



# Årsrapport 2025

## Buskerudbysamarbeidet

Til behandling i politisk styringsgruppe  
23.4.2026

# Forord

Målet for Buskerudbysamarbeidet er en bærekraftig og konkurransedyktig byregion. Det skal være enkelt å reise innad i Buskerudbyen, til Oslo-regionen og andre områder.

I løpet av 2025 har Buskerudbyen realisert en rekke prosjekter som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. Prioriteringen av tiltak har vært basert på revidert handlingsprogram for belønningsmidler 2023-2025, vedtatt av politisk styringsgruppe 20.12.2024.

Arbeidet fortsatte 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 kommunene, og ordningen med reduserte billettpriser og et forsterket busstilbud i Buskerudbyen er videreført.

Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken gjennom mange år, men pilene har pekt i feil retning siste årene. Byindeksen tilsier at trafikknivået de siste tre årene lå ca. 1,6 % høyere enn i referanseåret 2016. Det er imidlertid statistisk 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.

I 2025 ble det utarbeidet en behovsanalyse for Buskerudbyen som dannet grunnlaget for et utredningsprogram for veien videre. Utredningsprogrammet ble lokalpolitisk vedtatt høsten 2025. Arbeidet skal gi svar på hvilke transport- og byutviklingstiltak det er viktigst å prioritere fremover. Fire konsepter utredes, hvorav ett er bypakke med bompenger i tråd med krav fra samferdselsministeren. Utredningen skal være klar senhøsten 2026.

## **Gro Ryghseter Solberg,**

leder av administrativ styringsgruppe i Buskerudbysamarbeidet og direktør for samferdsel i Buskerud fylkeskommune

23.04.2026

Forsidefoto: Buskerud fylkeskommune

# 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>Tiltak og aktiviteter 2025</b>                     | <b>9</b>  |
| 2.1       | Driftstilskudd til buss                               | 10        |
| 2.2       | Ny busslinje til nytt sykehus                         | 11        |
| 2.3       | Bedre forhold for gående og syklende rundt Brakerøya  | 12        |
| 2.4       | Flere parkeringsplasser for pendlerne på Lier stasjon | 13        |
| 2.5       | Pilotprosjekt med ferge                               | 14        |
| 2.6       | Hjertesoner rundt alle skolene i Lier                 | 15        |
| 2.7       | Gratis fiksing av barnesykler                         | 16        |
| 2.8       | Oppgradering av gang- og sykkelveier                  | 17        |
| 2.9       | Norges første vei har blitt sykkelruten Sølveien      | 18        |
| 2.10      | Snarveier   | 19        |
| 2.11      | Ulykkesregistrering gjennom «CyWalk»                  | 19        |
| 2.12      | Beslutningsgrunnlag for veien videre                  | 20        |
| <b>3</b>  | <b>Økonomi</b>  | <b>22</b> |
| 3.1       | Belønningsordningen                                   | 22        |
| 3.2       | Samarbeidsmidler og drift av Buskerudbyen             | 24        |
| <b>4.</b> | <b>Måloppnåelse</b>                                   | <b>26</b> |
| 3.3       | Avtalte indikatorer                                   | 26        |
| 3.4       | Hovedtrekk  | 26        |
| 3.5       | Byindeksen  | 27        |
| 3.6       | Kollektivtrafikk                                      | 28        |
| 3.7       | Sykkelfrafikk   | 30        |
| 3.8       | Gangtrafikk   | 32        |
| 3.9       | Befolkning  | 34        |
| 3.10      | Reisevaner  | 35        |
| 3.11      | Indekser for utvikling i folketall og reiser          | 35        |

# 1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet

## Sammen om 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 etablert i 2010 for å løse felles utfordringer innen transport, miljø og arealutvikling. Samarbeidet 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.



Figur 1 Organisasjonskart for Buskerudbysamarbeidet

Alle formelle beslutninger i Buskerudbysamarbeidet fattes av kommunestyrene og fylkestinget. Prioritering av tiltak finansiert med belønningsmidler er delegert fra kommunestyrene og fylkestinget til politisk styringsgruppe.

**I politisk styringsgruppe** er alle partnerne i samarbeidet representert. Styringsgruppen ble i 2025 ledet av ordfører i Drammen, Kjell Arne Hermansen (H), med ordfører i Kongsberg, Line Spiten (H), som nestleder. Politisk styringsgruppe hadde fem møter (inkl. én e-postbehandling av møteplan 2026), og behandlet 21 saker i 2025.



Jernbanen utgjør ryggraden i kollektivtilbudet i Buskerudbyen. I september 2025 åpnet den nye, oppgraderte togstasjonen i Drammen. Foto: Drammen kommune

**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 Statsforvalteren møter som observatører i rådet. I 2025 var det ett møte i politisk råd.

**Administrativ styringsgruppe**, som består av kommunedirektørene, administrative ledere i fylkeskommunen og statsetatene, forbereder og anbefaler saker for politisk styringsgruppe. I 2025 ble gruppen ledet av Gro Ryghseter Solberg, fylkesdirektør for samferdsel og mobilitet, Buskerud fylkeskommune. Sikke Næsheim, kommunedirektør i Lier kommune, var nestleder. I møtet 12. desember ble begge valgt for ett år til. Administrativ styringsgruppe hadde 11 møter i 2025 (inkludert én workshop og to møter per e-post), 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/medarbeidere hos partnerne, og ledes av daglig leder i Buskerudbysekretariatet. Fagrådet hadde syv møter (inkludert ett per e-post) og behandlet 36 saker i 2025.

**Sekretariatet** har det administrative ansvaret for å lede, koordinere og følge opp samarbeidet. Drammen kommune har det formelle arbeidsgiveransvaret for sekretariatet, mens partnerne i samarbeidet har ansvaret for å gjennomføre tiltakene.



Ordførerne i Buskerudbyen: Adrian Tollefsen (t.v), Kjetil Kivle, Line Spiten, Kjell Arne Hermansen og Tore Opdal Hansen. Foto: Kongsberg kommune

## 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 (t.o.m. 27.03)

**Anders Thune Hagerup**, seksjonssjef, Transport og samfunn, Statens vegvesen, Transport Øst (f.o.m 28.03)

**Sefrid Line Jakobsen**, fagdirektør Mobilitet og samfunn, Jernbanedirektoratet

**Gunhild Dalaker Tuseth**, avdelingsdirektør, Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus (observatør) (t.o.m 10.12)

**Karsten Butenschøn**, avdelingsdirektør, Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus (observatør) (f.o.m 11.12)

## Administrativ styringsgruppe

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

**Sikke Næsheim**, nestleder, kommunedirektør, Lier kommune

**Per Morstad**, kommunedirektør, Kongsberg kommune (t.o.m. 22.09.)

**Heidi Eidskrem**, kommunedirektør, Kongsberg kommune (konst.) (f.o.m. 23.09.)

**Susanne Vist**, kommunedirektør, Øvre Eiker kommune

**Trude Andresen**, kommunedirektør, Drammen kommune

**Ina Abrahamsen**, seksjonssjef, Statens vegvesen, Transport og samfunn, Transport Øst (t.o.m. 31.08.)

**Anders Thune Hagerup**, seksjonssjef, Statens vegvesen, Transport og samfunn, Transport Øst (f.o.m. 01.09.)

**Sefrid Line Jakobsen**, fagdirektør Mobilitet og samfunn, Jernbanedirektoratet (t.o.m 22.09.)

**Stein Batalden**, fagdirektør Mobilitet og samfunn, Jernbanedirektoratet (f.o.m. 23.09.)

## Fagrådet

**Ingunn Larsen**, fungerende daglig leder Buskerudbysamarbeidet (t.o.m. 31.10., deretter prosjektleder kommunikasjon)

**Gert Myhren**, fungerende daglig leder Buskerudbysamarbeidet (f.o.m. 1.11.)

**Martin Hartmann Aasness**, kommunalsjef, Kongsberg

**Anette Krekling**, seniorrådgiver, Buskerud fylkeskommune

**Bertil Horvli**, direktør samfunn, Drammen kommune

**Lene Basma**, kommunalsjef, 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 (t.o.m. mai)

**Kasper Henning Øien**, rådgiver Mobilitet og samfunn, Jernbanedirektoratet (f.o.m. mai)

**Terje Sundfjord**, administrerende direktør, Brakar

## Buskerudbysekreteriatet

### Fast ansatte

**Ingunn Larsen**, fung. daglig leder (t.o.m. 31.10., deretter prosjektleder kommunikasjon)

**Trond Solem**, prosjektleder sykkel

**Kari Marie Kristoffersen**, planfaglig rådgiver og koordinator

### Midlertidig engasjement

**Gert Myhren**, fung. daglig leder (f.o.m. 01.11.2025, frem til da delvis utlånt til sekretariatet fra Drammen kommune)

### Deltidsengasjerte rådgivere

Olav Fosli og Hanne Bertnes Norli. Gunnar Ridderström (fra 01.12.)

