

Undersøkelse av arealbruken i Buskerudbyen



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Buskerud Fylkeskommune
Tittel på rapport:	Undersøkelse av arealbruken i Buskerudbyen
Oppdragsnavn:	Undersøkelse av arealbruken i Buskerudbyen
Oppdragsnummer:	652903-01
Utarbeidet av:	Gunnar Berglund, Ina Fossum Asbølmo, Mette Gundersen
Oppdragsleder:	Gunnar Berglund
Tilgjengelighet:	Åpen

Kort sammendrag

Denne rapporten dokumenterer et kartleggingsarbeid gjennomført av Asplan Viak på oppdrag for Buskerudbyen og Buskerud fylkeskommune. Kartleggingen viser endringer i arealbruken gjennom en gjennomgang av tema som boligbygging, befolkningsmønster og ulike endringer i lokalisering for ulike næringer.

Arbeidet er gjennomført vinteren og våren 2026, og skal fungere som et kunnskapsgrunnlag for videre arbeid med regional plan for areal og transport i Buskerudbyen.

01	22. mai. 2026	Nytt dokument	GB, IFA	MG
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Forord

Asplan Viak kartlagt arealbruksendringer i Buskerudbyen i forbindelse med arbeidet med revidering av regional plan for areal og transport i Buskerudbyen. Arbeidet er gjort på oppdrag fra Buskerud fylkeskommune. Kartleggingene er gjennomført av Ina Fossum Asbølmo og Gunnar Berglund, mens Mette Gundersen og Hanne Bertnes Norli har bidratt i vurderinger og diskusjoner. Arbeidet er utført i tett samarbeid med oppdragsgiver. Knut Iver Skøyen har vært Buskerud fylkeskommunes kontaktperson, og i tillegg har Vegard Nygard Egge og Ali Mohamed Amin Mardini, begge fra Buskerud fylkeskommune, bidratt i arbeidet.

Oslo, 22.05.2026

Gunnar Berglund

Oppdragsleder

Mette Gundersen

Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	5
2. Metode og områdeinndeling	6
3. Bolig og bygningsmasse	10
3.1. Datagrunnlag	10
3.2. Boligenheter	11
3.3. Bygningsmasse	16
4. Befolkning	21
4.1. Datagrunnlag	21
4.2. Endring i befolkningsmønster	22
4.3. Befolkningsmønster	24
5. Arbeidsplasser	27
5.1. Datagrunnlag	27
5.2. Ansatte, alle næringer	28
5.3. Ansatte i detaljvarehandel	33
5.4. Ansatte etter bedriftens ABC-profil	42
6. Endring i kommuneplanens arealdel	59
6.1. Bakgrunn	59
6.2. Metode	59
6.3. Eksempler på funn	60
7. Nærmere om utvalgte enkeltområder	67
8. Vurderinger	68
8.1. Mål i ATP Buskerudbyen	69
8.2. Nullvekstmålet	71

8.3. Mulige justeringer for bedre måloppnåelse

71

1. Bakgrunn

Buskerudbyen er et samarbeid mellom kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, samt Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Buskerud fylkeskommune, med mål om å håndtere felles utfordringer knyttet til transport, miljø og arealutvikling. Partene har gjennom utredningsprogrammet «Byutvikling i fellesskap» igangsatt et arbeid for å vurdere videre organisering og samarbeid, herunder ulike konsepter, virkemidler og strategiske grep for å nå de overordnede målene for utviklingen i regionen.

Som en del av dette arbeidet er det behov for et oppdatert og helhetlig kunnskapsgrunnlag om arealutviklingen i byområdet. Utredningsprogrammet legger derfor opp til å kartlegge både historisk arealutvikling og framtidig utvikling slik den framgår av gjeldende planer og strategier hos partene. Denne undersøkelsen bidrar til å gi en slik oversikt, og vil dermed være et viktig grunnlag for videre vurderinger av arealbruk og strategiske prioriteringer i Buskerudbyen.

2. Metode og områdeinndeling

For å sette sammen statistikk for tema hvor lokalisering er avgjørende, er inndeling i gjensidig utelukkende områder et viktig grep. Fylkesgrenser, kommunegrenser og tettstedsavgrensninger er alle eksempler på slike gjensidig utelukkende områder, og med en slik inndeling kan vi lage statistikk på eksempelvis boligbygging over tid. I dette prosjektet har det vært avgjørende å kunne spore utviklingen i en mer finmasket inndeling, og for å sette sammen denne har vi tatt utgangspunkt i areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 – 2023. Analyseområdet består av de fem kommunene Lier, Drammen, tidligere Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg. Tidligere Svelvik kommune er også tatt med i grunnlaget, men er ikke med i grafer og statistikk. Drammen, Nedre Eiker og Svelvik slo seg sammen i 2020 til Drammen kommune, men det er i denne analysen benyttet kommunegrenser av 2013. Vi har benyttet senterstrukturkartet fra areal- og transportplanen for å gjøre inndelingen.



Figur 2-1 Senterstrukturinndeling, ATP Buskerudbyen

Senterstrukturkartet er strategisk, og det er derfor gjort noen grep for å operasjonalisere de ulike områdene som er avgrenset i planen. Kartet for senterstrukturinndelingen av 2013 har dannet grunnlaget for den geografiske inndelingen, og har blitt georeferert inn i et

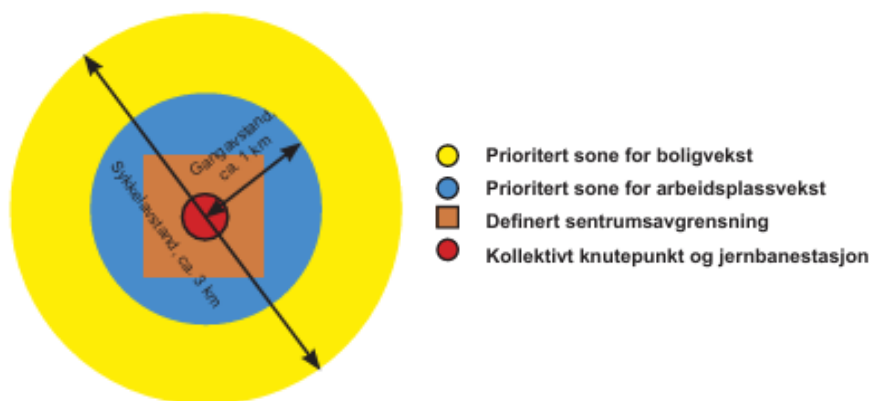
GIS-prosjekt. Hensikten med å videreføre den geografiske inndelingen fra areal- og transportplanen fra 2013, var å analysere dagens situasjon (arealbruk) opp mot planen og målene satt i 2013.

Vi har benyttet geografiske punkt som representerer hvert enkelt område i den regionale planen, og deretter gitt disse en utstrekning ved å bruke gangavstandsmålinger fra de enkelte punktene.

I henhold til ATP 2013 er det inndelt i tre kategorier: prioriterte utviklingsområder, kommunesenter og kollektivknutepunkt, og andre eksisterende jernbanestasjoner. Disse er satt som gjensidig utelukkende kategorier, hvor prioriterte utviklingsområder er vektet høyest, kommunesenter og kollektivknutepunkt vektet nest høyest, og andre eksisterende jernbanestasjoner vektet lavest. Det vil si at ved geografisk overlappende kategorier er det høyest vektet kategori som er gjeldende, og de andre kategoriene er klippet ut.

For hver av disse tre kategoriene er det utført en gangavstand-analyse (Service Area) fra hvert senterpunkt, hvor det er brukt Open Street Map nettverksdata fra 2024. Fra prioriterte utviklingsområder er det satt grenseverdier på 500, 1000 og 1500 meter. Dette er en operasjonalisering av prinsippskissene i den regionale planen (figur 2-2).

Kommunesenter og kollektivknutepunkt har grenseverdier på 500 og 1000 meter, mens andre eksisterende jernbanestasjoner har grenseverdi på 500 meter.



Figur 2-2 Prinsipiell avgrensning for de prioriterte utviklingsområdene. Datakilde: Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.

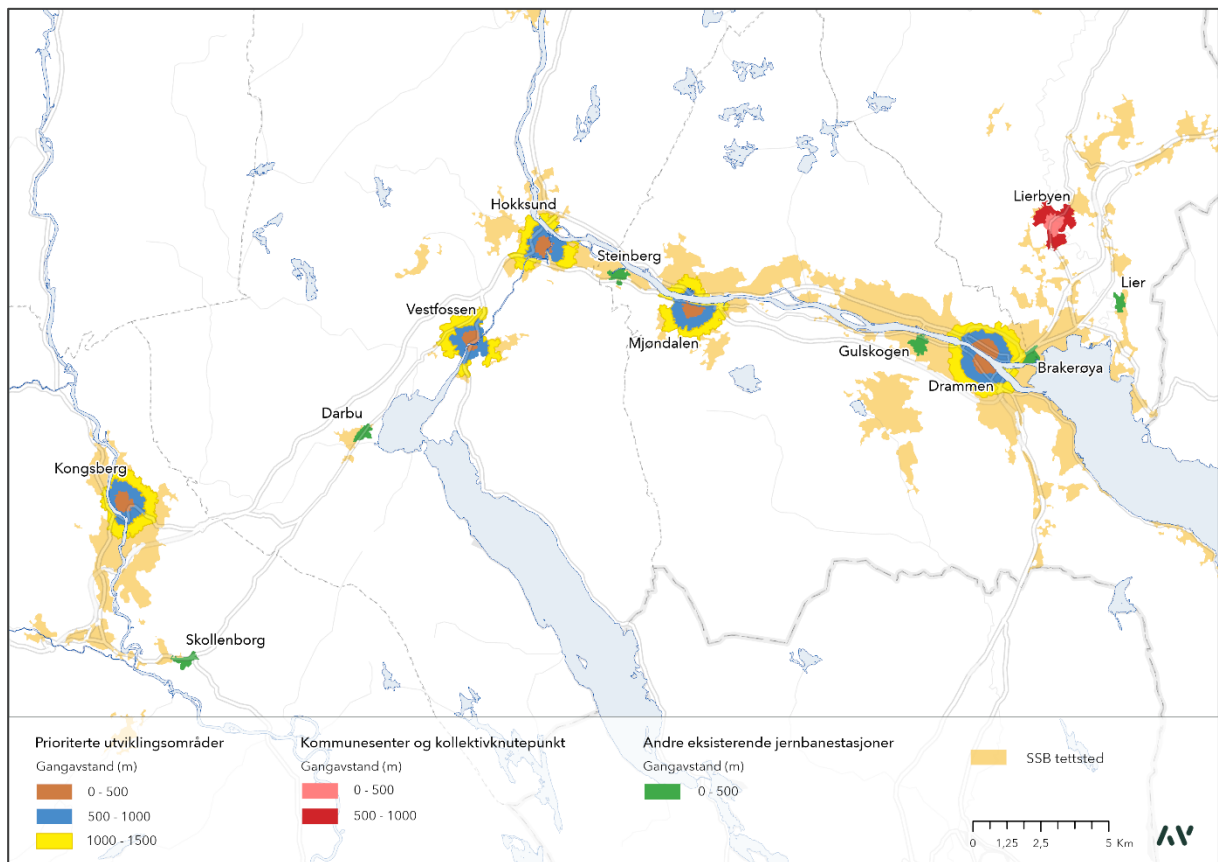
Stasjonene og områdene rundt Drammen, Mjøndalen, Hokksund, Vestfossen og Kongsberg er kategorisert som prioriterte utviklingsområder. Lierbyen er som eneste gitt kategorien kommunesenter og kollektivknutepunkt. Stasjonene Lier, Brakerøya, Gulskogen, Darbu og Skollenborg er kategorisert som andre eksisterende

jernbanestasjoner. Skollenborg stasjon ble nedlagt desember 2012, men er tatt med i grunnlaget da den ligger inn i areal- og transportplanen. Ny stasjon Lierbyen er tatt ut av analysen, da den per nå er vedtatt å ikke utbygges.

I grunnlagsdata er det også lagt inn avgrensninger av Lierskogen, Tranby, Svelvik, Åskollen, Konnerud, Landfalløya, Åssiden, Ligo, Krokstadelva, Kongsberg vest, Kongsberg teknologipark og Hvittingfoss. Grunnlagsdatasettet som denne rapporten bygger på, inneholder derfor data også for disse områdene. Det er imidlertid ikke prioritert å utarbeide egne oversikter for disse områdene, ettersom de ikke var utpekt i den regionale planen.

Tettsted definert av SSB (2013) og kommunegrenser (2013) har som tillegg blitt lagt inn i grunnlaget. Vi benytter tettsted særlig for å kunne si noe om veksten har kommet som fortetting av det eksisterende bebygde området, eller om den har skjedd også utenfor. Kommunegrenser er benyttet for å avgrense analyseområdet til kommunene som var en del av Buskerudbyen i 2013. Dette betyr at det som var en del av Svelvik kommune fram til kommunesammenslåingen med Drammen, er holdt utenfor. Kartene viser utviklingen i deler av Svelvik, men i grafer og tall er den holdt utenfor.

De gjensidig utelukkende kategoriene og SSB tettsted har gitt oss et sett med gjensidige utelukkende polygoner eller områder, (figur 2-3). Disse områdene er benyttet for å sammenstille statistikk for de ulike temaene som er kartlagt. Områder som ikke faller innenfor noen av kategoriene omtales som «utenfor tettsted». Dette har gitt muligheten å skille mellom endring i arealbruk på gjensidig utelukkende kategorier, tettsted, og hva som har skjedd utenfor disse to kategoriene.



Figur 2-3 Inndeling i senterstruktur, grunnlag for statistikk

3. Bolig og bygningsmasse

3.1. Datagrunnlag

For å kartlegge utvikling innenfor bolig og bygningsmasse har vi benyttet Norges offisielle eiendomsregister, Matrikkelen. Denne føres av de ulike kommunene, og inneholder opplysninger om alle bygg i landet. Vi har benyttet to datafelt fra matrikkelen, antall boenheter og totalt bruksareal.

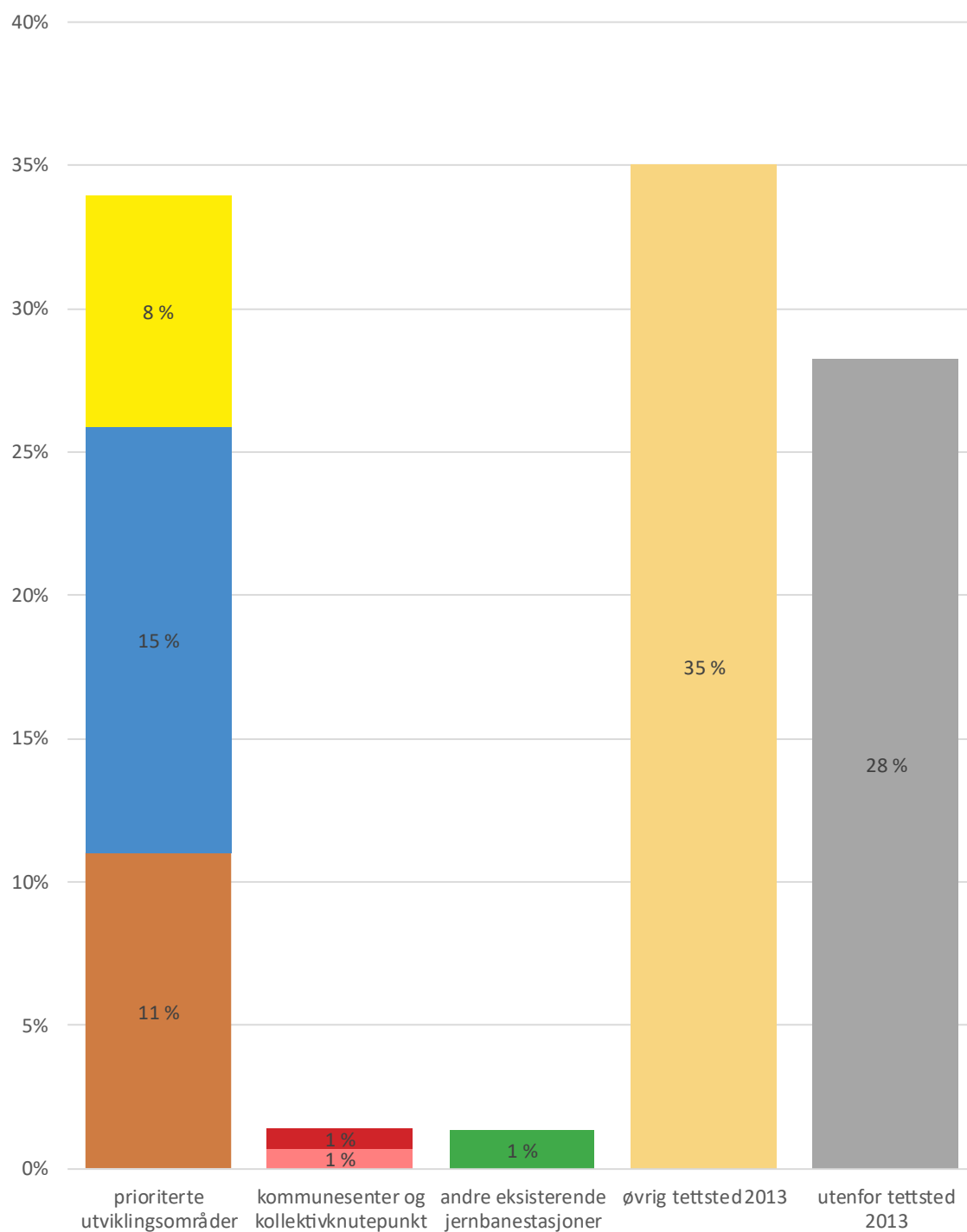
Matrikkelen er i utgangspunktet et godt datagrunnlag for denne type kartlegginger. Alle bygg har en dato for når den ble tatt i bruk, og det er derfor mulig å benytte samme datakilde for å kartlegge to tidspunkt. Alle bygg er representert ved et geografisk punkt, og datakilden er dermed geografisk nøyaktig.

Som med alle databaser, vil det være mulig å finne feil og mangler. Det kan være feil ved enkeltoppføringer, det kan være rutinefeil eller mangelfull oppdatering fra kommunene. Vi har ikke gjort en detaljert undersøkelse av datakvaliteten for dette prosjektet.

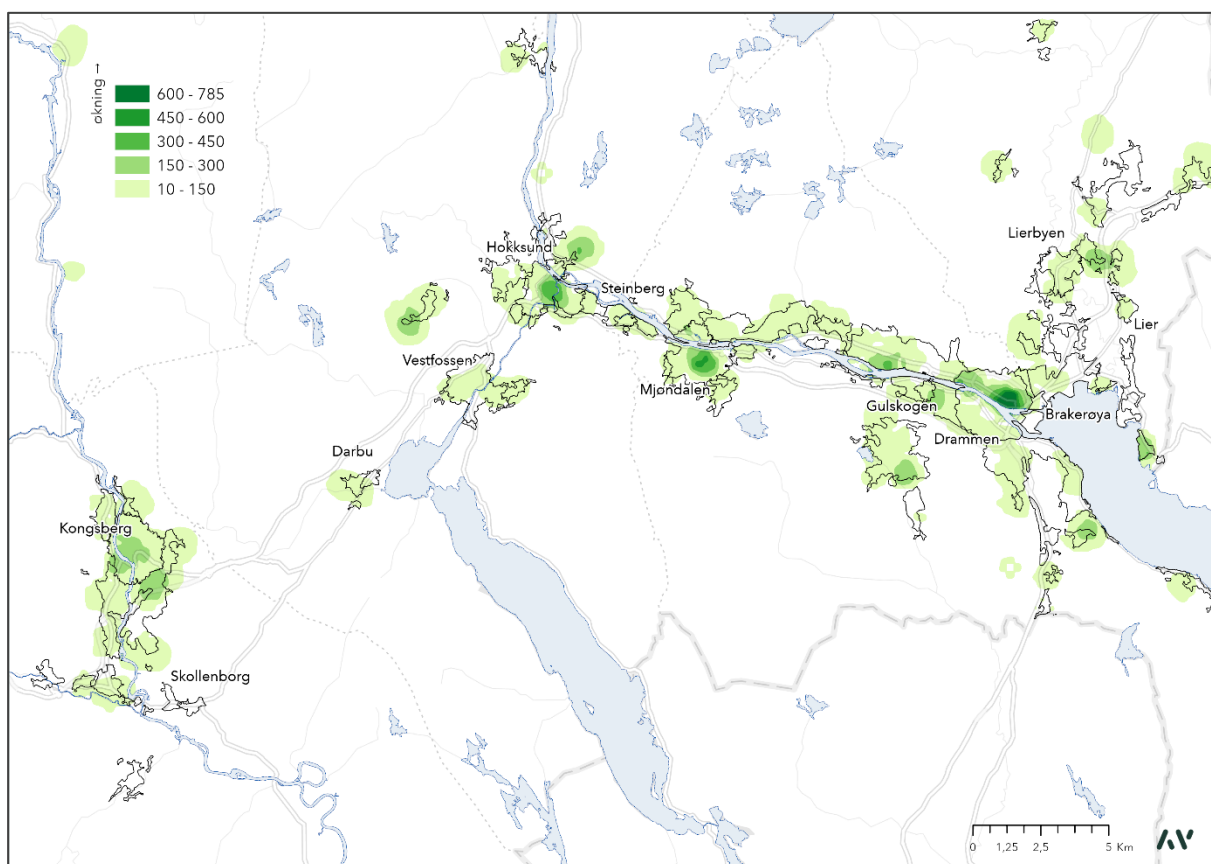
3.2. Boligenheter

3.2.1. Boligbygging

Fra og med 01.01.2014 er det tatt i bruk 10073 nye boliger i Buskerudbyen. 34% av boligene er blitt bygget innenfor de prioriterte utviklingsområdene, mens 35% er bygget i det øvrige tettstedet, slik det var avgrenset i 2013. Det betyr at 28% av boligbyggingen siden 2014 har skjedd utenfor tettstedet. Figur 3-2 viser at boligbyggingen er relativt jevnt fordelt mellom de prioriterte utviklingsområdene, det øvrige tettstedet fra 2013, og utenfor tettstedet. Ser vi på utviklingen innenfor de prioriterte utviklingsområdene, ser vi at en relativt høy andel, 11% har blitt bygget i de mest sentrale delene av de prioriterte utviklingsområdene. Målt i flateareal er de mest sentrale områdene (0-500 meter fra knutepunktet) mindre enn tilsvarende for 500-1000 meter og 1000-1500 meter. Det betyr at når boligbyggingen er høy, vil det bidra til tetthet av boliger på et begrenset område. Figur 3-2 viser at det er bygget mange boliger sentralt i Drammen, særlig på Bragernesiden, sentralt i Mjøndalen og Hokksund og i noe mindre grad i Kongsberg. Boligbyggingen som har foregått utenfor tettstedet fra 2013 har foregått i hele analyseområdet, men noen områder peker seg særlig ut. Harakollen og Ormåsen i Øvre Eiker, og Knive sør i Drammen peker seg ut som områder der det er bygget betydelig i perioden.



