

Møtereferat Politisk styringsgruppe

Møte nr. 1/2026 – 20.02.2026

Til stede	<p>Politisk styringsgruppe: Kjell Arne Hermansen, ordfører, Drammen kommune Line Spiten, ordfører, Kongsberg kommune Kjetil Kivle, ordfører, Lier kommune Adrian Tollefsen, ordfører, Øvre Eiker kommune Tore Opdal Hansen, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune Stein Batalden, fagdirektør, Jernbanedirektoratet Anders Hagerup, seksjonssjef, Statens vegvesen</p>
Andre:	<p>Fra administrasjonen: Susanne Vist, kommunedirektør, Øvre Eiker kommune Trude Andresen, kommunedirektør, Drammen kommune Sikke Næsheim, kommunedirektør, Lier kommune Gro Ryghseter Solberg, fylkesdirektør for samferdsel, Buskerud fylkeskommune Heidi Eidskrem, kommunedirektør (konst.), Kongsberg kommune</p> <p>Fra Buskerudbysekretariatet: Gert Myhren, daglig leder (konst.) Trond Solem Ingunn Larsen Gunnar Ridderström</p>
Forfall	
Møtested	Teams
Møtetid	Fredag 20. februar 2026 kl. 0900 - 1100
Referent	Ingunn Larsen

Sak 01/26

Godkjenning av utkast til referat fra møte 18.09.2025

Beslutning: Referatet godkjennes.

Sak 02/26

Status for arbeidet med utredningen «Byutvikling i fellesskap»

Gunnar Ridderström og Gert Myhren orienterte om status for utredningsarbeidet, se vedlagte presentasjon (vedlegg 1).

Utredningsarbeidet kan deles inn i to faser. Frem til sommeren jobbes det med å vurdere aktuelle tiltak og virkemidler i tråd med det vedtatte utredningsprogrammet «Byutvikling i fellesskap. Tiltak som kan beregnes inkluderes i trafikkberegningene, som gjøres i samme periode. Øvrige tiltak og virkemidler beskrives. I hvilken grad bidrar de til den ønskede samfunnsutviklingen, og å løse de fem samfunnsflokene? Inntekspotensialet skal også vurderes.

Etter sommeren vil det være mest fokus på konsekvenser og effekter av de ulike tiltakene. Ev. supplerende beregninger og vurderinger gjennomføres. På politisk råd i oktober skal hovedresultatene etter planen legges frem. Endelig sluttrapport kan ta noe lengre tid å fullføre, men skal foreligge i løpet av senhøsten.

Fire konsepter skal utredes, i henhold til utredningsprogrammet. Konsept 1: Belønningsavtale, dvs. videreføring av dagens ordning. Konsept 2: Ingen avtale med staten, dvs. bortfall av dagens tiltak som finansieres med belønningsmidler. Konsept 3: Bypakke og byvekstavtaler uten bompenger, dvs. forsterking av dagens tiltak m/alternativer. Konsept 4: Bypakke og bvekstavtale med bompenger, dvs. forsterking av dagens tiltak med alternativer som innebærer bompenger, slik samferdselsministeren har stilt krav om. Det er kun konsept 4 som kan gi nok inntekter til å finansiere større infrastrukturtiltak.

Buskerudbyen ønsker aktiv deltakelse fra Jernbanedirektoratet i utredningen. På vegne av samarbeidet har Kjell Arne Hermansen sendt brev til direktoratet 13. februar, og bedt om et møte for å diskutere dette.

Jernbanedirektoratet understreker i møtet at de er positive til å bidra med kunnskap og innsikt fra utredninger som allerede er gjennomført, men at direktoratet ikke har mulighet til å lede eller produsere nye utredninger. Direktoratets prioriteringer defineres ut fra gjeldende Nasjonal transportplan (NTP), hvor det ikke er lagt opp til flere større investeringer eller tiltak på jernbanen i vårt byområde.

Sak 03/26

Revidering av handlingsprogrammet

Gert Myhren orienterte.

Buskerudbyen sendte søknad om ny belønningsavtale for 2026-2029 til Statens vegvesen i slutten av juni 2025. Rammene for søknaden ble vedtatt av kommunestyrene og fylkestinget våren/sommeren 2025, mens endelig søknad ble behandlet av politisk styringsgruppe 24. juni (sak 10/25).

Statens vegvesens foreløpige svar på søknaden, og vedtatt statsbudsjett, tilsier at det er god sjanse for at Buskerudbyen får en ny belønningsavtale for 2026-2029, men at vi sannsynligvis ikke får like mye belønningsmidler som vi søkte om.

I søknaden ble det tatt utgangspunkt i belønningsavtalen for 2022-2025 (121,8 mill. kr i 2025). I tillegg ba samarbeidet om 25 millioner kroner ekstra til buss for å veie opp for ekstraordinær prisstigning, og for å styrke tilbudet ytterligere knyttet til nytt sykehus og jernbaneinvesteringene. Totalt 147 millioner kroner per år.

