



Buskerudbyen



Behovsanalyse for samferdsel og by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen

10. mars 2025



Innholdsfortegnelse

Innledning	3
Fem floker det er behov for å løse opp i	4
Floke 1: Bolig- og næringsutviklingen går for sakte	4
Floke 2: Vi utnytter ikke potensialet i byene og lokalsamfunnene	6
Floke 3: Kollektivtilbudet er ikke så godt som vi ønsker	8
Floke 4: Forsinkelser i rushtiden skaper problemer	10
Floke 5: Vi mangler penger til å finansiere gode tiltak	12
Innspill fra organisasjoner, brukergrupper og næringsliv	14
Kartlegging og metode	14
Behov knyttet til transport og mobilitet	15
Behov knyttet til by- og tettstedsutvikling	18
Viktigste interessentbaserte behov oppsummert	20
Andre innspill verdt å ta med seg	20
Situasjonsbeskrivelse og utviklingstrekk	21
Statistikk og datagrunnlag	21
Utviklingstrekk og usikkerhet	29
Kommuneplaner og regionale planer	31
Planer for bolig- og næringsutbygging	32
Økonomi og bærekraft	33
Oppsummering	34

Innledning

Politisk styringsgruppe¹ vedtok i sitt møte 27.09.2024 at det skal utarbeides en behovsanalyse for samferdsel og by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen. Med bakgrunn i behovsanalysen, og prinsippene i den vedtatte saken fra styringsgruppen, skal det legges frem et forslag til utredningsprogram for veien videre for Buskerudbyen.

Utredningsprogrammet skal både tydeliggjøre løsningene som skal utredes og den tilhørende prosessen. Utredningsprogrammet skal først behandles i Buskerudbyens organer, og deretter i kommunestyret og fylkestinget før arbeidet med en utredning eventuelt settes i gang.

Formålet med behovsanalysen er å identifisere behov og ønsker for Buskerudbyen som felles arbeidsmarkeds- og samferdselsregion. Den er ingen fasit på hva som skal og bør gjøres, men skal gi et oppdatert grunnlag for arbeidet med forslaget til utredningsprogram.

Behovsanalysen tar for seg tre hovedtemaer:

- Innspill fra organisasjoner, brukergrupper og næringsliv gitt gjennom møter og arbeidsverksteder avholdt i arbeidet med behovsanalysen.
- Situasjonsbeskrivelse og utviklingstrekk basert på statistikk og andre data om befolkning, sysselsetting og transport.
- Vedtatte planer og mål i de fire Buskerudbykommunene og fylkeskommunen.

De viktigste behovene og problemstillingene som har kommet frem gjennom arbeidet, er oppsummert i fem samfunnsflokker som bør løses dersom man skal få den ønskede utviklingen i Buskerudbyen.

Samtidig viser behovsanalysen at flokene er komplekse, og usikkerheten i samfunnet er større enn på lenge. Usikkerheten dreier seg både om befolkningsutvikling, kostnadsutvikling, offentlige budsjetter, teknologisk utvikling og sikkerhet.

Behovsanalysen er utarbeidet av sekretariatet for Buskerudbyen og en arbeidsgruppe med representanter fra partene i samarbeidet i perioden oktober 2024 – februar 2025.

Som vedlegg til behovsanalysen er det utarbeidet flere fagnotater: Situasjonsbeskrivelse og utviklingstrender, Interessentbaserte behov, Bolig- og næringsutvikling i Buskerudbyen, Boligpreferanser, Attraktive byer og tettsteder, Økonomi, Kommunale og regionale planer, Næringstransport og Bylogistikk i Buskerudbyen. Disse er tilgjengelige på buskerudbyen.no

¹ Politisk styringsgruppe består av ordførerne i kommunene Kongsberg, Øvre Eiker, Drammen og Lier, fylkesordføreren og ledere fra Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Fem floker det er behov for å løse opp i

Arbeidet med behovsanalysen har avdekket en rekke problemstillinger, mål og ønsker i Buskerudbyen. For å nå felles ambisjoner om flere innbyggere, mer næringsvekst og bedre byer og tettsteder, er det behov for å løse mange floker på veien. Noen av dem er Buskerudbyens anliggende.

Her presenteres de fem flokene som fremstår som viktigst å løse for Buskerudbysamarbeidet – samt noen eksempler på mulige løsninger. Flokene er valgt ut basert på innsamlede data, kommunale og fylkeskommunale planer og innspill fra næringsaktører, handels- og utelivsaktører, interesseorganisasjoner, ungdomsråd, eldreråd, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner.

Floke 1: Bolig- og næringsutviklingen går for sakte

Kommunene ønsker vekst for å sikre skatteinntekter og en mer balansert befolkningssammensetning. Men manglende samferdselsløsninger stopper planlagte bolig- og næringsprosjekter, og oppleves som et hinder.

Befolkningssammensetningen påvirker både kommuneøkonomien og aktiviteten i lokalsamfunnet. Innbyggerne i Buskerudbyen blir eldre. I 2050 vil det være 58 prosent flere innbyggere over 65 år i Buskerudbyen, ifølge Statistisk sentralbyrå.

Balansert befolkningssammensetning er viktig for å kunne opprettholde skoler, levende nærmiljø og skatteinntekter. Samtidig må næringslivet ha gode rammebetingelser for å vokse, skape arbeidsplasser og sikre seg nødvendig kompetanse. Vi trenger kort sagt å tiltrekke oss flere voksne i arbeid.

Mange faktorer kan bidra til befolkningsvekst og utvikling av næringslivet. En del av dem er knyttet til by- og tettstedsutvikling og mobilitet, som er Buskerudbyens hovedanliggender.

Arbeidet med behovsanalysen har avdekket transportmessige floker som bør løses for at vårt område skal bli mer attraktivt å flytte til, og for å legge bedre til rette for næringsvekst.

Det er investert store midler i statlige prosjekter i Buskerudbyen, både ny Vestfoldbane med oppgradert Drammen stasjon, og nytt sykehus. Disse prosjektene ferdigstilles i 2025,

og vil ha positive ringvirkninger i hele regionen. Det er viktig at vi lokalt bygger opp under disse i videre satsninger.

Tilgang på boliger er avgjørende for at flere skal flytte til vårt område. I arbeidet med behovsanalysen er alle boligprosjekter med 100 boenheter eller flere kartlagt. Også alle større næringsprosjekter er kartlagt. Formålet har blant annet vært å få en samlet oversikt over store by- og sentrumsnære bolig- og næringsprosjekter som står i stampe fordi det mangler samferdselsløsninger. Særlig gjelder dette i Lier og Drammen, der blant annet utbygginger i Fjordbyen, på Sundland og langs Svelvikveien har behov for andre veiløsninger og/eller andre transportløsninger for å kunne gjennomføres.

Næringslivet opplever også at transporttilbudet er til hinder for vekst på andre måter. På Kongsberg har det høyteknologiske næringslivet stort behov for arbeidskraft. Deler av arbeidskraften må hentes utenfor kommunen. Derfor er det viktig å legge til rette for innpendling til Kongsberg.

I Øvre Eiker kommune pendler nesten to av tre sysselsatte til jobb i en annen kommune. Et godt transporttilbud er viktig for hverdagen til de mange som bor i Øvre Eiker og daglig reiser til jobb i en annen kommune, blant annet til Kongsberg og Drammen.

På Brakerøya, ved kommunegrensa mellom Lier og Drammen, åpnes som nevnt det nye sykehuset i 2025, og en helsepark er under utvikling. Området har potensial til å bli en «motor» for helserelatert næringsutvikling i regionen. Brakerøya er imidlertid allerede trafikkbelastet, og en stor del av reisene til sykehuset og helseparken må gjøres på andre måter enn med bil. En ny høyfrekvent busslinje etableres til sykehuset åpner, men togtilbudet til Brakerøya er ikke tilstrekkelig.

«Nå ligger vi litt nede for telling. Det er ikke noe futt i motoren. Vi må bli mer attraktive, få vekst og utvikling. Da skjer det noe, da flytter folk og bedrifter hit. I dag er det noe spredt vekst i kommunene, men i all hovedsak bare boliger og veldig bilbasert»

Sitat fra innspillsmøte

Kø, forsinkelser og uforutsigbar reisetid skaper utfordringer for næringslivet, og fører til tidstap og økte kostnader. Bedre transportløsninger som prioriterer næringstrafikk, og gjør det mer attraktivt å reise på annen måte enn med bil, særlig i rush, vil være til nytte.

Satsing på bolig- og næringsutvikling fremstår som en gjensidig vinn-vinn-situasjon. Samtidig må vi være bevisst på at økt befolkning og økt næringsaktivitet kan skape ytterligere behov for transport. Derfor må det være et godt samspill mellom arealbruk og transportløsningene.