Figur 3-1 Antall boenheter (prosent) tatt i bruk fra 2014 til 2026 etter beliggenhet i senterstrukturen. Kilde: Matrikkelen

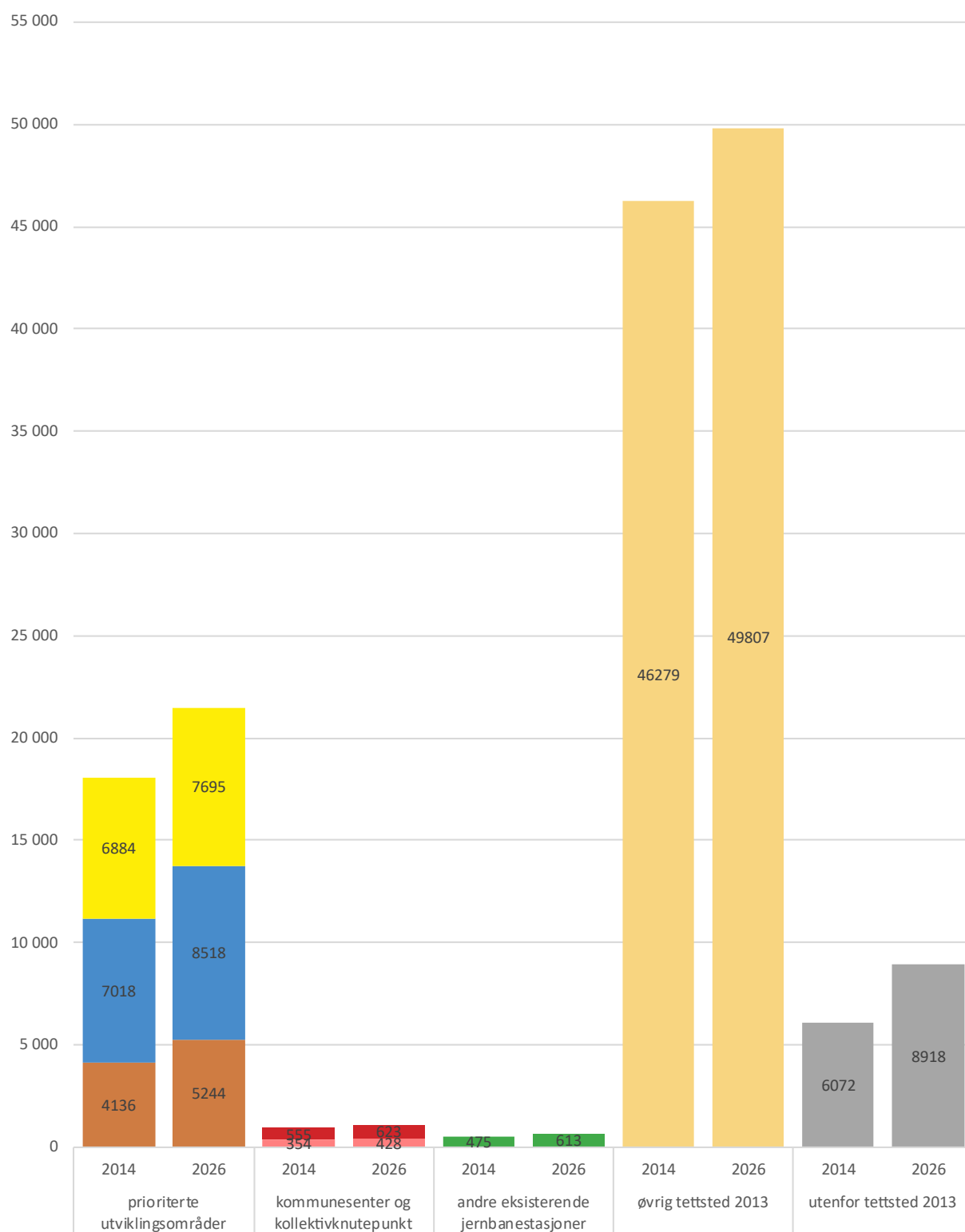


Figur 3-2 Tetthet av boligenheter tatt i bruk fra og med 2014. Datakilde: Matrikkelen

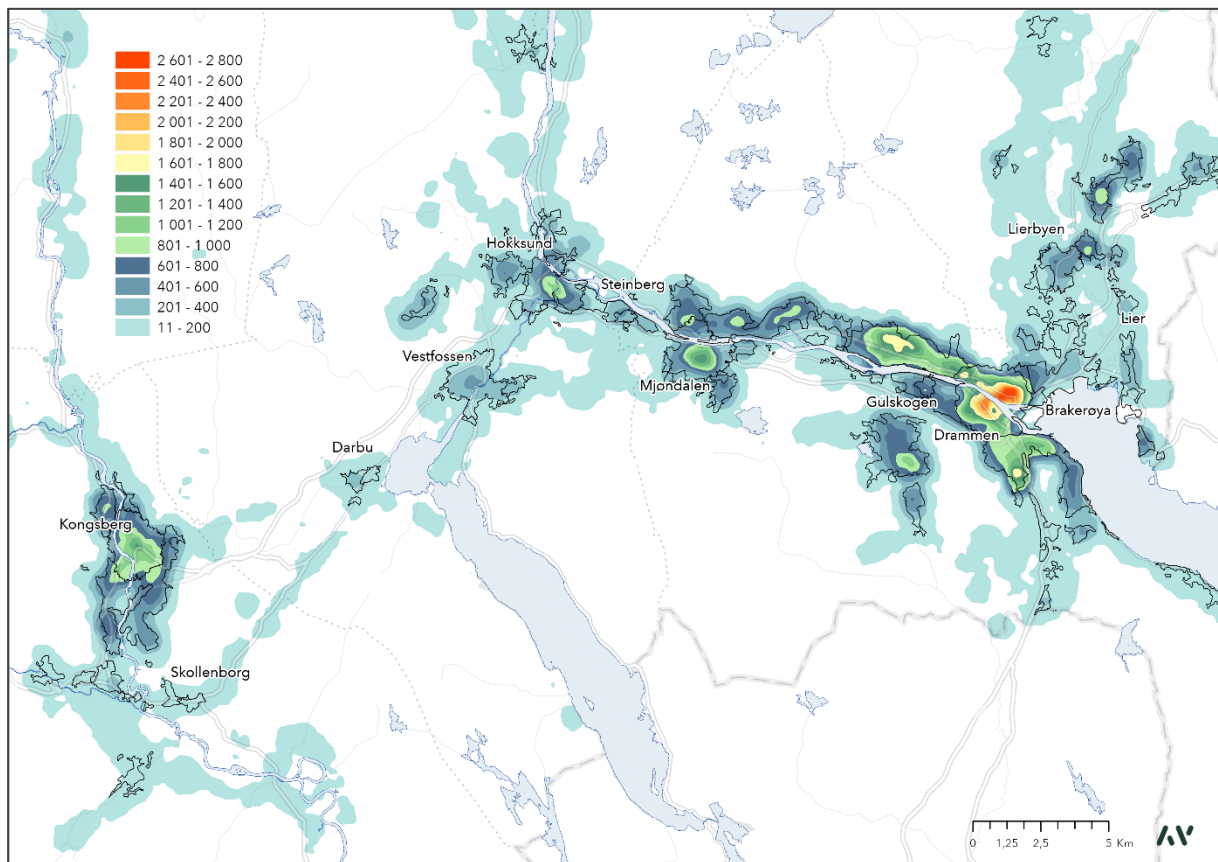
3.2.2. Alle boliger

Figur 3-3 viser fordelingen av samtlige boliger i Buskerudbyen i 2014 og 2026, etter kategoriene i det strategiske kartet fra den regionale planen. Figur 3-4 er et kart som viser tettheten av boliger slik det er i 2026.

Som gjennomgangen av boligbyggingen viste, ser vi to tendenser: vekst i de prioriterte utviklingsområdene, men også vekst utenfor tettsted/senterstruktur. I 2014 lå 25% av boligene i de prioriterte vekstområdene, mens i 2026 er andelen økt til 26%. Selv om det er bygget mange boliger sentralt, har det altså ikke ført til at en større andel av boligene ligger sentralt. Dette henger sammen med at det også har vært vekst utenfor tettstedet. I 2014 lå 8% av boligene utenfor tettstedet fra 2013, mens i 2026 har tallet økt til 11%.



Figur 3-3 Antall boligenheter 2014 og 2026 etter beliggenhet i senterstrukturen. Kilde: Matrikkelen



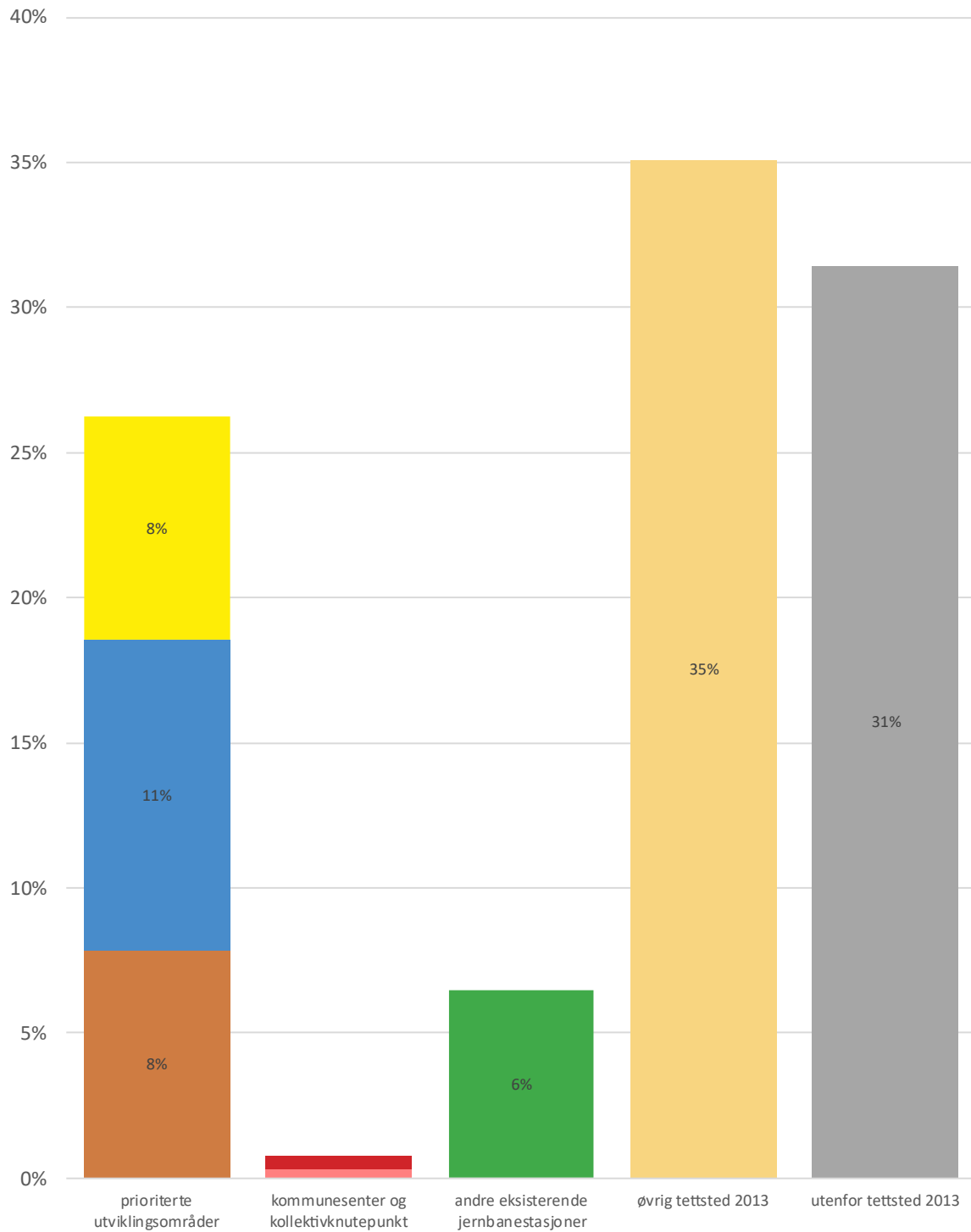
Figur 3-4 Tetthet av boligenheter, 2026. Datakilde: Matrikkelen

3.3. Bygningsmasse

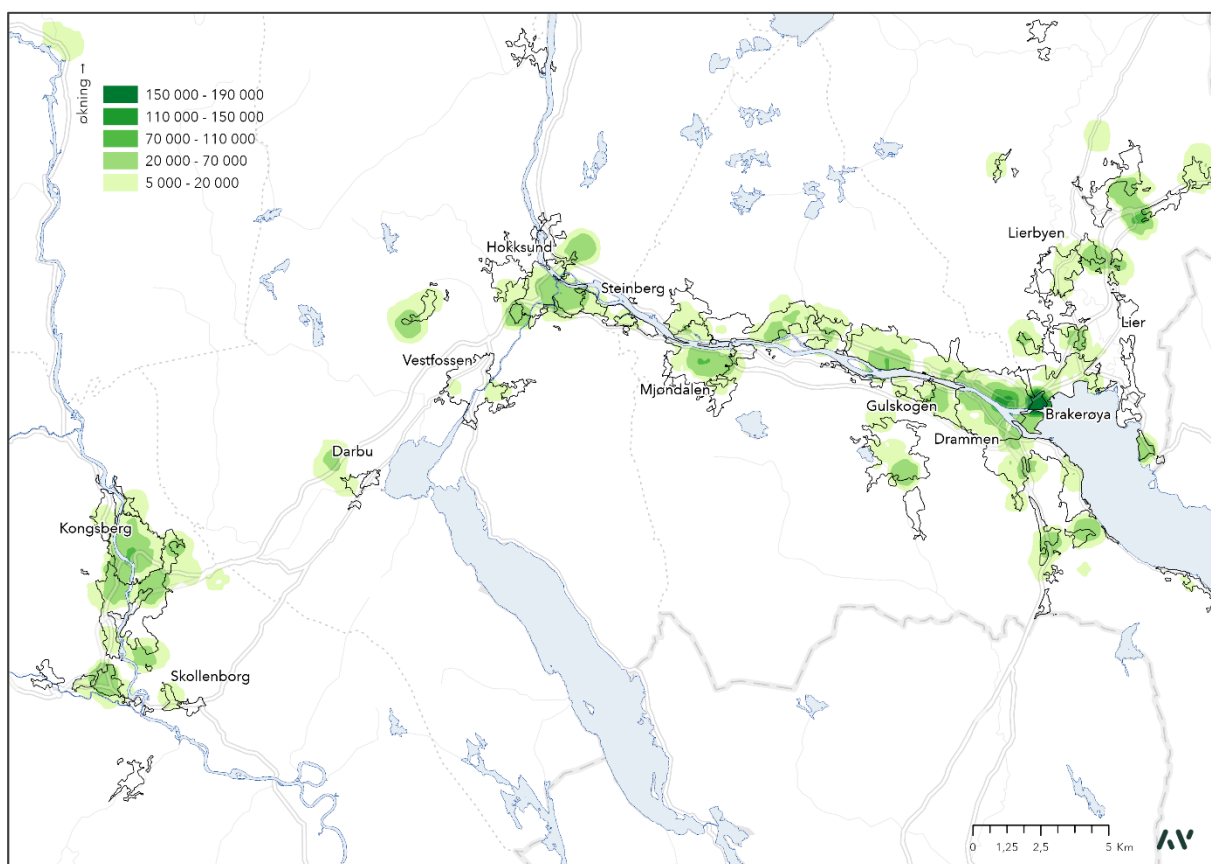
Kartleggingen av bygningsmasse viser til summen av alt registrert bruksareal i bygg i Buskerudbyen, både fordelt på dato for når bygget ble tatt i bruk, og alle bygg uavhengig av dato. Det skilles ikke på bruksareal til bolig og annet bruk. Denne kartleggingen omfatter dermed alle typer bygg, fra bolig til kontor og til lager, logistikk, industri og primærnæringer.

3.3.1. Bygg tatt i bruk 2014-2026

27% av alt bruksareal i bygg som er tatt i bruk fra og med 2014 til 2026, er bygget i de prioriterte utviklingsområdene. Henholdsvis 35% og 31% er bygget i tettstedet fra 2013 og utenfor tettstedet. Sammenlikner vi med samme forhold for boliger, er andelen bruksareal lavere i de prioriterte utviklingsområdene. Dette henger trolig sammen med at utvikling i de sentrale områdene gjerne er mer arealeffektive, og dermed inneholder mindre bruksareal. Den store veksten i kategorien «andre eksisterende jernbanestasjoner» skyldes bygningsmassen som er oppført i forbindelse med nytt sykehus på Brakerøya.



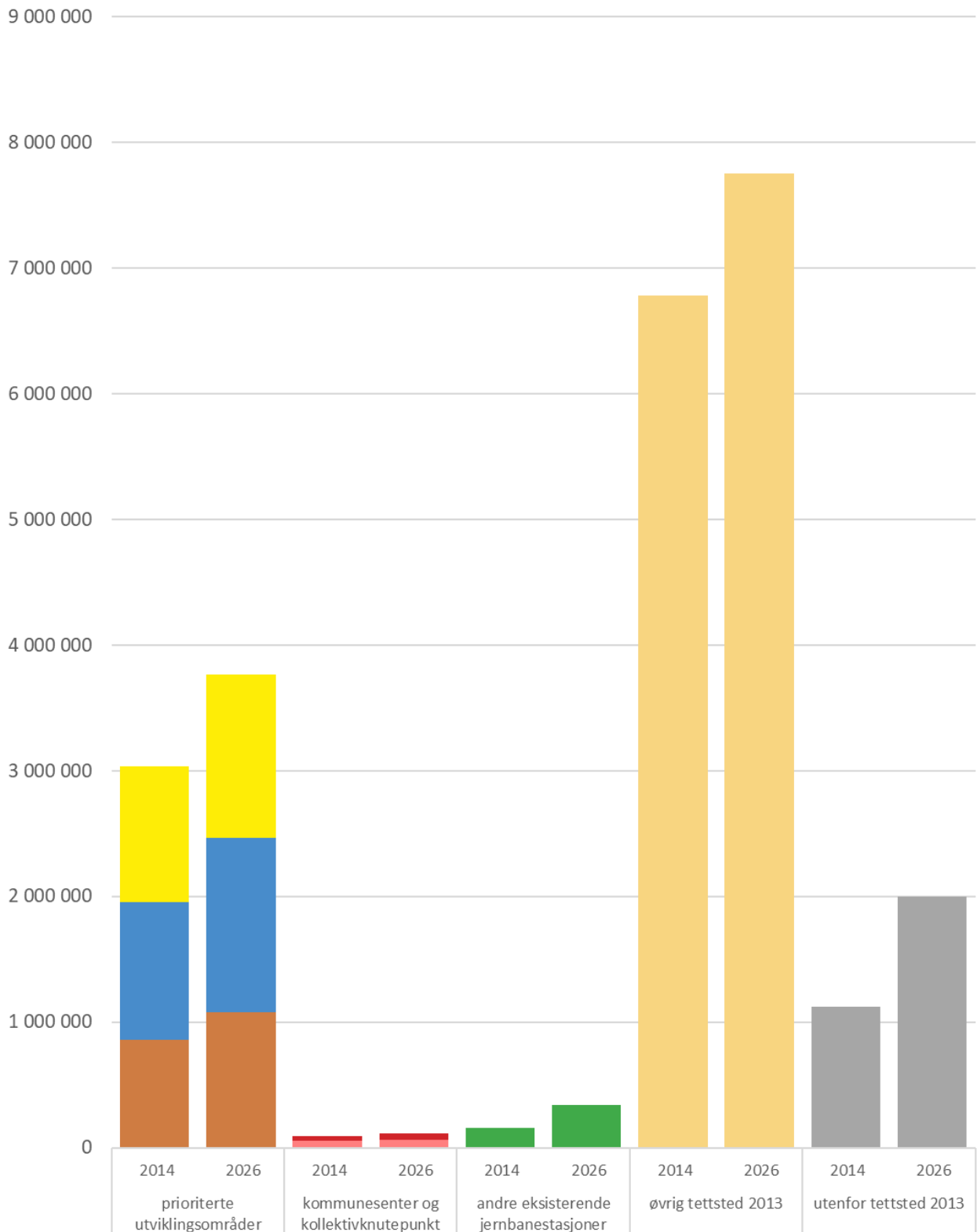
Figur 3-5 Bygningsmasse i bygg tatt i bruk fra 2014 til 2026 etter beliggenhet i senterstrukturen. I prosent av total bygningsmasse tatt i bruk i perioden. Kilde: Matrikkelen



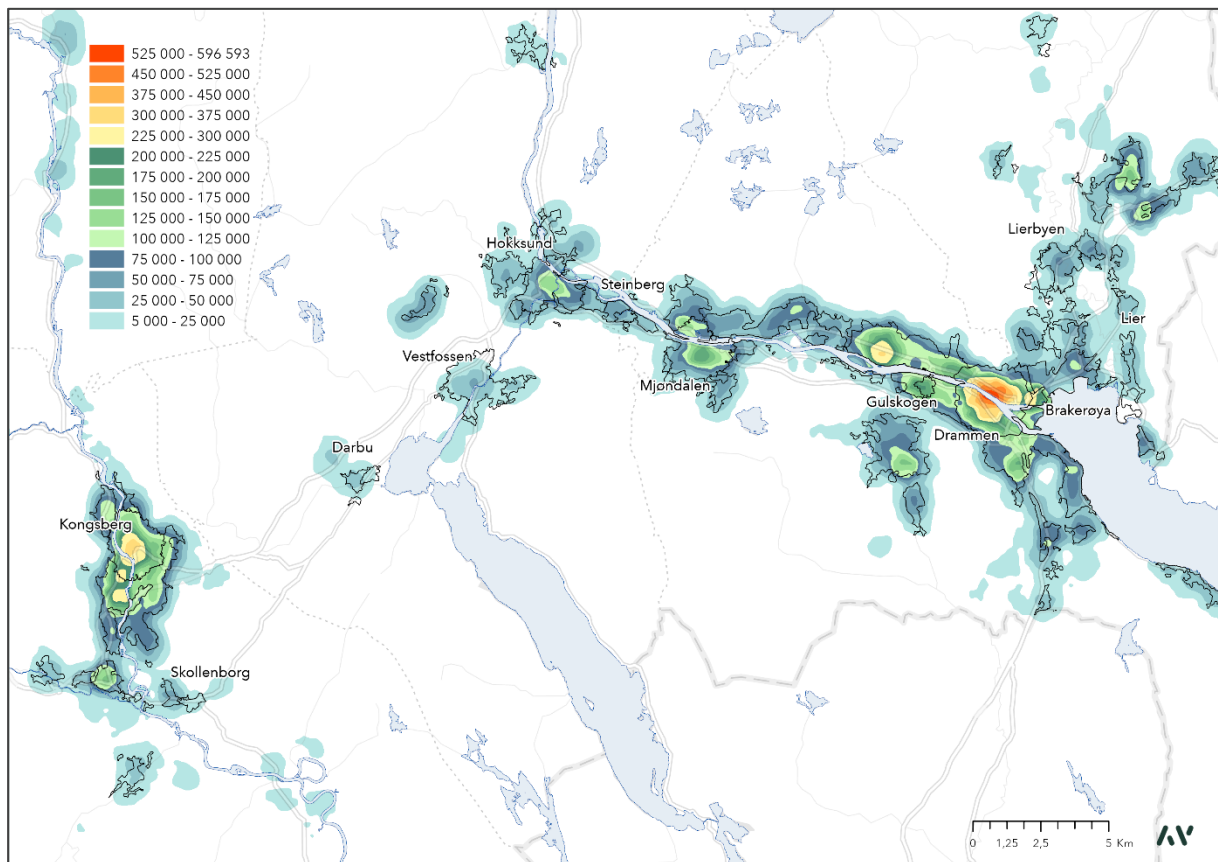
Figur 3-6 Tetthet i bruksareal (m²) i all bygningsmasse tatt i bruk fra og med 2014. Datakilde: Matrikkelen

3.3.2. Alle bygg

Når vi sammenstiller bruksarealet i alle eksisterende bygg i 2014 og 2026, ser vi at en stor andel av bruksarealet ligger i de delene av tettstedet fra 2013 som ikke dekkes av andre kategorier, se Figur 3-5. Sammenlikner vi andelen av samlet bruksareal innenfor hver lokaliseringskategori for hvert tidspunkt, ser vi at det er kategorien utenfor tettstedet som har økt mest, her har totalt bruksareal nærmest doblet seg i absolutte tall. I 2014 lå 10% av Buskerudbyens bruksareal utenfor tettstedet. I 2026 har andelen steget til 14%. Samtidig har andelen bruksareal som ligger i tettstedet fra 2013 og som ikke er dekket av de andre kategoriene, sunket fra 61% i 2014 til 56% i 2026. Kategorien «andre eksisterende jernbanestasjoner», som altså domineres av Brakerøya, har også doblet bruksarealet og har også økt andelen av bruksareal i Buskerudbyen fra 1,5% til 2,5%. Andelen av bruksareal i de prioriterte utviklingsområdene er nær identisk i 2014 og 2026.



Figur 3-5 Samlet bruksareal (m²) i bygningsmassen i 2014 og 2026 etter beliggenhet i senterstrukturen. Kilde: Matrikkelen



Figur 3-8 Tetthet av bruksareal (m²) i all bygningsmasse, 2026. Datakilde: Matrikkelen

4. Befolkning

4.1. Datagrunnlag

Kartleggingen av befolkningsmønsteret i 2014 og 2025 er basert på befolkningsdata på rutenett fra SSB. Rutenettet har et detaljnivå på 250 * 250 meter, og for hver rute er det summert befolkning som har bosted innenfor ruta. Vi har benyttet datasett med befolkning fra 2014 og 2025.

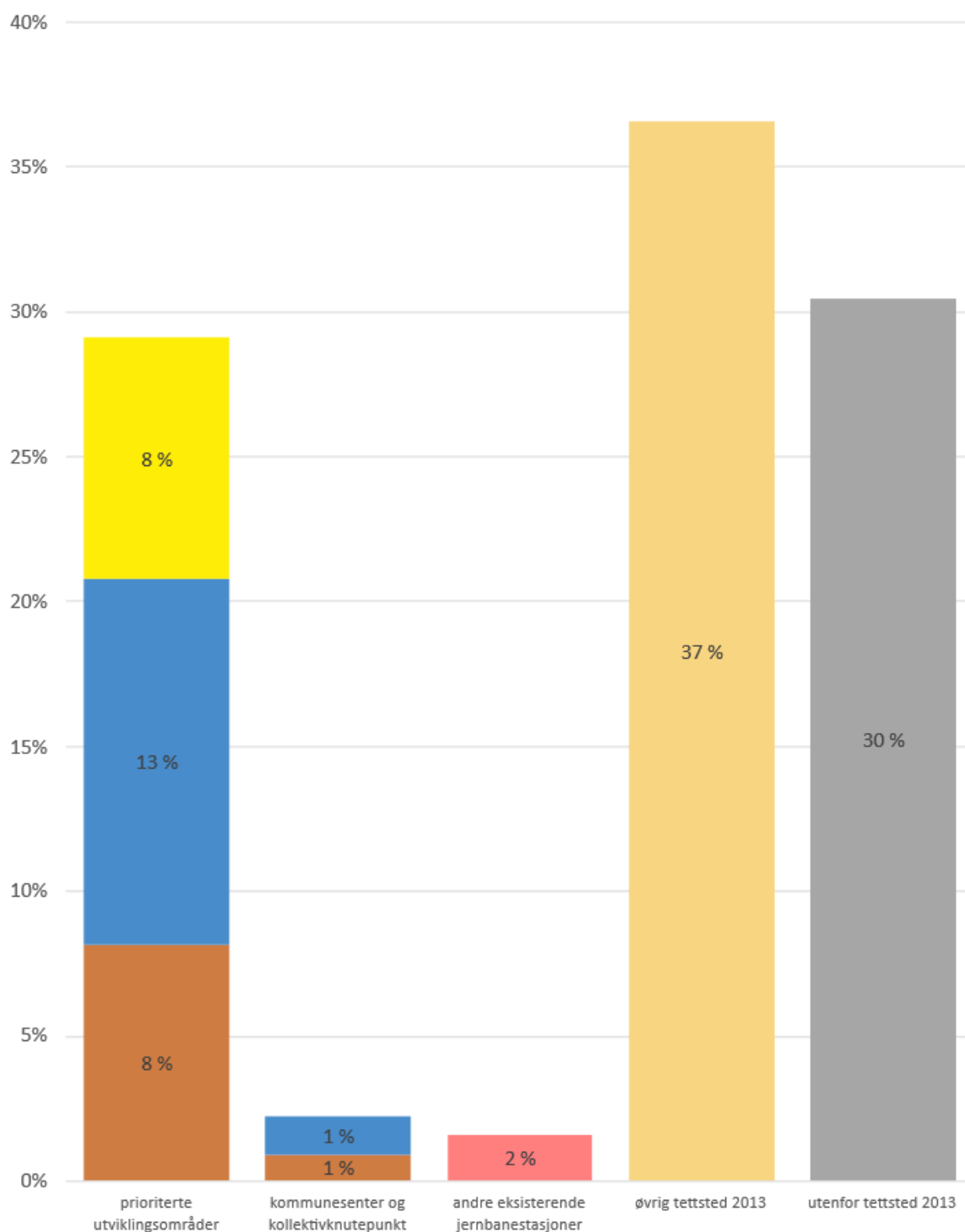
I vår analyse har vi benyttet et senterpunkt i hver rute som representant for alle bosatte i ruta. Det vil si at dersom senterpunktet faller innenfor f. eks et prioritert utviklingsområde, blir befolkningen i den aktuelle ruta registrert i utviklingsområdet, selv om deler av ruta og potensielt deler av befolkningen, ligger utenfor denne avgrensningen. Dette gjør at befolkningskartleggingen er mindre nøyaktig geografisk enn f.eks. kartleggingen av antall boenheter.

