



Belønningsavtale Buskerudbyen 2022–2025

Sluttrapport og årsrapport 2025 til
Statens vegvesen

30. januar 2026, revidert 11. februar 2026

Forord

Buskerudbyen inngikk en fireårig belønningsavtale med staten for perioden 2022-2025 som omfatter totalt 425,2 mill. 2022-kr. Denne statusrapporten viser resultater for avtaleperioden og årsrapport for 2025.

Buskerudbysamarbeidet består av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus er observatør.

Takket være belønningsmidler og lokal innsats har vi gjennomført en rekke tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og bruke kollektivtransport. Målet er å videreutvikle Buskerudbyen som en bærekraftig og konkurransedyktig byregion. Det skal være enkelt å reise i hele området, også til Oslo-regionen. Personbiltrafikken i Buskerud har økt noe de siste årene, og den treårige glidende byindeksen viser at trafikknivået i 2025 lå 1,6 % høyere enn i sammenligningsåret 2016. Det er imidlertid usikkerhet i tallene, slik at man ikke med sikkerhet kan fastslå at trafikknivået er høyere enn i 2016. Buskerudbyen følger utviklingen nøye. Samtidig er det positivt at antall kollektivreiser har økt kraftig gjennom avtaleperioden, selv om det er en liten nedgang fra 2024 til 2025.

Prioritering av tiltak er basert på handlingsprogrammet for 2022–2025 for belønningsmidler. Programmet er revidert hvert år av politisk styringsgruppe i tråd med prinsippene for porteføljestyling.

Høsten 2025 ble det lokalpolitisk vedtatt å starte arbeidet med en ny utredning som skal gi svar på hvilke transport- og byutviklingstiltak det er viktigst å prioritere fremover i Buskerudbyen. Fire konsepter skal utredes, inkludert bypakke med bompenger, slik samferdselsministeren har etterspurt. Utredningen skal være klar senhøsten 2026.

Drammen, 30. januar 2026

Gro Ryghseter Solberg

Leder av adm. styringsgruppe

Buskerudbysamarbeidet

Fylkesdirektør samferdsel, Buskerud fylkeskommune

Gert Myhren

Konst. daglig leder

Buskerudbysamarbeidet



Buskerudbyen ved Drammen kommune, Engene 1, Postboks 7500, 3008 Drammen

E-post: post@buskerudbyen.no www.buskerudbyen.no

Revidert utgave

I etterkant av at årsrapporten var levert 30. januar 2026, ga Statens vegvesen tilbakemelding om at utgifter til og finansieringen av drift av kollektivtransporten ikke var besvart med tabell i henhold til Vegvesenets bestilling av 19.12.2025. På bakgrunn av dette er årsrapporten revidert. Det er lagt til et nytt underkapittel, kapittel 2.3, der den aktuelle tabellen er inkludert.

Drammen, 11. februar 2025

Gert Myhren

Konst. daglig leder

Buskerudbysamarbeidet

Innhold

1	Mål og rammer i Belønningsavtalen	5
1.1	Avtale inngått 2022	5
1.2	Mål	5
1.3	Rammer	5
2	Årsrapport for 2025	6
2.1	Samlet oversikt	6
2.2	Belønningsmidler	6
2.3	Utgifter til og finansiering av drift av kollektivtransport	8
2.4	Tilskudd til reduserte billettpriser	8
2.5	Avvik disponible midler og forbruk	9
2.6	Måloppnåelse 2025	10
3	Sluttrapport for 2022–2025	12
3.1	Mottatte midler i perioden	12
3.2	Prioriteringer basert på handlingsprogram rullert hvert år	12
3.3	Gjennomførte tiltak for belønningsmidler 2022–2025	12
3.4	Tiltak finansiert med tilskudd til reduserte billettpriser 2022–2025	16
3.5	Avvik og planlagt bruk av resterende midler	17
3.6	Suksessfaktorer	17
3.7	Kritiske faktorer	17
3.8	Måloppnåelse for Belønningsavtalen 2022–2025	18

1 Mål og rammer i Belønningsavtalen

1.1 Avtale inngått 2022

Buskerudbyen sendte søknad om belønningsmidler for 2022–2025 den 5.10.2021, og mottok tilbud fra staten den 13.6.2022. Avtalen ble signert av partene høsten 2022.

1.2 Mål

Gjennom belønningsavtalen forplikter Buskerudbyen seg til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i avtaleperioden. Nullvekstmålet innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk, og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det er avtalt to indikatorer for å måle resultatoppnåelse – en for utvikling i biltrafikken (byindeksen) og en for utviklingen i antall kollektivreiser.

1.3 Rammer

Avtalen omfatter årlige tilskudd fra belønningsordningen på 85 mill. 2022-kr, samt 21,3 mill. kr pr år til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Til sammen utgjør dette 425,2 mill. 2022-kr i avtaleperioden. Midlene har blitt prisjustert.

Tabell 1 Årlige tilskudd belønningsordningen. Alle beløp i mill. 2022-kr.