Statsbudsjettet og Vegvesenets foreløpige vurdering av 31.10.2025 tilsier at Buskerudbyen kan få 124,9 millioner kroner (2026-kr) i belønningsmidler i 2026. Vedtatt handlingsprogram for 2026-2029 baserer seg på belønningsmidler i tråd med søknaden. Dersom endelig tilbud om avtale innebærer mindre midler enn dette, må handlingsprogrammet revideres.

For å sikre en ev. effektiv revisjon, er det behov for at politisk styringsgruppe tar stilling til hvilket prinsipp som skal legges til grunn. Det ble redegjort for tre ulike tilnærminger, se saksdokument og vedlagt presentasjon.

Politisk styringsgruppe gir tilslutning til prinsipp 1, som innebærer at handlingsprogrammets beløp til drift av kollektivtilbudet reduseres med 25 millioner kroner (2025-kr), og at indeksreguleringen av belønningsmidlene i 2026 (2,5 prosent, ref. foreløpig vurdering fra Statens vegvesen) fordeles likt på alle tiltaksområdene.

Beslutning:

1. Prinsipp 1 som beskrevet i saken legges til grunn for eventuell revisjon av handlingsprogrammet.
2. Et ev. revidert handlingsprogram for 2026-2029 behandles i politisk styringsgruppe etter at premissene er endelig avklart i tilbud om ny belønningsavtale.

Sak 04/26 Status- og orienteringssaker

Byindeksen for 2025

Gert Myhren orienterte. Statens vegvesen publiserte byindeksen for 2025 på sin nettside 28. januar. Denne beregningen tilsier at trafikkmengden i Buskerudbyen lå 1,6 % høyere enn i sammenligningsåret 2016. Det er imidlertid usikkerhet i beregningene, slik at man ikke kan si med sikkerhet at tallet er 1,6 %, men at det ligger et sted mellom -2,5 % og + 5,7 %. Denne usikkerheten gjør at man ikke kan konkludere med at trafikkmengden i Buskerudbyen ligger over nullvekstmålet.

Hovedindeksen som vi måles mot, er en treårig glidende indeks. Det vil si at for 2025 sammenlignes gjennomsnittlig trafikknivå for årene 2023, 2024 og 2025 med sammenligningsåret 2016. Det er strenge krav til datakvalitet: av totalt 32 tellepunkter i Buskerudbyen, er det bare 13 som tilfredsstillt kravene og er brukt i beregningen av den glidende treårige indeksen. Metoden Staten vegvesen benytter er standardisert og felles for alle byområdene.

Oppfølging: I møtet ble det stilt spørsmål om validitet og reliabilitet ved byindeksmålene, særlig knyttet til at det varierer hvilke tellepunkter som tilfredsstillt kravene til datakvalitet og dermed inngår i byindeksen fra år til år. Det ble avtalt å innhente utfyllende svar fra Statens vegvesen. Svar er mottatt i etterkant av møtet, og følger som vedlegg 2.

Årsrapport til Vegvesenet

Gert Myhren orienterte. Rapportering om måloppnåelse og bruk av belønningsmidler ble sendt til Statens vegvesen 30. januar. I år er det rapportert både for 2025 og samlet for belønningsperioden 2022-2025. Denne rapporteringen vil inngå som en del av Statens vegvesens grunnlag i vurderingen av søknaden om ny belønningsavtale for 2026-2029. Se vedlagte presentasjon.

Ordfører i Øvre Eiker hadde opprinnelig meldt inn følgende sak under Eventuelt, men det var naturlig å løfte problemstillingen i forbindelse med gjennomgangen av ubrukke belønningsmidler:

Øvre Eiker kommune ønsker å omdisponere tre millioner kroner i ubrukte belønningsmidler fra 2025 som opprinnelig var satt av til en kulvert på østsiden av nye Hokksund barneskole, da disse ennå ikke er tatt i bruk. Bakgrunnen er at trafikksituasjonen rundt den nye barneskolen er opplevd som prekær de siste ukene, med mange innspill og bekymringer fra foreldre og naboer. Administrasjonen i Øvre Eiker foreslår fire trafikksikkerhetstiltak som kan gjennomføres i sommerferien, blant annet ny fotgjengerovergang i Lyngveien, flytting av gang- og sykkelvei langs Drammensveien og et nytt kjørefelt for høyresvingende trafikk på Drammensveien fra Hokksund sentrum og inn Lyngveien. Det bes om en avklaring på om midlene kan omdisponeres for å få tiltakene raskt på plass.

Politisk styringsgruppe stiller seg positive til forslaget, men ønsker at administrativ styringsgruppe behandler omdisponeringen, i tråd med vanlig praksis. Saken tas derfor på ordinær måte opp i neste møterunde i fagrådet og administrativ styringsgruppe, der sistnevnte tar endelig beslutning i sitt møte 20. mars.