4.2. Endring i befolkningsmønster

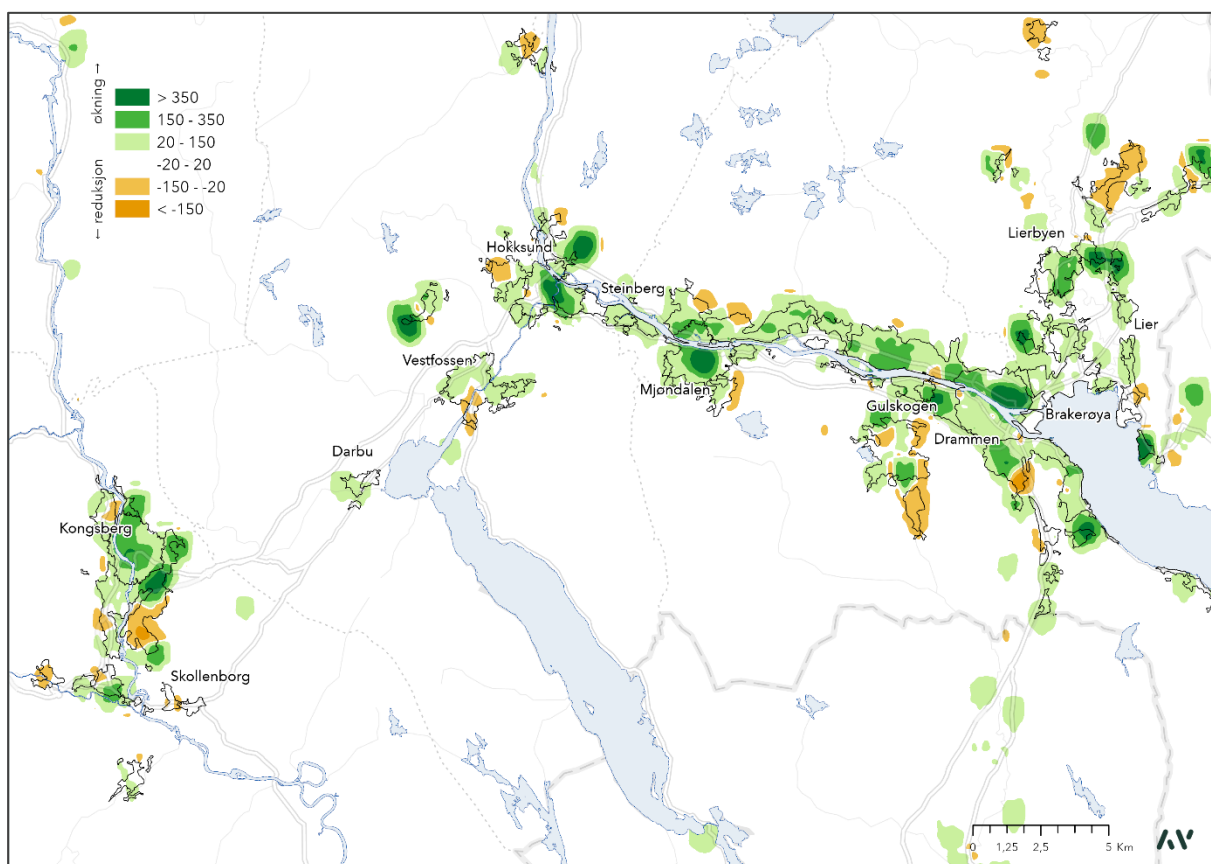
Endring i befolkning i de ulike lokaliseringskategoriene vil i noen grad følge tendensen vi ser i boligbygging. Samtidig vil befolkningsmengden i eksisterende boliger også endres over tid. Som en indikator på om arealprioriteringer får følger, kan derfor boligveksten være bedre egnet. Som grunnlag for å vurdere transportvirkninger og potensialet for byliv og kundegrunnlag for tjenester, er derimot befolkningsmønsteret en mer direkte kilde.

Fra 2014 til 2025 har befolkningen i Buskerudbyen økt med ca. 17800 personer. Veksten har i hovedsak vært jevnt fordelt mellom de tre lokaliseringskategoriene prioriterte utviklingsområder, tettsted 2013 og utenfor tettsted. Den største andelen finner vi i tettstedet fra 2013 som ikke er dekket av andre lokaliseringskategorier, 37% av befolkningsveksten har kommet i denne kategorien (Figur 4-1).

Ingen av lokaliseringskategoriene har en samlet nedgang i befolkning, men ser vi på kartet som viser endring i befolkningstetthet mellom 2014 og 2025 (Figur 4-2) ser vi at enkelte områder har hatt en nedgang. Dette gjelder flere områder, blant annet Tranby og søndre del av Konnerud. Årsakene kan være sammensatte, men en mulig forklaring kan være lokale demografiske bølger som følger av at områder bygges ut samtidig, barnefamilier flytter inn, og når en stor andel av barna flytter ut i samme periode, faller befolkningstettheten i området som helhet. En slik virkning kan typisk gjøre seg gjeldene når et område i sin helhet blir utviklet og tatt i bruk i løpet av en relativt kort periode, og særlig dersom boligene er relativt like, slik at de tiltrekker seg en relativt homogen befolkning i alder og livssituasjon.



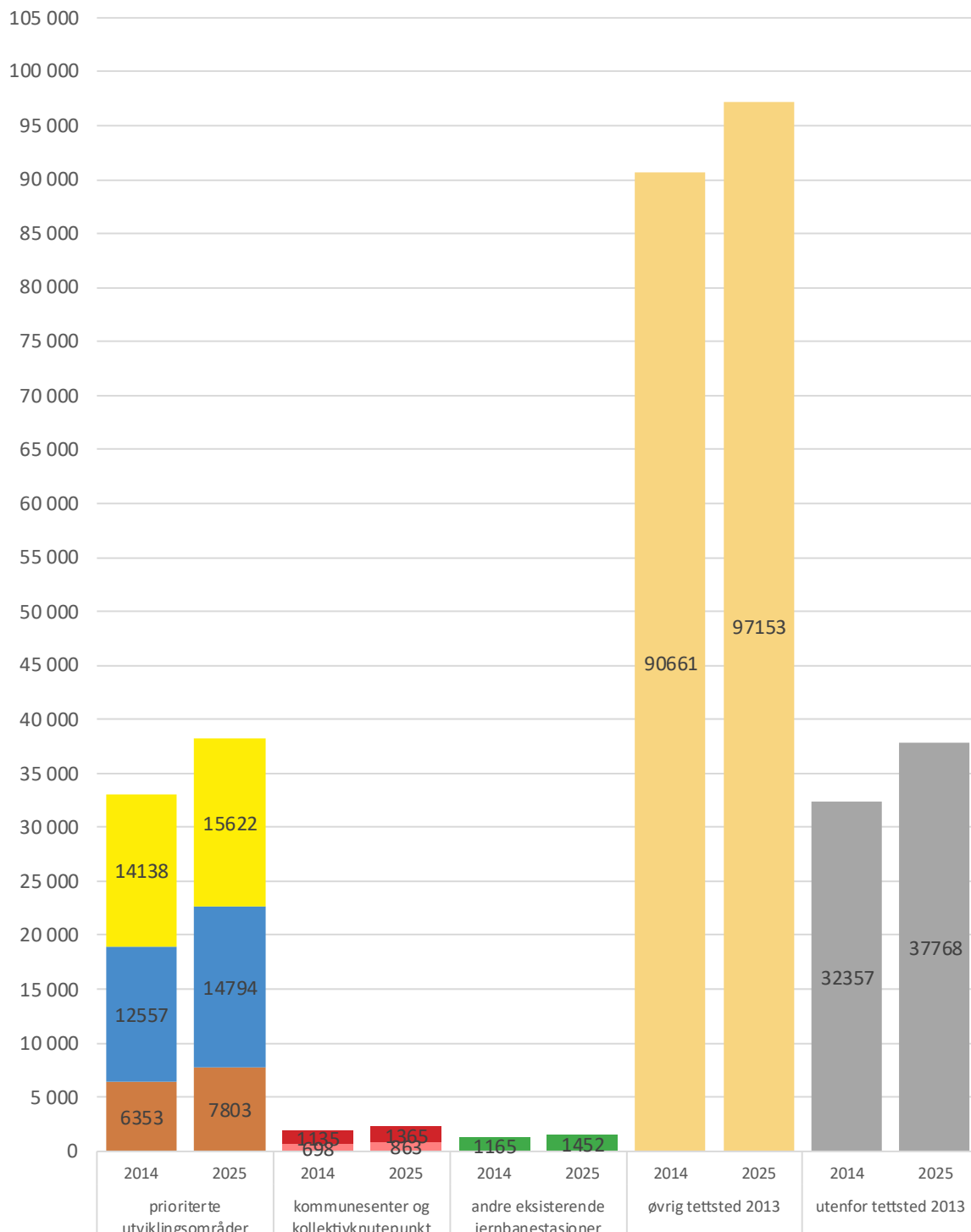
Figur 4-1 Endring i antall bosatte (prosent) fra 2014 til 2025, etter bosted i senterstrukturen. Datakilde: SSB, befolkning på 250m rutenett.



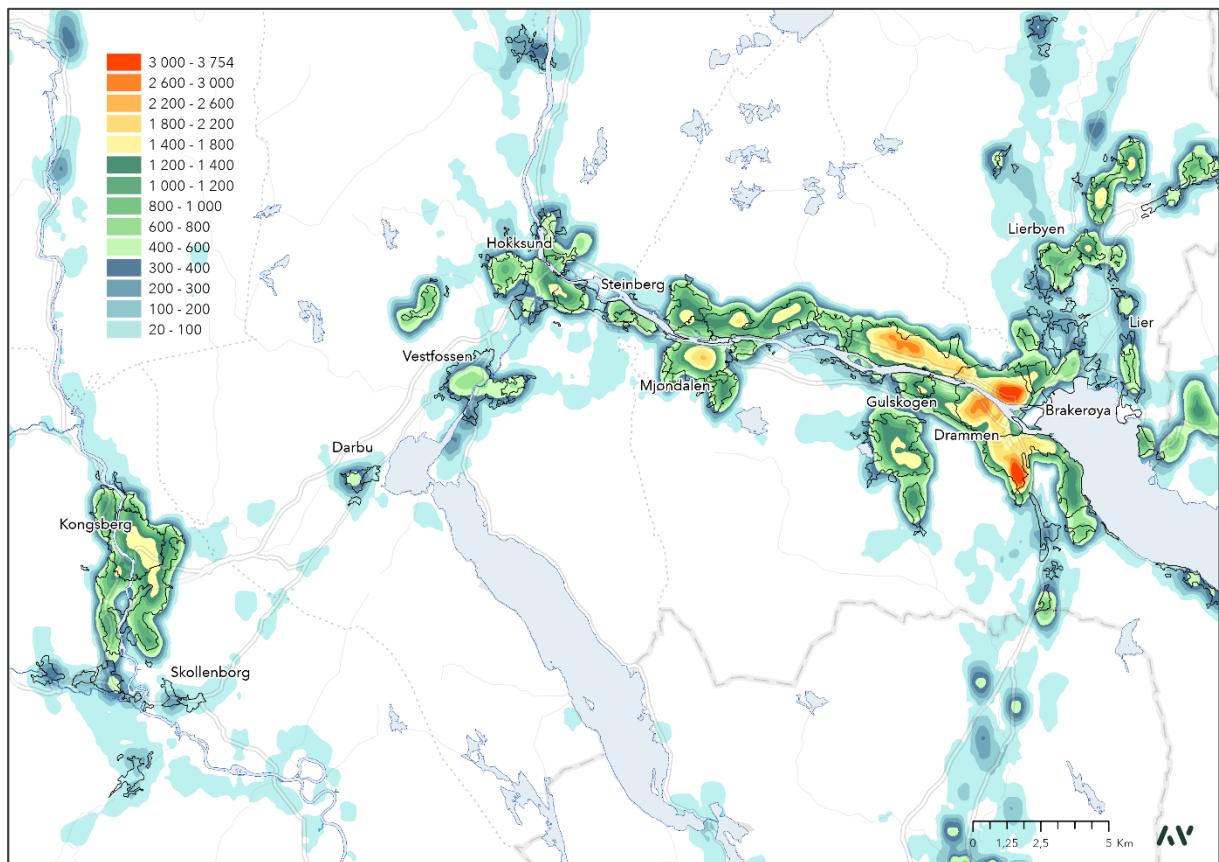
Figur 4-2 Endring i befolkningstetthet, fra 2014 til 2025. Datakilde: SSB, befolkning på 250m. rutenett.

4.3. Befolkningsmønster

Ser vi den samlede befolkningen i Buskerudbyen i 2014 og 2025, og fordeler dem etter lokaliseringskategoriene fra den regionale planen (Figur 4-3), ser vi at det er en jevn vekst i alle kategorier, og kun små endringer i andel pr. kategori. I 2014 bodde rundt 57% av befolkningen i den delen av tettstedet fra 2013 som ikke er dekket av andre kategorier. I 2025 bodde 55% av befolkningen innenfor den samme avgrensningen. Samtidig har andelen som bor innenfor de prioriterte utviklingsområdene økt med 1%, det samme har andelen som bor utenfor tettstedsavgrensningen fra 2013. Ser vi på det samlede befolkningsmønsteret i Buskerudbyen i 2025 (Figur 4-4) ser vi at befolkningstettheten er høyest på Fjell og på Bragernesiden av Drammen sentrum, mens tettheten er jevnt høy også på videre østover på nordsiden av Drammenselva.



Figur 4-3 Befolkning (antall) i 2014 og 2025, etter bosted i senterstrukturen. Datakilde: SSB, befolkning på 250m. rutenett.



Figur 4-4 Befolkningstetthet 2025. Datakilde: SSB, befolkning på 250m. rutenett.

5. Arbeidsplasser

5.1. Datagrunnlag

For å kartlegge arbeidsplassmønsteret i analyseområdet, har vi tatt utgangspunkt i register over virksomheter fra 2015 og 2025.

2015: Virksomhetsregister, innkjøpt av Asplan Viak fra SSB.

2025: Enhetsregisteret, nedlastet fra Brønnøysundregistrene.

Begge datasettene har samme datakilde, men ettersom de er innhentet fra ulike aktører og på ulikt tidspunkt, har det ikke vært mulig å få komplett oversikt over mulige forskjeller i eventuell kvalitetsheving, rutiner for registrering og lignende. Dette kan påvirke det endelige resultatet av kartleggingen. Enkel manuell gjennomgang av begge datakildene har imidlertid ikke avdekket store avvik. I begge datakilder er bedriften Uloba, som er lokalisert i Drammen, justert for antall ansatte. Denne bedriften har svært mange ansatte registrert på en adresse i Drammen, mens arbeidssted i realiteten er over hele Norge. Antall ansatte er justert til å omfatte kun administrasjonen, basert på opplysninger fra deres hjemmeside.

For begge datakilder er det særlig tre opplysninger som er viktige og har betydning for kvaliteten på kartleggingen:

- Besøksadresse. Brukes for punktfeste virksomheten i geografien. I de tilfeller der besøksadressen er mangelfull, plasseres virksomheten sentralt i postnummersonen den tilhører, noe som kan gi skjevheter dersom svært mange eller svært store virksomheter har denne mangelen. Det er ikke identifisert store avvik i kartleggingen pga. dette.
- Næringskode (nacekode). Brukes for å avgjøre hvilken næringskategori virksomheten tilhører.
- Antall ansatte. Brukes i statistikk og kart for å summere antall ansatte og tetthet av ansatte i ulike deler av analyseområdet. Antall ansatte er en egenskap ved den enkelte virksomheten, og må ikke forveksles med antall sysselsatte, som er en egenskap ved enkeltpersoner. Det er mulig å være ansatt flere steder, og datagrunnlaget skiller ikke på fulltids- og deltidsstillinger. Dette kan skape skjevheter i kartleggingen. Ved overordnet gjennomgang av virksomhetene har vi ikke avdekket tilfeller som i stor grad skulle påvirke kartleggingen.

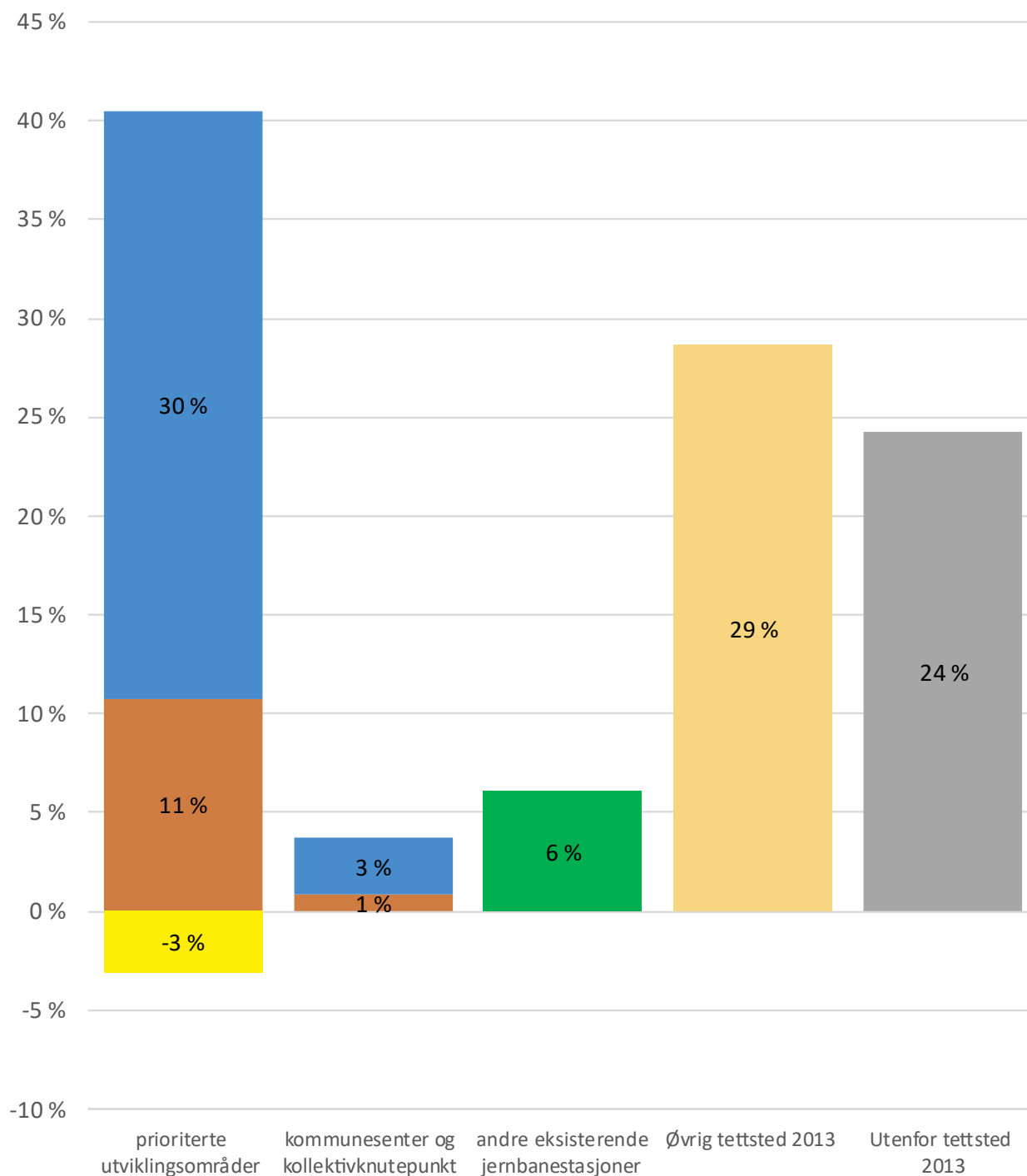
5.2. Ansatte, alle næringer

5.2.1. Endring i antall ansatte

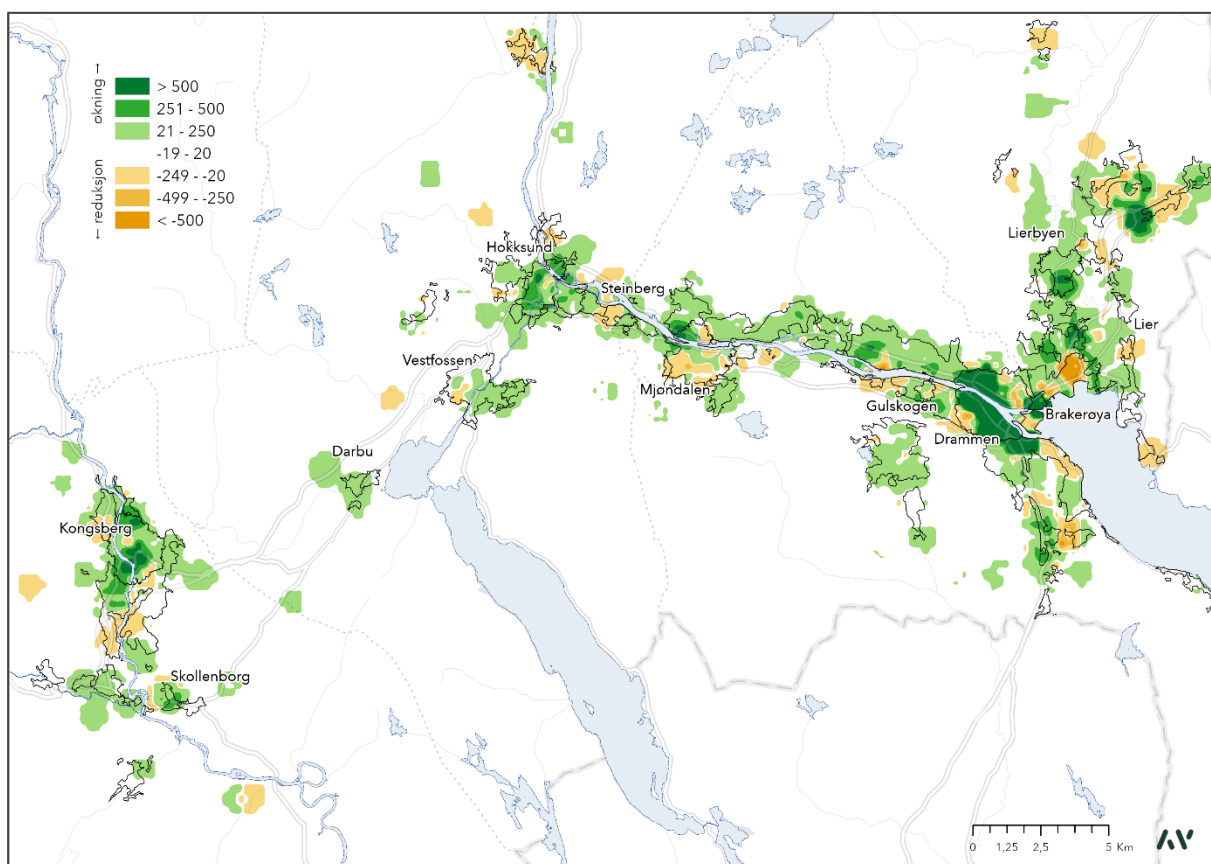
Fra 2014 til 2025 økte antall ansatte i Buskerudbyen med 19 000 basert på datakildene beskrevet i kap. 5.1. I overkant av 40% av denne veksten skjedde i de prioriterte utviklingsområdene, og i de mest sentrale delene av disse områdene (0-1000 meter gangavstand fra senterpunktet (Figur 5-1). I de mindre sentrale delene av de prioriterte utviklingsområdene, var det en nedgang i antall ansatte, -3% av den totale veksten i Buskerudbyen. 24% av arbeidsplassveksten kom i områder utenfor tettstedsavgrensningen fra 2013. Også kategorien «andre eksisterende jernbanestasjoner» har hatt en vekst, totalt 6% av veksten i ansatte i Buskerudbyen kom i denne lokaliseringskategorien. Mye av denne veksten finner vi på Brakerøya, knyttet til nytt sykehus. Selv om majoriteten av sykehusets virksomhet ikke er registrert på ny adresse i datasettet fra 2025, er i overkant av 1100 ansatte i avd. for voksenpsykiatri registrert på Brakerøya.

