,6 |

Grafen under gir en grafisk framstilling av utviklingen.



**Figur 19** Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og antall påstigende på buss og tog. Indeks: 2013=100. III: Buskerudbysekretariatet.