I noen tilfeller kan det være behov for å bygge nye veier. Man kan også tenke seg at ny teknologi brukes i større grad enn i dag for å styre trafikken og utnytte de veiene vi har mer effektivt.

For å få fart på bolig- og næringsutviklingen, peker følgende behov seg ut:

- Finne transportløsninger som bidrar til at boligprosjekter kan realiseres. Eksempelvis Fjordbyen, Sundland og utbygginger langs Svelvikveien.
- Transportløsningene kan både være veibyggning, bruk av ny teknologi for å utnytte veiene vi har bedre, og tiltak for å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt.
- Legge bedre til rette for pendling internt og inn/ut av Buskerudbyen. Pendling til Kongsberg og arbeidsreiser til det nye sykehuset på Brakerøya er eksempler.
- Redusere kø og forsinkelser. utfordringene er størst i ettermiddagsrushet i Drammen og deler av Lier.

Vil kreve finansiering vi ikke har i dag

For å innfri disse behovene, trengs store investeringer. I dagens situasjon har som nevnt ikke Buskerudby-området muligheter til å finansiere disse. Ulike fremtidige løsninger for Buskerudbyen vil gi varierende grad av økonomisk handlingsrom.

Samtidig er det klart at noen av ønskene, for eksempel større jernbanetiltak, ikke vil kunne besluttes eller finansieres lokalt. Men både jernbane og riksvei kan løftes som temaer i eventuelle forhandlinger om byvekstavtale, slik det har vært gjort i andre byområder.

Floke 2: Vi utnytter ikke potensialet i byene og lokalsamfunnene

Å få til gode byer og lokalsamfunn er en kompleks oppgave. Buskerudbyen kan bidra til bedre byluft, redusere køplager, øke trafikksikkerheten, tilrettelegge for attraktive byrom og korte ned avstander til daglige gjøremål.

Hva gir mer attraktive byer og lokalsamfunn? Spørsmålet har mange, og til dels ulike, svar. Arealbruk og transportløsninger er ikke alene nok, men kan være nødvendige forutsetninger for å få til ønsket utvikling.

Lokalsamfunn og nærmiljøer må være trygge, og ikke føre til helseplager for de som bor der. Dessverre er en del lokalmiljøer i Buskerudbyen i dag utsatt for både kjøplager, støy og luftforurensning (spesielt svevestøv) fra biltrafikk. Særlig er boligområder i Drammen som Strømsø, Nybyen/Danvik, Bangeløkka og langs Rosenkrantzgata utsatt. Det er negativt både for folkehelse og lokalmiljø, og må bedres. Elektrifiseringen av bilparken reduserer klimagassutslipp og NOx, men ikke svevestøv fra asfalt- og dekkslitasje.

Trafikksikkerhet må prioriteres, særlig for gående og syklende. Barn skal kunne leke trygt i nærmiljøet sitt, og gå eller sykle trygt til skolen.

I innspillsprosessen har svært mange spilt inn at det er viktig å utvikle boligområder hvor det er kort avstand til skole, barnehage, aktiviteter og kollektivknutepunkt. Det må være enkelt og effektivt å bevege seg mellom hverdagens mange gjøremål.

Vi ønsker også mer liv i sentrumsområdene våre, men hvordan skal vi få det til? Sentrumshandelen har endret seg med netthandel og kjøpesentre, mens mat, kultur og underholdning har fått større plass i bybildet. Skal vi få mer liv i byene, må de være steder der folk ønsker å oppholde seg. Mennesker tiltrekker mennesker – gågater og bilfrie områder skaper aktivitet. Samtidig må vi balansere dette med tilgjengelighet både for varetransport, privatbiler og transport av mennesker.

«Vi må ha økt fokus på byliv, ikke billiv. Det må være menneskevennlig og attraktivt for alle aldre. Det vil gi mange positive ringvirkninger, også for handel og service»

Sitat fra innspillsmøte

Bilen blir ikke borte som transportmiddel i Buskerudbyen, og noen har transportbehov som bare kan dekkes med bil. Men hvis vi skal bli flere innbyggere i Buskerudbyen uten at plagene fra trafikken øker, må noen av oss velge andre reisemåter litt oftere. Det krever gode alternativer som bedre kollektivtilbud, sammenhengende gang- og sykkelveier og kortere avstander til daglige gjøremål.

Det er særlig i rushtiden at trafikken preger byene og tettstedene våre. I dag er det for eksempel mye kø gjennom sentrum i Drammen i ettermiddagsrushet. Derfor bør vi særlig satse på å gjøre det mer attraktivt å reise til og fra jobb på andre måter enn med bil.

For å skape gode byer og lokalsamfunn peker følgende behov seg ut innenfor områdene Buskerudbyen påvirker:

- Bedre trafikksikkerheten, med særlig fokus på de mest sårbare trafikantene: barn, gående og syklende.
- Redusere støy og luftforurensning fra biltrafikken.

- Arealbruk som bidrar til kortere avstander i hverdagen og bedre tilgjengelighet til kollektivtilbudet, slik at flere reiser kan gjøres til fots, med sykkel eller kollektivt.
- Vi må ha god tilgjengelighet, inkludert for de som er avhengige av å bruke bil. Samtidig må vi legge til rette for at noen flere kan velge annerledes, særlig i rushtiden.

Floke 3: Kollektivtilbudet er ikke så godt som vi ønsker

For at kollektivtransporten skal være attraktiv, må den gå ofte, være pålitelig og rimelig. Helst bør én billett holde hele veien.

Innspill til behovsanalysen viser et sterkt ønske om bedre kollektivtransport. Lokalt er bussen vårt viktigste kollektivtilbud. Mange opplever at bussen er forsinket og har uforutsigbar reisetid. Felles ønsker at bussen skal gå oftere, være pålitelig og ha overkommelige billettpriser. Slik kan bussen bli så attraktiv at flere velger å bruke den.

Kollektivdrift er kostbart, og Buskerud fylkeskommune har vært nødt til å både kutte i tilbudet og øke prisene. Likevel har Buskerudbyen relativt lav pris på enkeltbilletter innenfor én sone, takket være statlige midler gjennom belønningsavtalen for 2022-2025. Dagens busstilbud i Buskerudbyen er avhengig av midler fra staten gjennom belønningsordningen. Ca. 2/3 av midlene Buskerudbyen får fra staten går til drift av busstilbudet og lavere billettpriser.

De senere årene har driftskostnadene for buss økt betydelig mer enn den generelle prisveksten. Skal tilbudet opprettholdes og satsingen på buss økes fremover, er det behov for mer midler.

«For at folk skal kunne leve gode liv, er det viktig å komme seg effektivt til og fra jobb, og aller helst billig. Hvis ikke kollektivtilbudet oppfyller de kravene, bruker folk heller bil.»

Sitat fra innspillsmøte

Toget er viktig for lengre reiser. Buskerudbyen har hele ti jernbanestasjoner, som gir et unikt potensial for vekst og utvikling. Syv av ti stasjoner er imidlertid betjent av kun ett tog i timen hver vei, i tillegg til noe forsterkning i rush og noen fjerntogavganger på Sørlandsbanen. Toget blir dermed ikke den ryggraden i transportsystemet i Buskerudbyen som det kunne vært. Det hemmer også veksten i næringslivet, særlig i Kongsberg.

To tog i timen til Kongsberg har vært Buskerudbyens mål i lang tid. Men det er et kostbart og langsiktig løp, og avgjøres ikke lokalt. På kortere sikt kan bedre utnyttelse av eksisterende jernbane og et styrket ekspressbusstilbud være aktuelle løsninger.

Det nye sykehuset på Brakerøya blir en av fylkets største arbeidsplasser. Etter hvert som helseparken vokser, vil antall arbeidsplasser i området øke ytterligere. Med begrenset veikapasitet må kollektiv, sykkel, gange og samkjøring ta en stor del av reisene. Den nye høyfrekvente busslinjen som etableres til sykehuset, vil avlaste noe. Men det er et sterkt behov for å øke togtilbudet på Brakerøya stasjon fra dagens to togstopp i timen (i hver retning) til fire.

Enkel tilgang til toget er viktig for pendlere, og noe svært mange har trukket frem i innspillsprosessen. Alt etter hvor stasjonen man reiser fra ligger, kan det både dreie seg om pendlerparkering, gode bussforbindelser til stasjonen og tilrettelegging for at man skal kunne gå, sykle og reise med mikromobilitet til toget.

I innspillsprosessen har mange trukket fram såkalt sømløse reiser, altså et felles billettsystem for buss, tog og andre transportmidler som mikromobilitet og et mulig fremtidig fergetilbud. Poenget er at det skal være enklere å kjøpe kollektivbilletter og tilhørende tjenester, og at man skal få en bedre pris for en samlet reise.