Figur 5-2 viser hvordan endringen i ansatte fra 2014 til 2025. Veksten i sentrale deler av Drammen er tydelig. Både Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen og Liertoppen har områder med vekst, men også områder med en viss nedgang. Det er også områder med nedgang på Husebysletta i Lier.

Samtidig viser kartet at det har vært en vekst rett utenfor tettstedet i stort sett alle deler av Buskerudbyen.



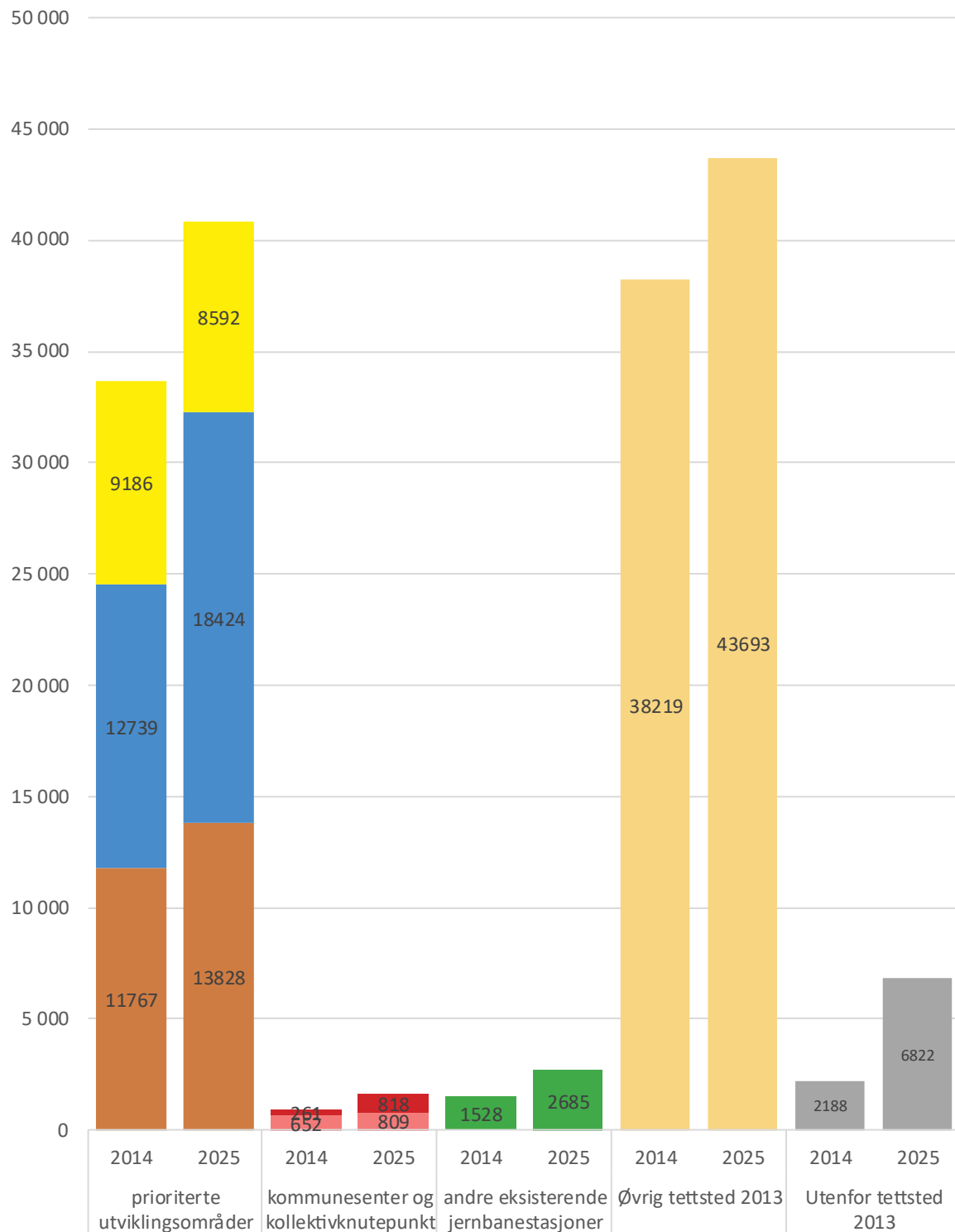
Figur 5-1 Endring i antall ansatte fra 2014 til 2025. Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.



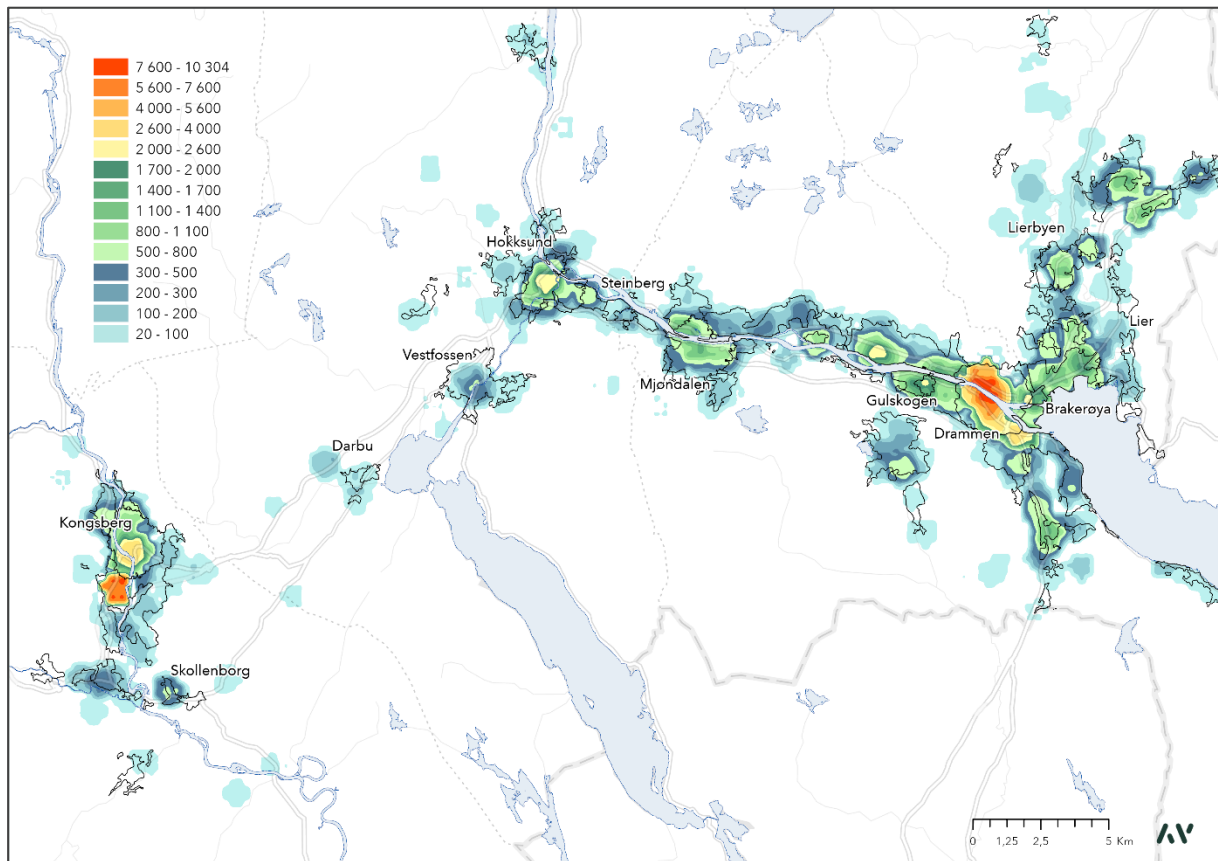
Figur 5-2 Endring i tetthet av ansatte, fra 2014 til 2025. Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.

5.2.2. Totalt antall ansatte

Figur 5-3 viser hvordan totalt antall ansatte fordelte seg på lokaliseringskategoriene i 2014 og i 2025. Selv om det altså har vært vekst i alle kategorier, og en tydelig vekst sentralt i Drammen, viser kartleggingen at 3% av de ansatte i Buskerudbyen hadde arbeidssted utenfor tettstedet i 2014, mens andelen i 2025 hadde økt til 7%. Andelen ansatte lokalisert i tettstedet fra 2013 har sunket fra 50% i 2014 til 46% i 2025, mens de andre lokaliseringskategoriene har tilnærmet like stor andel av de ansatte i begge årene.



Figur 5-3 Totalt antall ansatte i 2014 og 2025, etter arbeidsplasslokalisering i senterstrukturen. Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.



Figur 5-4 Tetthet av ansatte etter arbeidssted, 2025. Datakilde: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene

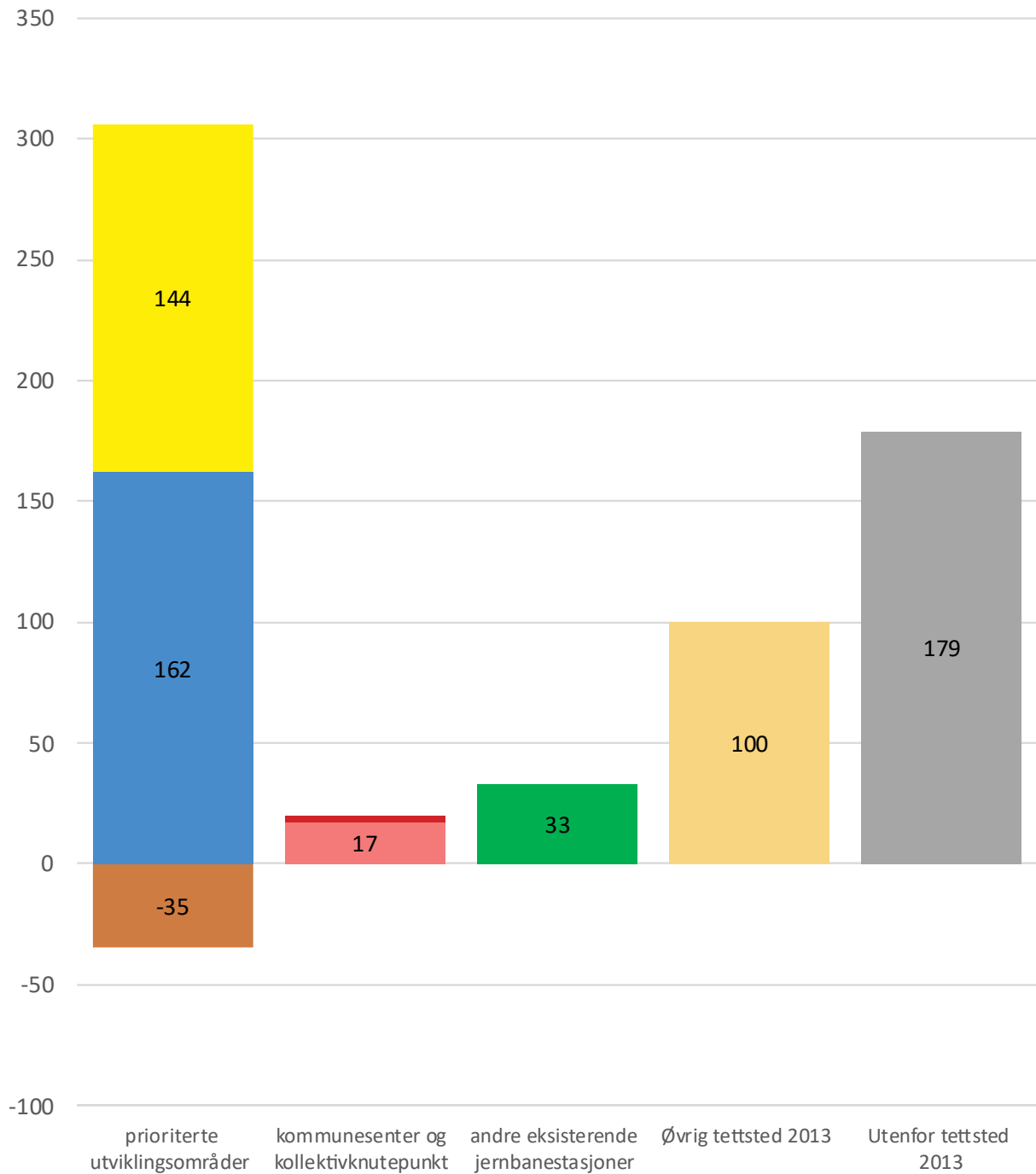
5.3. Ansatte i detaljvarehandel

5.3.1. Dagligvarer

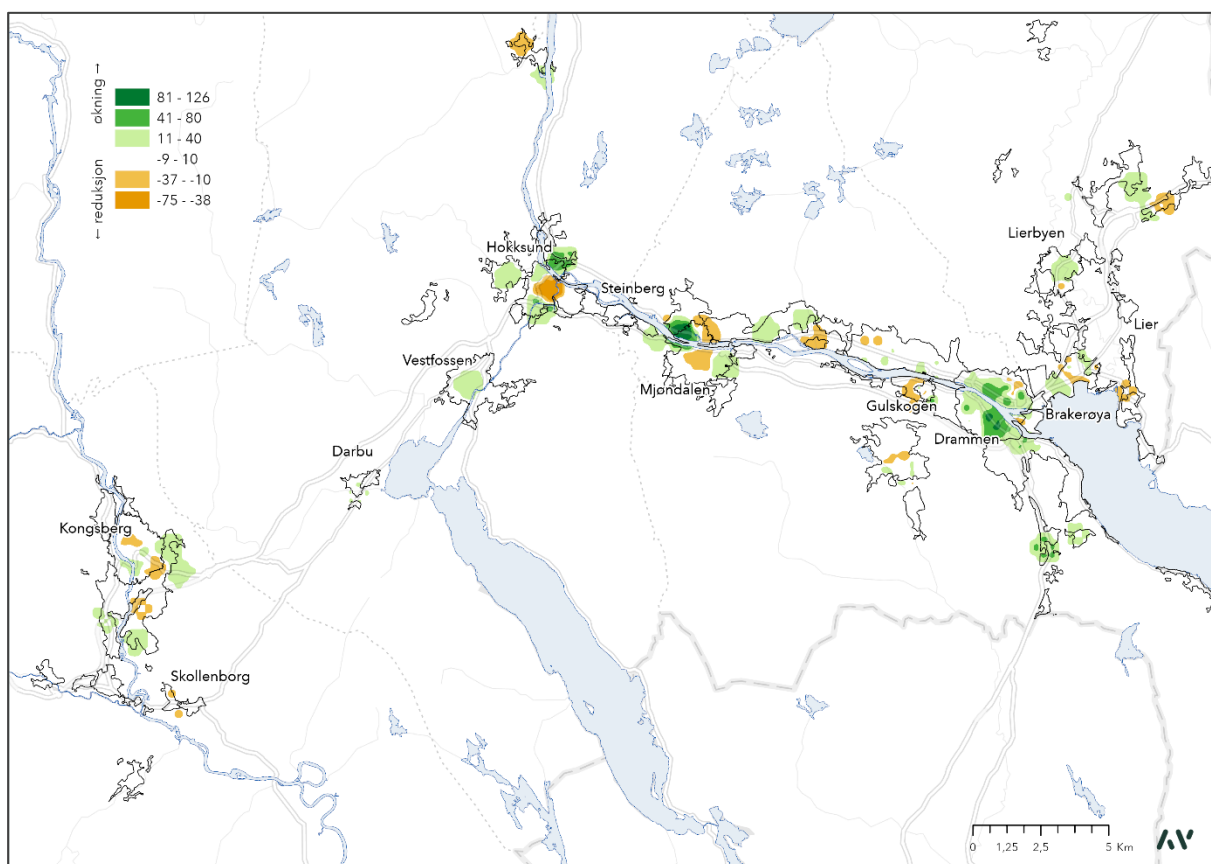
Fra 2014 til 2025 viser kartleggingen ansatte innenfor detaljleddet av dagligvarehandelen en vekst på ca. 600 ansatte. Det er verdt å merke seg at eventuelle endringer i praksis for deltidsarbeid og lignende kan påvirke tallene, ettersom tallgrunnlaget begrenser seg til antall ansatte, uten opplysninger om stillingsprosent. Dagligvarehandel er en del av handelen der det er et relativt likt tilbud i de fleste butikker. Det betyr at mange handler i sitt lokalområde og at dekning i alle deler av bystrukturen dermed ofte er ønskelig for å begrense transportbehovet.

Samlet sett har det vært vekst i alle lokaliseringskategorier. Prioriterte utviklingsområder har hatt den største veksten, men i de mest sentrale delene av utviklingsområdene (0-500 meter fra senterpunktet) har det vært en svak nedgang.

Figur 5 viser den detaljerte endringen i antall ansatte i dagligvarehandelen. Kartet viser vekst helt sentralt i Drammen, mens det i Mjøndalen er vekst i utkanten av det prioriterte utviklingsområdet og nedgang sentralt. Det samme mønsteret ser vi også i Hokksund.

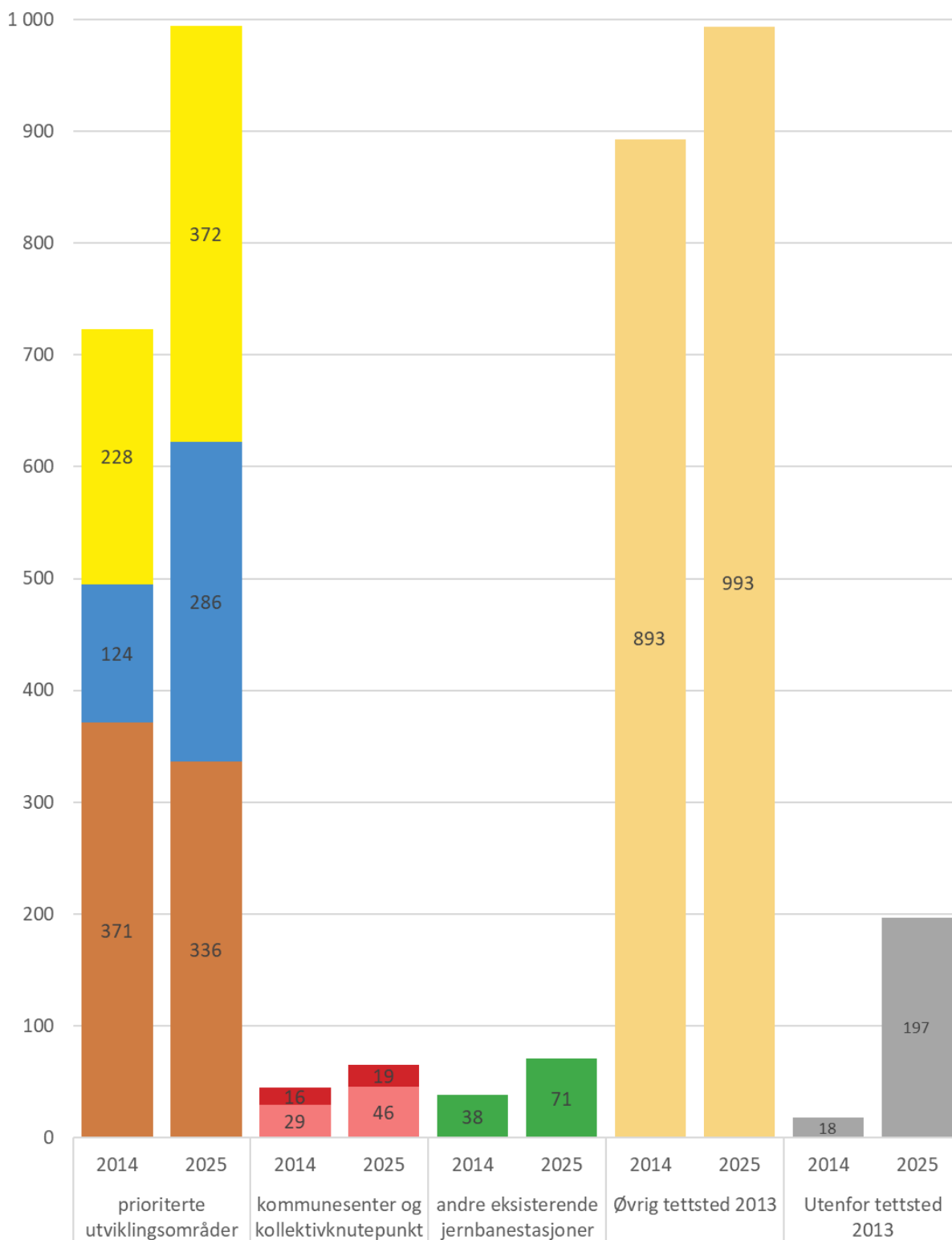


Figur 5-5 Endring i antall ansatte innen dagligvarehandel, fra 2014 til 2025. Datakilde: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregister/Brønnøysundregistrene.

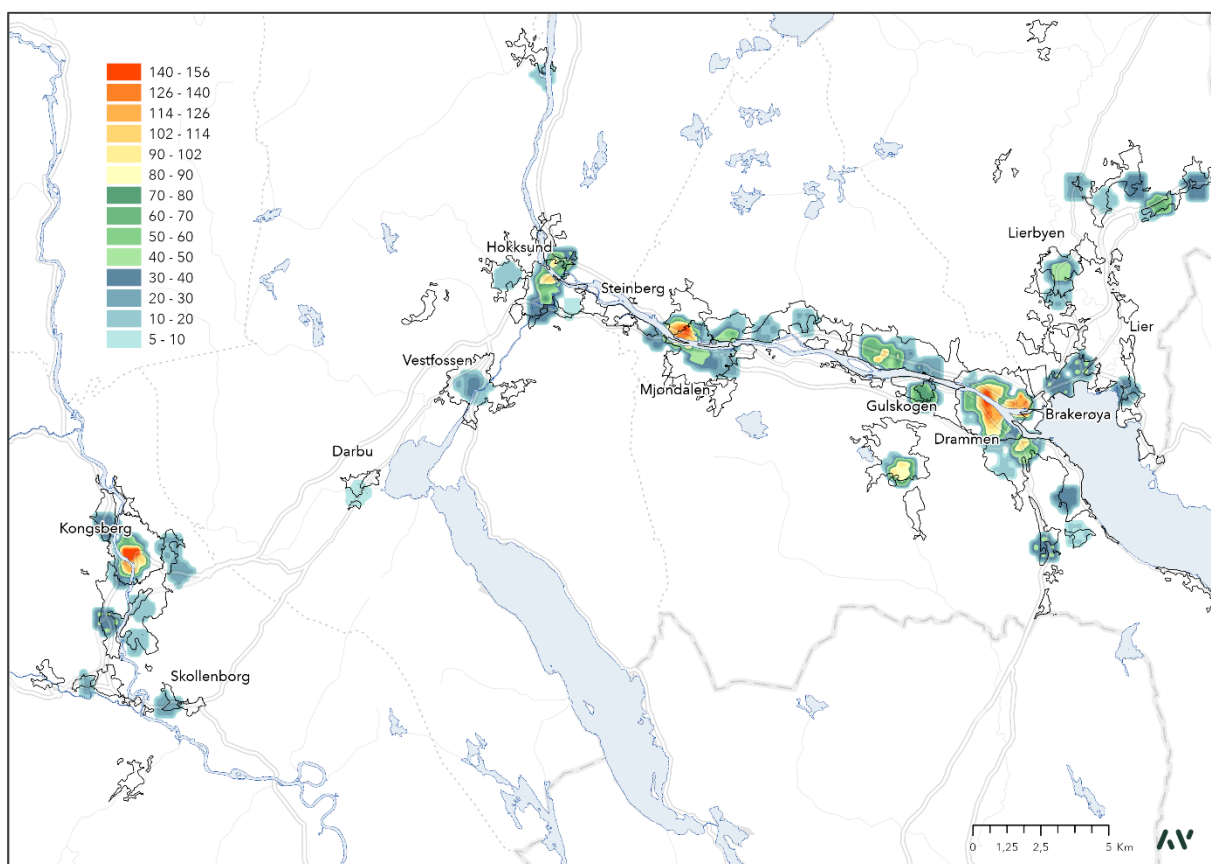


Figur 5-6 Endring i tetthet av ansatte i dagligvarehandel (detaljleddet), fra 2014 til 2025. Datakilde 2015: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.

Figur 5 viser totalt antall ansatte i detaljleddet av dagligvarehandelen i 2014 og 2025. Ettersom den totale veksten i denne bransjen var på rundt 600 ansatte, gir små endringer store utslag målt i prosent. Andelen ansatte utenfor tettstedet var i 2014 2%, mens andelen hadde økt til 9% i 2025. Samtidig falt andelen i området som var innenfor tettstedet, men ikke dekket av andre lokaliseringskategorier fra 53% i 2014 til 44% i 2025. For de øvrige lokaliseringskategoriene er andelen tilnærmet uforandret.



Figur 5-7 Ansatte i dagligvarehandel, 2014 og 2025, etter arbeidssted i senterstrukturen. Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.