År	Belønningsmidler	Tilskudd til reduserte billettpriser	Sum
2022	85,0	21,3	106,3
2023	85,0	21,3	106,3
2024	85,0	21,3	106,3
2025	85,0	21,3	106,3
Totalt	340,0	85,2	425,2

Midlene skal komme som et tillegg til – ikke til erstatning for – midler fra lokale myndigheter. Tilskuddet skal benyttes til finansiering av tiltak som kan medvirke til at målene i avtalen nås.

2 Årsrapport for 2025

2.1 Samlet oversikt

Tabellen under viser overførte midler fra tidligere, bevilgning i 2025, sum disponibelt, forbruk i 2025 og avvik mellom disponible midler og forbruk for belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikken.

Tabell 2 Overførte midler, bevilgning, forbruk og avvik i 2025. Alle tall i mill. kr.

Buskerudbyen	Overført fra tidligere	Bevilget 2025	Til disposisjon 2025	Forbruk 2025	Avvik (til disp. – prognose)
Belønningsmidler	11,5	97,0	108,5	101,1	7,4
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	0,0	24,8	24,8	* 24,8	0,0
Sum	11,5	121,8	133,3	125,9	7,4

* Se nærmere redegjørelse i kapittel 2.3. 24,8 mill. kr er overført Buskerud fylkeskommune/Brakar. Av disse er 24,0 mill. kr brukt i 2025, mens 0,8 mill. kr brukes til å videreføre ordningen i 2026. Siden midlene allerede er overført til fylkeskommunen/Brakar, er de her angitt som forbruk 2025.

2.2 Belønningsmidler

Tilskuddet i 2025 ble benyttet til tiltak innenfor følgende områder: Forbedring av kollektivtilbudet, fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter, tiltak for syklende og gående, ny teknologi og smart mobilitet, attraktiv by- og arealutvikling og parkering, kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag, samt noe til drift av Buskerudbysamarbeidet. Midlene er prioritert til tiltak i tråd med vedtatt handlingsprogram for 2023–2025.

Tabell 3 Oversikt fordelt på tiltaksområder samlet for Buskerudbyen. Tall i mill. kr

Tiltaksområde	Kommune	Overført fra tidligere	Bevilget i 2025 HP	Bevilgning 2025 inkl. om-disponeringer	Til disp. 2025	Forbruk 2025	Avvik
Drift av kollektiv	Alle	0,0	58,4	58,4	58,4	58,4	0,0
Investeringer kollektivtrafikk	Alle	2,9	6,1	6,6	9,5	9,5	0,0
Investeringer gang/sykkel	Alle	3,2	20,0	25,0	28,2	24,9	3,4
Annet	Alle	5,4	12,5	7,0	12,4	8,4	4,1
Sum		11,5	97,0	97,0	108,5	101,1	7,4

For at mest mulig av belønningsmidlene skal bli omsatt i tiltak som bidrar til måloppnåelse, driver Buskerudbyen aktiv porteføljestyling gjennom året. Det vil si at det er foretatt omdisponeringer etter at revidert handlingsprogram ble vedtatt i desember 2024. Ved T1- og T2-rapportering fremgikk bevilgningene i handlingsprogrammet. I tabellen over er det i tillegg lagt inn en kolonne som vider tildelingene etter omdisponeringene som er foretatt i løpet av året. Kolonnen «Til disp. 2025» viser summen av kolonnene «Overført fra tidligere» og «Bevilgning i 2025 inkl. omdisponeringer». Gjennom omdisponeringene er tiltaksområdene «Investeringer kollektivtrafikk» og «Investeringer gang/sykkel» styrket, mens «Annet» er redusert.

Av de totalt 108,5 mill. kr belønningsmidler som er tilgjengelige i 2025, er om lag 54 prosent disponert til drift av busstilbudet. Resterende er disponert til tiltak for gående og syklende (ca. 26 prosent), investeringstiltak for kollektivtrafikken - som fremkommelighetstiltak og holdeplassoppgraderinger (ca. 9 prosent), og annet som omfatter blant annet kunnskapsgrunnlag, smart mobilitet og drift av Buskerudbysamarbeidet (ca. 11 prosent).

Noen eksempler på prosjekter som er gjennomført i 2025:

- Buskerud fylkeskommune (Brakar) kjører styrket busstilbud i alle kommunene med 7-10 minutters avganger på de mest brukte rutene i rush, og en ekstra satsning til det nye sykehuset på Brakerøya (ny linje 1). Denne satsningen er ytterligere underbygget med ombygging av kryss (Lierstranda) og flere bussholdeplasser (f.eks. Stenseth, Solberg skole og Ørengata) for tilpassing til leddbusser, universell utforming og trafiksikkerhet.
- Oppgradering av sykkelanlegg, fortau og snarveier i alle fire kommuner. Drammen kommune bygger blant annet nytt GS-anlegg i Verven, nære Brandengen skole, som tetter et «hull» i sykkelanlegget helt til sentrum.
- Sykkelveivisningsskilt for oppdaterte lokale og nasjonale sykkelruter og Sølveien – regional historisk sykkelrute – i alle fire kommuner, og tydelig skilting til det nye sykehuset i Lier og Drammen.
- «Barnas sykkel-service» - Gratis fiksing av barnesykler på totalt elleve skoler i alle fire kommuner.