For å tilby et styrket kollektivtilbud, peker følgende behov seg ut:

- Bedre bussens framkommelighet, slik at vi får et raskere og mer pålitelig busstilbud.
- Hyppigere avganger, slik at bussen styrker sin konkurransekraft overfor bilen.
- Samordnet billettsystem (sømløse reiser) for ulike kollektivtilbud og tilhørende tjenester.
- Flere togavganger mellom Drammen og Kongsberg.
- Et bedre kollektivtilbud til Kongsberg på kortere sikt, f.eks. ekspressbusser og evt. bedre utnyttelse av eksisterende jernbane.
- Flere tog som stopper på Brakerøya stasjon.
- Legge til rette for at det skal være attraktivt for pendlere og andre å velge toget. Det kan blant annet dreie seg om pendlerparkering, busstilbud til stasjonene, gang- og sykkelveier til stasjonene.

Vil også kreve finansiering vi ikke har i dag

Kollektivtiltakene over er kostbare. Noen vil kunne gjennomføres innenfor Buskerudbyen, avhengig av hvilken løsning som velges for samarbeidet framover, mens andre krever investeringer og beslutninger utover det man kan få til i Buskerudbyen alene.

Floke 4: Forsinkelser i rushtiden skaper problemer

Flere steder i Buskerudbyen oppstår det lange køer i rushtiden hver dag, særlig om ettermiddagen. Klarer vi å løse opp i noe av dette, vil det ha positive konsekvenser både for hverdagslogistikk, næringstransport og byliv.

Kø-utfordringene er klart størst om ettermiddagen. I Buskerudbyen er det få egne traseer for bussen, så bussen står i samme kø som bilene.

I Lier er det særlig kø på E18 ved Kjellstad og på E134 ved Amtmannsvingen. Drammen sentrum opplever størst rushtidsutfordringer på steder som Brakerøya, Holmenbrua/Strømsøbrua, Bangeløkka, Bjørnstjerne Bjørnsons gate/Kreftings gate, Landfalløybrua/Gulskogen, Konnerudgata og Hauges gate/Rosenkrantzgata. I Mjøndalen er det kø i tilknytning til krysset mellom E134 og fv. 283 («spaghettien»), men også flere andre steder på E134 og fv. 283.

Øvre Eiker kommune har færre kø-utfordringer, men det er kø inn mot rundkjøringen med avkjøring til Hokksund på E134 om ettermiddagen. Kongsberg har ikke så mye kø, men om ettermiddagen er det en del forsinkelse gjennom sentrum.

Næringsforeningen for Drammensregionen har gjennomført en spørreundersøkelse blant sine medlemmer i logistikknettverket der 58 bedriftsledere svarte. Over 60 prosent oppga at trafikkforholdene påvirker selskapets lønnsomhet negativt. Over halvparten av bedriftene opplever daglige forsinkelser.

«Veisystemet må gjøres bedre for å sikre flyt og forutsigbarhet, særlig for næringstrafikken. Det er dyrt og slitsomt å stange i kø gjennom sentrum»

Sitat fra innspillsmøte

Statens vegvesen har beregnet at 21 prosent av trafikken i Buskerudbyen er gjennomgangstrafikk². Men den fordeler seg ujevnt på veinettet. En stor andel av gjennomgangstrafikken, ca. 67 %, går på de to europaveiene E18 og E134. Det betyr at mesteparten av trafikken på det lokale veinettet har start- og/eller stopp i Buskerudbyen. Vi er dermed i posisjon til å påvirke køsituasjonen i vårt eget område mye.

Kø og ulemper knyttet til trafikk kan løses på ulike måter. Et grep er å flytte trafikken. Det ble eksempelvis gjort i Vegpakke Drammen, der E134 ble flyttet fra å gå gjennom

² Gjennomgangstrafikk kan defineres på ulike måter. I denne beregningen er det definert med utgangspunkt i Buskerudbyområdet, dvs. at gjennomgangstrafikk er kjøreturer som både starter og slutter utenfor Buskerudbyen, men som kjører gjennom Buskerudby-området. Eksempelvis vil en biltur som starter i Asker, går via E18 og avsluttes i Holmestrand, være gjennomgangstrafikk i Buskerudbyen.

Drammen sentrum til å gå i Strømsåstunnelen, og Bragernestunnelen ble bygget som en del av en sentrumsring som fører trafikk utenom sentrumskjernen.

Økt veikapasitet og flytting av trafikk kan løse køproblemer i trafikksystemer der det finnes tydelige flaskehalsar. Det er imidlertid ikke realistisk å avskaffe køproblemene i byer og tettsteder ved kun å bygge nye veier. Der det er mange mennesker og stort transportbehov, kan nye veier føre til at det blir mer attraktivt å kjøre bil og at bilbruken øker. Dermed blir det på sikt mer kø. Derfor må man også se på andre tiltak for å redusere køene.

Vi kommer ikke utenom at dersom vi skal få bukt med køproblemene på sikt, må noen av oss velge andre måter å reise på, særlig i rushtiden. Da må disse alternativene fremstå som attraktive.

Noe transport kan bare løses med bil, og veikapasitet til dette må prioriteres. Det vil blant annet gagne næringslivets transportar. Mange er også avhengige av bil for å få hverdagen til å gå opp. Blant annet gjelder det mange barnefamilier. Selv om det er behov for at noen velger andre reisemåtar dersom vi skal dempe køene i rushtiden, vil det ikke bety at bilen blir borte fra byene og tettstedene våre.

For at de som er avhengige av å bruke bil skal slippe å bruke mye tid på å stå i kø, må noen av de som ikke er avhengige av bilen, reise på andre måtar. Siden køer hovedsakelig oppstår i rushtiden hos oss, bør vi særlig forsøke å flytte noen av arbeidsreisene fra bil til andre transportmidlar.

Ny teknologi utvikles stadig innen kjøretøy og trafikkstyring. En eventuell utredning av veien vidare for Buskerudbyen må undersøke mulighetene dette gir. Noen trender som vi ser nå, og som sannsynligvis vil gjøre seg gjeldende framover:

- Deling, for eksempel bildeling og delte elsparkesykler
- Elektrifisering
- Smart trafikkstyring, inkludert bruk av kunstig intelligens – som kan gi bedre trafikkflyt og trafiksikkerhet
- Automatisering, inkludert selvkjørende kjøretøyer

Buskerudbyen har et godt utgangspunkt ved å kunne trekke veksler på eksisterende innovative miljøer og bedrifter i vårt område som driver frem ny teknologi innen mobilitet, autonomi, sensorer og kommunikasjon.

For å bedre trafikkavviklingen i rush, peker følgende behov seg ut:

- Prioritere veikapasitet til trafikken som må løses med bil (varetransport, forflytningshemmede, barnefamilier med krevende logistikk m.m.), og til bussen.
- Gjøre alternativene til bil mer attraktive.

- Gjøre bilbruk litt mindre attraktivt i rushtiden. Dette handler ikke om å få bort all biltrafikk, men om å skyve på konkurranseforholdet mellom bil og andre transportformer slik at de som kan, velger bort bilen på noen rushtidsreiser.
- Vurdere bruk av ny teknologi for å utnytte de veiene vi har bedre.
- Utbedring og vedlikehold av eksisterende veier, og vurdere bygging av nye veier. Hensynet til å avlaste et veinett med kø må veies opp mot risikoen for at nye veier skal skape mer trafikk og på sikt øke køene.

Floke 5: Vi mangler penger til å finansiere gode tiltak

Alle de ønskede satsingene i Buskerudbyen krever finansiering. Men hvor skal den eventuelt komme fra?

En felles utfordring for de fleste behovene som har kommet fram i behovsanalysen, er at de koster penger å oppfylle.

Både kommunene og fylkeskommunen har for tiden stram økonomi. Muligheten til egeninnsats gjennom finansiering over kommunale og fylkeskommunale budsjetter er begrenset. Mange formål konkurrerer om de samme midlene, og mange oppgaver er lovpålagte. Viktige oppgaver innenfor for eksempel helse, omsorg og skole kan ikke settes til side.

Tilskudd fra staten har muliggjort flere tiltak lokalt. Buskerudbyen får i dag statlig støtte i form av belønningsmidler og midler øremerket til lavere billettpriser for kollektivtrafikken. Nullvekstmålet om at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, ligger til grunn for belønningsavtalen. Fordi tendensen er at trafikken vokser i Buskerudbyen, kan det kreve sterkere tiltak å oppnå nullvekstmålet framover. Nullvekstmålet er en forutsetning for å få statlige midler i dagens belønningsordning, og vil også være en forutsetning for en eventuell fremtidig byvekstavgift.

Erfaringen fra andre byområder viser at man kan oppnå større bidrag fra staten gjennom en byvekstavgift enn i en belønningsavtale. Størrelsen på det statlige bidraget er imidlertid vanskelig å anslå. Det vil avhenge av om Buskerudbyen vil forhandle om en byvekstavgift med grunnlag i en bypakke, og hva den eventuelt inneholder. Ingen byområder har inngått byvekstavgift uten at det ligger en bypakke finansiert med bompenge til grunn. Buskerudbyens forsøk på å få til en byvekstavgift uten bompenge i 2021/2022, førte ikke frem.