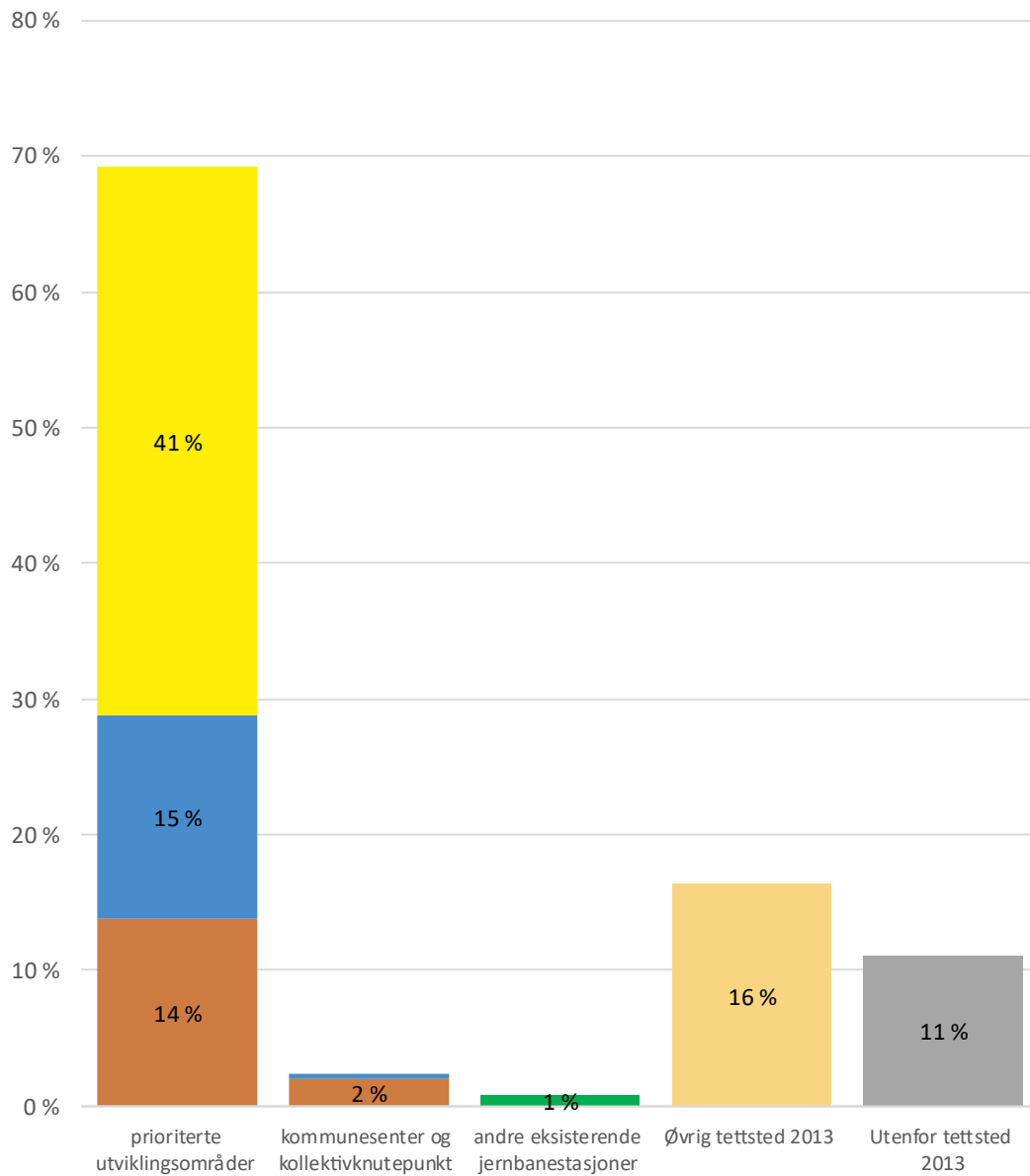


Figur 5-8 Tetthet av ansatte i dagligvarehandel (detaljleddet) i 2025. Datakilde: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.

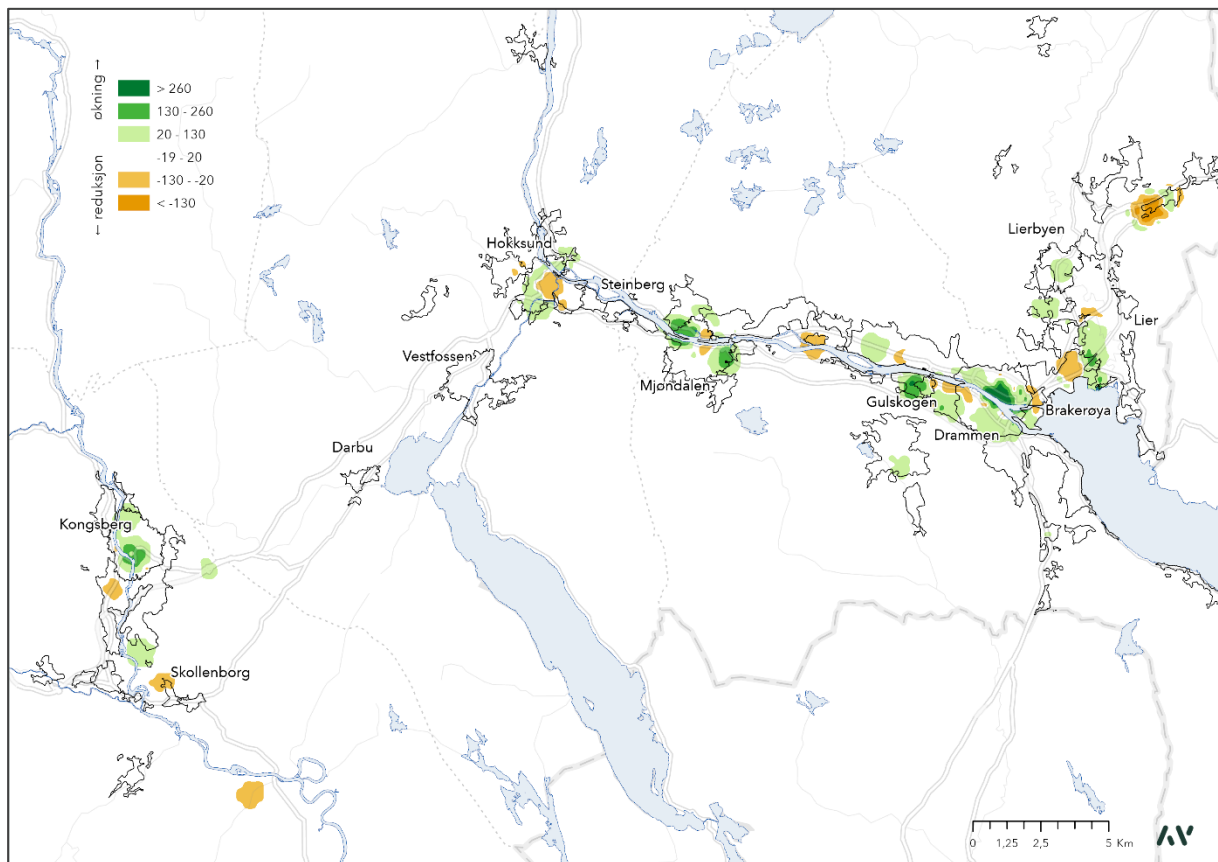
5.3.2. Annen handel

Begrepet «annen handel» dekker her all detaljhandel med unntak for dagligvarer. I motsetning til dagligvarer er det stor grad av spesialisering innen denne handelen, noe som betyr at innkjøpene gjerne gjøres noe sjeldnere og at mange er villige til å reise lengre for å gjøre innkjøpene. Totalt finner vi en vekst på ca. 1700 ansatte i denne delen av handelsbransjen. Nær 70% av veksten i antall ansatte har kommet i de prioritert utviklingsområdene. Samtidig har det vært vekst også i det øvrige tettstedet fra 2013 (16%) og utenfor tettstedet (11%) (Figur 5)

Figur 5 viser med større detaljnivå hvor endringen har kommet. Det har vært vekst både sentralt i Drammen, på Gulskogen og i flere deler av Mjøndalen. På Liertoppen har det vært en nedgang i antall ansatte innen denne delen av handelen. Sentralt i Kongsberg har det vært en oppgang, mens det i Hokksund er sammensatt med både vekst og nedgang.

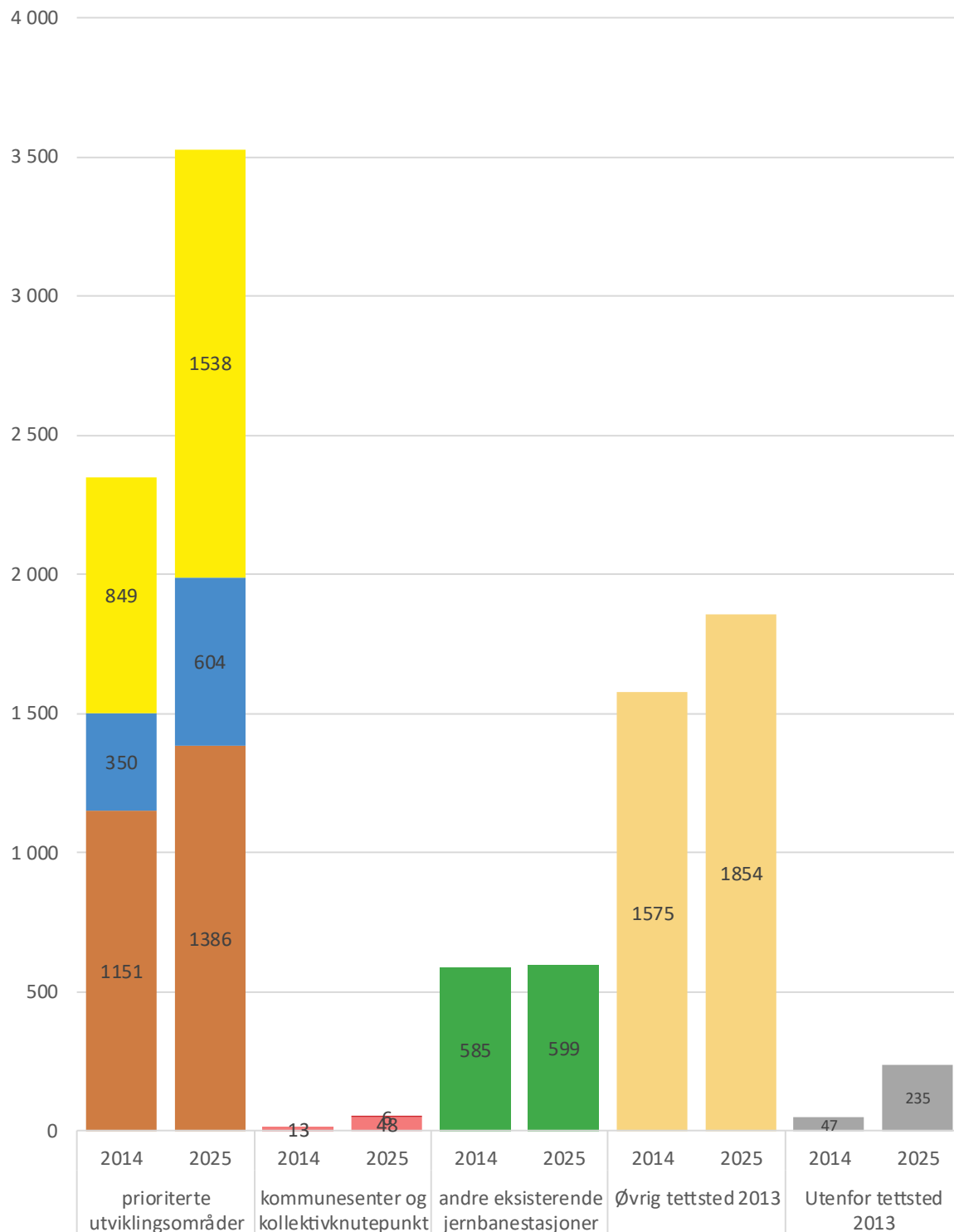


Figur 5-9 Endring i antall ansatte (prosent) innen annen detaljhandel, fra 2014 til 2025. Datakilde: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregister/Brønnøysundregistrene.

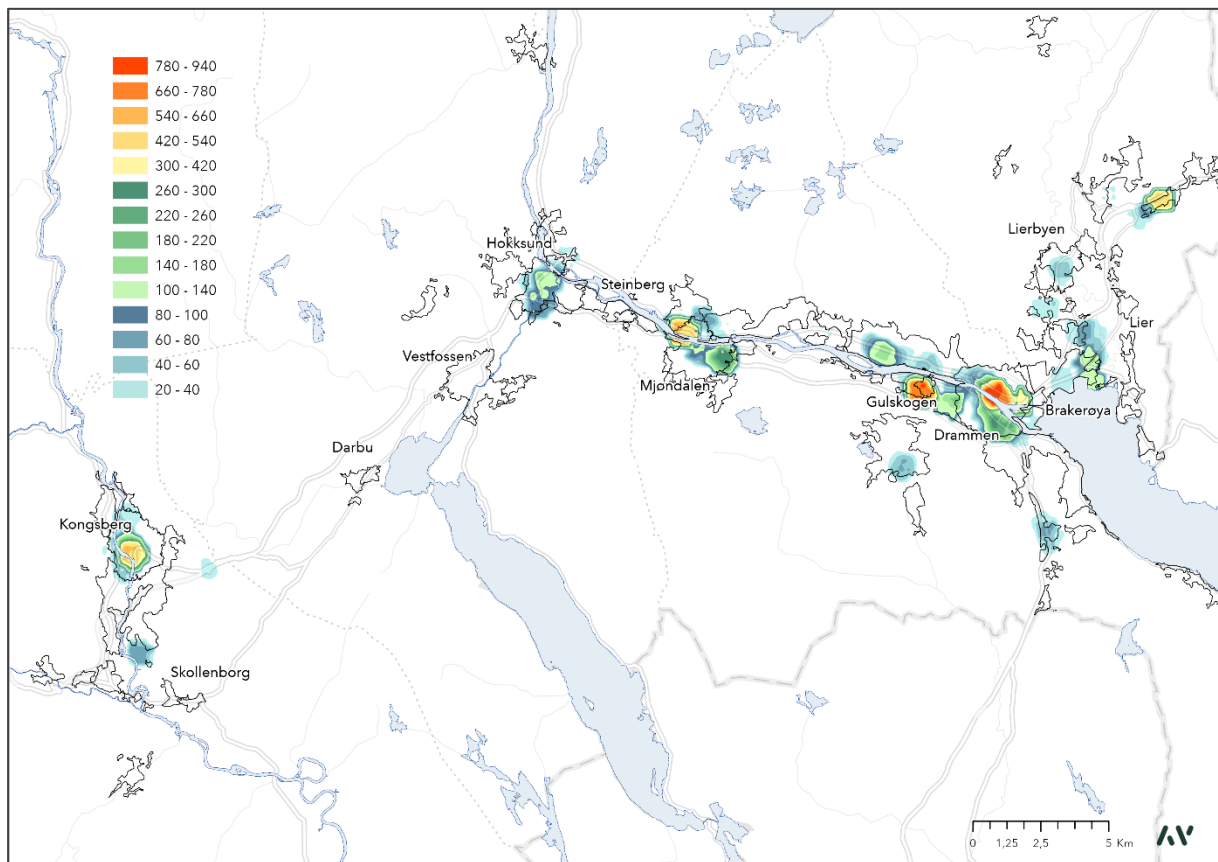


Figur 5-10 Endring i antall ansatte i annen detaljvarehandel, fra 2014 til 2025. Datakilde: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.

I absolutte tall har veksten i ansatte i annen handel vært størst i de prioriterte utviklingsområdene, drevet av vekst i Drammen, Mjøndalen og Kongsberg. Også når vi ser på andeler, er det vekst i de prioritert utviklingsområdene, fra 51% av de ansatte i 2014, til 56% i 2025. Det øvrige tettstedet har hatt en nedgang fra 35% i 2014 til 30%, mens det har vært en vekst utenfor tettstedet fra 1% til 4%.



Figur 5-11 Ansatte i annen detaljvarehandel, 2014 og 2025, etter arbeidssted i senterstrukturen. Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025.



Figur 5-12 Ansatte i annen detaljvarehandel 2025. Datakilde: Enhetsregisteret/Brønnøysundregisteret.

5.4. Ansatte etter bedriftens ABC-profil

For å se nærmere på lokalisering av virksomheter i Buskerudbyen har vi foretatt en inndeling av virksomhetene i A, B, og C-virksomheter. Denne kategoriseringen har bakgrunn i ABC-prinsippet eller «rett virksomhet på rett sted».

ABC-prinsippet handler om å legge til rette for optimal lokalisering av virksomheter ut ifra målsettinger om å minimere transportbehovet og øke tilgjengeligheten andre transportmidler enn bil, slik som gange, sykkel og kollektivtransport. ABC-prinsippet kan oversettes som rett virksomhet på rett sted og handler om å lokalisere virksomheter i henhold til deres mobilitetsprofil og områders tilgjengelighetsprofil.

En virksomhets mobilitetsprofil, som er det vi har sett på i denne rapporten, beskriver virksomhetens generering og attrahering av transport, og avgjøres av egenskaper som antall ansatte, antall besøk, besøkendes behov for bruk av bil for å frakte varer, samt inn- og utskipping av gods.

En tilgjengelighetsprofil beskriver ulike områder etter hvor mange som kan ankomme området innenfor nærmere definerte reisetider med ulike transportmidler. Vi har ikke gjort denne type kartlegginger i dette arbeidet.

Mobilitetsprofilen sier altså noe om den enkelte virksomheten, mens tilgjengelighetsprofilen sier noe om hvordan et område er tilgjengelig med ulike transportformer. Når virksomhetens mobilitetsprofil passer med tilgjengelighetsprofilen for området virksomheten er lokalisert i, kan vi si at rett virksomhet er lokalisert på rett sted.

I denne rapporten har vi altså benyttet en inndeling av virksomheter i A, B og C. **Feil! Fant ikke referansekilden.** gir en beskrivelse av ulike virksomhetstyper, og begrunnelse for hvor de bør lokaliseres i henhold til ABC-prinsippet. Tabellen er utarbeidet med utgangspunkt i vurderinger gjort av Kathrine Strømmen i hennes doktorgradsavhandling «[Rett virksomhet på rett sted - om virksomheters transportskapende egenskaper](#)» fra 2001.

For videre beskrivelser av ABC-prinsippet, se «[Veileder om bruk av ABC-prinsippet](#)», utarbeidet av Asplan Viak i 2024 på oppdrag fra tidligere Viken fylkeskommune.

Tabell 5-1 Virksomhetstyper; hovedkategori, gunstig lokalisering og utdyping. (Strømmen, 2001)

HOVEDKATEGORI	LOKALISERING	BEGRUNNELSE
Kontorvirksomheter	A-områder	Mange ansatte pr. m ²
Offentlig adm., regional rekkevidde	A-områder	Mange ansatte og/eller mange besøkende, ofte fra en hel region.
Service, detaljhandel og kultur	A-områder (B-områder med god kollektivdekning)	Virksomheter som tiltrekker seg besøkende fra en hel region. Gjelder detaljhandel, men ikke plasskrevende varer.
Offentlig adm., lokal rekkevidde	B-områder	Middels store virksomheter med færre besøkende sammenlignet med A-virksomheter.
Omsetning med plasskrevende varer	B- og C-områder	Virksomheter som omsetter plasskrevende, varer der det ofte er behov for bruk av bil for å frakte varer. Gjerne færre ansatte pr. m ² sammenlignet med normal detaljvarehandel.
Industri	C-områder (B-områder for lett industri, med lite godstransport)	Virksomheter med få ansatte og besøkende.
Engros- og transport	C-områder	Virksomheter med få ansatte og besøkende.
Daglig service	Alle områdetyper	Dagligvarebutikker og nærservice.
Primærnæring	Uklassert	Få ansatte og ingen besøkende.

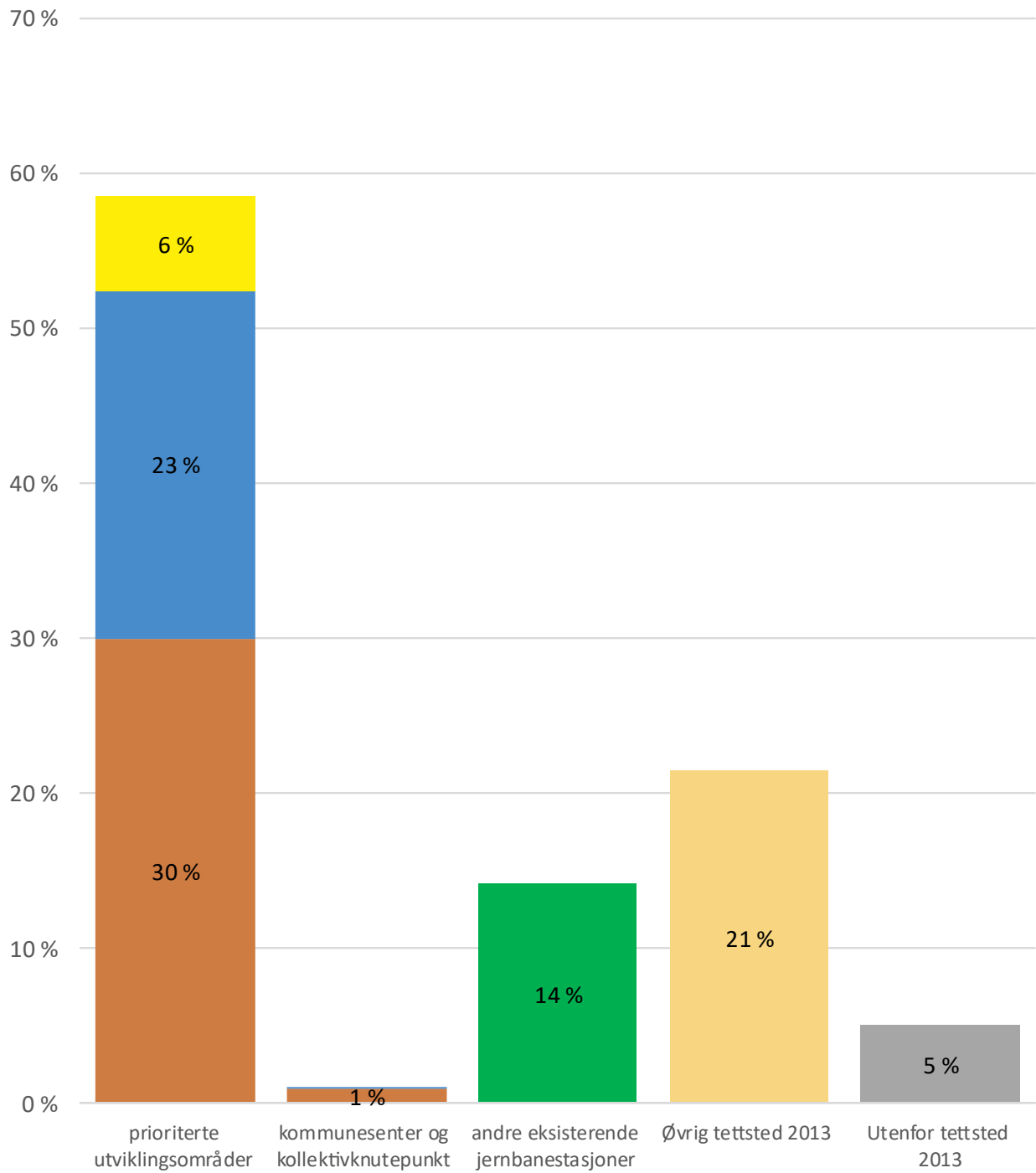
5.4.1. A-virksomheter

A-virksomheter er virksomheter med høy tetthet av ansatte og mange besøkende pr. dag, og gjerne med særlig regional funksjon. Disse virksomhetene omfatter blant annet detaljvarehandel (utenom dagligvarer og plasskrevende varegrupper), offentlig tjenestetilbud med kommunal/regional funksjon, kultur, service og servering, samt større kontorvirksomheter.

