

Saksdokument til møte i politisk styringsgruppe (nr. 02 – 2026)

Møtetid: Torsdag 23. april kl. 12:00-13:30 (nr. 02 – 2026)

NB! Merk kortere møtetid enn i opprinnelig innkalling!

Sted: Lier rådhus

Forslag til dagsorden:

- Sak 07/26 Referat politisk styringsgruppe 20.02.2026 (nr. 01 – 2026)
- Sak 08/26 Status for arbeidet med utredningen «Byutvikling i fellesskap»
- Sak 09/26 Årsrapport Buskerudbyen
- Sak 10/26 Status- og orienteringssaker:
- Togtilbudet fra desember 2027 (R28) v/Jernbanedirektoratet
 - Nye jernbaneutredninger v/Jernbanedirektoratet
 - Møte med Jernbanedirektoratet 17. april v/sekretariatet
 - Nasjonal reisevaneundersøkelse for 2025 v/sekretariatet
- Sak 11/26 Eventuelt

Buskerudbyen, 16. april 2026

Kjell Arne Hermansen
Leder administrativ styringsgruppe

Vedlegg

1. Utkast referat politisk styringsgruppe 20.02.2026 (nr. 01 – 2026)
2. Utkast årsrapport Buskerudbyen 2025

Sak 07/26 Referat

Referat fra politisk styringsgruppes møte 20.02.2026 (nr. 01 – 2026)

Forslag til beslutning: Referatet godkjennes.

Sak 08/26 Status for arbeidet med utredningen «Byutvikling i fellesskap»

Saksframlegg

Organ:	Møtedato:	Saksnr.:
Politisk styringsgruppe	23.04.2026	08/26
Administrativ styringsgruppe	20.03.2026	09/26
Fagrådet	05.03.2026	09/26

Saksbehandlere: Gunnar Ridderström/Gert Myhren

Vår dato: 16.04.2026

Hva saken gjelder

Saken gir en status i arbeidet med utredningen.

Forslag til beslutning

1. Politisk styringsgruppe tar status til orientering.
2. Styringsgruppen slutter seg til håndtering av ønskede tiltak, slik det er beskrevet i saken.

Bakgrunn

Status for utredningsarbeidet

Utredningene av temaene knyttet til konseptene er startet. Arbeidet er fordelt mellom fylkeskommunen og sekretariatet/prosjektleder/konsulenter. Utredningene vil både være grunnlag for koding i Regional transportmodell (RTM) og tilleggsvurdering (f.eks. ferje og bybane). Prosjektleder for kunnskapsgrunnlaget koordinerer arbeidet. Sekretariatet, fylkeskommunen og de to eksterne rådgiverne møtes fra april hver uke i en arbeidsgruppe for koordinering og avklaring av faglige spørsmål. Konsulent for trafikkberegningene møter digitalt i arbeidsgruppas møter.

Jernbanedirektoratet vil bidra med eksisterende utredninger og kunnskap. Det er avtalt et felles møte med Jernbanedirektoratet fredag 17. april hvor vi får oversikt over hva som finnes av eksisterende kunnskap, og hvilke fagpersoner i direktoratet som kan bidra med kunnskap. Oppsummering av møtet vil bli gitt i politisk styringsgruppe, jf. egen orienteringssak.

Transportmodell-beregningene

Rådgiverne er i gang med arbeidet. Første fase er oppdatering og validering av modellen. Dette arbeidet er nå i avslutningsfasen. Første modellering vil være av «trend», altså hvordan utviklingen blir mot 2040 hvis vi fortsetter som i dag.

Konsept 1 innebærer fortsatt belønningsavtale, og ligner derfor mye på «trend». Forskjellen er at i Konsept 1 legges det inn tilstrekkelige tiltak for å nå nullvekstmålet i 2040. Dette er nødvendig for at Konsept 1 skal være et realistisk valgbart alternativ.

For beregning av konsept 2 (uten belønningsavtale) gjennomføres det en prosess med Brakar/Buskerud fylkeskommune om hvilke innsparinger som kan/bør gjøres i busstilbudet dersom belønningsmidlene bortfaller.

Konsept 3, bypakke og byvekstavtale uten bompenger, vil ha mange fellestrekk med Konsept 1. Det må likevel kunne forventes noe større bidrag fra staten enn i Konsept 1.

Konsept 4, bypakke og byvekstavtale med bompenger, vil ha det mest omfattende innholdet, og det vil bli satt sammen ulike eksempler på pakker som vil bli beregnet.

Modellberegningene danner grunnlaget for vurderingene av konsekvenser (kapittel 4 i utredningsprogrammet).

Konsept 1 og nullvekstmålet

I utredningsprogrammet står følgende (kap. 3.1): «I denne utredningen brukes konsept 1, det vil si belønningsavtale med staten, som referansesituasjon. Konsept 1 er valgt fordi det ligger nærmest dagens situasjon.»