Den største inntektskilden til bypakkene og byvekstavgiftene i andre byområder, er bompenger. Denne inntektskilden medfører ulemper for innbyggere og næringsliv. Da må ulempene veies opp mot fordelene man får av tiltakene som kan finansieres. Dette vil bli et sentralt tema dersom ulike løsninger for Buskerudbyen skal utredes nærmere. Politisk styringsgruppe har lagt vekt på at en eventuell utredning skal vise et bredt spekter av løsninger, inkludert å følge pålegget fra Samferdselsdepartementet om å utrede minst et alternativ med bompenger.

Dersom løsninger med bompenger skal utredes, må det også ses på uønskede sosiale konsekvenser, og hvordan disse kan dempes. Ny teknologi kan også muliggjøre løsninger som ikke har vært aktuelle tidligere.

For å kunne å ta beslutninger om hva som eventuelt skal finansieres, er det behov for mer kunnskap:

- Vise et bredt handlingsrom, fra ingen avtale med staten, via «kun» belønningsavtale, til ulike varianter av bypakke og byvekstavgift med og uten bompenger. Få fram hva man kan finansiere i de ulike løsningene, og hva som skjer hvis vi ikke øker innsatsen utover dagens nivå.
- Undersøke om, og hvordan, nullvekst i persontransport med personbil kan nås innenfor de ulike alternativene. Vi kan ikke forvente bidrag fra staten dersom vi ikke kan vise hvordan vi skal nå nullvekstmålet.
- Undersøke sosiale konsekvenser og virkninger av de ulike alternativene. Herunder se nærmere på mulighetene for å bruke ny teknologi til å dempe uønskede virkninger av en eventuell bompengerekkning.

Det kommende forslaget til utredningsprogram for Buskerudbyen må vise hvordan denne kunnskapen skal frembringes.

Innspill fra organisasjoner, brukergrupper og næringsliv

Kartlegging og metode

Hva er de viktigste behovene knyttet til by- og tettstedutvikling, transport og mobilitet i Buskerudbyen? Hva er de største utfordringene? Næringsliv, organisasjoner og brukergrupper er klare i sine tilbakemeldinger.

Buskerudbyen har i flere omganger opp gjennom årene tilrettelagt for medvirkning og involvering med ulike interessenter og aktører. I forbindelse med behovsanalysen, har særlig kommunene, Næringsforeningen i Drammensregionen og Kongsberg Næringsforum bidratt til å oppdatere oversikten.

En bred sammensetning av interesseforeninger, ungdomsråd, eldreråd, næringsforeninger, enkelte større eiendoms- og utviklingsaktører i regionen, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner ble invitert til gruppeintervjuer eller arbeidsverksteder. Det er gjennomført til sammen 17 gruppeintervjuer og 2 arbeidsverksteder. Totalt har 98 personer deltatt i involveringsprosessen. Samlet sett ble det noe større deltagelse fra næringsinteresser enn andre grupper. Dette er forsøkt hensyntatt i oppsummeringen. Det var også flere fra Drammen som deltok enn fra de andre tre kommunene. Det er også forsøkt hensyntatt.

Behovene som ble spilt inn, hang naturlig nok sammen med om ståstedet er Kongsberg, Øvre Eiker, Drammen eller Lier. Men det var likevel noen tydelige tilbakemeldinger som gikk igjen. Deltakerne ble oppfordret til å løfte blikket, og trekke frem grunnleggende behov innen to hovedtemaer:

- 1) By- og tettstedsutvikling
- 2) Transport og mobilitet

Innspillene fra disse møtene utgjør en sentral del av kunnskapsgrunnlaget for behovsanalysen.

Behov knyttet til transport og mobilitet

Bedre transporttilbud ble trukket frem som en nøkkelfaktor for vekst både lokalt og regionalt av nær sagt alle.

Mange fremhevet at det er behov for en betydelig investering i transporttilbudet for å legge til rette for innbygger- og næringsvekst, fremdrift i prosjekter som Fjordbyen og ny helsebydel og sikre at Kongsberg-industrien lykkes med nødvendig rekruttering. I dag står ledige nærings- og boligområder ubenyttet fordi det mangler nødvendig infrastruktur og/eller andre transportløsninger.

Behovet for å løse køutfordringer, som både er tidstyver for innbyggere og næringsliv, og gir dårlig byluft og dårlig bymiljø, ble også fremhevet av mange.

Alle vi snakket med var enige om at kollektivtilbudet må bli bedre, og et reelt alternativ for flere. Det vil si hyppigere avganger både for buss og tog, og færre forsinkelser. Helst skal reisen være sømløs – i form av én billett og én app.

God tilgjengelighet til kollektivknutepunkt er avgjørende for mange, uansett om du kommer gående, på sykkel, med buss eller bil. Det må tilrettelegges slik at alle trafikantgrupper kommer raskere frem.

Skal vi tiltrekke oss nye innbyggere, er det lite realistisk at begge i et par får lokale jobber fra første stund. Tilrettelegging for effektiv pendling fremheves som helt nødvendig av nær sagt alle.

Alt må samtidig ses i et kost/nytte-perspektiv. Ingen vil heller ha dyre løsninger som få bruker.

*«Kongsberg som internt arbeidsmarked er nærmest tømt. Samtidig har vi kanskje Norges største industrivekst. Det er behov for flere tusen nye ansatte de neste årene. Alt handler om å tiltrekke seg regional arbeidskraft. Lokal bosetning er et langsiktig mål, men krever tid og planlegging. Inntil videre må vi sikre **gode transportløsninger for pendlere**. Det er viktigste sak for oss nå»*

*«E134 er en flaskehals, som også forsinker utbygginger. Det er behov for en byvekstavtale som faktisk utløser **investeringer i infrastruktur**.»*

*«Drammen må ta inn over seg sitt potensiale som storby, og **utvikle kollektivtransport** som er konkurransedyktig med bil. Det er urealistisk at alle pendlerpar har jobb på samme sted. Derfor må tilgjengeligheten til tog og annen kollektivtransport forbedres. Pendlerreisen må være enkel og effektiv. Det inkluderer én billett og én app»*

*«Køene står rundt Brakerøya allerede, og snart åpner sykehuset. **Bedre infrastruktur** må på plass, sammen med fire togstopp i timen fra Brakerøya stasjon»*

*«**Flaskehalsene i transportnettet må løses** for å tilrettelegge for effektiv mobilitet og vekst, rundt Brakerøya, over broene og så videre. De ligger som en klamp om foten, og gir innsigelser»*

Tilbakemeldingene om behov var knyttet til alle typer transporttilbud og ulike deler av befolkningen, og oppsummeres i kortform her:

- Sørge for at flere bolig- og næringsprosjekter kan realiseres. Nye veiløsninger bør også vurderes.
- Et bedre kollektivtilbud i hele Buskerudbyen, slik at kollektivtrafikken blir et reelt alternativ for flere. Hyppigere avganger og færre forsinkelser er noe alle nevnte.
- Bedre tilbud til pendlere, både innenfor Buskerudbyen og til og fra andre steder. Dette ble løftet frem av mange.
- Bedre togtilbud, på strekningen Kongsberg-Oslo, og fra Brakerøya stasjon.
- Sømløse overganger mellom buss og tog, og mellom Buskerudbyen og andre deler av regionen.
- Mer innfartsparkering og andre løsninger som støtter bruk av tog, og dermed reduserer trafikken mot Drammen og Oslo. Dette ble trukket frem av svært mange.
- Løse «flaskehalsene» i trafikken, som ved Brakerøya, over bruene, Rosenkrantzgata, Bangeløkka, Mjøndalsbrua og Lerberg.
- Korridorer som gjør det enklere å komme seg frem, spesielt for sykkel, gange og buss.
- Bedre drift og vedlikehold av veier og gater hele året, for at flere skal kunne gå og sykle. Dette ble særlig løftet frem av brukerorganisasjoner.
- Bedre gangvennlighet i sentrumsområder, også for å fremme byliv. Dette ble særlig løftet frem fra aktører i Drammen.
- Utvikle transporttilbud som bidrar til å redusere sosiale forskjeller, for eksempel knyttet til priser på kollektiv og eventuelt bompenger.
- Balansere vekst og bærekraft, samtidig som vi tar vare på fortrinnet med nærhet til naturen.
- Utforske nye mobilitetsløsninger, som deleløsninger og båt, for å løse transportutfordringene.