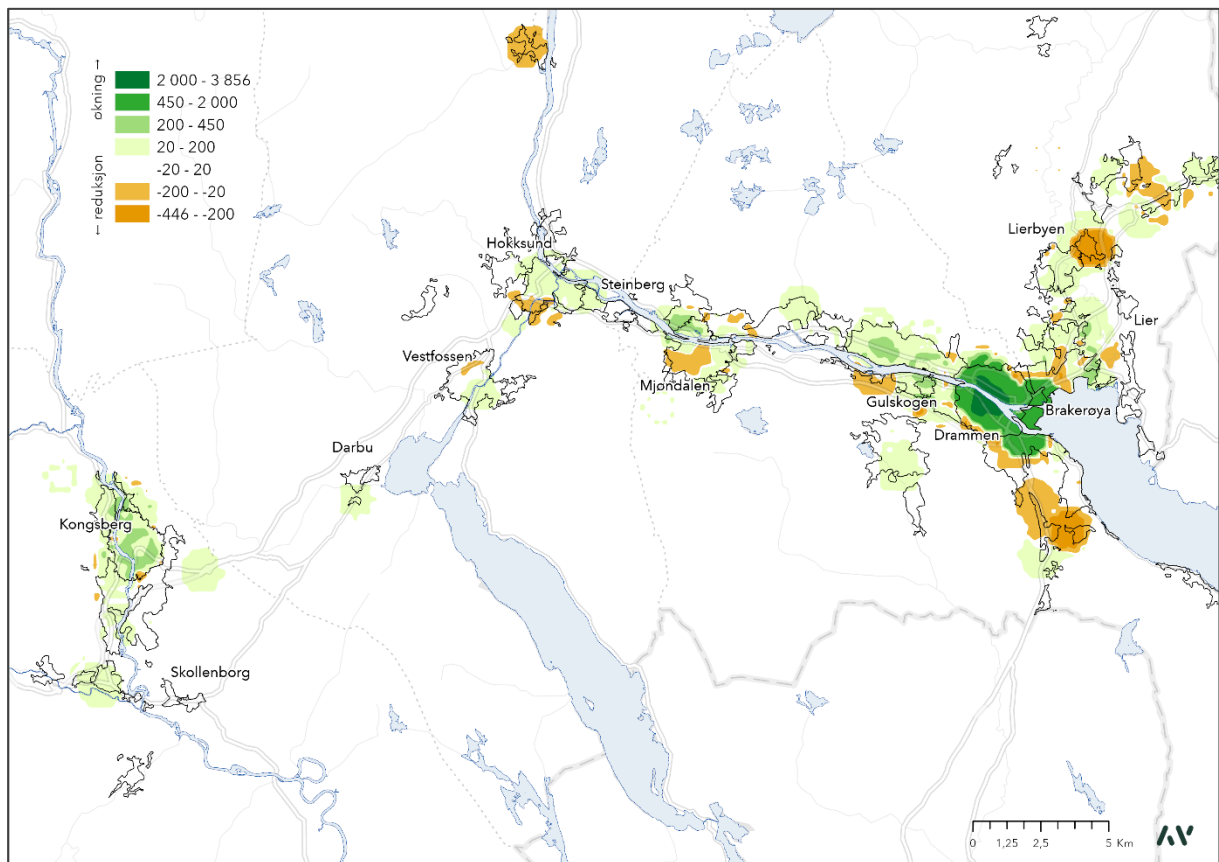
Figur 5 viser hvordan endringen i ansatte i A-næringer fra 2014 til 2025 er, fordelt på lokaliseringskategoriene. Totalt viser kartleggingen en økning på 8450 ansatte innenfor disse næringene. Nærmere 60% av økningen har kommet i de prioriterte utviklingsområdene. Kartet (Figur 5) viser at dette i stor grad skyldes stor vekst sentralt i Drammen. Også på Brakerøya (kategorien «andre eksisterende jernbanestasjoner») har hatt vekst, knyttet til sykehuset. Dette er nærmere omtalt i kap. 5.2.1.

I Lier og sør i Drammen er det områder hvor det har vært tydelig nedgang i ansatte i A-virksomheter. Dette er områder i kategoriene «øvrig tettsted 2013», og «utenfor tettsted», men nedgangen her veier allikevel ikke opp for økning andre steder i samme kategorier, som begge samlet sett har vekst.

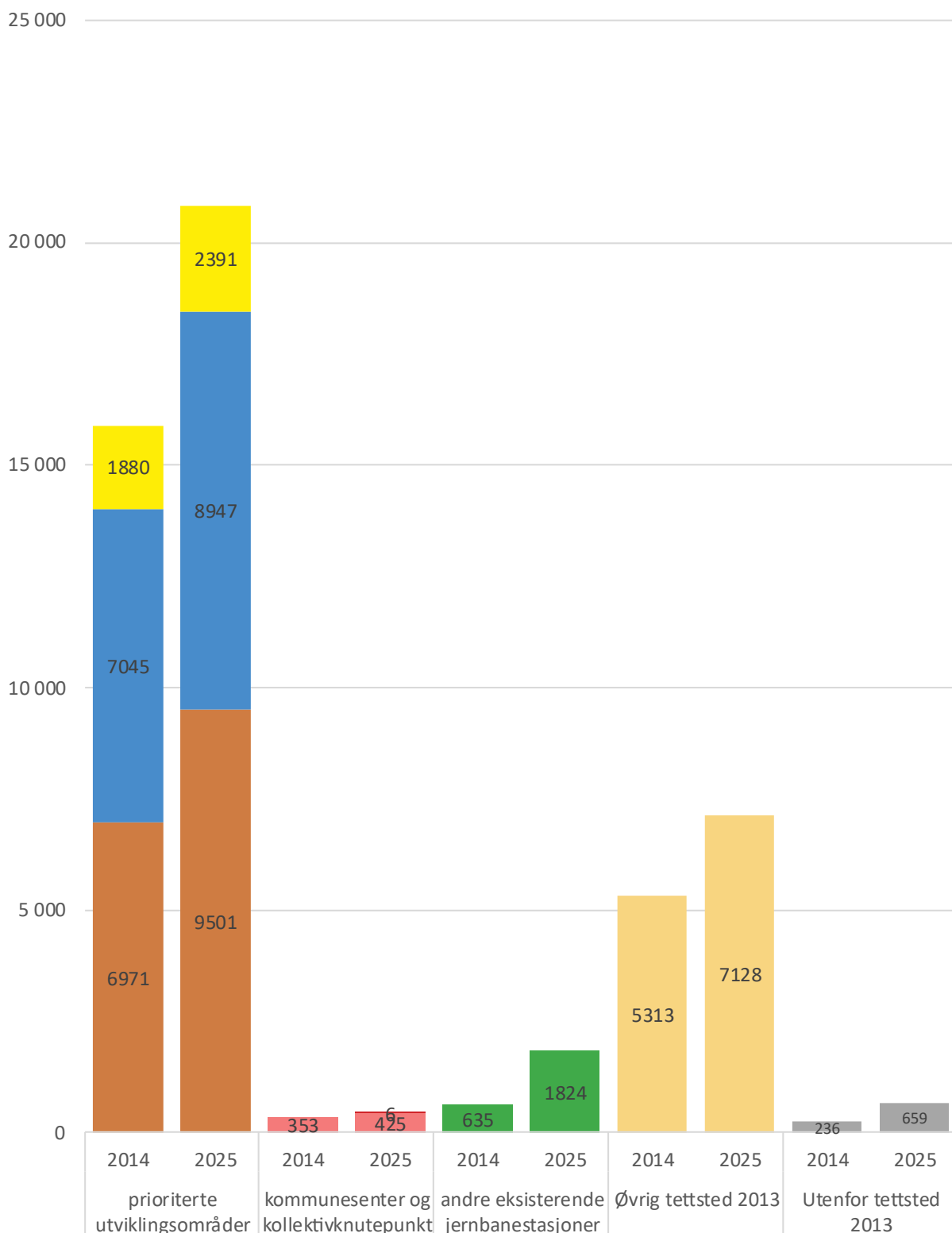
Selv om det i absolutte tall har vært størst økning i de prioriterte utviklingsområdene, og selv om dette er tydelig i kartet, har utviklingsområdenes andel av alle ansatte i A-virksomheter sunket noe, fra 71% i 2014 til 68% i 2025. Dette skyldes en økning i ansatte på Brakerøya, men også vest for Drammen sentrum, langs nordsiden av Drammenselva, begge områder utenfor de prioriterte utviklingsområdene. Figur 5 viser det totale antall ansatte i A-næringer i 2024 og 2025, og viser hvordan alle lokaliseringskategorier har vokst, selv om altså andelen har sunket i de prioriterte utviklingsområdene.



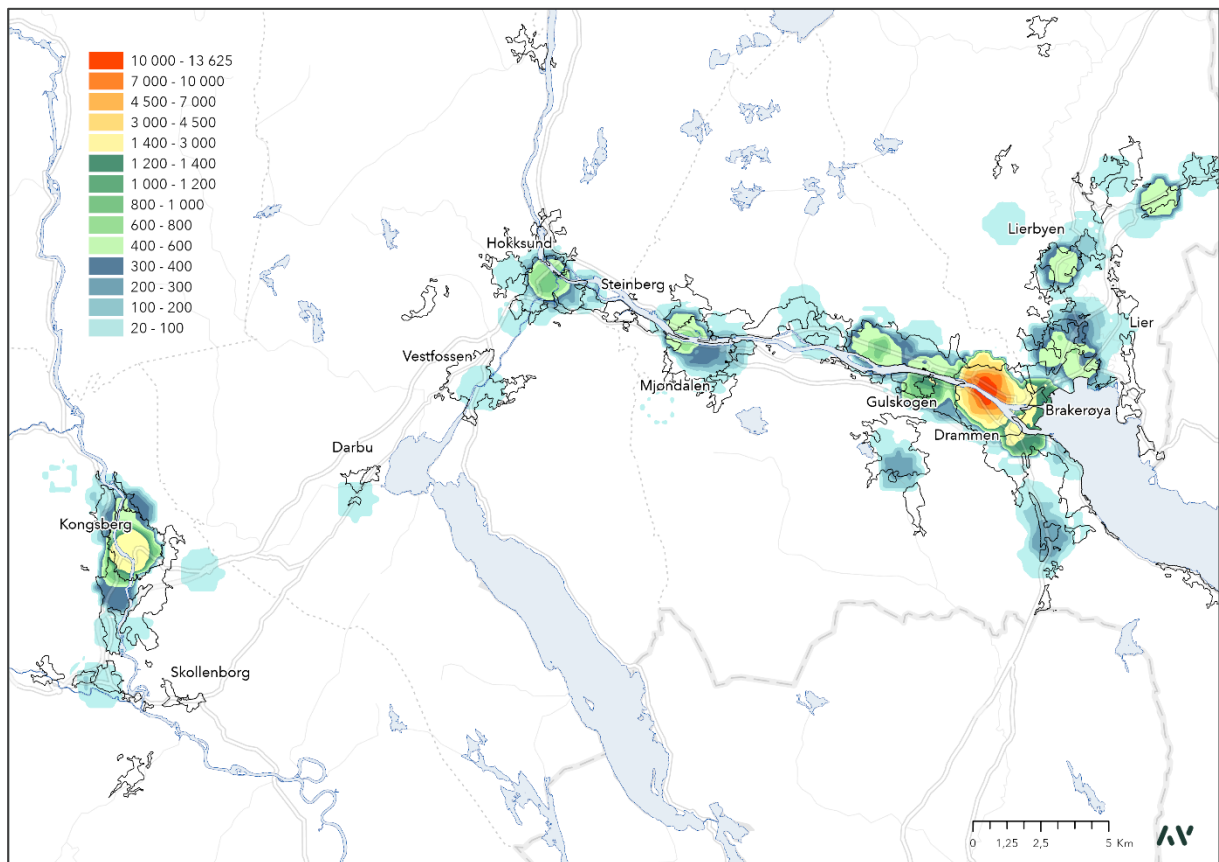
Figur 5-13 Endring i antall ansatte i A-virksomheter fra 2014 til 2025. Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.



Figur 5-14 Endring av tetthet i ansatte i A-virksomheter, fra 2014 til 2025. Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.



Figur 5-15 Antall ansatte i A-virksomheter i 2014 og 2025, etter arbeidsplasslokalisering i senterstrukturen.
Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene



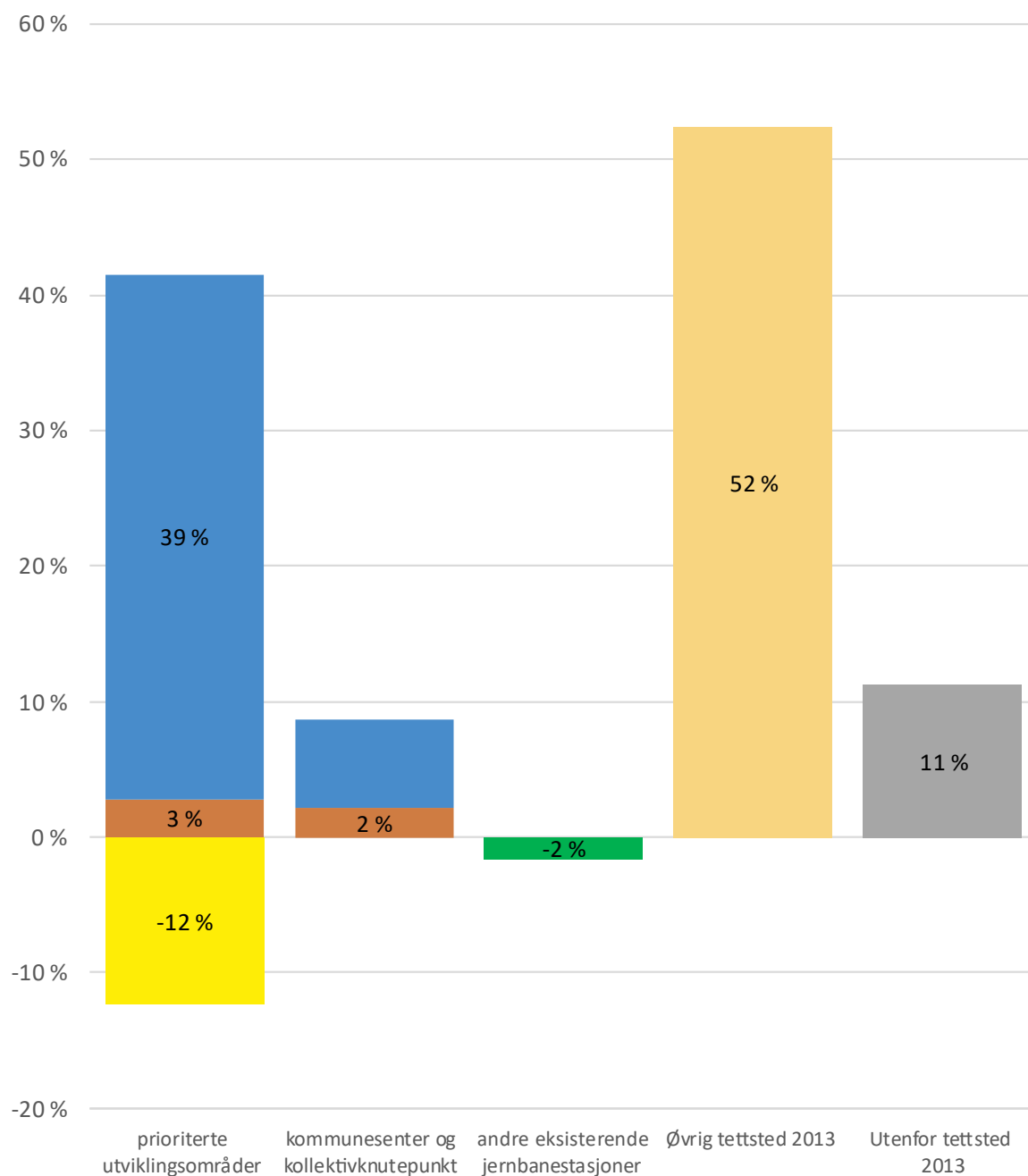
Figur 5-16 Tetthet av ansatte i A-virksomheter etter arbeidssted, 2025. Datakilde: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene

5.4.2. B-virksomheter

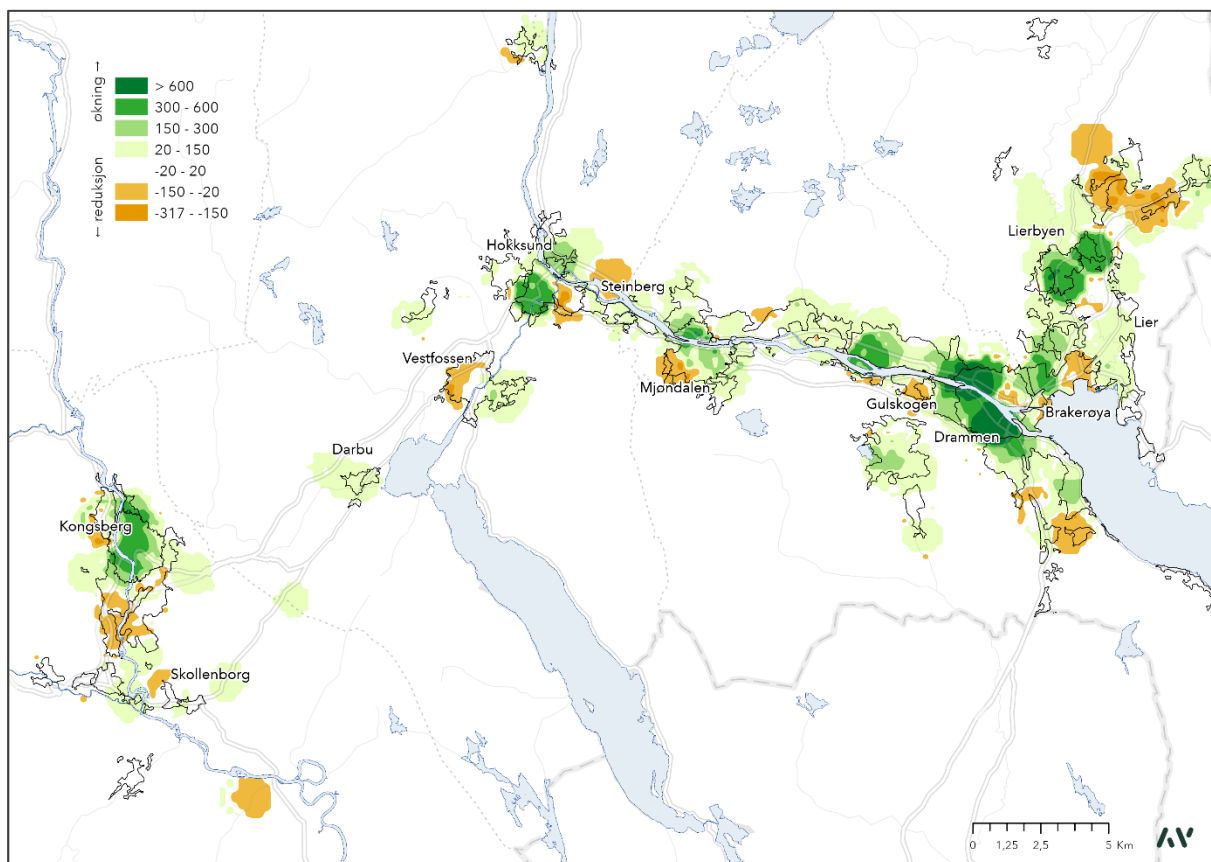
B-virksomheter omfatter virksomheter som offentlig administrasjon med lokal funksjon, som for eksempel grunnskole, lokalbibliotek og fastlege og også mindre kontorvirksomheter. Etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted bør B-virksomheter lokaliseres etter befolkningsmønsteret og dermed minske transportbehovet.

Kartleggingen viser en samlet vekst på ca. 6700 ansatte i B-virksomheter. Veksten er størst i tettstedet slik det ble avgrenset i 2013, men det har også vært vekst i de mest sentrale delene av de prioriterte utviklingsområdene. I mindre sentrale deler av utviklingsområdene (mellom 1000 og 15000 meter gangavstand fra senterpunktet) har det vært en nedgang (Figur 5). Kartet som viser den detaljerte framstillingen av endringen i antall ansatte, viser at det har vært vekst i alle de prioriterte utviklingsområdene, en noe jevnere fordeling enn tilsvarende for A-virksomheter (Figur 5).

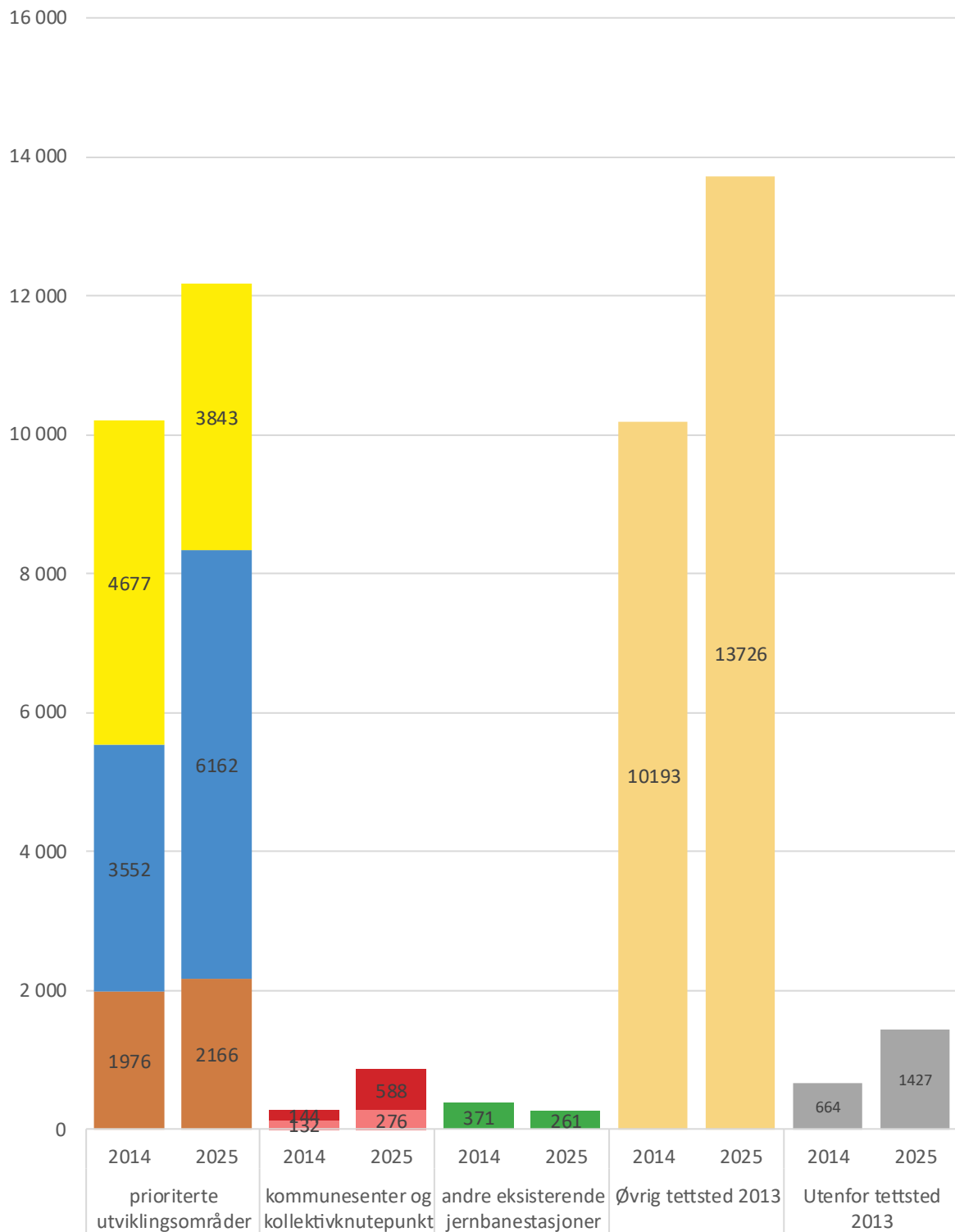
Figur 5 viser hvordan ansatte i B-virksomheter fordeler seg på lokaliseringskategoriene i 2014 og i 2025. Veksten har fordelt seg relativt proporsjonalt på alle kategorier.



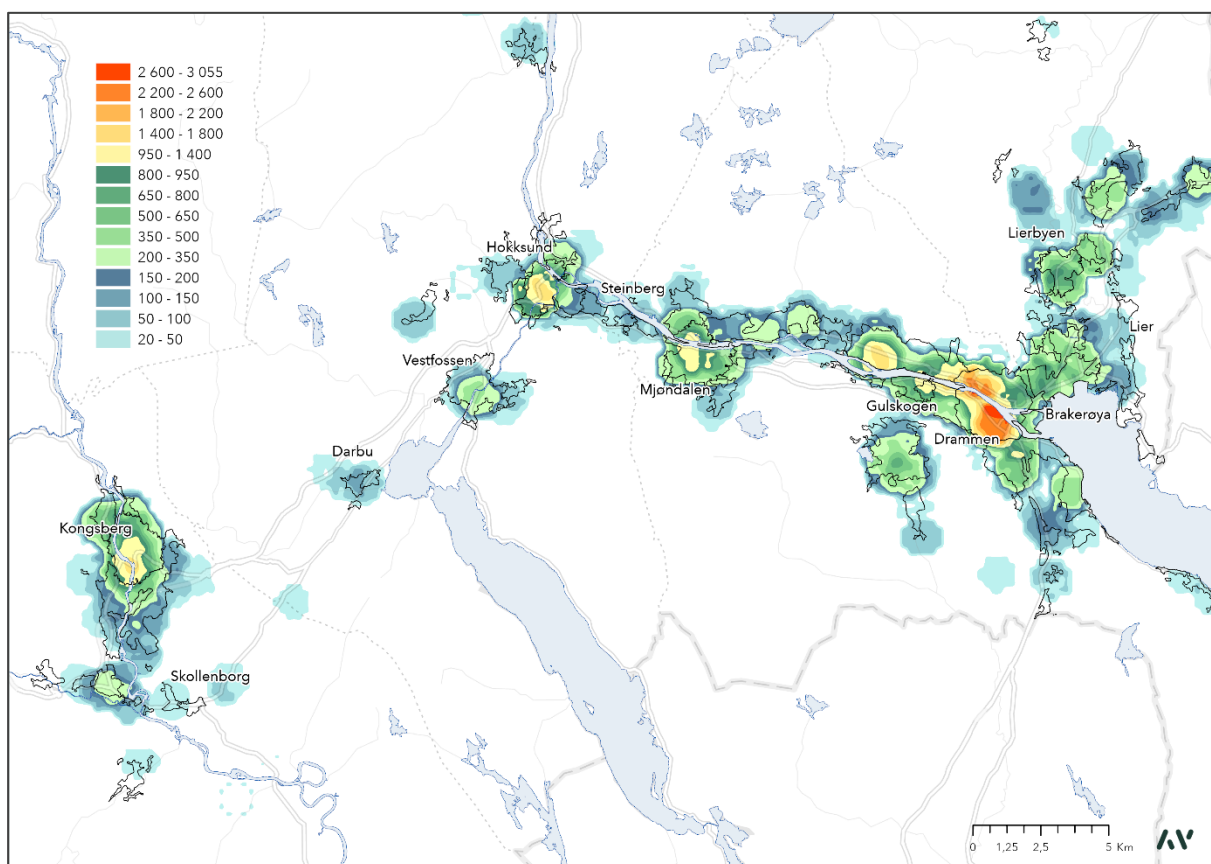
Figur 5-17 Endring i antall ansatte (prosent) i B-virksomheter fra 2014 til 2025. Datakilde 2024: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.