2.3 Utgifter til og finansiering av drift av kollektivtransport

Som en oppfølging av rapporten «Finansiering av drift av kollektivtransport i byvekst- og belønningsavtaler» har Statens vegvesen bedt om rapportering på samlede utgifter til drift av kollektiv, samt finansieringen av dette. Tall er hentet inn fra Buskerud fylkeskommune/Brakar.

Tabell 4 Samlede utgifter til drift av kollektiv, samt finansiering

	2024	2025
Utgifter til drift av kollektivtransport i aktuelt byområde	426,4 mill. kr	437,6 mill. kr
Finansiering		
Fylkeskommunalt bidrag/tilskudd	247,9 mill. kr	248,7 mill. kr
Billettinntekter	98,9 mill. kr	105,7 mill. kr
Belønningsmidler/tilskudd til byvekst	56,4 mill. kr	58,4 mill. kr
Tilskudd til reduserte billettpriser	23,2 mill. kr	24,8 mill. kr
Sum finansiering	426,4 mill. kr	437,6 mill. kr

Vi gjør oppmerksom på at tallene for 2024 avviker noe fra 2024-tallene i rapporten «Finansiering av drift av kollektivtransport i byvekst- og belønningsavtaler». Dette skyldes at tallene i den rapporten ble rapportert tidlig høsten 2024, basert på budsjett, mens det er regnskapstallene som ligger til grunn for tallene i tabellen over.

2.4 Tilskudd til reduserte billettpriser

Tilskuddet blir benyttet for å kompensere for inntektstap som følge av redusert pris på enkeltbilletter og månedskort på Brakars busstilbud i Buskerudbyen.

Tabell 5 Tilskudd til reduserte billettpriser – overførte midler, bevilgning, forbruk og avvik i 2025. Alle tall i mill. kr

Spesifisering av tiltak	Overført fra tidligere	Bevilget i 2025	Til disp. 2025	Forbruk 2025	Avvik
Redusert pris enkeltbillett (Bybillett)	0	24,8	24,8	21,7	0,8
Redusert pris 30-dagersbillett				2,3	
Sum	0	24,8	24,8	24,0	0,8

Fordelingen av øremerkede midler til reduserte kollektivbilletter skjer i samsvar med vedtak i Buskerudbyens styringsorganer i 2019 (sak 67/2019).

Om lag 90 prosent av tilskuddet ble benyttet til redusert pris på Bybillett (enkeltbillett for 1 sone). Bybilletten i Buskerudbyen har over flere år blitt holdt stabilt på 25 kr for voksne og 13 kr for barn og honnør, takket være tilskuddsordningen. I 2025 var det nødvendig med en prisøkning, og prisen for Bybilletten ble økt til 32 kr for voksne og 16 kr for barn og honnør i 2025. Uten tilskuddet ville billettene kostet hhv. 46 og 23 kr. Den lave prisen på Bybilletten kommer mange bussreisende til gode. Om lag 70 prosent av alle enkelt-billetter som selges i Brakars salgssystemer innenfor Buskerudbyen er billetter for 1 sone.

Resterende ti prosent av tilskuddet ble benyttet til redusert pris for 30-dagersbillett for å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt oftere og redusere billetteringstiden ombord.

Mindreforbruket i 2025 på 773 665 kr skyldes et lavere antall reiser, og dermed også et lavere salg av bybilletter, enn det som var lagt til grunn ved årets start. Midlene er overført Buskerud fylkeskommune/Brakar, og det er lagt til grunn at overførte midler vil bli brukt til å videreføre taksttiltaket i 2026.

Bruken av tilskuddsmidlene ble evaluert i 2023. Det ble da konkludert med at det ikke er andre måter å bruke tilskuddsmidlene på som ville gitt bedre måloppnåelse.

2.5 Avvik disponible midler og forbruk

De fleste av tiltakene som har mindreforbruk i 2025, er igangsatt og planlagt gjennomført i løpet av 2026.

Mindreforbruket gjelder spesielt følgende prosjekter:

- Øvre Eiker kommune har bygget ny barneskole, og har fått belønningsmidler til bedre gang- og sykkelanlegg i nærområdet rundt den nye skolen. En manglende lenke, en eldre, smal og uoversiktlig undergang under Drammensveien, er utredet, planlagt og prosjektert med midler avsatt i 2024 og 2025. Selve byggingen er planlagt noe senere. På grunn av dette er det restmidler på 3 mill. kr på prosjektet. (Tiltak: «2025-3.1.4.3.1 Drammensveien fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei».)
- Samarbeidet har sett et behov for mer midler tilgjengelig til utredningsarbeid fram til ny belønningsavtale er på plass. Dette skal dekke trafikkberegninger i samarbeid med Statens vegvesen og bistand fra konsulenter i 2026. Det ble derfor gjort en omdisponering av midler i administrativ styringsgruppe 12. desember 2025. Dermed er det restmidler på 2,7 mill. kr på dette tiltaket («2025-6.101 Planlegging for byvekstavtale og oppfølging av handlingsprogram»).
- Pilotprosjekt Vannveien omhandler bruk av Drammensfjorden og -elva til utslippsfri persontransport. 900 innbyggerne tok en prøvetur med hydrofoilfergen som ble testet ut i oktober/november i 2025. Buskerudbyen støttet prosjektet med en halv million kroner. De resterende 500 000 kronene som er satt av til tiltaket reserveres til et eventuelt fremtidig prosjekt av større omfang, som også må være fullfinansiert. («2025-4.101 Pilotprosjekt Vannveien».)
- Som et ledd i utredningsarbeidet planlegges det også for en god forankrings- og medvirkningsprosess, med behov for midler tilgjengelig fram til ny belønningsavtale er på plass. Derfor er det satt av midler på litt over 0,5 mill. kr fra 2025, slik at samarbeidet har midler til å holde kontinuitet i arbeidet fram til ny belønningsavtale er på plass («2025-6.104 Bygge kunnskap om Buskerudbyen».)
- I tillegg er det noen restmidler på løpende prosjekter som RVU, Sykkellruteskilting, ulykkesregistrering gjennom «CyWalk» og mindre kampanjepotter på totalt ca. 1 mill. kr.