«Det er vanskeligere å få folk til å pendle langt enn før. Det bør legges mer til rette for at det er **attraktivt å bo** i Øvre Eiker og pendle til Kongsberg, Drammen og Oslo»

«Lier burde være opptatt av å ha et **bedre kollektivtilbud** rettet mot Drammen, ikke bare Oslo. Det er mange innbyggere med høy utdanning som pendler inn mot Oslo. Det burde bli enklere for flere å pendle også til Drammen.»

«Fylkesveinettet er i dårlig stand og trenger **vedlikehold** for å redusere slitasje på kjøretøy og bedre trafikksikkerheten.»

«Mange områder i Buskerudbyen vil fortsatt være bilbaserte. Her er det vanskelig og dyrt å få til et godt kollektivtilbud. Det viktigste er da at det er **forutsigbart**.»

«Drammen må tilrettelegge for **verdikjeden fra kaikanten og bakover**. Drammen utnytter ikke sitt logistiske potensiale»

«Opplever at vare- og bylogistikk ofte kommer litt i **bakleksa**. Det er liksom ikke det mest sexy byutviklere driver med»

Utfordringer for næringstransport og bylogistikk

Godstransport er avgjørende for næringslivet i Buskerudbyen, og sysselsetter mange. Mye av transporten har start- eller slutt punkt i området, men det er også betydelig godstransport gjennom byområdet på grunn av nasjonale og regionale transportårer og knutepunkt. Lastebiltransport har økt de siste tiårene, til tross for mål om mer bruk av sjø og bane.

Fremkommeligheten for tungtransport er stort sett god, men forsinkelser oppstår i byene, særlig rundt Brakerøya og Lierstranda i rushtiden. Det må legges til rette for at næringstransport og andre som må kjøre bil, kommer raskere frem. Større aktører fremmer særlig behovet for ny Holmenbru og fullføring av E134 i Lier til E18, samt godt vedlikehold av bruer og veier.

Bedre bylogistikk er viktig for å redusere trafikkbelastningen og forbedre sentrumsmiljøet, mener særlig næringsaktører med tilknytning til Drammen sentrum. En varehub utenfor sentrum kan bidra til færre lastebiler i bykjernen. Logistikken må også tilpasses nye handlemønstre med økt hjemlevering og fleksible løsninger for handel og opplevelser i sentrum.

Behov knyttet til by- og tettstedsutvikling

Et klart flertall tok utgangspunkt i at kommunene står overfor utfordringer knyttet til aldrende befolkning, konkurranse om arbeidskraft og behov for å tiltrekke seg nye innbyggere og bedrifter.

Øverst på listen til de aller fleste vi snakket med, er behovet for videreutvikling av flere boligområder med enkel tilgang til skoler, handel, kultur, aktiviteter – og kollektivknutepunkt. Mange var også opptatt av at det må tilrettelegges for næringsutvikling i større grad enn i dag, slik at flere kan bo og arbeide i samme område.

*«Å skape attraktive byområder er svært viktig for å tiltrekke seg nye innbyggere og nye næringsaktører. De tre tingene henger tett sammen. Derfor er vi nødt til å ha en mer **helhetlig tilnærming** for å lykkes»*

*«Det er behov for en tydelig **motor** for utviklingen i Drammensområdet, tilsvarende det flyplassen er for Romerike og Teknologiparken for Kongsberg. Sykehuset og næringene rundt kan bli en slik drivkraft, men det krever riktig tilrettelegging, også når det gjelder transportløsninger»*

Mange ønsket by- og tettstedsutvikling som setter folkehelse i sentrum, gjennom forbedret luftkvalitet, tilrettelegging for aktiv mobilitet og tilgang til aktiviteter og møteplasser som øker samfunnsdeltakelsen. Alle vil at det skal tilrettelegges for mer liv i sentrumsområdene. Det ble også trukket frem av flere at vi må bygge videre på fortrinnene som byene og tettstedene våre har, som nærhet til natur, og nærhet til arbeidsplasser og opplevelser både i Oslo-området og de nærmeste Vestfold-byene.

Et fellestrekk mange la til grunn, var en opplevelse av stillstand og mangel på ambisjoner når det gjelder overordnet by- og tettstedsutvikling i regionen. Følgende sitat oppsummerer langt på vei det som kom frem når det gjelder sistnevnte:

*«Drammensregionen bør ikke nøye seg med å være «gjennomsnittlig» når det gjelder befolkningsvekst. **Potensialet er større**. Ambisjonene må også være høyere for å tiltrekke seg nye innbyggere og nye arbeidsplasser. Vi trenger bedre skatteinngang for å betale for eldrevæksten»*

Tilbakemeldingene om behov var knyttet til blant annet tilgjengelighet, folkehelse og tilrettelegging for byliv og næringsutvikling, og oppsummeres i kortform her:

- Utvikling av attraktive og lett tilgjengelige boområder, spesielt for yngre innbyggere og barnefamilier. Det handler om boliger, og at man har skoler og andre tilbud som handel, kultur og fritidsaktiviteter i nærheten av der folk bor. Det må være enkelt å komme seg til og fra kollektivknutepunkt. Dette var et viktig tema for alle vi snakket med, både de som representerte næringsliv, arbeidstakere, organisasjoner og brukere
- Videreutvikle gode tettsteder og sentrumsområder slik at de i større grad legger til rette for mer byliv, og er tilgjengelige for alle brukergrupper, både til fots, med sykkel, buss eller bil
- Bolig- og næringsutvikling må skje i nærheten av hovedtransportåre som jernbane og vei, for å gjøre det attraktivt og praktisk å pendle og bo i regionen
- By- og tettstedsutvikling som setter folkehelse i sentrum, gjennom forbedret luftkvalitet, tilrettelegging for aktiv mobilitet og tilgang til aktiviteter og møteplasser som øker samfunnsdeltakelsen
- Aldersvennlig tilrettelegging, og tilgjengelighet til viktige funksjoner som sykehus
- Tilgang til offentlige lavterskel møteplasser for unge, i byene og tettstedene
- Tilrettelegge for næringsutvikling i mye større grad enn i dag, slik at flere kan bo og arbeide i samme område. Dette var særlig viktig for de som representerte aktører i Drammen og Lier
- Tilrettelegge for at regionen i større grad også kan fungere som et felles arbeidsmarked – da må det være enklere og mer effektivt å pendle. Det handler blant annet om et raskt og pålitelig kollektivtilbud med hyppige avganger og færrest mulig bytter. Hvis man må bytte reisemiddel, er det viktig at dette er så enkelt som mulig
- Generelt er det et behov for at regionen vokser, og videreutvikler sin egen økonomiske kraft, gjennom eksisterende og nye næringssettingsinger, spesielt i Drammen/Lier og i Kongsberg. Det er behov for at ledig næringsareal ses i en regional sammenheng

«Elva, som er grunnen til at byen ligger akkurat der den ligger, er i stor grad ubenyttet. Å ta elva i bruk for aktiviteter, vil øke attraktiviteten og opplevelsen av byen»

«Innfartsparkering viktig, i Hokksund er det plass til både parkering og byutvikling»

«To ganger om dagen er sentrum (Drammen, red. anm.) full av biler som står stille. Dette er et problem både for handel og byliv, bilistene og miljøet, og må ordnes opp i»

Viktigste interessentbaserte behov oppsummert

Nesten alle pekte på tilgjengelighet som det aller viktigste behovet når de ble bedt om å prioritere. Tilgjengelighet - til sentrum, arbeid, kollektivknutepunkt, skole, aktiviteter osv. Så godt som alle påpekte også at kollektivtilbudet må bli bedre og mer forutsigbart.

Arbeidslivsorganisasjoner og sentrale næringsaktører har i denne sammenhengen spesielt vært opptatt av togtilbudet til Brakerøya, og mellom Drammen, Eiker og Kongsberg. Det er et tydelig ønske om mer integrering mellom byene og tettstedene i Buskerudbyen, og at bedre transportløsninger kan bidra til å forsterke integreringen.

I påvente av et bedre togtilbud, foreslås det særlig av aktører på Kongsberg at det er behov for å se på et høyfrekvent ekspressbusstilbud med stopp ved Teknologiparken.

Flere trekker frem at det er behov for mer og bedre samordning av arealbruk og transport for å sikre bærekraftig vekst i regionen, og ikke tape i konkurransen om arbeidsplasser, arbeidskraft og innbyggere. Videre ble det pekt på utfordringer med at man ikke får utløst utbyggingspotensial på grunn av manglende avklaringer knyttet til transport og mobilitetsløsninger.

Mange næringsaktører trakk frem at de synes prosessene rundt eventuelle samferdselssatsinger går for langsomt.

I sum er det etterlatte inntrykket fra samtaler med et bredt spekter av aktører og interessenter, at det er stort behov for et videre formalisert samarbeid i Buskerudbyen som kan sette retning, og finansiere, planlegge og følge opp gjennomføringen av løsninger som kan bidra til måloppnåelse.