Figur 5-18 Endring i tetthet av ansatte i B-virksomheter, fra 2014 til 2025. Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.



Figur 5-19 Antall ansatte i B-virksomheter 2014 og 2025, etter arbeidsplasslokalisering i senterstrukturen.
Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.



Figur 5-20 Tettthet av ansatte i B-virksomheter etter arbeidssted, 2025. datakilde: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.

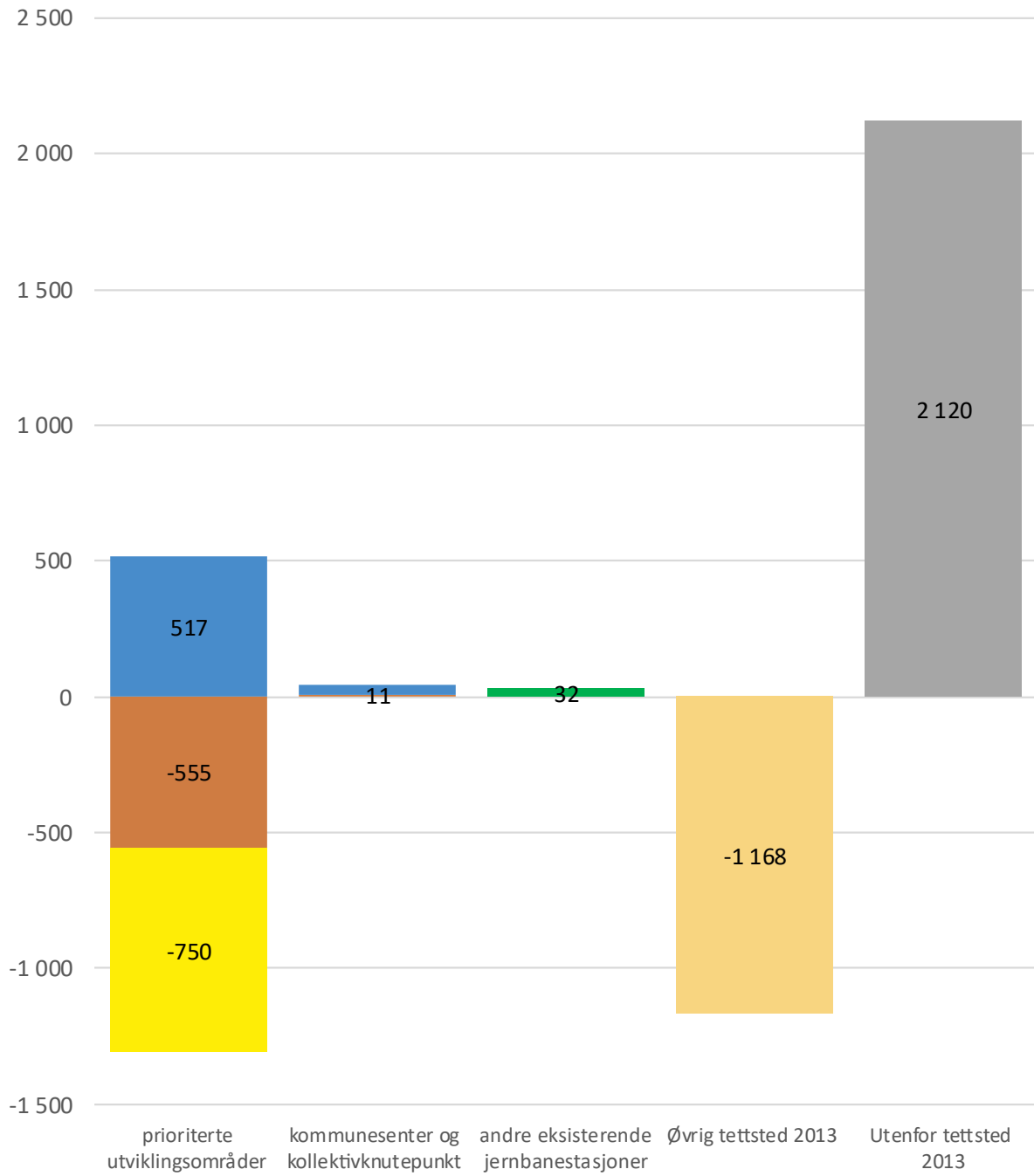
5.4.3. C-virksomheter

C-virksomheter omfatter virksomheter som skaper eller attraherer mye godstransport, eksempelvis lager, industri, engros og transportvirksomheter. Slike virksomheter bør optimalt lokaliseres med muligheter for omlastning til bil, bane og båt.

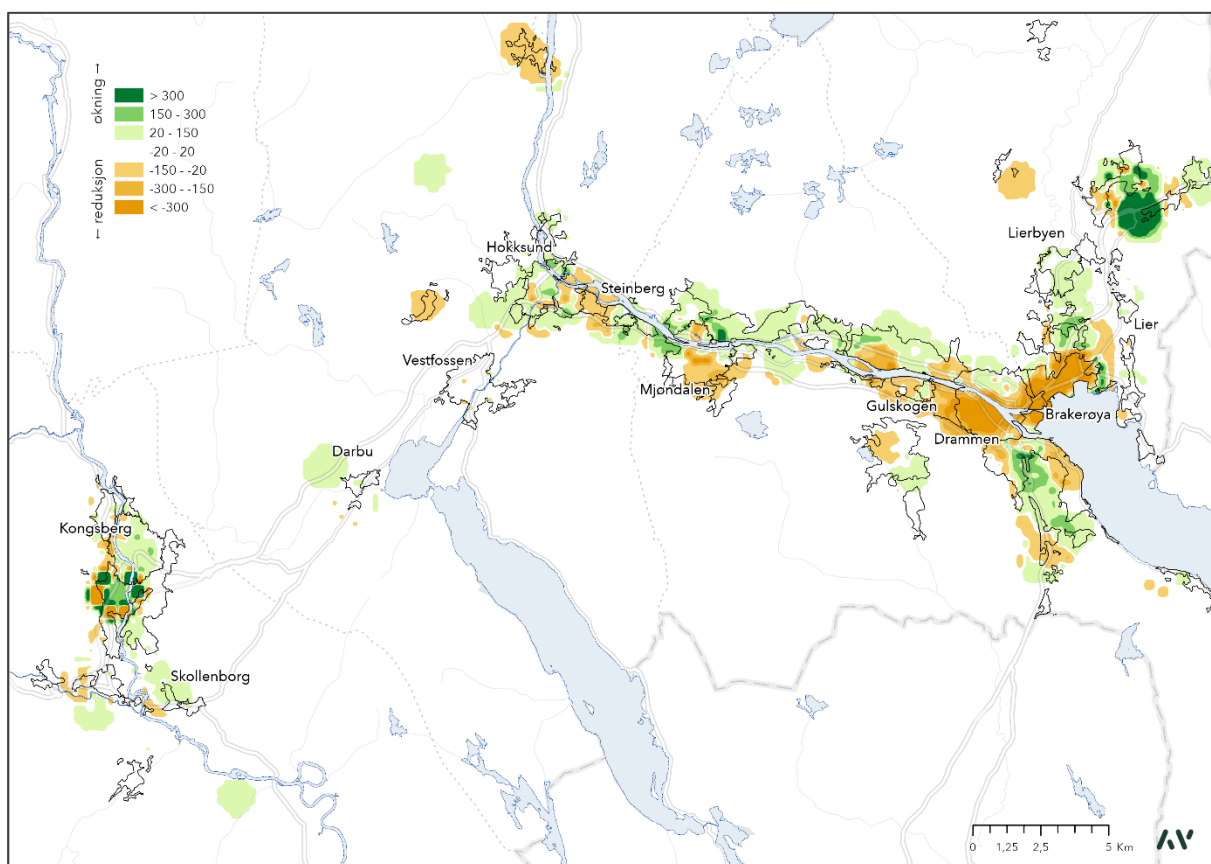
I Buskerudbyen viser kartleggingen at C-virksomhetene har endret lokaliseringsmønster en god del i perioden 2014 til 2025. Dette på tross av at det har vært svak økning i antall ansatte i bransjen, en total økning på rundt 250 ansatte. Figur 5 viser at antall ansatte utenfor tettstedet fra 2013 har vært stor, over 2000 ansatte, mens det samtidig har vært en nedgang i de prioritert utviklingsområdene samlet sett og i tettstedet for øvrig. Figur 5 viser et detaljert kart over endringen. Her ser vi en tydelig nedgang sentralt i Drammen, og en tydelig vekst på Liertoppen. Kartet viser også et forvirrende bilde av

teknologiparken i Drammen. Dette er et uheldig teknisk utslag av geografisk aggregering. I realiteten viser kildedataene en vekst på rundt 300 ansatte i C-næringer i dette området. Figur 5 alle ansatte i C-virksomheter i 2014 og 2025, og viser at det kun er kategorien utenfor tettsted som har hatt vekst i perioden. I andel C-virksomheter i Buskerudbyen har denne kategorien økt fra 2% i 2014 til 12% i 2025.

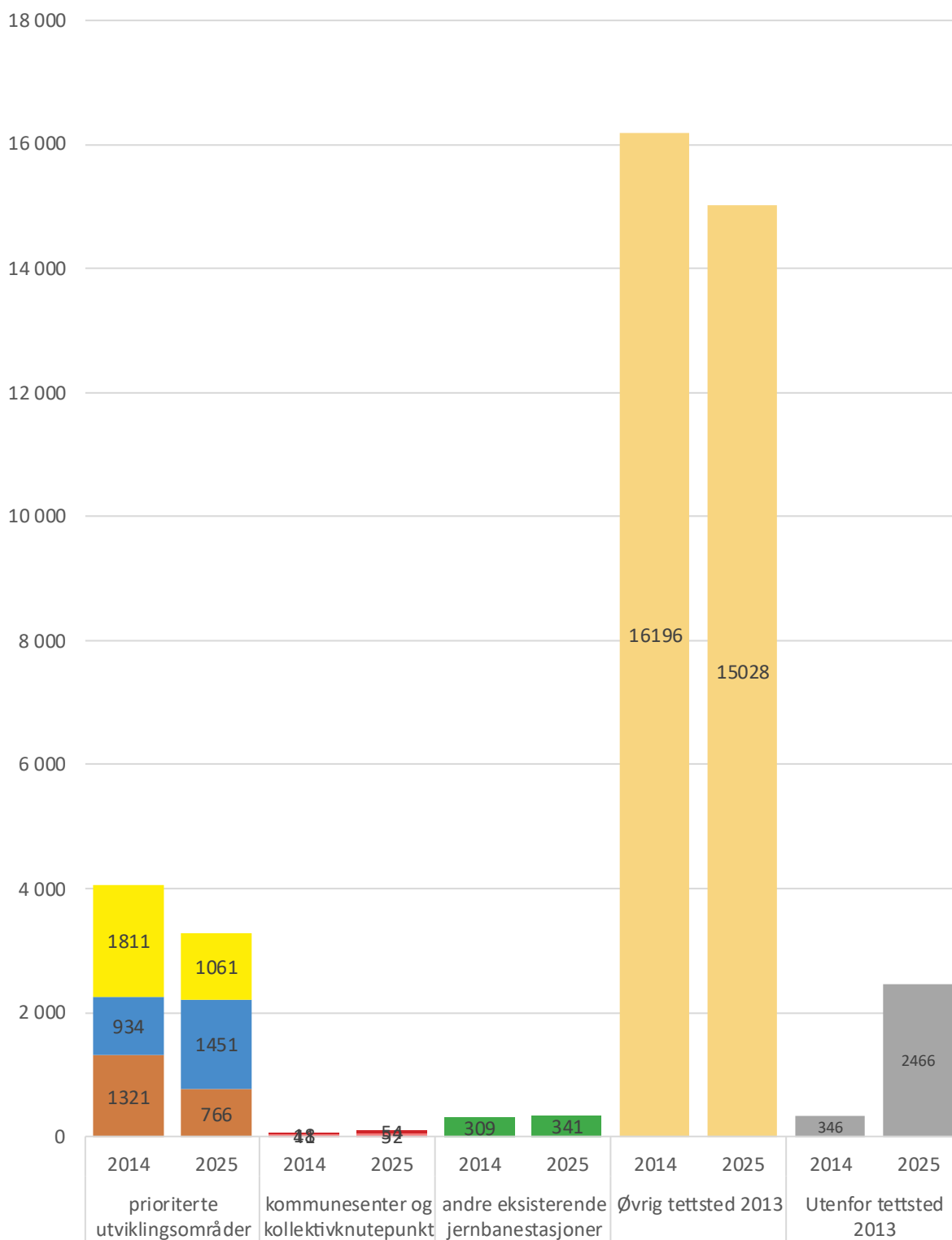
Området teknologiparken i Kongsberg har virksomheter som faller inn i kategorien C-virksomheter, noe som gjør at dette er den tyngste lokaliseringen av C-virksomheter i Buskerudbyen (Figur 5)



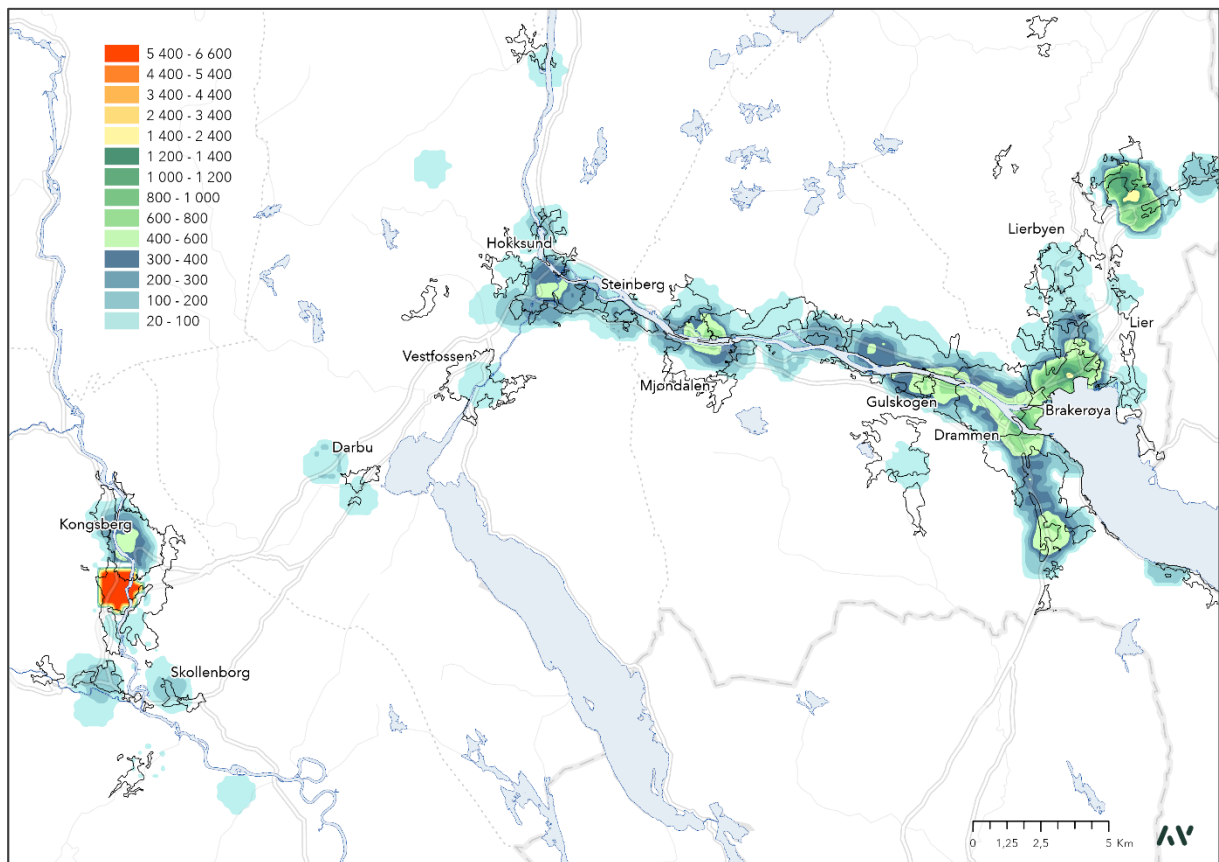
Figur 5-21 Endring i antall ansatte (prosent) i C-virksomheter fra 2014 til 2025. Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.



Figur 5-22 Endring i tetthet av ansatte i C-virksomheter, fra 2014 til 2025. Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregister/Brønnøysundregistrene.



Figur 5-23 Antall ansatte i C-virksomheter 2014 og 2025, etter arbeidsplasslokalisering i senterstrukturen.
Datakilde 2014: SSB virksomhetsregister, datakilde 2025: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.



Figur 5-24 Tetthet av ansatte i C-virksomheter etter arbeidssted, 2025. Datakilde: Enhetsregisteret/Brønnøysundregistrene.

6. Endring i kommuneplanens arealdel

6.1. Bakgrunn

Areal- og transportplanen for Buskerudbyen 2013-2023 virker gjennom å gi føringer for kommunenes prioriteringer. Strategier for arealutviklingen er ment å påvirke arealprioriteringene som gjøres i kommuneplanens arealdel, og som deretter påvirker reguleringsplaner og til sist byggesaker og utbygging. Dette gjør regional arealplanlegging til en langsom prosess. Flere av boligfeltene som er utviklet i perioden 2014 og fram til i dag, slik som Harakollen og Ormåsen i Øvre Eiker, lå allerede inne i kommuneplanen i før areal- og transportplanen ble vedtatt.

Prioriteringer i kommuneplanens arealdel er en tidlig indikator på hvorvidt areal- og transportplanen virker etter hensikten. Som del av undersøkelsen av arealbruken i Buskerudbyen, var det derfor planlagt gjennomført en statistisk analyse av endringer i utbyggingsformål i kommuneplanen, og nærmere bestemt, kvantifisering av hvor store arealer som var endret til utbyggingsformål etter vedtaket av areal- og transportplanen.

En slik framgangsmåte har vist seg lite fruktbar. I mange tilfeller gjøres det justering eller detaljering av avgrensningen av et utbyggingsformål i forbindelse med en kommuneplanrullering. Slike endringer kan være av en art som ikke vil påvirke en framtidig utbygging, men som vil påvirke en maskinell kvantitativ oppsummering av endrede arealer i stor grad. Et slikt datamateriell vil dermed inneholde store feilkilder, og vil være vanskelige å tolke.

For å se på endringer i kommuneplanens arealdel har vi derfor valgt å hente fram eksempler på endringer, framfor en heldekkende oppsummering.

6.2. Metode

For å finne endringer i kommuneplanens arealdel fra et tidspunkt til et annet, har vi sammenliknet gjeldene plan i 2013 og gjeldende plan i 2026. Innledningsvis ble derfor to kommuneplaner fra hver kommune innsamlet på GIS-format.

To kommuner, Drammen og Kongsberg, hadde i 2013 kommuneplaner som var utformet etter Plan- og bygningsloven fra 1985, med arealformål i henhold til denne. Med ny plan-

og bygningslov av 2008, ble inndelingen i arealformål endret. Kommuneplanene for Drammen og Kongsberg ble derfor oversatt til arealformål etter PBL 2008.

Deretter ble kommuneplanene filtrert slik at vi kun satt igjen med utbyggingsformål (bebyggelse og anlegg, samferdsel og teknisk infrastruktur), og kun arealer som ligger utenfor de prioriterte utviklingsområdene og utenfor tettstedsavgrensningen fra 2013.

Til slutt ble disse avgrensningene brukt for å identifisere arealer som har endret formål siden 2013.

Resultatet er:

- a) en oversikt over utbyggingsarealer som har kommet inn i kommuneplanens arealdel etter vedtaket av areal- og transportplanen i 2013, og som ikke er i tråd med føringene i planen (nye arealer).
- b) en oversikt over utbyggingsarealer som la til rette for utvikling som ikke var i tråd med areal- og transportplanen, og som er tatt ut av kommuneplanen etter 2013 (planvask).

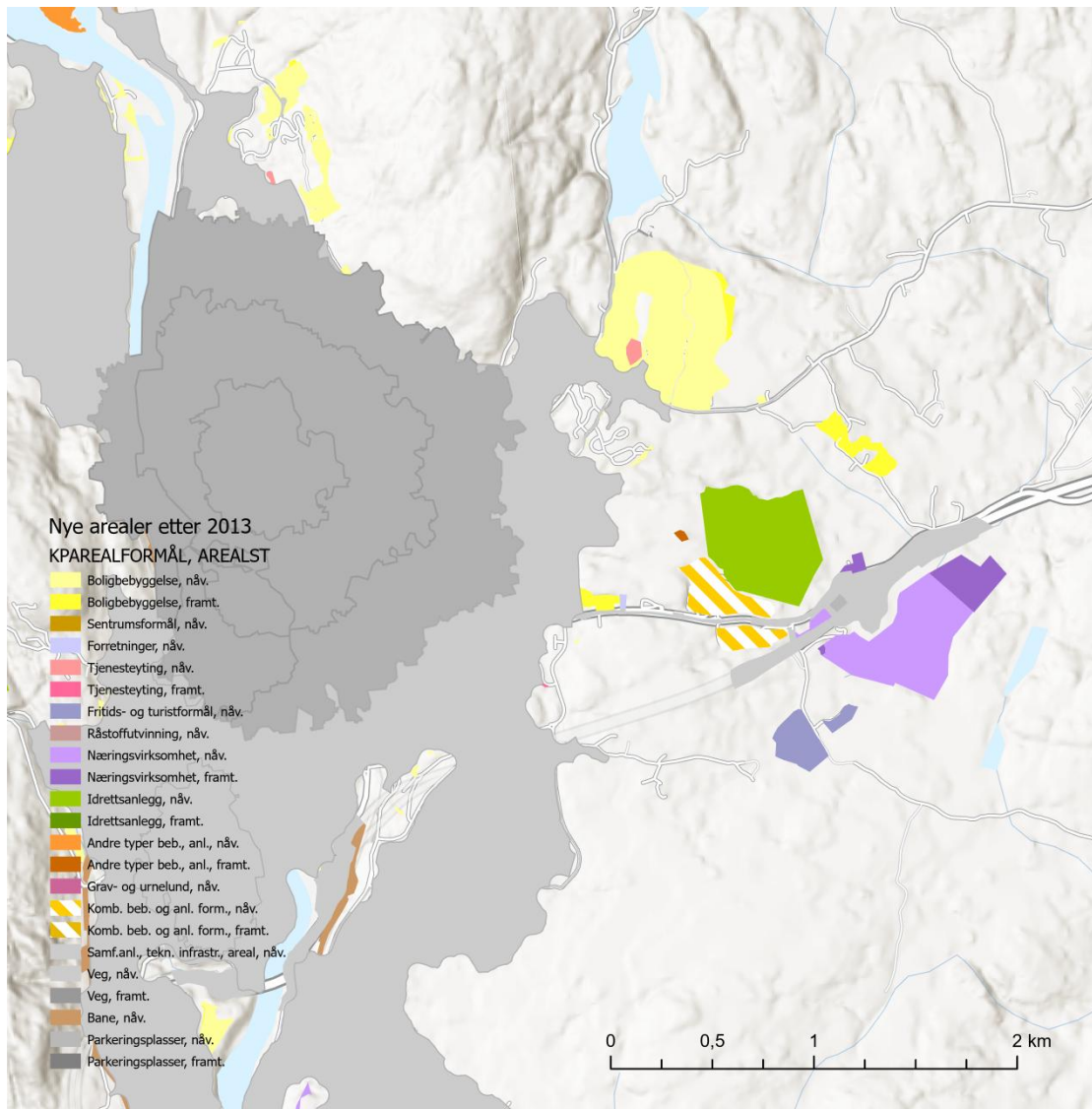
6.3. Eksempler på funn

Dette kapittelet viser noen av de tydeligste eksemplene på arealer til utbyggingsformål (bebyggelse og anlegg, samferdsel og teknisk infrastruktur) som ligger utenfor tettstedet slik det var i 2013, og som er lagt inn i kommuneplanen etter vedtaket av areal- og transportplanen i 2013. Vi finner slike arealer i alle kommunene, og de ligger typisk rett utenfor tettstedesgrensene og kan slik sett være en naturlig videreføring av eksisterende boligfelt. De vil allikevel bety en utvidelse av det bebygde arealet i Buskerudbyen.