I dialogmøter med partnerne våren 2026 vil vi gå gjennom disse tiltakene på nytt med mål om at de enten skal gjennomføres/sluttføres i løpet av året, eller at midlene omdisponeres til andre tiltak som kan gjennomføres i 2026.

2.6 Måloppnåelse 2025

Det er avtalt to indikatorer for å vurdere måloppnåelse – byindeksen og antall kollektivreiser.

Byindeksen

Tre års glidende indeks blir beregnet som gjennomsnitt av trafikknivået de siste tre år sammenlignet med sammenligningsåret, som for Buskerudbyen er 2016. For 2025 sammenligner altså denne indeksen gjennomsnittlig trafikknivå for årene 2023, 2024 og 2025 med 2016. Indeksen viser en økning i trafikknivået på 1,6 % sammenlignet med referanseåret 2016. Beregningene har imidlertid en feilmargin, noe som innebærer at trafikknivået ligger et sted mellom -2,5 % og 5,7 % sammenlignet med referanseåret. Usikkerheten gjør at man ikke med sikkerhet kan si om trafikken har økt eller ikke sammenlignet med referanseåret. 13 tellepunkter inngår i denne indeksen.

Vegvesenet beregner også en indeks der hvert enkelt år sammenlignes med sammenligningsåret 2016. Denne viser at trafikknivået i 2025 lå 1,0 % over nivået i 2016. Også her er det imidlertid en feilmargin, som tilsier at resultatet med 95 % sikkerhet ligger mellom -3,1 % og 5,1 %. Man kan dermed heller ikke med denne indeksen si med sikkerhet om trafikknivået ligger over eller under sammenligningsåret 2016. I denne indeksen inngår 29 tellepunkt i 2025, og beregningsmåten er noe annerledes enn for den treårige indeksen. De to indeksene er derfor ikke direkte sammenlignbare.

Byindeksen gir ikke et helt klart svar, men viser at trafikkmengden ligger omtrent på samme nivå som i sammenligningsåret. Dette indikerer at Buskerudbyens tiltak har fungert. Samtidig viser byindeksen en svak økning i trafikkmengden de siste årene. Det tyder på at det er nødvendig å fortsette satsingen de kommende årene, og sannsynligvis øke den, for å oppnå nullvekstmålet. Buskerudbyen vil følge utviklingen tett.

Antall kollektivreiser

Buss: Antall påstigende på Brakars busstilbud i Buskerudbyområdet i 2025 var 10 321 266. I 2024 var tilsvarende tall 10 409 079. Det betyr at det har vært en nedgang på ca. 88 000 reiser eller 0,8 prosent fra 2024 til 2025. Nedgangen skyldes trolig helårsvirkning av større rutekutt høsten 2024 og prisøkning fra 25 kroner til 32 kroner (13 til 16 kr for barn/honnør) på Bybilletten (enkeltreise innenfor én sone) fra 28.01.25. 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.

Tog: Samlet antall av- og påstigende togpassasjerer på de ti stasjonene i Buskerudbyen i 2025 var 6 085 221. Tilsvarende tall for 2024 var 6 284 240. Dette gir en nedgang på om lag 199 000 passasjerer, eller 3,2 prosent. 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 2024. Det tyder på at reduksjonen i 2025 er midlertidig knyttet til ulemper i anleggsfasen.

Oppsummering: 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. Utviklingen de siste månedene viser 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.

3 Sluttrapport for 2022–2025

3.1 Mottatte midler i perioden

Tabellen nedenfor viser mottatte belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser i hele belønningsperioden i løpende kroneverdi.

Tabell 6 Belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser 2022-2025 i millioner kroner i løpende kroneverdi

	2022	2023	2024	2025	Sum
Belønningsmidler	85,0	89,4	93,4	97,0	364,8
Tilskudd til reduserte billettpriser	21,3	22,1	23,2	24,8	91,4
Sum	106,3	111,5	116,6	121,8	456,2

3.2 Prioriteringer basert på handlingsprogram rullert hvert år

Siden Politisk styringsgruppe vedtok handlingsprogram for 2022-2025, har handlingsprogrammet vært rullert hvert år basert på prinsippene for porteføljestyling. Administrativ styringsgruppe har fått delegert myndighet av Politisk styringsgruppe til å kunne omdisponere midler i løpet av året innenfor vedtatte rammer i handlingsprogrammet. Dette muliggjør en aktiv porteføljestyling gjennom året. [Revidert handlingsprogram 2023-2025](#), som ble vedtatt 20.12.2024 av Politisk styringsgruppe, ga grunnlag for prioriteringer det siste året i avtaleperioden.