## 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 Tiltak og aktiviteter 2025

### Tiltak for grønn mobilitet

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



Belønningsavtalen er det viktigste felles finansieringsgrunnlaget for Buskerudbysamarbeidet. Siden 2010 har Buskerudbyen fått over 1,5 milliarder kroner i statlige belønningsmidler for å styrke kollektivtilbudet, gjøre det enklere å gå og sykle og unngå vekst i biltrafikken. 2025 var siste året i en fireårig belønningsavtale for 2022-2025. Søknad om ny belønningsavtale for perioden 2026-2029 ble sendt i juni.

I 2025 ble Buskerudbyen tildelt til sammen 121,8 mill. kroner, hvorav 24,8 mill. kr var tilskudd til reduserte billettpriser kollektivtrafikk. Det har vært prioritert tiltak 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



Belønningsmidlene sørger for avganger hvert 7-10 minutt på de mest brukte busslinjene. Foto: Buskerud fylkeskommune

## 2.1 Driftstilskudd til buss

Det er Buskerud fylkeskommune som drifter busstilbudet i vårt byområde. Buskerudbyen overfører hvert år midler til denne driften, for å få flere bussavganger og redusere billettprisene. Belønningsmidlene bidrar blant annet til avganger hvert 7.-10. minutt på de mest brukte rutene. Bybilletten økte i 2025 fra 25 til 32 kroner for voksen og fra 13 til 16 kroner for barn/honnør, men vi har fortsatt en av landets billigste enkeltbilletter. Uten tilskuddet ville prisen vært 46/23 kr.

I 2025 ble ca. 2/3 av midlene Buskerudbyen får fra staten brukt til drift av buss og billigere billetter. Totalt om lag 83 millioner kroner. Fysisk tilrettelegging for bussen, for eksempel etablering og forbedring av busstopp, kommer i tillegg.

Busslinjer som er styrket med belønningsmidler:

- Linje 1 Mjøndalen – Åssiden – Drammen sykehus
- Linje 2 Gulskogen – Kastanjesletta
- Linje 3 Fjell – Bragernes torg
- Linje 4 Kniveåsen – Bera
- Linje 5 Tors vei – Vinnes
- Linje 22 Konnerud/Svingen
- Linje 24 Konnerud/Eikerdelet
- Linje 61 Lierbyen-Drammen
- Linje 63 Sylling – Drammen
- Linje 71 Asker – Drammen
- Linje 101 Hokksund – Mjøndalen – Drammen
- Linje 169 Lierbyen – Oslo

- Kongsberg – styrket bybusstilbud, inkl. Brakar Fleks

I august innførte Buskerud fylkeskommune store ruteendringer i Drammen og Lier blant annet for å betjene det nye sykehuset på Brakerøya. Oversikten over viser de nye linjene.



Fylkesordfører Tore Opdal Ha åpnet den nye Linje1, som går mellom Mjøndalen og det nye sykehuset på Brakerøya.  
Foto: Buskerud fylkeskommune

## 2.2 Ny busslinje til nytt sykehus

Den nye busslinjen mellom Mjøndalen – Krokstadelva – Drammen sentrum – nytt sykehus på Brakerøya er en av de største og viktigste i Drammen. Linje 1 har avganger hvert 7,5 minutt fra Bragernes torg på hverdager, og startet opp i oktober 2025.

Belønningsmidler har blitt brukt både på fremkommelighetstiltak og oppgradering av holdeplasser langs traséen. Noe arbeid gjenstår i 2026. I tillegg måtte det lages en ny løsning for krysset Lierstranda/Bruusgaards vei i Lier, som gjorde det enklere og bedre å ta seg frem både for gående, syklende og bussene.



Oppgradert løsning både for gående, syklende og kollektivreisende ved Brakerøya stasjon. Foto: Buskerudbyen

## 2.3 Bedre forhold for gående og syklende rundt Brakerøya

Det er viktig å tilrettelegge for gående og syklende i tilknytning til det nye sykehuset, togstasjonen og de store utviklingsprosjektene som er under planlegging nær Brakerøya. Strekningen forbi Brakerøya stasjon er også en sentral sykkelrute mellom Lier og Drammen. I 2024–2025 ble den oppgradert med universelt utformet bussholdeplass, sammenhengende gang- og sykkelveg, bedre sikt og tiltak som bidrar til lavere hastighet.

Prosjektet ble gjennomført av Statens vegvesen med belønningssmidler fra Buskerudbyen. Andre delprosjekter er ønsket som en mulig videreføring.



Liers ordfører Kjetil Kivle åpnet den nye pendlerparkeringen ved Lier stasjon i februar 2025. Foto: Lier kommune

## 2.4 Flere parkeringsplasser for pendlerne på Lier stasjon

I februar 2025 ble snoren klippet for en splitter ny pendlerparkeringsplass ved Lier stasjon. Pendlerne fikk dermed 80 nye parkeringsplasser. Totalt er det nå 280 parkeringsplasser ved stasjonen. Utvidelsen er resultatet av et samarbeid mellom Bane NOR, Lier kommune og Buskerudbyen. I tillegg ble ny bussholdeplass og ny avkjørsel etablert.

Også i 2014 ble det brukt belønningsmidler for å utvide pendlerparkeringsplassen ved Lier stasjon, inkludert ny parkeringsplass ved Tuverudveien.



**Prøvetur med elektrisk ferge fra Drammen stasjon. Pilotprosjektet var delfinansiert med belønningsmidler. Foto: Næringsforeningen i Drammensregionen**

## 2.5 Pilotprosjekt med ferge

I oktober og november hadde 900 innbyggere prøvetur med den elektriske hydrofoilfergen som trafikkerte fem stopp langs elva og fjorden i Drammen og Lier. 744 av passasjerene svarte på en spørreundersøkelse som nå inngår i Transportøkonomisk institutts evaluering av piloten. Prosjektet fikk mye oppmerksomhet, både i lokale og nasjonale medier og i sosiale kanaler. Buskerudbyen støttet piloten med 0,5 mill. kroner.



Alle skolene i Lier kommune har nå hjertesone. Foto: Lier kommune

## 2.6 Hjertesoner rundt alle skolene i Lier

Trygg og aktiv skolevei er høyt prioritert i Buskerudbyen. Lier kommune har i flere år fått belønningmidler til å etablere hjertesoner rundt alle sine 12 skoler. Gjennom hjertesonene er det lagt bedre til rette for at barn kan gå og sykle til skolen. Samtidig er biltrafikken redusert ved at det er etablert egne droppsoner utenfor skoleområdene. I løpet av 2025 fikk de siste seks Lier-skolene på plass hjertesone. Tre av dem skal ha offisiell markering våren 2026.

Arbeidet videreføres gjennom kampanjer og gode rutiner, med mål om en tryggere skolevei for alle.



Gratis reparasjon av barnesykler bidrar til tryggere sykling. Foto: Buskerudbyen

## 2.7 Gratis fiksing av barnesykler

Buskerudbyens mobile sykkelverksted har vært rundt på barneskoler og fikset sykler gratis også i 2025. Så langt har over 3 500 sykler fått service gjennom dette prosjektet, som etter planen fortsetter i 2026. Målet er å sikre at så mange barnesykler som mulig kan trille trygt framover.