Andre innspill verdt å ta med seg

Flere av aktørene hadde gode innspill til problemstillinger og tema som bør tas med videre i utarbeidelse av utredningsprogram for Buskerudbyen.

Innspillene henger i stor grad sammen med behovene som er trukket opp, men er mer spisset mot hva man konkret bør se på i det videre arbeidet. Her er det verdt å trekke frem blant annet:

- Utredningen må belyse hva som skal til for å nå målene i Buskerudbyen, også i et scenario med lite eller ingen bompenger
- I dyrtid som nå, er det ekstra viktig med fokus på kostnader, og få mer ut av det vi allerede har av infrastruktur
- Konsekvenser for næringslivets transport og yrkessjåførers hverdag må belyses, både mht. kapasitet og tilgjengelighet, samt effekten av eventuelle bompenger
- Bylogistikk er et område som ofte ikke blir prioritert i planlegging av byer og tettsteder, dette må få en tydelig plass i Buskerudbyens arbeid
- Politisk ønske om å styrke sentrumshandel samtidig som biltilgjengelighet begrenses, må belyses på en god måte. Her kan man lære av andre som har lykket
- Bildeling og nye mobilitetsløsninger har potensial til å endre reisemønstre i langt større grad enn de har gjort til nå, dette bør tas med i vurderingene
- Det bør gjøres en oppdatert brukerundersøkelse/ reisevaneundersøkelse for å forstå hva som skal til for at folk vil velge kollektivtransport eller nye mobilitetstjenester
- Belyse hvordan samordning av kollektivtilbud over fylkesgrensen vil gi mer sømløse reiser for pendlere
- Det er et potensial for å utnytte kapasiteten i dagens infrastruktur på en bedre måte. Nye metoder, som blant annet utvikles gjennom EU-finansierte innovasjonsprogrammer, kan bidra til en mer bærekraftig bruk av dagens veinett. Buskerudbyen bør kunne bruke denne kunnskapen i utredning av muligheter, i samarbeid med aktuelle kompetansemiljøer

Situasjonsbeskrivelse og utviklingstrekk

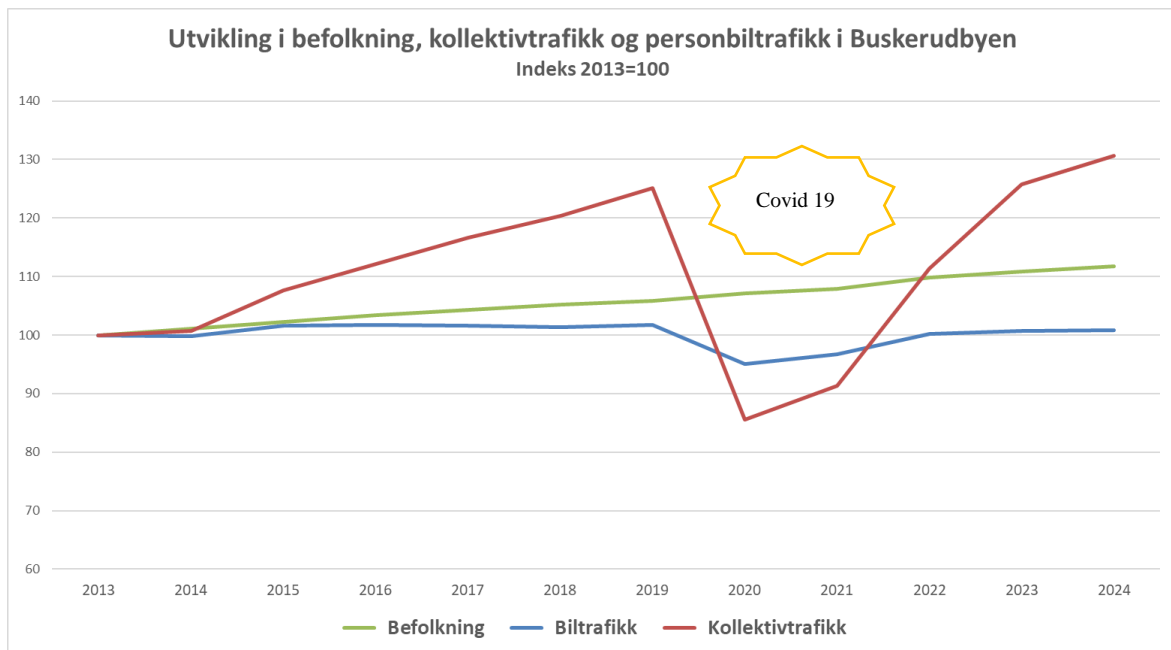
Statistikk og datagrunnlag

Hvordan reiser vi, hvor jobber vi og hvordan står det til med fremkommelighet, luftkvalitet og støy i Buskerudbyen? Her presenteres hovedtrekk for befolkning, trafikk og lokalmiljø.

Siden 2013 har vi blitt nærmere 18 000 flere innbyggere i Buskerudbyen. Det utgjør en vekst på 11 prosent. Frem til korona-pandemien, økte bruken av kollektivtrafikk mer enn befolkningsveksten, mens biltrafikken ble holdt i sjakk. Det vil si at veksten i persontransport skjedde med grønn mobilitet i tråd med nullvekstmålet. I denne

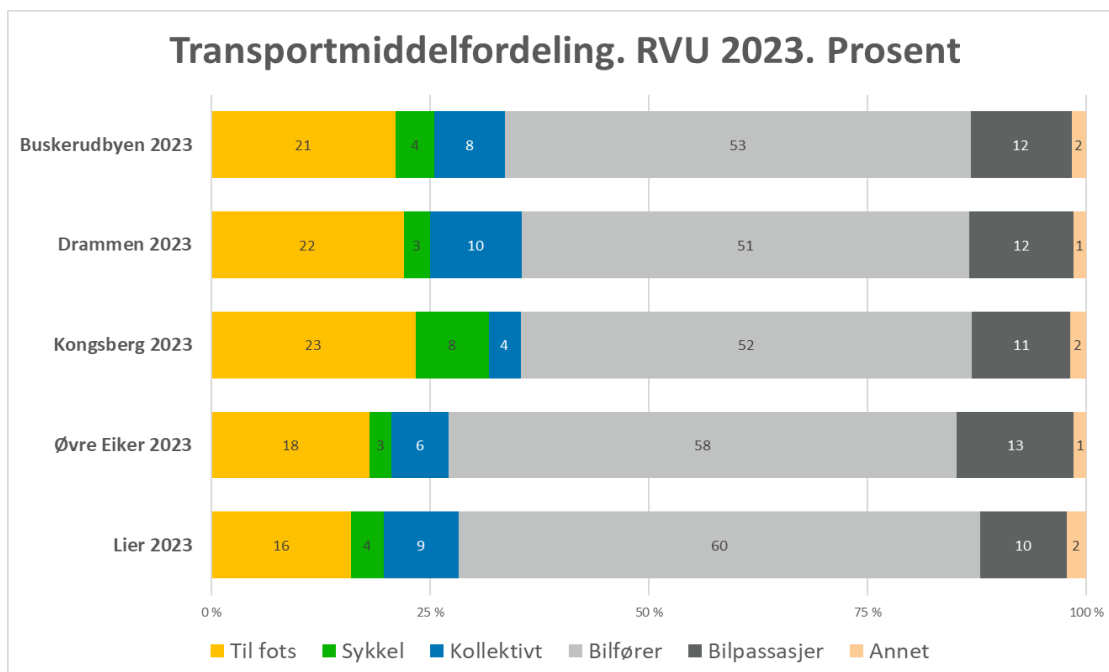
tiårsperioden ble busstilbudet styrket kraftig med flere avganger og rimeligere reiser. Buskerudbyen bruker rundt to tredjedeler av de statlige tilskuddsmidlene på forsterket busstilbud og lavere billettpriser.

De siste par årene har kollektivbruken igjen økt kraftig, og er nå høyere enn før pandemien. Også biltrafikken har økt de siste årene, og er omtrent på samme nivå som i 2016, som er referanseåret for nåværende belønningsavtale. Det vil si at vi når nullvekstmålet, men tendensen er at trafikken fortsetter å øke. Det er behov for å følge utviklingen nøye fremover.



Figur 1 Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum påstigende på buss og tog) 2013-2024. Passasjertall for Svelvik er inkludert etter kommunesammenslåingen med Drammen kommune 1.1.2020. Indeks 2013=100. Kilde: SSB, Statens vegvesen, kollektivaktørene og Buskerudbyen.

Hver tredje reise i Buskerudbyen skjer med gange, sykkel eller kollektivtransport. Reisemiddelfordelingen varierer internt i Buskerudbyen. Kongsberg har høyest andel gange og sykkel, og har blant landets høyeste andel elsykler, mens kollektivandelen er betydelig høyere i de andre kommunene, og høyest i Drammen, med 10 %.