Møtedatoer i 2026

Høstens møte i politisk råd flyttes fra 19. oktober til 12. oktober pga. kollisjon med oppsatte gruppemøter i Øvre Eiker.

Politisk styringsgruppe 19. juni flyttes ikke.

Sak 05/26 Eventuelt

Togtilbudet fra desember 2027

Gert Myhren orienterte om endringene i togtilbudet fra desember 2027, i forbindelse med at Vy overtar togtransporten til Oslo lufthavn Gardermoen fra Flytoget. Ved å integrere flytogets ruter med regiontogtilbudet, kan den knappe kapasiteten i Oslo-området utnyttes bedre. For innbyggerne i Buskerudbyen innebærer dette flere tilbudsforbedringer. Se vedlagte presentasjon.

Stortinget vedtok 10. februar 2026 at stoppmønsteret ved Steinberg stasjon skal opprettholdes på samme nivå som før ruteendringen i desember 2025. Sekretariatet har fått en foreløpig tilbakemelding fra Jernbanedirektoratet om at Samferdselsdepartementet nå vurderer hvordan vedtaket skal følges opp. Direktoratet har foreløpig ikke mottatt noe konkret oppdrag i saken. Stortinget har også vedtatt at eventuelle endringer i stoppmønsteret ved Steinberg og Brakerøya stasjon skal drøftes med lokalbefolkning, kommuner og fylkeskommuner. Pendlere og lokalt næringsliv skal også få mulighet til å uttale seg.

I forkant av møtet var det meldt inn ønske om å diskutere en mulig felles uttalelse fra Buskerudbyen fra ordføreren i Øvre Eiker. Ordførerne uttrykte samlet sett tilfredshet med forbedringene, særlig flere stopp på Brakerøya og tiltak som styrker tilbudet mot Drammen, men pekte samtidig på at det ikke innebærer en reell økning i antall togavganger mellom Kongsberg/Hokksund og Oslo. Det ble understreket at ambisjonen om to tog i timen til Kongsberg ligger fast, og at en eventuell uttalelse bør være balansert og konstruktiv: anerkjenne forbedringene som er oppnådd, samtidig som behovet for et enda bedre togtilbud løftes tydelig fram.

NTP 2029-2040, oppdrag 2 - landsdelsanalyse

Gert Myhren orienterte.

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040 har transportetatene fått i oppdrag å utarbeide landsdelsanalyser av utfordringsbilde og mobilitetsbehov. Buskerud tilhører landsdelen Øst-Norge. Buskerudbyen deltok på workshop 12. februar og skal gi skriftlig innspill innen 10. mars, med fokus på blant annet fremkommelighet, mobilitetsbehov, trafikkikkerhet, transporttettersspørsmål, teknologi og næringsutvikling, men uten å foreslå konkrete tiltak eller virkemidler på dette stadiet.

I workshopen løftet Buskerudbyen særlig behovet for et bedre togtilbud, inkludert to tog i timen til Hokksund/Kongsberg og flere stopp på Brakerøya og Lier, samt utfordringer på overordnet veinett og forbindelsen til Drammen havn. Det ble også pekt på kø og fremkommelighetsutfordringer i lokaltrafikken, behov for videre satsing på kollektivtransport, samt tryggere og mer sammenhengende løsninger for sykkel og gange. Ny teknologi og behovet for å ta den i bruk på en måte som gir bedre ressursutnyttelse og støtter opp under nullvekstmålet, ble også trukket fram.

Innspill i møtet:

Det ble pekt på betydelige fremkommelighetsutfordringer på E134 mellom sandtaket i Mjøndalen og avkjøringen til Vestfossen, med daglige køer knyttet til flere rundkjøringer, samt utfordringer på riksvei 350 mot Åmot. Dette bør inkluderes i utfordringsbildet.

Flere understreket viktigheten av å få tydelig fram hovedutfordringene i transportsystemet, særlig langs hovedaksene mot Asker og Oslo, inkludert forbindelser som E18, Dagslett og Holmenbrua.

Samtidig ble det løftet fram store utfordringer knyttet til kraftig kostnadsvekst i kollektivtransporten og et betydelig vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene, som understreker behovet for langsiktige løsninger.

Fylkesdirektøren for samferdsel orienterte om at fylkeskommunen arbeider parallelt med tilsvarende innspill og at det er god samordning med Buskerudbyen. Alle kommuneregionene vil bli invitert til egne møter i denne forbindelse. Det ble også understreket at det vil komme mange muligheter fremover til å være tett på NTP-prosessen.

Vedlegg

1. Presentasjonen vist på møtet.
2. Svar fra Statens vegvesen ang. spørsmål om byindeksen stilt i pol. styringsgruppe 20.02.26