Sykkelprioritert gate i Nedre Storgate i Drammen – blant byens første. Foto: Drammen kommune

## 2.8 Oppgradering av gang- og sykkelveier

Sommeren 2025 var Drammens første sykkelprioriterte gater klare. Strekningen er en del av hovedsykkelruten fra sentrum til det nye sykehuset på Brakerøya. Flere gater er enveisregulert, og kryss er innsnevret med hindermarkering. Rød asfalt markerer tydelig at dette er en sykkelprioritert gate. Erfaringene fra dette pilotprosjektet vil være viktige når det i fremtiden skal vurderes om sykkelprioriterte gater skal innføres flere steder i kommunen.

Det er stort behov for oppgradering og vedlikehold av gang- og sykkelveier i byområdet vårt. Samarbeidet har derfor over mange år satt av beløp som den enkelte veieier kan benytte til mindre tiltak langs veiene sine. I 2025 er disse midlene blant annet også brukt til å tette en strekning uten separat tilbud for gående og syklende i Øvre Eikervei (Fv. 2708) i Drammen. Her er det boligområder, skolevei og en kjent turdestinasjon i Sølfastøya. Buskerud fylkeskommune har bygget 150 meter med nytt fortau, og dermed koblet sammen eksisterende gang- og sykkelvei i øst, mot Drammen sentrum, og eksisterende fortau i vest. Strekning hadde i tillegg utfordrende grunnforhold, noe som krevde oppfylling med lette masser.

I de andre kommunene er det blant annet gjennomført ny rødmerkning av sykkelanlegg, forsterket belysning i gangfelt, hindre for å stoppe motortrafikk på gang- og sykkelanlegg, skilting og andre trafiksikkerhetstiltak.



Sykkelrute Sølvveien ble syklet og filmet som en del av Statens vegvesen sine Bylunsj-presentasjoner. Her fra stopp på Bomstua i Kongsberg. Foto: Kongsberg kommune

## 2.9 Norges første vei har blitt sykkelruten Sølvveien

Sølvveien var i sin tid landets første offentlige kjørevei, og har nå fått nytt liv som sykkelrute. Veien ble anlagt på 1600-tallet etter befaling fra Kong Christian IV for å frakte sølv fra gruvene i Kongsberg til hovedstaden og videre til Danmark.

Buskerudbyen har tatt initiativ til å utvikle strekningen som en del av lokale og nasjonale sykkelruter i samarbeid med kommunene langs ruten, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen. Sommeren 2024 var den regionale sykkelruten ferdig skiltet gjennom Kongsberg. I 2025 begynte skiltingen i Øvre Eiker, Drammen og Lier, og arbeidet fortsetter i 2026.



Snarveien mellom Rebbansbakken og Sanatorieveien blir flittig brukt som skolevei, og er oppgradert med ny trappeløsning og nytt dekke. Foto: Drammen kommune

## 2.10 Snarveier

Buskerudbyen jobber med å gjøre de daglige reisene enklere for deg som går og sykler. Snarveier er én måte å tilrettelegge på. Særlig Kongsberg og Drammen har hatt søkelys dette arbeidet, som har pågått gjennom flere år. For eksempel har en rekke snarveier i Veungsdalen, Skavanger, Raumyr og Gamlegrendåsen på Kongsberg blitt oppgradert og skiltet, mens snarveien mellom Rebbansbakken og Sanatorieveien i Drammen har fått ny trappeløsning.

## 2.11 Ulykkesregistrering gjennom «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 for å redusere framtidig ulykkesrisiko. I 2024 ble prosjektet utvidet til også å inkludere ulykker med fotgjengere.

Ulykkesregistreringene har dannet grunnlag for mindre oppgraderinger på veiene våre. For eksempel har flere hull i veibaner og asfalskader blitt rettet, én privat bom har blitt refleksmarkert, og det er gjennomført flere befaringer for å se på mulige utbedringer på andre punkter.

Prosjektet gir også et godt grunnlag for sammenligning med andre byområder. På bakgrunn av dette har man for eksempel sett at det er et mye lavere antall sykkel- og elsparkesykkelulykker i Buskerudbyområdet, sammenlignet med byer som har mer tog- og trikkeskinner i gatenettet.

Registreringene kan videre benyttes som kilder til arbeid rundt trafikksikkerhet, skoleveier, utvikling av gange- og sykkelanlegg, og tilhørende planer og rapporter. Arbeidet vil fortsette i årene fremover.

## 2.12 Beslutningsgrunnlag for veien videre

Buskerudbyen er prioritert i Nasjonal transportplan (NTP 2025-2036) blant ni større byområder som kan forhandle med staten om byvekstavtale og belønningsmidler. Buskerudbyen sendte i 2022 et forhandlingsgrunnlag for en byvekstavtale med staten uten bompenger. Dette førte ikke frem. Samferdselsministeren har stilt krav om at Buskerudbyen må utrede minst ett alternativ med bompenger.

Etter bestilling fra Politisk styringsgruppe, 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. [Behovsanalyse for Buskerudbyen](#) ble lagt fram i mars 2025.

Behovsanalysen peker på fem store samfunnsflokker som må løses for å få til ønsket utvikling:

- Bolig- og næringsutviklingen går for sakte
- Vi utnytter ikke potensialet i byene og lokalsamfunnene
- Kollektivtilbudet er ikke godt nok
- Forsinkelser i rushtiden skaper problemer
- Vi mangler penger til å finansiere gode tiltak



Behovsanalysen, samt politiske verksteder som ble gjennomført våren 2025, dannet et oppdatert grunnlag for forslag til utredningsprogram som ble vedtatt høsten 2025. Utredningen «[Byutvikling i fellesskap](#)» skal se på ulike måter Buskerudbysamarbeidet kan møte fremtidens behov for byutvikling og transport. Målet er å få et konkret og godt kunnskapsgrunnlag før politikerne tar stilling til veivalg videre.

**Fire konsepter skal utredes:**

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

Under hvert konsept kan det være flere varianter. Dette er særlig aktuelt under konsept 4.

**Staten har stilt krav om at Buskerudbyen må utrede minst ett alternativ med bompenger for å kunne få forhandle om en eventuell byvekstavtale.**

I de **politiske verkstedene som ble gjennomført** i alle fire kommuner og i fylkeskommunen våren 2025, ble utfordringene diskutert. Mange råd og forslag kom inn og er tatt med inn i det videre arbeidet:

- Det må satses for å sikre tilflytting, næringsvekst og attraktive lokalsamfunn og byer
- Viktig å legge til rette for næringslivet
- En lang rekke konkrete tiltak knyttet til kollektivtilbud, veier, bruer og andre samferdsels- og byutviklingstiltak ble spilt inn
- Nyttene av ulike tiltak må veies opp mot mulige gevinster og ulemper for innbyggerne. Hva kan ev. gjøres for å unngå uønskede sosiale konsekvenser?

## 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. Buskerudbyen har hatt belønningsavtale siden 2010.

#### Belønningsavtale 2022–2025

Sommeren 2022 ble det inngått fireårig belønningsavtale med Staten for 2022–2025. 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 2025, sist revidert og vedtatt av politisk styringsgruppe 20. desember 2024.