Figur 2 Reisemiddelfordeling blant bosatte i Buskerudbyen 2023. Kilde: Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) med tilleggsutvalg

Luftkvalitet og folkehelse

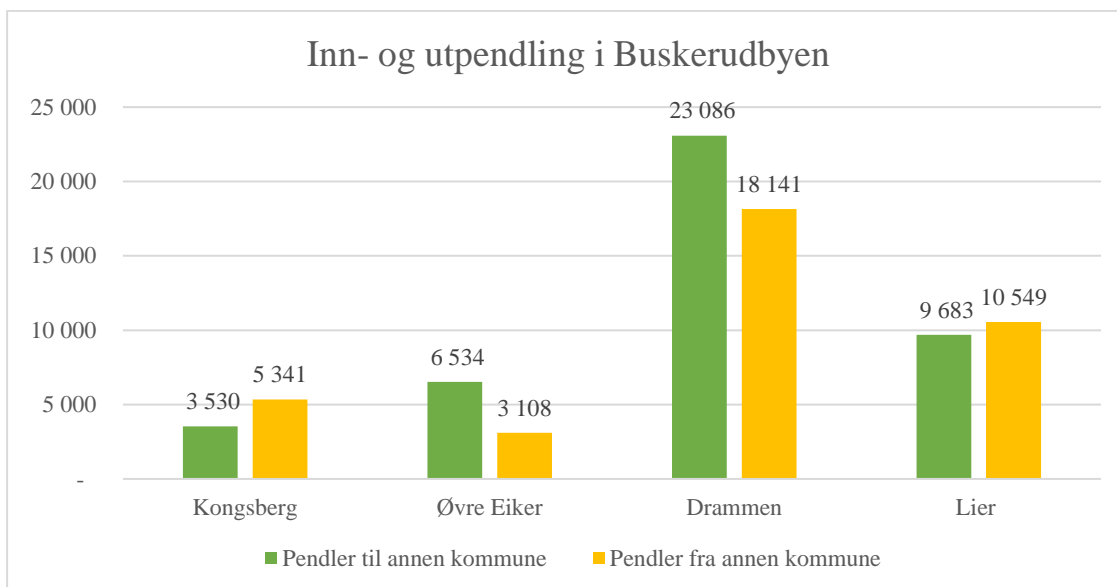
Veitrafikk er en av de største kildene til luftforurensning og støy i byområdet. Selv om overgangen til flere el- og hybridbiler har ført til bedring, står veitrafikken fortsatt for halvparten av klimagassutslippene i Buskerudbyen.

Drammen by har store utfordringer med svevestøv. De mest utsatte områdene er Bragernes, Brakerøya og deler av Strømsø. I tillegg er det periodevise utfordringer langs elva både på Mjøndalen- og Krokstadelva-siden. Problemet er særlig stort langs de mest trafikkerte veiene, i de største kryssene og ved tunnelmunningene. Der kan det være høye konsentrasjoner. I kalde perioder er det også utslipp fra boligoppvarming. Svevestøvet kan føre til helseskader, og kan utløse og forverre sykdommer i luftveiene og lidelser i hjerte- og karsystemet.

Det er ikke kjente utfordringer med luftkvalitet i samme grad i de tre andre kommunene i Buskerudbyen.

Pendling

Det er betydelig pendling i Buskerudby-området, både mellom kommunene og ut og inn av regionen. Figur 3 under viser hvor mange som pendler til jobb i annen kommune og hvor mange som pendler inn til de fire kommunene i Buskerudbyen. Kongsberg og Lier har netto innpendling, mens Øvre Eiker og Drammen har netto utpendling.



Figur 33 Innpendling og utpendling Buskerudbyen 2023. Kilde: SSB Sysselsatte (15-74 år).

Tabellen under viser hvor de sysselsatte som bor i Buskerudbyen har arbeidssted. Det er stor pendling internt mellom kommunene i Buskerudbyen, men også mot Asker, Bærum og Oslo, særlig fra Drammen og Lier. I tillegg er det noe pendling mot andre deler av Buskerud og til Vestfold.

Tabell 1 Sysselsatte (15-74 år) bosatt i Buskerudbykommunene etter arbeidssted 2023. Kilde: SSB

Sysselsatte 2023	Bosted			
	Kongsberg	Øvre Eiker	Drammen	Lier
Arbeidssted				
Kongsberg	11 041	1 049	1 030	112
Øvre Eiker	247	3 914	1 464	98
Drammen	731	2 805	29 007	2 687
Lier	131	529	4 452	5 134
Buskerud for øvrig	334	450	415	99
Asker	124	251	2 992	1 985
Bærum	220	216	2 228	1 286
Oslo	728	704	6 735	2 433
Vestfold	319	157	1 523	238
Romerike, Follo og Østfold	142	135	1 101	399
Resten av landet	554	238	1 146	346
Sum	14 571	10 448	52 093	14 817
Andel av sysselsatte som jobber i egen kommune	76 %	37 %	56 %	35 %
Andel av sysselsatte som pendler ut av egen kommune	24 %	63 %	44 %	65 %

Andelen sysselsatte som jobber i egen kommune varierer fra tre av fire i Kongsberg til om lag en av tre i Lier.

Neste tabell viser hvor de som har arbeidssted i Buskerudbykommunene bor. Lier har størst andel innpendling hvor to av tre som jobber i kommunen bor utenfor kommunen, mens andelen er lavest i Kongsberg med en av tre. Øvre Eiker og Drammen er i en mellomposisjon med rundt 40 prosent.

Tabell 22 Sysselsatte (15-74 år) med arbeidssted i Buskerudbykommunene etter bosted 2023. Kilde: SSB

Sysselsatte 2023 Bosted	Arbeidssted			
	Kongsberg	Øvre Eiker	Drammen	Lier
Kongsberg	11 041	247	731	131
Øvre Eiker	1 049	3 914	2 805	529
Drammen	1 030	1 464	29 007	4 452
Lier	112	98	2 687	5 134
Buskerud for øvrig	880	667	1 560	361
Asker	172	89	2 246	1 541
Bærum	73	31	765	472
Oslo	231	83	1 728	982
Vestfold	629	213	3 448	860
Romerike, Follo og Østfold	147	96	996	652
Resten av landet	1 018	120	1 175	569
Sum	16 382	7 022	47 148	15 683
Andel av sysselsatte som bor i arbeidskommunen	67 %	56 %	62 %	33 %
Andel av sysselsatte som pendler inn til kommunen	33 %	44 %	38 %	67 %

Ikke alle sysselsatte reiser hver dag, siden statistikken også omfatter dem som har deltidsjobb, hjemmekontor eller er borte fra jobben av andre grunner.

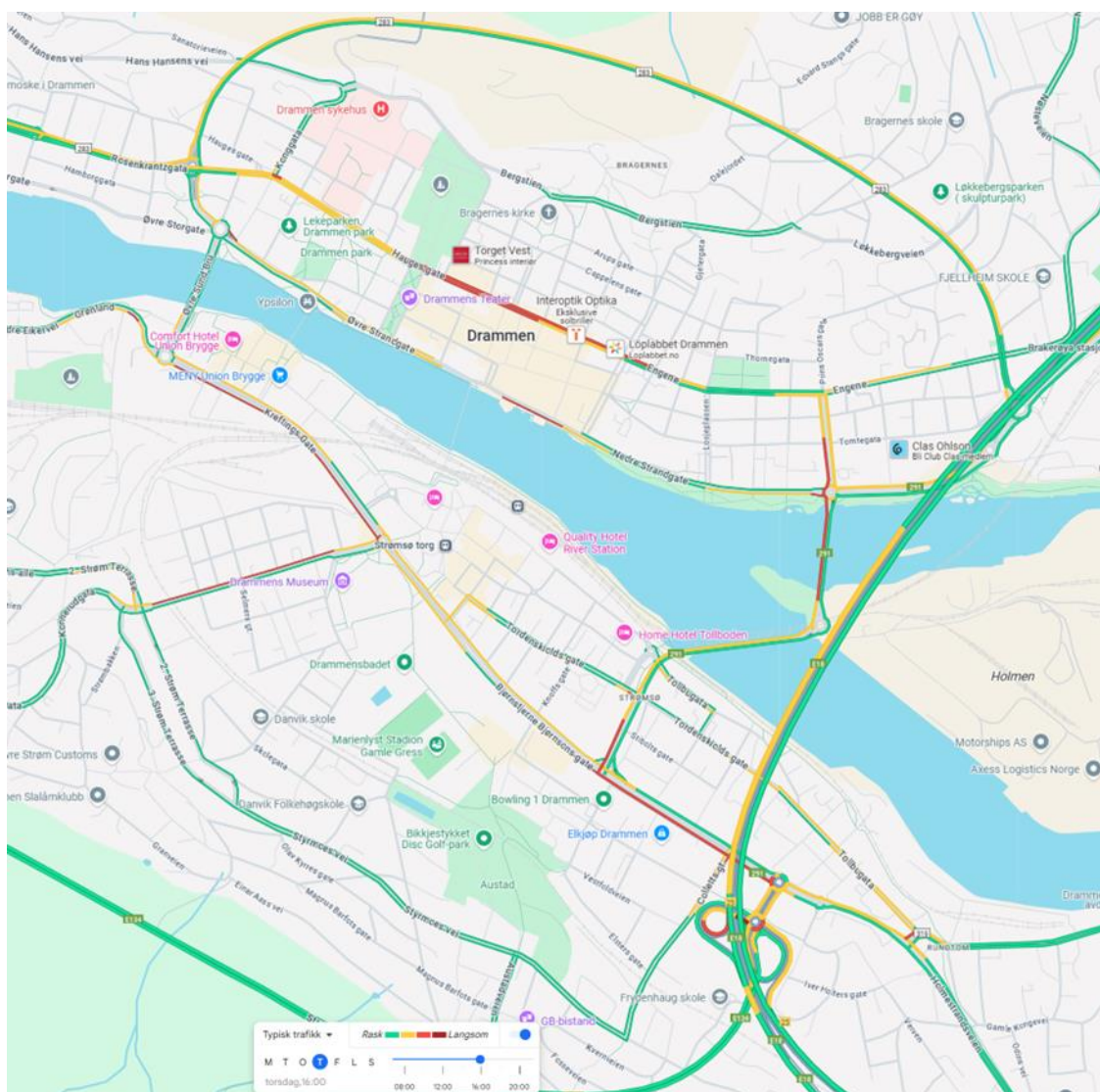
I tillegg til pendling, er det et betydelig antall som jobber i kommunen de bor i. I sum viser dette at det er betydelige reisestrømmer knyttet til arbeidsreiser og dermed stort behov for gode mobilitetsløsninger både internt i Buskerudbyen og med Oslo, Akershus, Vestfold og øvrige deler av Buskerud.