Samtidig viser byindeksen at trafikknivået i Buskerudbyen øker litt for hvert år. Prognosene tilsier også at økt bruk av elbil vil gi betydelig økning i bilkjøringen. Det betyr at dersom man fortsetter med samme tilnærming som i dag, vil man sannsynligvis ikke greie å nå nullvekstmålet på sikt. Flere virkemidler må brukes.

Det er viktig at utredningen viser en realistisk utgave av konsept 1. Det betyr at det må vises en utgave av konsept 1 som når nullvekstmålet, altså en utgave som tar i bruk flere virkemidler enn man gjør i dag.

Håndtering av ønskede tiltak som er spilt inn

For å få oversikt over finansieringsgrunnlaget i de ulike variantene av konsept 4, må vi lage foreløpige kostnadsanslag for aktuelle byggeprosjekter. Estimaten vil være usikre. Fylkeskommunen har også pekt på behovet for å avklare hvilke prosjekter det er realistisk å ta med i beregningene, slik at vi ikke bruker ressurser på tiltak som transportmodellen ikke kan vise effekt av.

Siden forslag til tiltak har kommet både fra politiske og faglige prosesser, må det dokumenteres hvilke vurderinger som er gjort dersom tiltak ikke tas med i transport- eller kostnadsberegningene.

Administrativ styringsgruppe gikk i sitt møte 20. mars inn for følgende tilnærming:

1. Arbeidsgruppa for utredningen lager et forslag til kriterier for siling av tiltak. Forslaget legges frem for fagrådet.
2. I utarbeidelsen av kriteriene for siling brukes både kriteriene som ligger til grunn for Buskerudbyens handlingsprogram og flokene i behovsanalysen som grunnlag.
3. Ut fra kriteriene gjøres det en grovsiling av tiltak før kostnader beregnes.
4. Silingen må dokumenteres slik at den er etterprøvable og gir gode begrunnelser for at tiltak ikke kostnadsberegnes eller tas med i transportberegningene.
5. For tiltakene som skal kostnadsberegnes, må det benyttes en metode som passer til det overordnede nivået utredningen er på.

Partnernes økonomiske egeninnsats – hva skal legges til grunn i utredningen?

Partnernes egeninnsats er en vesentlig finansieringskilde for tiltak i Buskerudbyen. En andel egeninnsats i form av økonomisk bidrag vil være en forutsetning i fremtidige forhandlinger om en byvekstavgift. I utredningen av de fire konseptene må det derfor legges inn noen forutsetninger om egeninnsats.

Partnernes egeninnsats mht. virkemidler

I konsept 1 og 3 hvor regionen skal oppnå nullvekstmålet for å få fortsatt belønningsavtale eller en byvekstavgift uten bompenger, vil det være behov for relativt kraftige tiltak for å nå nullvekstmålet (som er en premiss for en byvekstavgift). Mulige virkemidler er parkeringsrestriksjoner, reduserte fartsgrenser, stenging av veier, føringer for arealbruken m.m. Tiltakene ses i sammenheng med kommunenes investeringer i infrastruktur (kommunenes bidrag) for å få et helhetlig bilde av hvilke tiltak/virkemidler som kan bli nødvendige å gjennomføre.

Sak 09/26 Årsrapport Buskerudbyen

Saksframlegg

Organ:	Møtedato:	Saksnr.:
Politisk styringsgruppe	23.04.2026	09/26
Administrativ styringsgruppe	20.03.2026	12/26

Saksbehandler: Ingunn Larsen

Vår dato: 16.04.2026

Hva saken gjelder

Godkjenne forslag til årsrapport 2025 for Buskerudbysamarbeidet (vedlegg 2).

Forslag til beslutning

1. Forslaget til årsrapport godkjennes og oversendes partnerne.

Bakgrunn

Buskerudbysamarbeidets årsrapport gir partnerne en oversikt over aktivitetene, resultatene og økonomien for det siste året. Den viser effekten av tiltakene som er gjennomført, og hvordan samarbeidet bidrar til utviklingen i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg.

I 2025 fortsatte arbeidet med å tilrettelegge for høystandard busstilbud og gode løsninger for sykkel og gange til og fra det nye sykehuset som åpnet på Brakerøya høsten 2025. I tillegg er det gjort en rekke tiltak for gange og sykkel i alle kommuner, og ordningen med reduserte billettpriser og et forsterket busstilbud i Buskerudbyen er videreført. Dette er mulig gjennom belønningsavtalen med staten, kombinert med lokal innsats og et godt samarbeid mellom partnerne.

Prioritering av tiltak er basert på handlingsprogram for belønningsmidler 2023-2025, vedtatt av politisk styringsgruppe.

Tiltak og resultater i 2025

Størstedelen av det statlige tilskuddet har også i 2025 gått til driftstilskudd til buss og rimeligere billetter. Totalt om lag 83 millioner kroner. Belønningsmidlene bidrar blant annet til avganger hvert 7.-10. minutt på de mest brukte rutene, og at vi fortsatt har en av landets billigste enkeltbilletter. Fysisk tilrettelegging for bussen, for eksempel etablering og forbedring av busstopp, kommer i tillegg.