3.3 Gjennomførte tiltak for belønningsmidler 2022–2025

Forbedring av kollektivtilbudet er det største innsatsområdet i Buskerudbyen. Disse belønningsmidlene går i hovedsak til forsterket busstilbud. I tillegg er noe midler brukt på tekniske løsninger, blant annet sanntidsinformasjon (SIS) og drift av mobilbillett-systemet som gjør det enklere å planlegge og gjennomføre kollektivreiser.

Infrastruktur for sykling er det nest største innsatsområdet. En rekke sykkeltiltak er gjennomført i belønningsperioden. Det tredje største innsatsområdet er infrastrukturelt tiltak for kollektivtrafikken med blant annet satsing på holdeplassoppgradering og fremkommelighetstiltak. I tillegg satses det på tiltak for ny teknologi, smart mobilitet, kampanjer, kunnskapsgrunnlag og samordnet areal- og transportplanlegging.

Noen eksempler på tiltak innen de ulike tiltaksområdene er:

Forbedring av kollektivtilbudet

Et godt kollektivtilbud tilpasset befolkningens transportbehov og reisemønster er avgjørende for å nå nullvekstmålet. Om lag 2/3 av midlene brukes på drift av buss og reduserte billettpriser. Belønningsmidlene skal ikke gå til å dekke kostnadene ved det ordinære kollektivtilbudet, men være et bidrag til ekstra satsing for å nå nullvekstmålet. Økte kostnader og behov for budsjettkutt i Buskerud fylkeskommune, førte til at Brakar måtte kutte i busstilbudet fra sensommeren 2024. Også noen av linjene som er styrket med belønningsmidler, ble berørt.

Midlene brukes til blant annet følgende tiltak:

- ✓ Avganger hvert 7.-10. minutt i rush på de mest brukte rutene
- ✓ Styrket tilbud i alle kommunene
- ✓ Redusert pris på Bybilletten (fra 2020: 25/13 kroner, fra 2025 32/16 kr)
- ✓ Redusert pris på månedskort
- ✓ Tilrettelegge for kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya
- ✓ Bidrag til elektriske busser

Disse rutene er gjennom årene styrket med belønningsmidler:

- Linje 1 Mjøndalen – Åssiden – Drammen sykehus Brakerøya
- 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 117 Hokksund - Ormåsen
- Linje 169 Lierbyen – Oslo
- Kongsberg – styrket bybusstilbud, inkl. Brakar Fleks

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

Den 1. juli 2024 ble 85 nye elektriske busser offisielt satt i trafikk. All lokal busstrafikk i Buskerudbyen opereres nå med utslippsfrie kjøretøy. Det fører til en betydelig reduksjon av CO₂-utslipp. De nye lavgulvbussene gjør det enklere for de som har redusert mobilitet, eller har barnevogn, å stige på og av. De nye bussene takler også norsk vinterføre bedre.

Infrastruktur for kollektivtrafikken

Nytt sykehus på Brakerøya ble åpnet høsten 2025, og skapte nye reisemønstre og -behov. Det var viktig å få på plass et attraktivt tilbud for kollektivreisende, syklende og gående fra første dag. Ny

busslinje mellom Mjøndalen/Krokstadelva og det nye sykehuset er en av de viktigste linjene i byområdet og betjenes av kapasitetssterke leddbusser. Det inngår også busslinjer mellom Lier, det nye sykehuset og Drammen. En rekke holdeplasser på strekningen hadde behov for oppgraderinger. Det meste kom på plass i 2025, noe blir fullført i 2026.

I tillegg har det vært jobbet med oppgradering av kollektivknutepunkt/stasjoner og innfartsparkering for bil og sykkel. Utvidet pendlerparkeringen ved Lier stasjon ble åpnet i februar 2025. Hokksund og Gulslogen stasjoner ble oppgradert i 2024 med blant annet tiltak for venterom, belysning og universell utforming mv. Bane NOR Eiendom er ansvarlig for tiltakene knyttet til stasjonene.

Tiltak for gåing og sykling

Tilrettelegging for sykkel og gange på fv. 2729 Landfalløya–Øvre Storgate i Drammen ble ferdigstilt i juni 2024. Strekningen er en del av en viktig regional sykkelrute inn mot Drammen sentrum. Øvre Storgate er rustet opp for å bedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for de som sykler og går. Det er bygget sykkelfelt mot kjøreretning på nesten hele strekningen. Det er blitt triveligere for beboere og andre som ferdes der med beplantning, benker og annen oppgradering. Tiltaket hadde en kostnadsramme på 41 millioner kroner, der 18 millioner er finansiert med belønningsmidler.

I Lier har det vært jobbet videre med å opprette hjertesoner rundt alle skolene. Det er satt opp gatelys langs gang- og sykkelvei i Terminalen, som er en sentral forbindelse til det nye sykehuset. I forbindelse med arbeid for flomsikring av veien åpnet det seg en mulighet for å få satt opp et tellepunkt for alle trafikantgrupper til det nye sykehuset.