**Tabell 2 Fordeling av belønningsmidler i handlingsprogram 2025. Alle beløp i 1 000 kr.**

| Tiltaksnr.  | Tiltak  | Gj.førings-ansvarlig | HP 2025       |
|---|---|----------------------|---------------|
| <b>1 Forbedring av kollektivtilbudet</b>                      |   |                      | <b>83 200</b> |
| 1.1.1   | Forsterket rutetilbud   | BFK/Brakar           | 53 700        |
| 1.1.40  | Tiltak for reduserte takster  | BFK/Brakar           | 24 800        |
| 1.2.1   | Sanntidsinformasjon - stolper   | BFK/Brakar           | 500           |
| 1.2.2   | Drift mobilbillett  | BFK/Brakar           | 1 200         |
| 1.2.3   | Driftsmidler til SIS og TID   | BFK/Brakar           | 3 000         |
| <b>2 Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter</b> |   |                      | <b>8 450</b>  |
| 2.102   | Fremkommelighet for buss på fylkesveg - Del 3                         | BFK                  | 1 500         |
| 2.103   | Fremkommelighet for buss på kommunal vei Mjøndalen-nytt sykehus       | DRM                  | 1 050         |
| 2.111   | Fremkommelighet for buss i kryssløsning Lierstranda x Bruusgaards vei | LK                   | 5 900         |
| <b>3 Tiltak for syklende og gående</b>                        |   |                      | <b>19 600</b> |
| 3.1.1.7   | Fv. 35 Vestfossen sentrum, detaljplan                                 | BFK                  | 1 000         |
| 3.1.3.20  | Felles sykkelveivisning   | DRM                  | 1 000         |
| 3.1.4.3.1   | Drammensveien fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei         | ØE                   | 3 000         |
| 3.2.2.1   | Vedlikehold på fylkesveger  | BFK                  | 4 000         |
| 3.2.2.2   | Vedlikehold på vegger i Drammen                                       | DRM                  | 600           |
| 3.2.2.3   | Vedlikehold på vegger i Øvre Eiker                                    | ØE                   | 1 100         |
| 3.2.2.5   | Vedlikehold på vegger i Lier  | LK                   | 600           |
| 3.2.2.6   | Vedlikehold på vegger i Kongsberg                                     | KK                   | 300           |
| 3.103   | Felles sykkelveivisning Buskerudbyen                                  | Alle                 | 1 500         |
| 3.111   | Sandsværmoen - Tiltak   | KK                   | 2 000         |
| 3.112   | Gamle Gomsrud vei/Hyttegata - Tiltak                                  | KK                   | 3 000         |
| 3.119   | Nytt torg - Tråkkaparken  | KK                   | 1 500         |
| <b>4 Ny teknologi og smart mobilitet</b>                      |   |                      | <b>600</b>    |
| 4.101   | Pilotprosjekt Vannveien   | Alle                 | 500           |
| 4.102   | Pilot - bedre helårsdrift for gående og syklende                      | Alle                 | 100           |
| <b>5 Attraktiv by- og arealutvikling og parkering</b>         |   |                      | <b>0</b>      |
| <b>6 Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og kampanjer</b>        |   |                      | <b>7 050</b>  |
| 6.101   | Planlegging for byvekstavtale og oppfølging av handlingsprogram       | Alle                 | 3 500         |
| 6.102   | Kontinuerlig RVU  | Alle                 | 900           |

|   |  |      |                |
|---|--|------|----------------|
| 6.103                                       | Tellepunkter   | Alle | 300            |
| 6.104                                       | Bygge kunnskap om Buskerudbyen                           | Alle | 600            |
| 6.105                                       | Kampanjer og annen tilrettelegging                       | Alle | 500            |
| 6.106                                       | Kampanje for grønne reiser til nytt sykehus              | Alle | 200            |
| 6.107                                       | Skolekampanjer   | Alle | 500            |
| 6.110                                       | Bedriftsrettede tiltak inkl Grønn Jobbvei                | Alle | 100            |
| 6.111                                       | Ulykkesregistrering inkludert systematisering og analyse | Alle | 350            |
| 6.115                                       | Forum for regulering av delt mikromobilitet              | Alle | 100            |
| <b>7 Drift av Buskerudbysekretariatet</b>   |  |      | <b>3 050</b>   |
| <b>Sum totalt disponert i HP for 2025 *</b> |  |      | <b>121 950</b> |

\* Summen som fordeles i 2025 er over tilskuddet samme år fra Statens vegvesen (121,8 mill. kr). Dette er gjort bevisst for at hele tiltaksperioden 2022-2025 skal gå opp.

Som en del av regnskapsavslutning av 2025 er gjennomførte prosjekter fra 2023 også avsluttet. Dette gjøres fast for tiltak to år i etterkant. Dette er etter avtale med Statens vegvesen (brev datert 30.10.2023).

## 3.2 Samarbeidsmidler og drift av Buskerudbyen

Samarbeidspartnerne bidrar med en årlig sum til Buskerudbyen i tråd med samarbeidsavtalen inngått i 2009. Videre fornyet i 2015. Samarbeidsmidlene har i hovedsak gått til planlegging, drift og koordinering av samarbeidet. Som et ledd i ønsket om generelle besparelser er det innspart over én million kroner i andre driftsutgifter i 2025, sammenlignet med 2024. De største utgiftene som det er spart inn på, er husleie. Sekretariatet har inngått i omleggingen Drammen kommune har gjort med kontorarealene ved å gå fra faste kontorplasser til åpne landskap med valgfri kontorplass og ryddig pult. I tillegg har det vært mindre kostnader til reiser og kurs.

Tabell 3 Bidrag fra partnerne til Buskerudbysamarbeidet i 2025 - Samarbeidsmidler

| 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 2025 for samarbeidsmidler Buskerudbyen

| Type utgift/inntekt                              | Regnskap<br>2025     | Merknader  |
|--|----------------------|--|
| <b>Utgifter</b>                                  |                      |  |
| Lønn inkludert sosiale utgifter                  | 2 532 516,01         |  |
| Andre driftsutgifter                             | 693 941,90           | Blant annet husleie, betaling av driftsstøtte til Drammen kommune, renhold, kontorutstyr og møteutgifter |
| <b>Sum utgifter</b>                              | <b>3 226 457,91</b>  |  |
| <b>Finansiering</b>                              |                      |  |
| Samarbeidsmidler fra kommunene og fylkeskommunen | -2 600 000,00        | Se tabell over   |
| Finansinntekter                                  | -15,21               | Valutakurs-endringer, gebyrer o.l.   |
| Kompensasjon for merverdiavgift                  | -10 576,20           |  |
| Refusjonsinntekter                               | - 615 866,5          | Dekkes av belønningsmidler fra tiltaksområde 7   |
| <b>Sum finansiering</b>                          | <b>-3 226 457,91</b> |  |

## 4. Måloppnåelse

### Lavere befolkningsvekst, færre kollektivreiser, og økt biltrafikk siste året

- 0,5 % flere innbyggere 2024–25
- 1,4 % færre kollektivreiser 2024–25
- 1,7 % mer personbiltrafikk 2024-25



### 3.3 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.

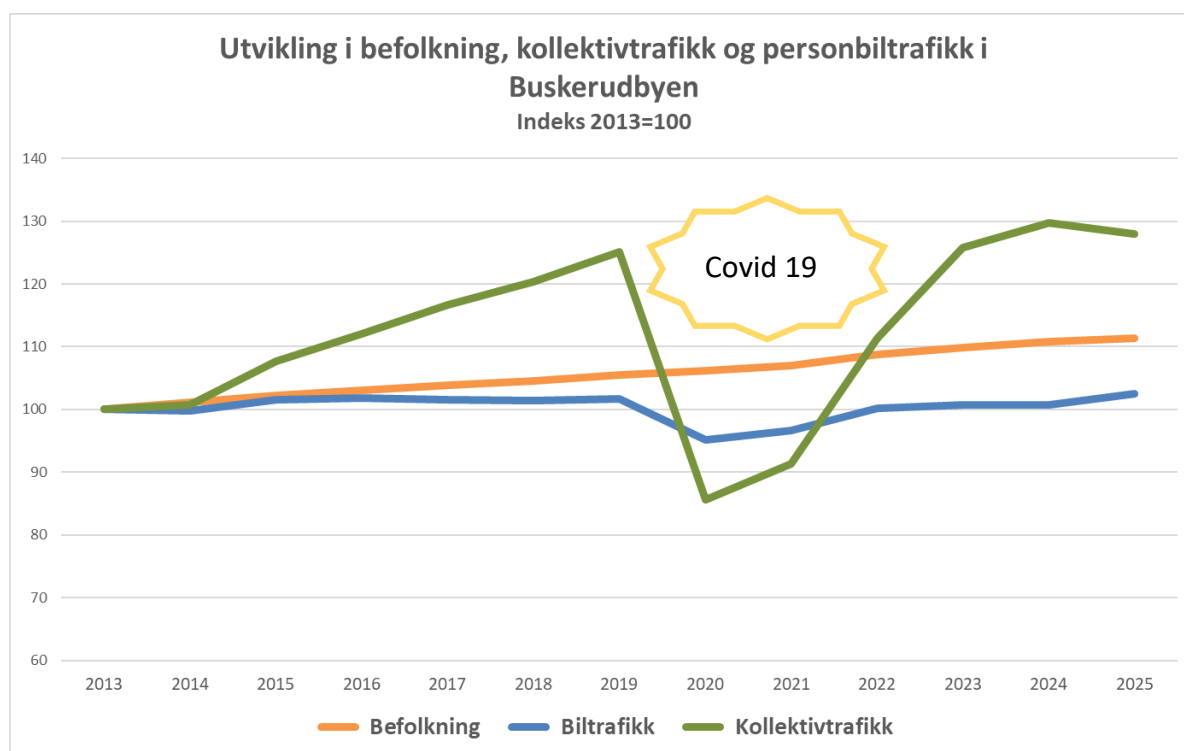
### 3.4 Hovedtrekk

Innbyggertallet fortsetter å vokse i Buskerudbyen, men veksttakten er lavere. I 2025 økte befolkningen med 0,5 prosent, som er det laveste siden 2019.