Eksempler på andre tiltak som er delfinansiert med belønningsmidler:

- Tilrettelegging for ny Linje 1 fra Mjøndalen til det nye sykehuset på Brakerøya, og bedre forhold for gående og syklende i samme område.
- Flere parkeringsplasser for pendlerne på Lier stasjon.
- Pilotprosjekt med ferge.
- Oppgradering av gang- og sykkelveier.
- Hjertesoner rundt skolene i Lier.
- Oppgradering av snarveier.
- Gratis fiksing av barnesykler.
- Skiltingen av den regionale sykkelruten Sølvveien fortsatte, og kom i gang i Øvre Eiker, Drammen og Lier.

Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken gjennom mange år, men pilene har pekt i feil retning siste årene. Byindeksen tilsier at gjennomsnittlig trafikknivå for de siste tre årene lå ca. 1,6 % høyere enn i referanseåret 2016. Det er imidlertid usikkerhet i tallene, slik at en ikke kan fastslå med sikkerhet at biltrafikken har økt siden 2016. Det er grunn til følge utviklingen nøye framover.

Både buss- og togtilbudet var preget av redusert kvalitet og attraktivitet i store deler av 2025. Det har trolig bidratt til en negativ utvikling i passasjertallene hele året sett under ett sammenlignet med 2024. De siste månedene av 2025 viste imidlertid en positiv utvikling i passasjertallene.

I 2025 ble det utarbeidet en behovsanalyse for Buskerudbyen som dannet grunnlaget for et utredningsprogram for veien videre. Utredningsprogrammet ble lokalpolitisk vedtatt høsten 2025. Utredningen skal belyse fire ulike konsepter for veien videre og gi grunnlag for å velge mellom disse. Rapporten skal være klar senhøsten 2026.

Videre saksgang

Sekretariatet utarbeider et forslag til felles saksfremlegg som kommunene og fylkeskommunen kan benytte i en politisk orienteringssak i egen organisasjon.

Sak 10/26 Status- og orienterings saker

Togtilbudet fra desember 2027 (R28)

Fra desember 2027 (R28, ruteplan 2028) integreres Flytoget i det ordinære togtilbudet. Dette gir muligheter for å utnytte kapasiteten i Oslo-området bedre, med flere avganger, bedre plass om bord og et mer pålitelig tilbud. For Buskerudbyen betyr det blant annet bedre tilbud mellom Drammen og Oslo/Gardermoen, og økning fra to til tre togstopp i timen på Brakerøya stasjon (fire i rush). Også tog fra Kongsberg vil stoppe på Brakerøya. Det er ikke lagt opp til flere avganger enn i dag mellom Drammen og Kongsberg, men det forventes mer robuste ruter med færre forsinkelser.

Jernbanedirektoratet orienterer i møtet.

Nye Jernbaneutredninger

Jernbanedirektoratet presenterte 9. april tre nye utredninger:

- Fjerntogstrategi
- Godsstrategi
- Kollektivstudie for Østlandet

På Østlandet anbefaler Jernbanedirektoratet at en ny Rikstunnel mellom Oslo S og Lysaker prioriteres. Prosjektet innebærer store investeringskostnader og vil tidligst kunne stå ferdig i 2052, ifølge kollektivstudien for Østlandet. Det er først når kapasiteten i Rikstunnelen er forbedret at man kan ta ut full nytte av tiltak i det «ytre» InterCity-systemet.

Utredningene er tilgjengelige her: [Tre nye utredninger: – Vi løser ikke utfordringene uten jernbanen - Jernbanedirektoratet](#)

Jernbanedirektoratet orienterer i møtet.

Møte med Jernbanedirektoratet 17. april

Buskerudbyen sendte 13.02.2026 brev til Jernbanedirektoratet der vi ba om et møte om utredningsarbeidet og kunnskapsutvikling. I møtet ønsker Buskerudbyen å diskutere muligheter og begrensninger, få innblikk i tidligere utredninger og faglig grunnlag, samt fastsette mer konkret hva Jernbanedirektoratet eventuelt kan bidra med utover ordinær deltakelse i fagrådet/referansegruppen for utredningen som pågår. Møtet med Jernbanedirektoratet er avtalt 17. april. Sekretariatet vil orientere politisk styringsgruppe om hovedpunktene i møtet med Jernbanedirektoratet.

Nasjonal reisevaneundersøkelse 2025

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2025 ble lagt fram 27. februar. Bilandelen i Buskerudbyen ligger stabilt, og var i 2025 på 66 % (sum for reiser som fører og passasjer). Sykkelandelen er fortsatt 4 %, og kollektivandelen fortsatt 9 %. Gange har over tid hatt en liten nedgang, og utgjorde i 2025 18 % av reisene. Sekretariatet presenterer.

Sak 11/26 Eventuelt