I Kongsberg kommune er tilbudet forbedret for gående og syklende langs Baneveien. Kommunen har fortsatt utbedringen av snarveier og stier. Den regionale sykkelruten Sølvveien ble ferdig skiltet gjennom Kongsberg i 2024 med informasjon for syklende i tilfartsveier i sentrale kryss. I 2025 startet skiltingen i Øvre Eiker, Drammen og Lier, og ønskes videreført til Oslo. Sølvveien var Norges første offentlige vei, anlagt av Christian IV i 1624.

I Drammen kommune ble flere snarveier oppgradert til gang- og sykkelvei for å bidra til økt standard og attraktivitet. Snarveier utgjør en viktig del av infrastrukturen for gående og syklende. Tiltakene bidrar til redusert reisetid, økt trygghetsopplevelse, sikkerhet, tilgjengelighet og fremkommelighet.

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

På Sølfast i Drammen er det tettet igjen en «missing link» i tilbudet for gående og syklende. Det er bygget nytt fortau, og strekningen er koblet opp til gang- og sykkelvei i øst og eksisterende fortau i vest.

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

Ny teknologi og smart mobilitet

Buskerudbyen er initiativtaker til et nasjonalt samarbeid om bedre digitale sykkelkart og rutevisning på sykkelveier.no. Løsningen bygges i samarbeid mellom flere byområder, og som en del av Enturs systemer for åpne data. Her samles sykkelinformasjon fra blant annet NVDB, Kartverket, Bane NOR Eiendom og kommersielle sykkelparkeringsaktører.

Andre tiltak i avtaleperioden har vært pilotprosjektet *Smart drift* (bedre vinterdrift av gang- og sykkelveier), *autonom buss* i Drammen, *trygg sykkelparkering* ved hjelp av ny teknologi og bidrag til TØIs forskningsprosjekt *MikroReg*. Prosjektet, som nå er avsluttet, ga bedre kunnskap om hvordan byene kan regulere elsparkesykler for økt måloppnåelse og samfunnsnytte. Buskerudbyens deltakelse i *MikroReg* ble videreført gjennom medlemskap i *Forum for regulering av delt mikromobilitet*. Dette forumet ble lagt ned i 2025.

Tiltak for attraktiv by- og arealutvikling og parkering

Buskerudbyen har bistått Lier kommune og Øvre Eiker kommune i arbeidet med å bli parkeringskommuner i avtaleperioden. Et sentralt mål har vært å redusere bilbruk på arbeidsreiser til sentrumsområdene. Lier kommune har blitt parkeringskommune, mens kommunestyret i Øvre Eiker kommune valgte å ikke gå videre med arbeidet av økonomiske årsaker.

Tiltak innen kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag

Hovedfokus har vært å synliggjøre Buskerudbyens gjennomføringsevne og vilje til lokal egeninnsats for å få mer klimavennlig by- og tettstedsutvikling, mindre kø og enklere reisehverdager. Samtidig har det vært jobbet med kunnskapsbygging, holdningsskapende tiltak og mobilitetsveiledning som omfatter blant annet:

- Tilleggsutvalg til den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) for alle kommunene.
- Kartlegging av status og potensial for hjemmekontor, kontorfellesskap og digitale møter som virkemiddel for å redusere bilbruken.
- *Elsykelbiblioteket* der folk kan låne en elsykkel i to uker for å prøve ut i hverdagen. Erfaringen har vist at det gir økt trygghet for en stor investering og øker sykkelbruken.
- Bidrag til oppgradering av brukte barnesykler til flyktningbarn gjennom Kirkens bymisjon
- Sykkelservice ved skoler gjennom ordningen «Barnas sykkelservice». Sykkelmekanikere har fikset over 3 500 sykler for elevene med blant annet reflekser og ringeklokke.
- Støtte til piggdekk for å få flere til å prøve ut vintersykling.

Trafikkdatagruppa, der alle veieiere er representert, har fortsatt arbeidet med å oppgradere og kvalitetssikre utstyr for å måle trafikkutvikling for bil, sykkel og gange. Det er satt av belønningsmidler over alle år til å bidra til å oppgradere eksisterende motortrafikk-tellepunkt, og etablere nye tellere for sykkel i samme snitt der det har vært ønskelig. Det er også satt opp egne registeringspunkt for gående, syklende og motortrafikk ved det nye sykehuset på Brakerøya. Den ene av denne viser også gange- og sykkelteall til publikum.

På nyåret 2024 ble det lagt frem en utredning fra WSP som viser at det kan være mulig å få til flere togavganger til Hokksund og Kongsberg til en relativt lav kostnad. Kongsberg har behov for å rekruttere flere tusen nye ansatte de neste årene til teknologi- og forsvarsindustrien. Det gir behov for bedre togtilbud. Utredningen er laget på oppdrag fra Buskerudbyen, og viser også en mulighet for ny stasjon på Gomsrud, tett på Teknologiparken på Kongsberg.