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. Det tyder på at ferdigstilling av Drammen stasjon med nytt dobbeltspor, åpningen av ny bybru med bedre framkommelighet og linjenett for buss, samt kortere gangforbindelser til toget, vil bidra positivt til antall kollektivreiser framover.

Biltrafikken har økt de siste årene og ligger nå noe over referanseåret 2016. Basert på en vurdering av usikkerheten i datagrunnlaget, er Statens vegvesens vurdering likevel at en ikke kan si helt sikkert om trafikken har økt eller ikke sammenlignet med referanseåret, men at den ligger omtrent på samme nivå.

Etterfølgende figur gir en samlet fremstilling av utvikling i Buskerudbyen siden 2013. Den viser at befolkningen har økt relativt jevnt i perioden, mens kollektivtrafikken har hatt en langt større vekst enn antall innbyggere, med unntak av årene preget av Covid-19-pandemien og siste året knyttet til anleggsarbeid på jernbanen og endringer i busstilbudet. Til sammenligning har biltrafikken hatt nullvekst i perioden med unntak av årene preget av pandemien og en svak vekst siste årene.



Figur 2 Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum påstigende på buss og tog) 2013-2025. Passasjertall for Svelvik er inkludert etter kommunesammenslåingen med Drammen kommune 1.1.2020. Indeks 2013 = 100. Figur: Buskerudbysekretariatet.

### 3.5 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 hjemmeside.

Hovedindeksen er det som kalles treårig glidende gjennomsnitt. Det vil si at gjennomsnittet for de tre foregående årene sammenlignes med sammenligningsåret som for Buskerudbyen er 2016. Beregningen viser at trafikken de tre siste årene var 1,6 % høyere enn referanseåret 2016.

Beregningene har en feilmargin som betyr at trafikknivået med 95 % sannsynlighet ligger et sted mellom -2,5 % og 5,7 % sammenlignet med referanseåret. Det er strenge krav til telldataene som kan inngå i den treårige glidende indeksen. Dette gjør at bare 13-15 av Buskerudbyens byindekspunkter inngår i denne indeksen i belønningsperioden.

**Tabell 5 Byindeks, treårig glidende gjennomsnitt, for Buskerudbyen 2022-2025. Sammenligningsår 2016. Kilde: Statens vegvesen**

| År                                 | 2022         | 2023     | 2024         | 2025         |
|------------------------------------|--------------|----------|--------------|--------------|
| Byindeks – treårig glidende indeks | -3,0         | -1,0     | 0,3          | 1,6          |
| Konfidensintervall                 | -6,8 til 0,8 | -5 til 3 | -3,6 til 4,2 | -2,5 til 5,7 |
| Antall punkter                     | 15           | 13       | 14           | 13           |

Byindeksen viser en tendens til økt trafikk gjennom perioden. En viktig forklaring på dette er at smitteverntiltakene under Covid 19-pandemien påvirker indeksen for 2022 betydelig, mens påvirkningen av den reduserte trafikken under pandemien blir mindre for hvert år utover i perioden, til den var helt borte i indeksen for 2025.

## 3.6 Kollektivtrafikk

### Buss

Det var om lag 10,3 millioner påstigende passasjerer på Brakars busstilbud i Buskerudbyområdet i 2025 som var om lag 88 000 færre enn i 2024. Det utgjør en nedgang på 0,8 prosent.

Nedgangen skyldes trolig helårsvirkning av større rutekutt høsten 2024 og prisøkning fra 25 kroner til 32 kroner (fra 13 til 16 kr for barn/honnør) på Bybilletten (enkeltreise innenfor én sone) fra 28.1.25. Foreløpige tall for situasjonen etter at det ble gjennomført en stor ruteendring i oktober 2025 med forbedret tilbud etter åpning av Bybrua i Drammen og nytt sykehus på Brakerøya, tyder på at passasjertallene for bylinjene i Drammen hadde en liten vekst mot slutten av året.

Tallene viser påstigende busspassasjerer i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner.

**Tabell 6 Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen. Kilde: Brakar**

| Buss – Brakar     | 2022      | 2023       | 2024       | 2025       |
|-------------------|-----------|------------|------------|------------|
| Antall påstigende | 8 921 518 | 10 165 976 | 10 409 079 | 10 321 266 |
| Endring           | 17,5 %    | 13,9 %     | 2,4 %      | -0,8 %     |

Vestfold kollektivtrafikk 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.

### Tog

Om lag 6,1 millioner passasjerer gikk av eller på de ti stasjonene i Buskerudbyen i 2025. Det var en nedgang på om lag 200 000 passasjerer, eller 3,2 prosent sammenlignet med året før.

2025 var et år preget av anleggsaktivitet og flere lange stenginger av Drammen stasjon med tilhørende buss for tog. Passasjerer med buss for tog inngår ikke i statistikken (verken for tog eller buss). Drammen stasjon har hatt en sterk nedgang sammenlignet med 2024. En viktig forklaring på dette er det lange sommerbruddet som ble forlenget ut august. I perioden med stengt Drammen stasjon har mange tog hatt Brakerøya stasjon som start- og endestasjon. Dermed har antall på- og avstigende på denne stasjonen økt i periodene med stengt Drammen stasjon.

Vi ser imidlertid også en økning i antall reisende til/fra Brakerøya stasjon i siste halvdel av 2025, da det var ordinær drift. Forklaringen på dette er sannsynligvis det nye sykehuset på Brakerøya, som er en svært stor arbeidsplass. Etter gjenåpningen av Drammen stasjon tyder tallene på at de reisende har kommet tilbake i et antall som er noe høyere enn i 2024. Det tyder på at reduksjonen i 2025 er midlertidig knyttet til ulemper i anleggsfasen.

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

**Tabell 7 Antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen, alle togselskap. Basert på ny beregningsmetodikk fra 2023. Kilde: VY, GoAhead og Flytoget.**

| Tog – alle selskap    | 2023      | 2024      | 2025      |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| Sum av- og påstigende | 2 817 500 | 3 142 120 | 3 042 611 |
| Endring               | 9,6 %     | 5,7 %     | -3,2 %    |

Neste tabell viser antall passasjerer på de ti stasjonene i Buskerudbyen. Det har vært relativt store endringer på enkelte stasjoner de siste årene. Dette bør sees i sammenheng med omfattende endringer i togtilbudet knyttet til anleggsarbeidene for nytt dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen og ombygging av Drammen stasjon.

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

| Stasjon    | 2023             | 2024             | 2025             |
|------------|------------------|------------------|------------------|
| Kongsberg  | 500 413          | 646 920          | 652 501          |
| Darbu      | 80 000           | 60 000           | 56 000           |
| Vestfossen | 135 000          | 134 000          | 131 000          |
| Hokksund   | 383 590          | 415 870          | 430 971          |
| Steinberg  | 72 000           | 78 000           | 78 000           |
| Mjøndalen  | 409 000          | 409 000          | 419 000          |
| Gulskogen  | 262 000          | 275 000          | 250 000          |
| Drammen    | 3 382 977        | 3 557 450        | 3 250 749        |
| Brakerøya  | 429 000          | 397 000          | 499 000          |
| Lier       | 290 000          | 311 000          | 318 000          |
| <b>SUM</b> | <b>5 943 980</b> | <b>6 284 240</b> | <b>6 085 221</b> |

## 3.7 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 som var erstattet av midlertidig gang- og sykkelbru med lavere standard i anleggsperioden. Den nye Bybrua ble åpnet oktober 2025. Det var også en annen sentral bru brukt av mange gående og syklende i Drammen, Vinnesbrua, som måtte stenge. Som et resultat av dette fant mange syklistene andre veier og ruter, som da har endret tallene på flere tellere i berørte områder.