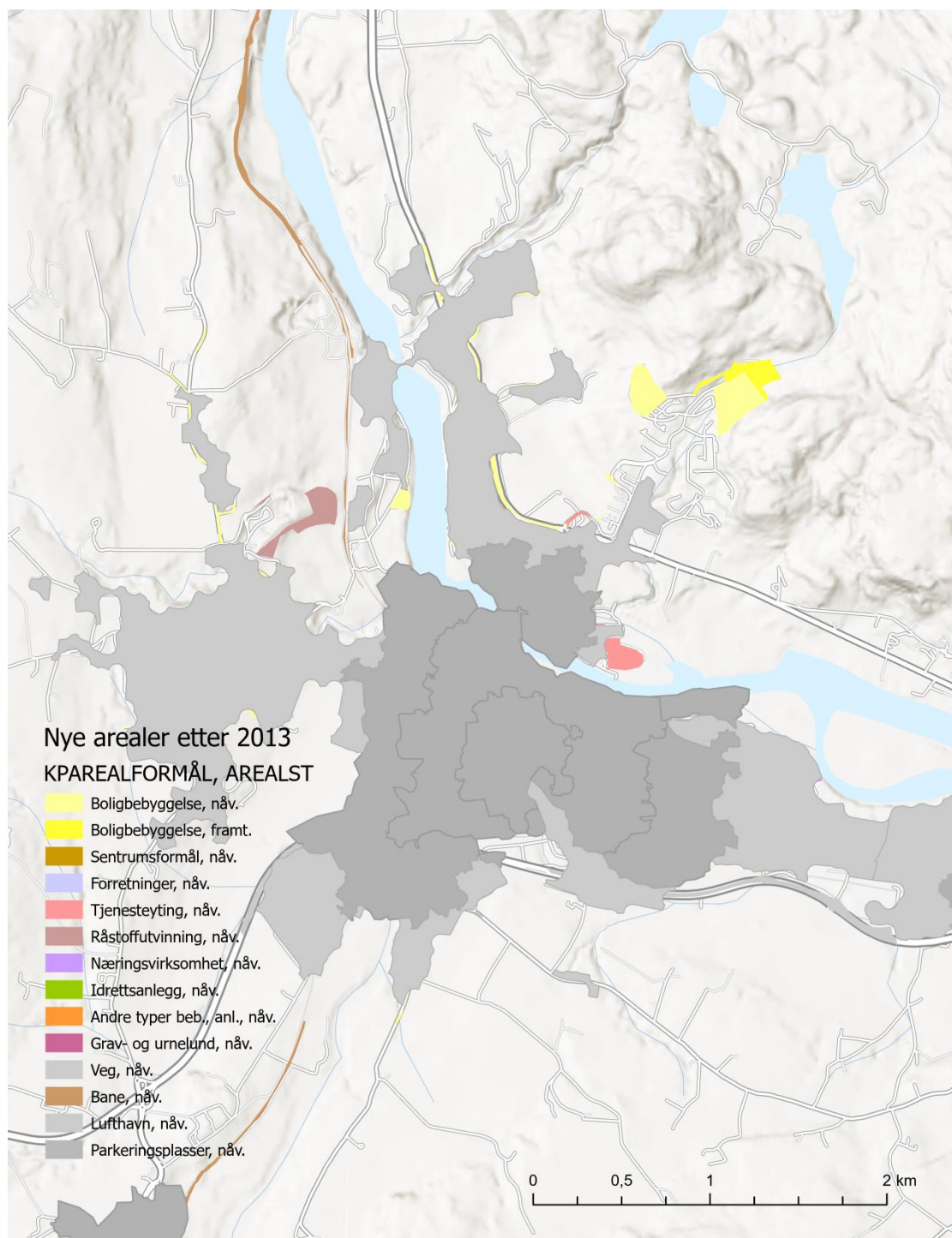
I gjennomgangen av den historiske utviklingen innenfor ulike temaer, kap. 3, 4 og 5, fant vi at det sammen med en utvikling der det hadde vært vekst i de prioriterte utviklingsområdene, også hadde vært en betydelig vekst i områder utenfor tettstedet fra 2013. I hovedsak er dette utvikling som har foregått innenfor arealer avsatt til utvikling før areal- og transportplanen ble vedtatt. Gjennomgangen av endringer i kommuneplanene peker mot at denne utviklingen kan fortsette også i framtiden, gitt at vi finner mange eksempler på arealer som er vedtatt etter 2013, og som åpner for utvikling utenfor tettstedet.

Figur 6-1 til Figur 6-4 viser eksempler på slike områder i hhv. Kongsberg, Øvre Eiker, Drammen og Lier. Figur 6-5 viser det eneste større eksempelet på planvask, hentet fra

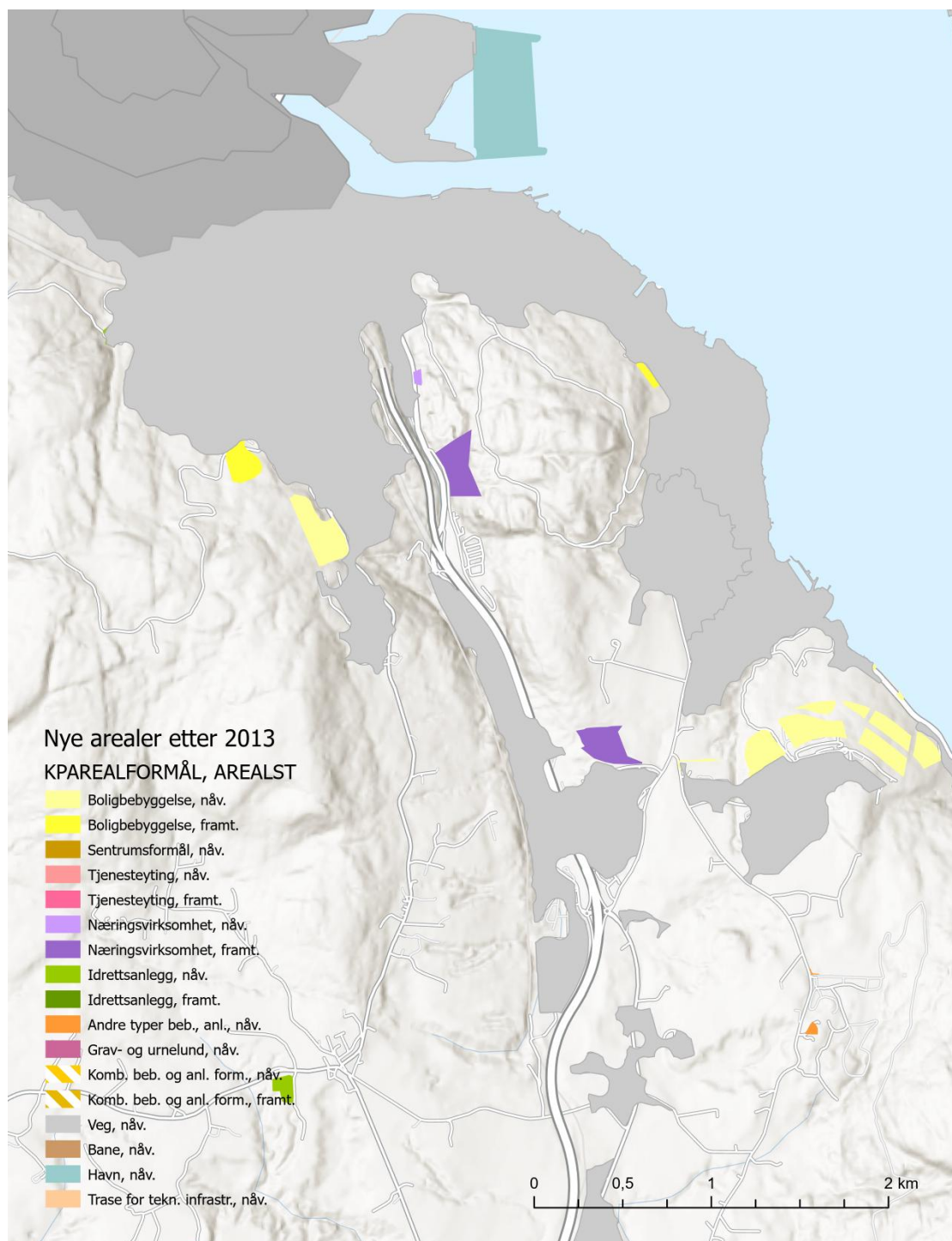
Kongsberg kommune. Her er et større område, i plan som var gyldig i 2013 var dette arealet avsatt til bebyggelse og anlegg, mens arealet er tatt ut i gjeldene plan i 2026.



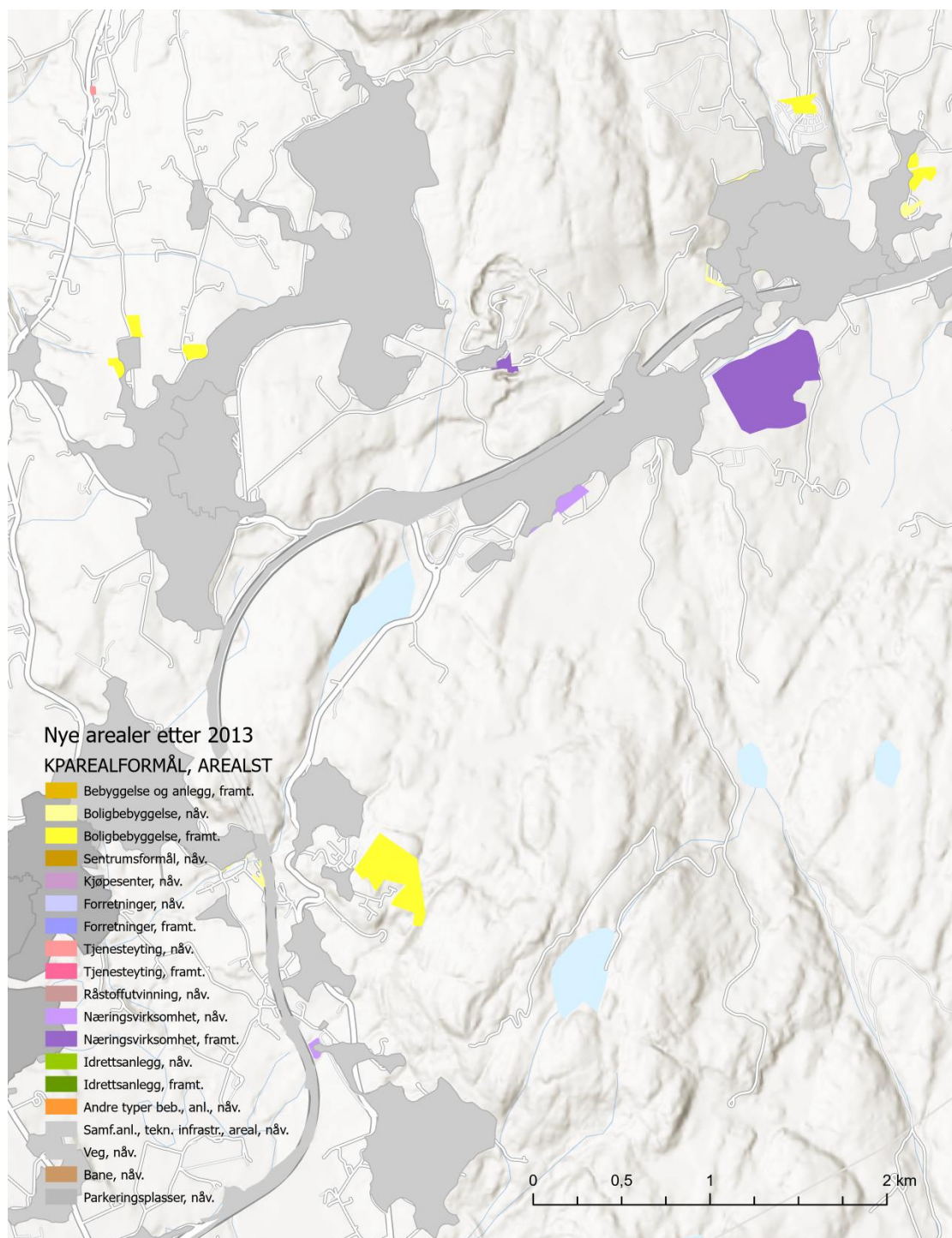
Figur 6-1 Kongsberg: Eksempler på utbyggingsarealer utenfor tettsted, som har kommet inn i KPA etter vedtak av Areal- og transportplan for Buskerudbyen.



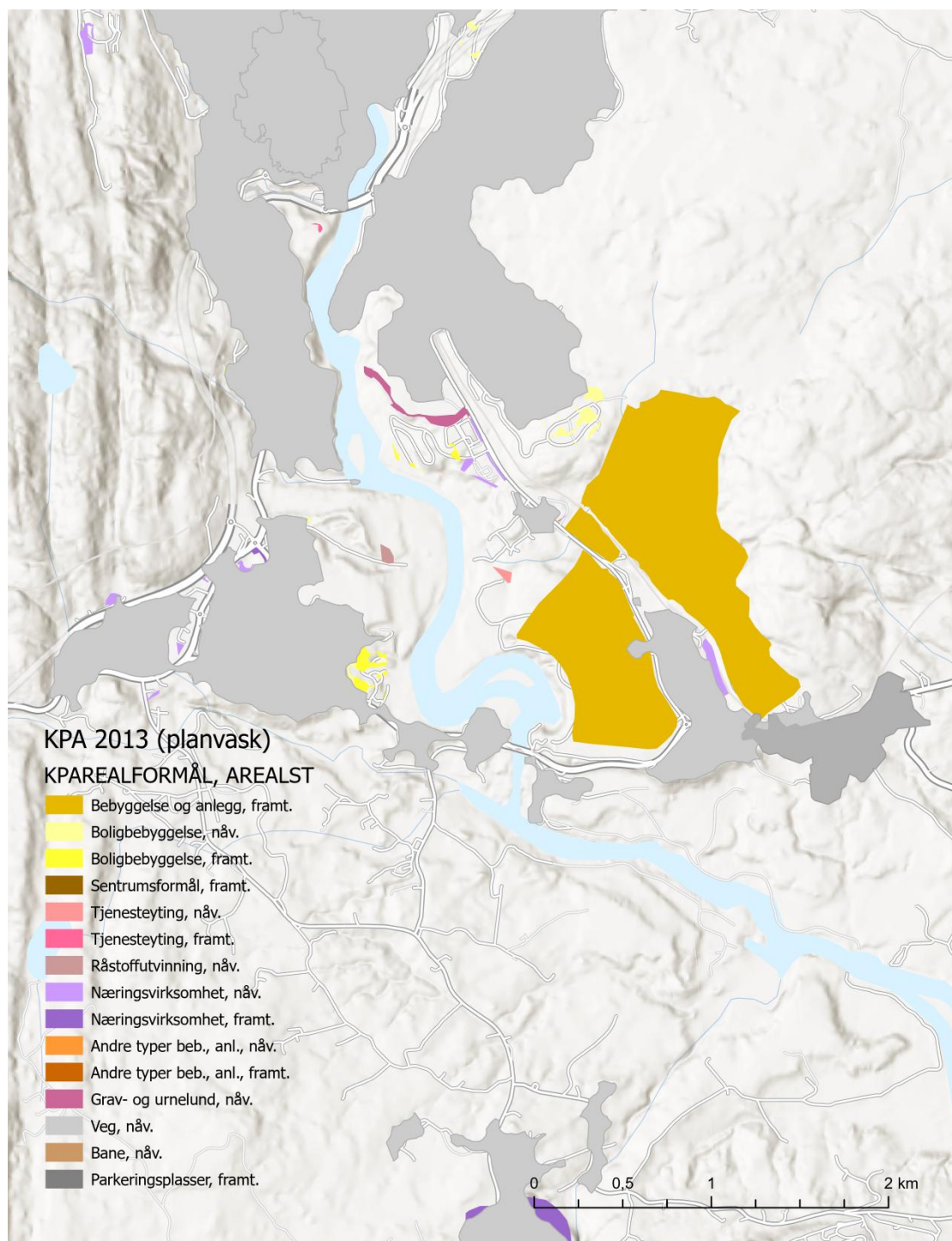
Figur 6-2 Høksund: Eksempler på utbyggingsarealer utenfor tettsted, som har kommet inn i KPA etter vedtak av Areal- og transportplan for Buskerudbyen.



Figur 6-3 Drammen sør: Eksempler på utbyggingsarealer utenfor tettsted, som har kommet inn i KPA etter vedtak av Areal- og transportplan for Buskerudbyen.



Figur 6-4 Reistad/Liertoppen: Eksempler på utbyggingsarealer utenfor tettsted, som har kommet inn i KPA etter vedtak av Areal- og transportplan for Buskerudbyen.



Figur 6-5 Laugerud/Skrubbmoen: eksempler på arealer som er tatt ut av kommuneplanen siden 2013

7. Nærmere om utvalgte enkeltområder

Oppdateres med en gjennomgang av utvalgte eksempelområder. Gjøres etter dialog med oppdragsgiver.

8. Vurderinger

For å gjøre vurderinger av arealbruksendringene i Buskerudbyen fra 2013, har vi tatt utgangspunkt i hovedmål og delmål fra Regional plan for areal og transport i Buskerudbyen 2013-2023. I tillegg har vi gjort noen vurderinger av den generelle arealutviklingen opp mot nullvekstmålet (all vekst i transport skal tas med kollektiv, sykkel og gange).

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23

3.1 VISJON

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

3.2 HOVEDMÅL OG DELMÅL

HOVEDMÅL 1 Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig

1.1 Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling i knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransport-systemet, med bevaring av overordnet grøntstruktur og jordbruksområder.

1.2 Byområdet skal være ledende innen reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren.

HOVEDMÅL 3 Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kom-muner

3.1 Det skal legges til rette for livskraftige byer og tettsteder i alle kommuner som urbane knutepunkter/kommunesentra, med bosteder, arbeidsplasser, handel, service-, kultur- og fritidsaktiviteter. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.

3.2 Vekstkraften i Drammen og Kongsberg skal utnyttes til beste for hele Buskerudbyen. Vekst i alle kommuner bør skje ved at boligutbygging, arbeidsintensiv næringsutvikling og offentlig virksomhet lokaliseres ved knutepunkter langs jernbanen og kollektivsystemet for buss.

3.3 Tilrettelegging for arealkrevende næringsliv skal ivaretas i et regionalt perspektiv i Buskerudbyen slik at konflikter med ønsket by- og tettsteds-utvikling minimeres.

HOVEDMÅL 2 Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere

2.1 Transportsystemet skal på en rasjonell måte, både for personer og gods, knytte det flerkjernede byområdet sammen, til Osloområdet og til utlandet.

2.2 Transportsystemet skal være effektivt, både for innbyggere og næring-sliv. Miljøvennlig kollektivtransport av høy kvalitet, med tilgjengelighet for alle, skal være en grunnstamme slik at behovet for biltransport blir lavest mulig.

HOVEDMÅL 4 Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kom-muner og regioner med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen arealutviklingen og transportsystemet.



www.buskerudbyen.no

15

Figur 8-1 Hovedmål og delmål, ATP Buskerudbyen

8.1. Mål i ATP Buskerudbyen

Regional plan for areal og transport i Buskerudbyen har fire hovedmål og syv delmål, se Figur 8-1. Av disse har vi fokusert på to hovedmål og deres underliggende delmål. Dette er mål som i særlig grad påvirkes av eller berører arealbruksendringer:

HOVEDMÅL 1: Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig

1.1 Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling i knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet, med bevaring av overordnet grøntstruktur og jordbruksområder.

Samlet sett ser vi tendenser til at arealutviklingen i Buskerudbyen fra 2013 og fram til i dag bygger opp om en flerkjernet utvikling i knutepunkter, slik delmål 1.1 beskriver. Temaene som belyser bosettingsmønsteret (befolkningsmønster, boligbygging og til en viss grad, bygningsmasse) peker alle mot at det har vært vekst i de prioriterte utviklingsområdene. Knutepunktene har fått flere boliger, noe som gir muligheter for et arealeffektivt utbyggingsmønster som legger til rette for effektiv persontransport og dermed reduksjon i klimagassutslipp. Denne veksten bidrar til at tjenester, handel, kulturaktiviteter og lignende har fått et økt kundegrunnlag. Dette er et godt grunnlag for byliv og attraktive steder. Samtidig viser statistikken at veksten i de prioriterte utviklingsområdene har vært omtrent like stor som veksten i de andre områdene i Buskerudbyen. I 2014 lå 25% av boligene i de prioriterte utviklingsområdene, mens i 2026 er andelen 26%. Det er altså en tydelig vekst utenfor de prioriterte utviklingsområdene. I 2014 lå 8% av boligene i Buskerudbyen utenfor det som var tettstedsavgrensningen i 2013. I 2026 har denne andelen økt til 11%. Dette bidrar til et mer spredt utbyggingsmønster, som kan gi mindre effektiv persontransport og dårligere vilkår for kollektivtransporten. Det betyr at det foregår en todelt utvikling der en del bidrar til konsentrert utvikling mens en del bidrar til spredt utvikling.

Delmål 1.2 Byområdet skal være ledende innen reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren.

Arealbrukens påvirkning på klimagassutslipp fra transportsektoren, slik det er uttrykt i delmål 1.2 er først og fremst å bygge opp under et godt markedsgrunnlag for kollektivtransporten og et utbyggingsmønster som begrenser transportbehovet. Som nevnt ovenfor, ser vi to tendenser innenfor dette temaet. Vekst i de prioriterte utviklingsområdene, men også vekst som bidrar til tettstedsutvidelse og mindre arealeffektivitet.

HOVEDMÅL 3: Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner

Delmål 3.1: Det skal legges til rette for livskraftige byer og tettsteder i alle kommuner som urbane knutepunkter/kommunesentra, med bosteder, arbeidsplasser, handel, service-, kultur- og fritidsaktiviteter. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.

Gjennomgangen av arealbruksendringene fra 2013 viser at det har vært vekst innenfor bolig, befolkning, ansatte i handel og ansatte i besøksintensive næringer (A-næringer) i de prioriterte utviklingsområdene. Sammen med andre faktorer kan dette bidra til livskraftige byer og tettsteder. Bolig-, befolknings- og arbeidsplassveksten bidrar indirekte gjennom et større markedsgrunnlag for handel, service-, kultur- og fritidsaktiviteter. Veksten i ansatte i handelen peker direkte mot at delmål 3.1. etterleves.

Delmål 3.2: Vekstkraften i Drammen og Kongsberg skal utnyttes til beste for hele Buskerudbyen. Vekst i alle kommuner bør skje ved at boligutbygging, arbeidsintensiv næringsutvikling og offentlig virksomhet lokaliseres ved knutepunkter langs jernbanen og kollektivsystemet for buss.

Kartleggingene viser at det har vært vekst ved knutepunkter og prioriterte utviklingsområder, særlig innenfor næringer som har et regionalt nedslagsfelt (A-næringer). Samtidig har det også vært en tilsvarende vekst i andre deler av Buskerudbyen, slik at andelen av disse næringene i de mest sentrale områdene ikke har økt.

Delmål 3.3: Tilrettelegging for arealkrevende næringsliv skal ivaretas i et regionalt perspektiv i Buskerudbyen slik at konflikter med ønsket by- og tettstedsutvikling minimeres.

Arealutviklingen knyttet til Arealkrevende næringsliv er kartlagt i kap. 5.4.3 (C-virksomheter). Kartleggingen viser at selv om næringen ikke har vokst mye i antall ansatte, har lokaliseringen endret seg betydelig. Sentrale deler av Drammen har hatt en nedgang, mens særlig næringsområdene på Liertoppen har hatt en betydelig vekst i ansatte i C-næringer. Sammen med teknologiparken i Kongsberg, har Liertoppen den tyngste konsentrasjonen av ansatte i C-næringer i 2025. Ønsket by- og tettstedsutvikling er en fortetting i de prioriterte utviklingsområdene. Det betyr at relokalisering av C-virksomheter fra sentrale områder til utkanten av byområdet kan tyde på at tilrettelegging for lokaliseringen av arealkrevende næring gjøres i tråd med delmål 3.3.

8.2. Nullvekstmålet

I omtalen av [byvekstvtaler og tilskudd til byområder](#), definerer Samferdselsdepartementet nullvekstmålet slik:

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

Det er ikke mulig å gi et definitivt svar på om arealbruksendringene vi har sett på gir et positivt eller negativt bidrag til oppfyllelsen av nullvekstmålet. Til det er resultatene for sammensatte. Vi kan imidlertid peke på noen tendenser og deres mulige virkninger. Befolkningsmønster, boligbygging og til en viss grad, vekst i bygningsmasse peker alle mot at det har vært en intensivering av arealbruken i de prioriterte utviklingsområdene. Det samme ser vi innenfor vekst i ansatte i besøksintensive og regionalt rettede næringer (A-næringer) og i ansatte innenfor detaljhandelen. Disse forholdene har bidratt til en mer effektiv arealbruk og gitt grunnlag for mindre transportbehov og mulighet til at flere kan velge kollektivtransport, sykkel og gange.

Samtidig ser vi at det har vært en boligvekst også utenfor de prioriterte utviklingsområdene, og særlig i områder som ligger utenfor tettstedsgrensene slik de var i 2013. Dette er boligvekst som i utgangspunktet ikke bidrar til effektiv arealbruk, og som kan gjøre at transportbehovet for bosatte her vil være større enn tilfellet ville vært med en mer sentral lokalisering. Det er derfor rimelig å anta at denne boligveksten bidrar negativt til en oppfyllelse av nullvekstmålet for Buskerudbyen totalt sett.

8.3. Mulige justeringer for bedre måloppnåelse

Gjennomgangen av måloppnåelsen av målene i ATP Buskerudbyen og nullvekstmålet viser blant annet to ting:

- Det er vanskelig å være tydelige på om målene er oppfylt i perioden, ettersom målene ikke er definert på en spesifikt målbar måte.
- Det er mulig å si noe om tendensen i utviklingen opp mot målene, og her er det boligveksten som har foregått utenfor de prioriterte utviklingsområdene og spesielt utenfor tettstedsgrensene fra 2013 som bidrar negativt til måloppnåelse.

Et vekstfordelingsprinsipp, for eksempel definering av andel av boligvekst som bør komme i de prioritert utviklingsområdene, vil kunne bidra til at det er lettere å følge måloppnåelsen gjennom planperioden. Samtidig ville et slik vekstfordelingsprinsipp kunne tydeliggjøre forventningene som ligger i planen, og gjennom det bidra til å begrense boligvekst av betydning utenfor prioriterte områder.