3.4 Tiltak finansiert med tilskudd til reduserte billettpriser 2022–2025

Tilskuddet til reduserte billettpriser har i hovedsak gått til å finansiere Bybilletten, en billett for enkeltreiser innenfor en sone. Om lag 70 prosent av enkeltbillettene som selges i Buskerudbyen gjelder reiser innenfor én sone. Bybilletten er dermed et tiltak som treffer mange kollektivreisende. Bybilletten ble innført i 2020, og prisen på 25 kr for voksne og 13 kr for barn/honnør ble holdt uendret helt fram til januar 2025, da det ble nødvendig med en prisjustering. Ny pris ble da 31 kroner for voksne og 16 kr for barn/honnør. Uten tilskuddet ville prisen vært 46 og 23 kroner.

En mindre andel av tilskuddet til reduserte priser har gått til å redusere prisen på 30-dagersbilletter.

Samlet tap i billettinntekter for bybilletten og 30-dagersbillett i avtaleperioden har vært 104,1 mill. kr. Tabellen under viser beløpet for de enkelte årene.

Tabell 7 Inntektstap knyttet til taksttiltak. Løpende kroneverdi. Kilde: Buskerud fylkeskommune/Brakar og Buskerudbyen

År	Inntektstap (mill. kr)	Tilskudd til reduserte billettpriser
2022	21,0	21,3
2023	28,2	22,1
2024	30,9	23,2
2025	24,0	24,8
Sum	104,1	91,4

I perioden 2022-2025 er det totalt utbetalt 91,4 mill. kroner i øremerkede midler til reduserte billettpriser til Buskerud fylkeskommune/Brakar via Buskerudbyen. Tabellen viser at det i årene 2023-2024 var økende forskjell mellom inntektstapet og tilskuddet til reduserte billettpriser. I disse årene ble som omtalt over prisen på Bybilletten holdt uendret, mens den i 2025 ble økt.

3.5 Avvik og planlagt bruk av resterende midler

I 2021 var tilskuddet 0,3 millioner kr høyere enn inntektstapet. Midlene ble brukt til å videreføre ordningen året etter. I årene 2023-2024 var inntektstapet knyttet til reduserte billettpriser større enn tilskuddet til formålet, og det var ingen restmidler. I 2025 var tilskuddet 0,8 mill. kr større enn inntektstapet. Disse midlene er overført Buskerud fylkeskommune/Brakar, og brukes til å videreføre lavere takster i 2026.

3.6 Suksessfaktorer

Etter vår vurdering har viktige suksessfaktorer vært godt samarbeid mellom partene og god koordinering av ulike tiltak som bygger opp som felles mål. Vi ser at tiltak som gjennomføres parallelt og som støtter opp om hverandre, gir større effekt enn om enkelttiltak gjennomføres separat. For eksempel har det vært gjort oppgradering av holdeplasser og framkommelighetstiltak for ny høystandard busslinje 1 til det nye sykehuset som er åpnet på Brakerøya, samtidig som midler er satt av til økt busstilbud og informasjon er gitt til ansatte og besøkende på sykehuset. Det er i tillegg bygd ny gangbro fra Brakerøya stasjon til sykehuset, samt lagt bedre til rette for sykling. Foreløpige resultater fra senhøsten 2025 tyder på at det er god bruk av kollektive reisemidler til sykehuset og at en har unngått den store økning i biltrafikken med tilhørende framkommelighetsproblemer på Brakerøya som man fryktet før sykehuset åpnet.

Et bedre og billigere busstilbud er Buskerudbyens største satsingsområde. Det er tiltak som berører mange, og som gir rask virkning på reiseatferden.

Gratis sykkelservice for skolebarn, slik at det blir både tryggere og mer attraktivt å bruke sykkel til både skole og fritidsaktiviteter, er et annet tiltak som har vært en suksess. Så langt har rundt 3500 barnesykler fått service.

3.7 Kritiske faktorer

Kritiske faktorer er etter vår erfaring blant annet å få planavklaring i tide og god koordinering mellom ulike berørte parter av et tiltak. Andre kritiske faktorer er at svak kommuneøkonomi har gjort det krevende for partnerne å prioritere å finansiere egenandeler. Dette har vært særlig uheldig i kombinasjon med store kostnadsøkninger i bygg- og anleggssektoren, samt innen drift av kollektivtilbudet. Vi har også erfart at gjennomføringskapasitet hos den enkelte partner er kritisk for å få realisert tiltakene som delfinansieres med belønningsmidler.

3.8 Måloppnåelse for Belønningsavtalen 2022–2025

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

Byindeksen: Hovedmålet i byindeksen 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. Den treårige glidende indeksen for 2025 sammenligner dermed gjennomsnittlig trafikkmengde i årene 2023, 2024 og 2025 med nivået i 2016.

Beregningene av byindeksen har usikkerhet. Det er derfor angitt et konfidensintervall, som angir intervallet det er 95 % sikkert at resultatet ligger innenfor. 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 8 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

Den treårige glidende indeksen viser en klart økende tendens 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 er helt borte i indeksen for 2025.

For de 13 tellepunktene som inngår i byindeksen for tre års glidende gjennomsnitt i 2025, viser beregningen at trafikken har hatt en økning på 1,6 % sammenlignet med referanseåret 2016. Beregningene har en feilmargen som betyr at trafikknivået ligger et sted mellom -2,5 % og 5,7 % sammenlignet med referanseåret.

Statens vegvesen beregner også en indeks der hvert enkeltår sammenlignes med 2016. I den indeksen inngår 29 tellepunkt i belønningsperioden.