Ved utgangen av 2025 var det 25 tellepunkt som registrerer sykkeltrafikk. Fire av disse er i Lier, 13 i Drammen, fire i Øvre Eiker og fem på Kongsberg. Tabell 9 viser årsgjennomsnittstall, med farger som indikerer dekningsgraden. Datagrunnlaget blir stadig bedre.

Tabell 9 Sykkeltrafikk i Buskerudbyområdet 2021–2025. Kilde: Trafikkdata fra Statens vegvesen og egne tellepunkt.

Fargekoder:

Hvite felt: telleren var ikke operativ.

Minustegn: telleren var på plass, men for dårlig kvalitet over året.

Oransje: telleren hadde noe utfall, og dermed ikke med god nok kvalitet for å regne ÅDT.

Grønn: tall med god kvalitet over hele året.

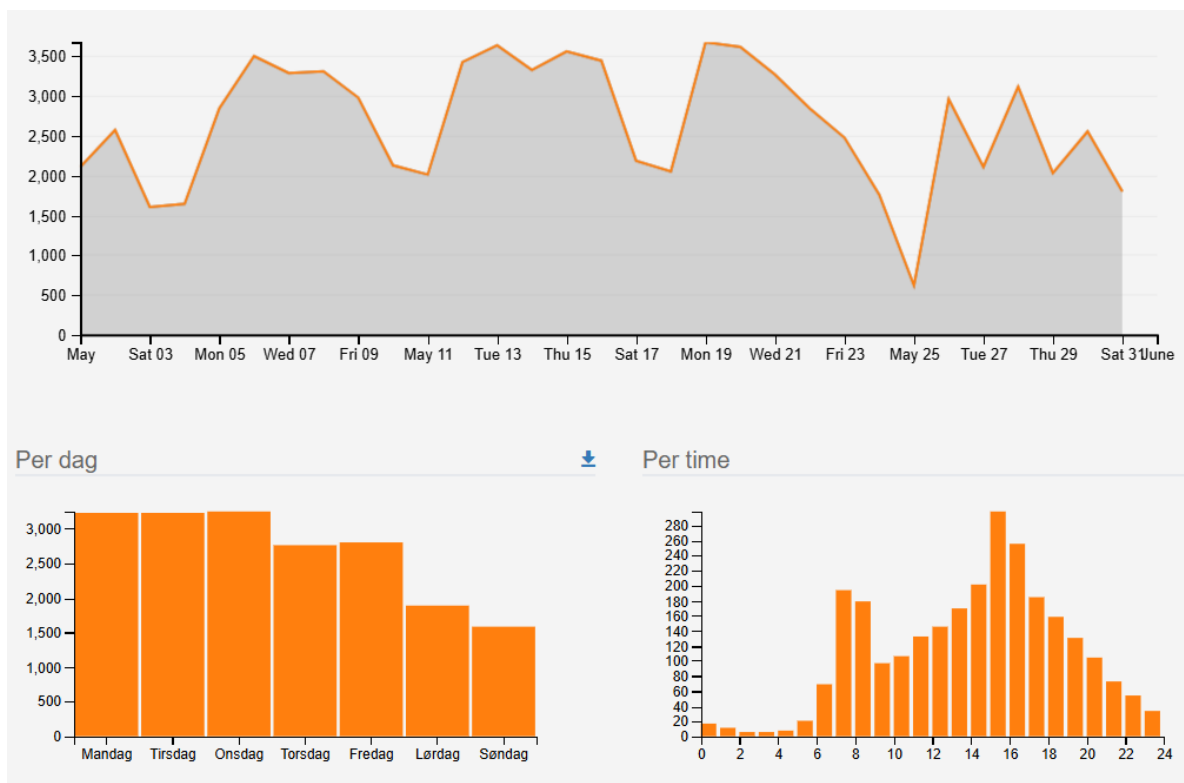
Grå: telleren har kommet opp sent på året, men gir ikke representative tall for dette året.

| Faste tellepunkt sykkel                 | Kommune    | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|------------|------|------|------|------|------|
| Gml. Mjøndalsbru nord (sløyfe)          | Drammen    | -    | 73   | 69   | 78   | 78   |
| Kullkompaniet (sløyfe)                  | Drammen    | 261  | -    | -    | 239  | -    |
| Professor Smiths allé (sløyfe)          | Drammen    |      |      | 137  | 148  | 153  |
| Steinset (sløyfe)                       | Drammen    |      | -    | -    | 96   | 112  |
| Konnerud (sløyfe)                       | Drammen    |      |      |      |      | 79   |
| Strømsøbrua (kameratelling)             | Drammen    |      | 348  | 274  | 342  | 392  |
| Bybrua (kameratelling)                  | Drammen    | 614  |      |      |      |      |
| Midlertidig bybru (kameratelling)       | Drammen    |      |      | 301  | 310  | 299  |
| Ypsilon bru (kameratelling)             | Drammen    |      | 633  | 583  | 707  | 758  |
| Øvre sund bru (kameratelling)           | Drammen    | -    | 267  | 219  | 227  | 260  |
| Mjøndalen GS v/E134 (kameratelling)     | Drammen    |      |      |      | -    | 115  |
| Nedre Strandgate (sløyfe + barometer)   | Drammen    | -    | 279  | 237  | 251  |      |
| Sykehuset Drammen (kamera. + barometer) | Drammen    |      |      |      |      | 364  |
| Sykehuset, Terminalen (kameratelling)   | Lier       |      |      |      |      | 130  |
| Bruusgaardsvei (sløyfe)                 | Lier       | 130  |      | 287  | 193  | 187  |
| Gml. Lierstranda (sløyfe)               | Lier       | 196  | 194  | -    | 186  | 122  |
| Lierbyen nord (sløyfe)                  | Lier       |      | -    | 75   | 75   | 76   |
| Bekkedokk (sløyfe)                      | Kongsberg  |      | -    | 350  | 347  | 456  |
| Bølgen (sløyfe)                         | Kongsberg  | 140  | 182  | 155  | 181  | 197  |
| Gomsrudveien (sløyfe)                   | Kongsberg  | -    | 151  | 176  | 172  | 191  |
| Numedalsveien (sløyfe)                  | Kongsberg  | 325  | 362  | 283  | 322  | 378  |
| Sandsværveien (sløyfe)                  | Kongsberg  | 227  | 235  | 192  | 231  | 270  |
| Kantum bru (sløyfe)                     | Øvre Eiker |      | -    | 84   | 84   | 90   |
| Hokksund bru (kameratelling)            | Øvre Eiker |      |      |      |      | 164  |
| Horgen v/Eikerstua (sløyfe)             | Øvre Eiker |      |      |      |      | 59   |
| Nøsteelva (sløyfe)                      | Øvre Eiker |      |      | -    | 180  | 251  |

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. Noen sentrale funn fra tallgrunnlaget:

- Sykkel har relativt spisse rushtidstopper i barmarkssesongen, noe som betyr større avlastning av vegnettet og kollektivtilbudet i rush enn det ÅDT-tallene indikerer
- Stor årstidsvariasjon. Det sykles naturligvis mest i sommerhalvåret, men det er også en del sykling i vinterhalvåret i alle Buskerudbyens kommuner
- Dataene brukes både til å vurdere måloppnåelse og som grunnlag for planlegging og dimensjonering av nye tiltak

Etterfølgende figur viser sykkeltrafikken (sykkel, elsykler, lastesykler og elsparkesykler) over bruene over Drammenselva sentralt i Drammen i mai 2025. 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 3 000 som krysset elva med sykkel (mot ca. 2 700 i 2024 og 2 500 i 2023), mens det er lavere i helgene. Det er vanligvis Bybrua som har flest passeringer, men under byggeperioden var det Ypsilon som har flest syklister.