Tabell 9 Byindeks, årlig indeks for Buskerudbyen 2022-2025. Sammenligningsår 2016. Kilde: Statens vegvesen

År	2022	2023	2024	2025
Byindeks – årlig indeks	-1,4	-0,8	-0,7	1,0
Konfidensintervall	-5,1 til 2,3	-4,6 til 3	-4,7 til 3,3	-3,1 til 5,1
Antall punkter	29	29	29	29

I denne indeksen inngår flere punkter enn i den treårige indeksen, og regnemåten er noe annerledes. De to indeksene er dermed ikke direkte sammenlignbare.

Statens vegvesens vurdering er at en ikke kan si helt sikkert om trafikken har økt eller ikke sammenlignet med referanseåret, men den ligger omtrent på samme nivå. Dette indikerer at Buskerudbyens tiltak har fungert. Samtidig viser byindeksen en svak økning i trafikkmengden gjennom belønningsperioden. Det tyder på at det er nødvendig å fortsette satsingen de kommende årene, og sannsynligvis øke den, for å oppnå nullvekstmålet. Buskerudbyen vil følge utviklingen tett.

Kollektivreiser: Det ble foretatt nesten 2 millioner flere kollektivreiser i Buskerudbyen i 2025 enn i 2022. Det er en økning på 17 prosent. Størst økning i prosent hadde toget med 21 prosent mot 16 prosent for bussene. Bussene hadde imidlertid størst økning i antall reiser – 1,4 millioner, mot 0,5 millioner med tog. Selv med en liten nedgang i kollektivreiser i 2025, har det det vært en solid økning i antall kollektivreiser i avtaleperioden.

Tabell 10 Utviklingen i antall kollektivreiser i Buskerudbyen avtaleperioden 2022–2025. Kilder: Brakar, Vy, GoAhead og Flytoget.

Kollektivreiser	2022	2023	2024	2025	Endring 2022-25	Endring 2022-25 (%)
Tog (påstigning)*	2 516 000	2 817 500	3 142 120	3 042 611	526 611	21 %
Buss (påstigning)	8 921 518	10 165 976	10 409 079	10 321 266	1 399 748	16 %
Sum kollektivreiser	11 437 518	12 983 476	13 551 199	13 363 877	1 926 358	17 %

* Forutsatt at påstigende utgjør halvparten av alle av- og påstigende togpassasjerer. Tellemetodikken for tog ble lagt om fra 2024. Sammenligning mellom ny og gammel metode tyder på at den nye metodikken fanger opp noen flere reiser.

Nedgangen i antall togreisende fra 2024 til 2025 kan sannsynligvis forklares med flere og til dels lange perioder med stengt Drammen stasjon og tilhørende buss for tog. Særlig var sommerbruddet, som startet i juni og ble forlenget til september, langt. Buss for tog telles ikke med i statistikken, hverken som togreiser eller bussreiser. Erfaringer fra senhøsten 2025, etter at anleggsarbeidet var avsluttet, tyder på at passasjerene kommer tilbake, og i et litt høyere antall enn i 2024. 2025 må derfor anses som et unntaksår for jernbanen i Buskerudbyen.

Nedgangen i reisende med buss fra 2024 til 2025 har sannsynligvis to årsaker. Høsten 2024 gjorde den økonomiske situasjonen at det ble foretatt noen kutt i busstilbudet. I 2025 fikk man helårvirkning av dette. I tillegg var det, som omtalt over, nødvendig å øke prisen på Bybilletten i 2025. Med åpningen av Bybrua i Drammen og en større omlegging av busstilbudet i oktober 2025 er vi over i en ny hverdag for de bussreisende. Tall fra siste del av 2025 antyder økt bruk av bybussene i Drammen.

Samlet vurdering: Samarbeidet har oppnådd målene for hele avtaleperioden ved avtaleperiodens slutt 31.12.2025 gjennom målrettet prioritering av belønningsmidler og tilskuddsmidler, samt

gjennom partnernes egne investeringer og samordnet areal- og transportplanlegging og parkeringspolitikk.

I forbindelse med utarbeidelse av faglig grunnlag for forhandlinger om en byvekstavtale i 2021, ble det gjort en omfattende jobb med å prioritere tiltak ut fra bidrag til måloppnåelse. Denne prioriteringen er i stor grad lagt til grunn i prioriteringen av tiltak i avtaleperioden.

Den sterke satsingen på bedre og billigere kollektivtilbud er videreført i avtaleperioden, med unntak at et tilbudskutt i 2024 som følge av utfordrende økonomi hos Buskerud fylkeskommune og en nødvendig justering av prisen på Bybilletten i 2025. Gjennom Buskerudbysamarbeidet har busslinjer som betjener store reisestrømmer, vært prioritert. Det har vært satset på framkommelighetstiltak for buss og tiltak som bygger opp om kollektivknutepunktene. Det har også vært bygget en rekke snarveier, fortau, sykkelanlegg og sykkelparkeringer som har gjort det mer attraktivt å gå og sykle. Videre har det vært satset på ny teknologi for smart mobilitet og målrettede kampanjer for å påvirke reisevaner blant barn og arbeidsaktive gjennom samarbeid med skoler og næringslivet.