**Figur 3** Sum sykkeltrafikk over bruene Øvre Sund, Ypsilon, midlertidig Bybru og Strømsøbrua mai 2025. Data 1.5.-31.5.2025. Kilde: Viscando

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

I 2025 var det over 5 400 betalende månedsabonnementer totalt for adgang til sykkelhotell i Buskerudbyen. Det var en liten nedgang på 100 sammenlignet med 2024 som kan skyldes lang periode med stengt Drammen stasjon som følge av anleggsarbeid. Størst nedgang av det på

Drammen stasjon, mens det var stor økning i abonnenter på Kongsberg stasjon. Et månedsabonnement koster 50 kr og blir automatisk fornyet etter et SMS-varsel. Bruken er høyest i «barmarkssesongen» for sykkel. Samtidig ser man at nedgangen om vinteren er mindre i sykkelhotellene enn langs sykkelveiene. Det indikere at flere togpendlere bruker sykkelen aktivt hele året.

### Sykkelparkering: Bruk av sykkelskap

Drammen og Lier har investert i sykkelskap fra den norske leverandøren Bikely. Innkjøp er delfinansiert av belønningsmidler, mens driften står kommunen for selv. Dette er individuelle metallskap, og sykkelen er ikke synlig når den er parkert. Løsningen har også plass til å henge fra seg utstyr som hjelm, sykkelkurv, bagger mv.



De 35 sykkelskapene i Drammen har totalt vært i bruk 3 101 ganger i 2025, av 424 unike brukere. Det er en stor økning fra 2024 hvor skapene ble brukt 1 855 ganger. Det gir et gjennomsnitt på åtte parkerte sykler per dag over året. Bruken er høyere i sommerhalvåret. Syklene står i gjennomsnitt litt over fire og en halv time i skapet. Lier har 30 skap, og de har vært i bruk 760 ganger i 2025, mot 472 i 2024. 10 av skapene fra Lierbyen ble flyttet til Heiatoppen pendlerparkering i oktober 2025.

## 3.8 Gangtrafikk

Gangtrafikk varierer en del etter vær og føreforhold. Arrangementer og aktiviteter i nærområdet har også stor påvirkning. Spesielt synlig er dette på 17. mai og under Elvefestivalen. Fra 2025 telles det på tre nye steder: Ved nye Drammen sykehus, både fra veien Terminalen i Lier og den dedikerte gangveien fra Drammen, og på Hokksund bru. Fra tidligere har man tall fra Bybrua, Holmenbrua, Ypsilon bru, Øvre Sund bru. 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.

Neste tabell viser årsdøgnsrafikk (ÅDT) for tellepunktene. Her ser man også at på grunn av at busstrafikken i all hovedsak stoppet på begge sider av elva i Drammen sentrum, under bygging av ny Bybru, er tallene høye på den midlertidige bybrua.

Tabell 10 Gangtrafikk i Buskerudbyområdet 2017–2025. Kilde: Egne tellepunkt i Buskerudbyen.

Fargekoder:

Hvite felt: telleren var ikke operativ.

Minustegn: telleren var på plass, men for dårlig kvalitet over året.

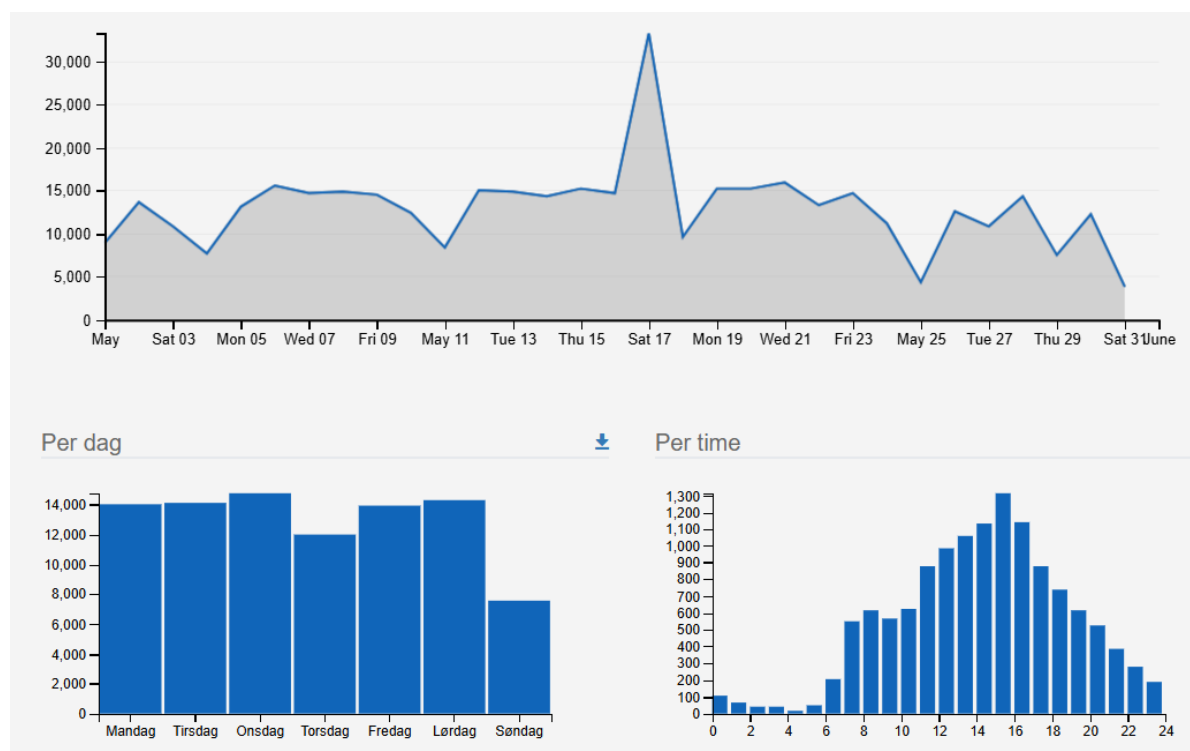
Oransje: telleren hadde noe utfall, og dermed ikke med god nok kvalitet for å regne ÅDT.

Grønn: tall med god kvalitet over hele året.

Grå: telleren har kommet opp sent på året, men gir ikke representative tall for dette året.

| Faste kamera-tellepunkt gange | 2017  | 2018  | 2019  | 2020 | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  |
|-------------------------------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Sykehuset Lier-siden          |       |       |       |      |       |       |       |       | 49    |
| Sykehuset Drammen             |       |       |       |      |       |       |       |       | 767   |
| Strømsøbrua                   |       |       |       |      |       | 292   | 287   | 308   | 317   |
| Bybrua                        | 4 840 | 4 570 | 4 582 | -    | 3 117 | -     |       |       |       |
| Midlertidig bybru             |       |       |       |      |       | -     | 8 119 | 7 705 | 7 791 |
| Ypsilon bru                   |       |       |       |      |       | 3 009 | 2 975 | 3 158 | 3 085 |
| Øvre sund bru                 |       |       |       |      | -     | 747   | 482   | 466   | 463   |
| Mjøndalen GS v/E134           |       |       |       |      |       |       |       | 54    | 104   |
| Hokksund bru                  |       |       |       |      |       |       |       | 531   | 808   |

Neste figur viser gangtrafikken over bruene over Drammenselva sentralt i Drammen registrert i mai 2025. 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 14 000 som krysset elva til fots, mens det er lavere i helgene. På 17. mai ble det registrert over dobbelt så mange fotgjengere over dette snittet sammenlignet med en vanlig hverdag.



Figur 4 Sum gangtrafikk over bruene Øvre Sund, Ypsilon, midlertidig bybro og Strømsløpet mai 2025. Data 1.5.-31.5.2025. Kilde: Viscando.

Neste figur viser at det var størst fotgjengertrafikk over midlertidig gangbro. På hverdagens var det rundt 10 000 gående som passerte 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 5 Fordeling av gangtrafikken over bruene Øvre Sund, Ypsilon, midlertidig bybro og Strømsøbrua mai 2025. Data 1.5.-31.5.2025. Kilde: Viscando.

### 3.9 Befolkning

Befolkningsveksten fortsatte i 2025, men med noe lavere takt enn de siste årene. Det ble nesten 1000 flere innbyggere i Buskerudbyen, noe som utgjør en vekst på 0,5 prosent. Sist år det var så lav vekst, var i 2019.

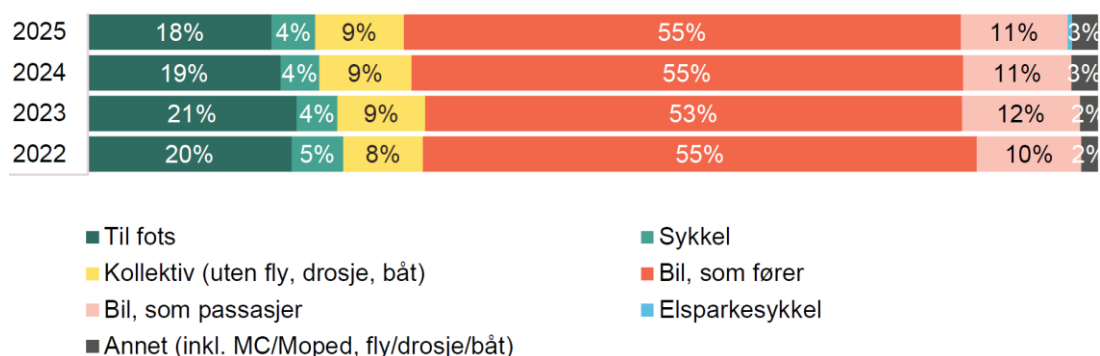
Tabell 11 Befolkningsmengde\* pr 1. januar. Basert på nye kommunegrenser. Kilde: SSB

| År   | Drammen | Kongsberg | Lier   | Øvre Eiker | Sum            | Endring | Endring (%) |
|------|---------|-----------|--------|------------|----------------|---------|-------------|
| 2014 | 96 605  | 26 406    | 25 175 | 17 919     | <b>166 105</b> |         |             |
| 2015 | 97 771  | 26 711    | 25 378 | 18 039     | <b>167 899</b> | 1 794   | 1,1 %       |
| 2016 | 98 930  | 27 013    | 25 731 | 18 205     | <b>169 879</b> | 1 980   | 1,2 %       |
| 2017 | 99 734  | 27 216    | 25 740 | 18 562     | <b>171 252</b> | 1 373   | 0,8 %       |
| 2018 | 100 302 | 27 410    | 25 980 | 18 926     | <b>172 618</b> | 1 366   | 0,8 %       |
| 2019 | 100 581 | 27 481    | 26 373 | 19 117     | <b>173 552</b> | 934     | 0,5 %       |
| 2020 | 101 386 | 27 723    | 26 811 | 19 423     | <b>175 343</b> | 1 791   | 1,0 %       |
| 2021 | 101 859 | 27 694    | 27 118 | 19 709     | <b>176 380</b> | 1 037   | 0,6 %       |
| 2022 | 102 273 | 27 879    | 27 584 | 20 044     | <b>177 780</b> | 1 400   | 0,8 %       |
| 2023 | 103 291 | 28 793    | 28 167 | 20 495     | <b>180 746</b> | 2 966   | 1,7 %       |
| 2024 | 104 487 | 28 848    | 28 470 | 20 779     | <b>182 584</b> | 1 838   | 1,0 %       |
| 2025 | 105 452 | 29 011    | 28 642 | 20 861     | <b>183 966</b> | 1 382   | 0,8 %       |
| 2026 | 106 013 | 29 169    | 28 797 | 20 965     | <b>184 944</b> | 978     | 0,5 %       |

\*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.

### 3.10 Reisevaner

Figuren under viser reisemiddelfordelingen i Buskerudbyen for årene 2022–2025<sup>1</sup>. Grafen viser andel av reiser med hovedtransportmiddel, dvs. det transportmidlet som er brukt på den lengste delen av reisen. I 2025 foregikk 18 % av reisene til fots (hele turen), 4 % på sykkel, 9 % kollektivt, 55 % som bilfører, 11 % som bilpassasjerer og 3 % med andre transportmidler som mc, moped mv. Siste årene har reisemiddelfordelingen vært relativt stabil. Gangandelen har vært litt synkende, mens «Annet» inkludert elsparkesykkel har økt noe. Bilandelen (sum fører og passasjer) har også økt noe.



**Figur 6 Reisemiddelfordeling hovedtransportmiddel på reiser utført av bosatte i Buskerudbyen. Kilde: Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)**

### 3.11 Indekser for utvikling i folketall og reiser

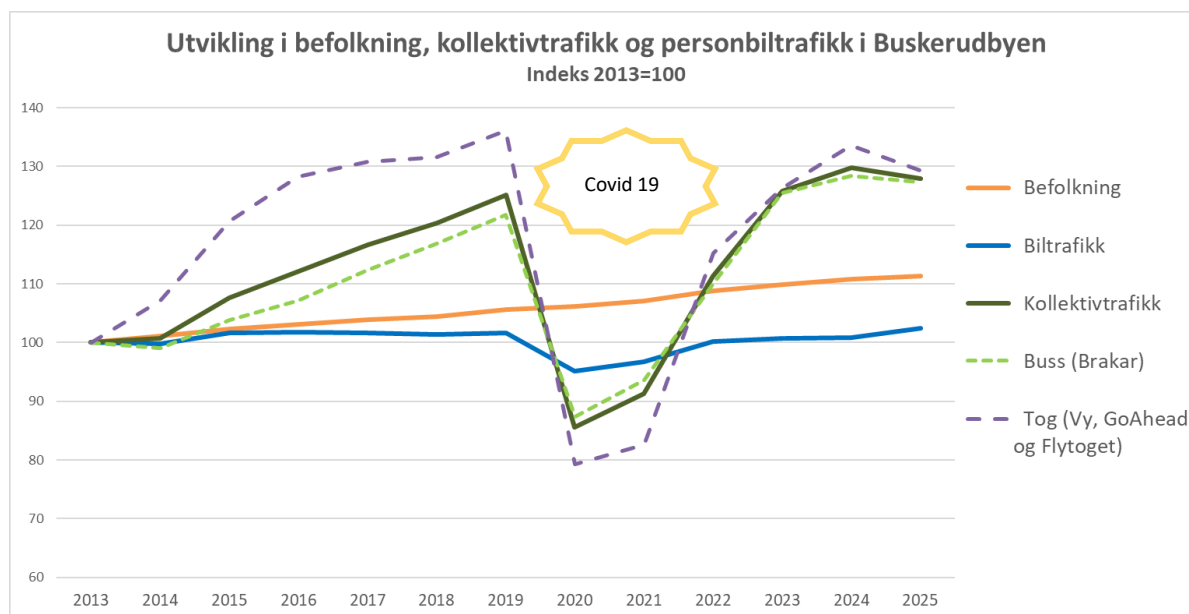
Under vises utviklingen i en del nøkkelindikatorer for Buskerudbyen siden 2013 som tabell.

**Tabell 12 Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og påstigende kollektivtrafikanter spesifisert på buss og tog 2013-2025. Indeks: 2013=100.**

| Indekser (2013=100)           | 2013 | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  |
|-------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Befolkning                    | 100  | 101,1 | 102,3 | 103,1 | 103,9 | 104,5 | 105,6 | 106,2 | 107,0 | 108,8 | 109,9 | 110,8 | 111,3 |
| Biltrafikk                    | 100  | 99,8  | 101,6 | 101,8 | 101,6 | 101,4 | 101,7 | 95,1  | 96,7  | 100,2 | 100,7 | 100,8 | 102,5 |
| Kollektivtrafikk              | 100  | 100,7 | 107,7 | 112,1 | 116,7 | 120,3 | 125,1 | 85,6  | 91,3  | 111,4 | 125,8 | 129,7 | 127,9 |
| 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 | 127,4 |
| 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 | 133,5 | 129,3 |

<sup>1</sup> En del av de data som er benyttet her er hentet fra den «Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2025-2030». Undersøkelsen finansieres av Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av Opinion og data er i anonymisert form stilt til disposisjon av Statens vegvesen på vegne av transportvirksomhetene.

Figur 7 gir en grafisk framstilling av utviklingen.



**Figur 7** Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og antall påstigende på buss og tog. Indeks: 2013=100. Illustrasjon: Buskerudbysekretariatet.