Mest kø om ettermiddagen

Det er generelt lite kø om morgenen, på dagtid og kveldstid i Buskerudbyen. Da har alle trafikantgrupper relativt god framkommelighet. Utfordringene er først og fremst i ettermiddagsrushet. Dette gjelder særlig i sentrale deler av Drammen, på E18 og E134

gjennom Drammen og Lier, samt enkelte strekninger og kryss ved Mjøndalen, Krokstadelva og Hokksund.

I Drammen er det registrert noe redusert fremkommelighet om morgenen på blant annet Bangeløkka, deler av Kreftings gate, Konnerudgata, Rosenkrantzgata og Øvre Strandgate. I ettermiddagsrushet er det som regel betydelig mer kø. Dette gjelder en del sentrumsgater, særlig mot sør og vest (ut fra sentrum), og på Bangeløkka, som illustrert i kartet. Gater med mye kø er Hauges gate, Engene, Kreftings gate, Konnerudgata, Holmenbrua/Strømsøbrua med kryssområder og Bjørnstjerne Bjørnsons gate inn mot Bangeløkka.



Figur 4 Typisk framkommelighet i sentrale deler av Drammen torsdager kl. 1600. Kilde Google maps 10.2.2025

Også ved Mjøndalen er det lite kø om morgenen. Det er mer kø om ettermiddagen, særlig på E134 og fv. 283 og enkelte ramper i kryssene. Krysset mellom E134 og fv. 283 («spaghettien») er særlig belastet.

I Lier er det vanligvis lite kø på veinettet i morgenrushet, også på E18. På ettermiddagen er det imidlertid en del kø, særlig E18 sørgående mot Drammen og østover på E134 på Lierstranda mot Gullaug.

Multiconsult (2023) har hentet ut kjøretider fra Google maps for utvalgte strekninger i Drammen og Lier. Dataene er tatt ut for perioden 25.2–27.3.2023. Det er mest kø ut av sentrum om ettermiddagen. Det tar 80 % lenger tid å kjøre ut av sentrum på hverdager mellom kl. 1600 og 1700 enn det gjør søndag morgen.

I Øvre Eiker er det normalt ikke noe kø på vegnettet om morgenen. Som regel er det relativt lite kø også i ettermiddagsrushet, med unntak av siste strekning inn mot rundkjøringen med avkjøringen til Hokksund på E134. I Kongsberg er det også lite kø på vanlige hverdager. Kun en kortere strekning gjennom sentrum har noe redusert fremkommelighet morgen og ettermiddag.

Næringslivets egne erfaringer

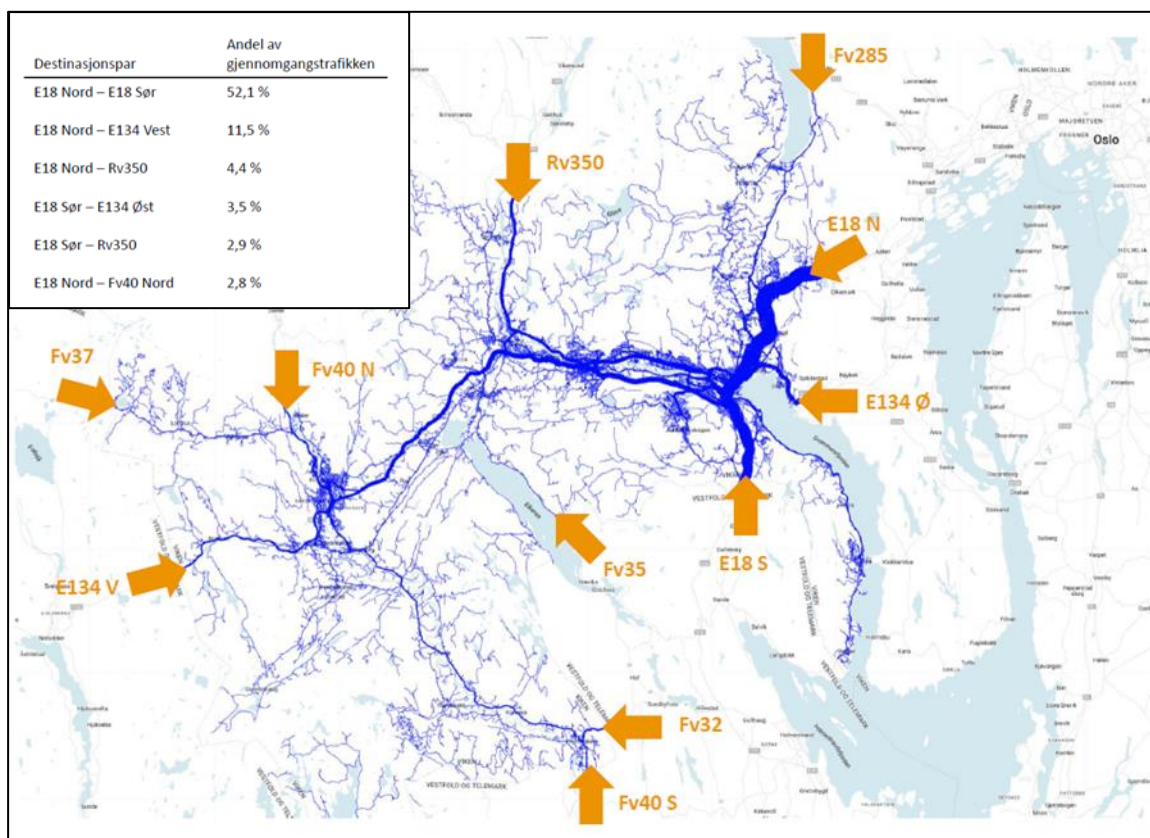
Næringsforeningen i Drammensregionen gjennomførte en spørreundersøkelse blant sine medlemmer i logistikknettverket om hvordan de opplever trafikksituasjonen. 58 bedriftsledere svarte.

Nesten 70 prosent mener at trafikkbildet får konsekvenser for bedriften de leder. Over halvparten av bedriftene opplever daglige forsinkelser på grunn av kø. Om en også inkluderer de som opplever ukentlige forsinkelser, er andelen 75 prosent. Det oppleves mest kø i ettermiddagsrushet, men en del er også berørt av kø i morgenrushet. Over 60 prosent oppgir at trafikkforholdene påvirker selskapets lønnsomhet negativt (Kilder: Næringsforeningen i Drammensregionens trafikkundersøkelse 6.1.2025 / Drammens tidende 31.1.2025).

Gjennomgangstrafikken

I Buskerudbyen utgjør gjennomgangstrafikk 21 % av totaltrafikken. Gjennomgangstrafikk er i denne beregningen reiser som har både start og stopp utenfor de fire Buskerudbykommunene. Mest gjennomgangstrafikk er det naturlig nok på europaveiene. Over halvparten av gjennomgangstrafikken går på E18 gjennom Lier og Drammen, og rundt 12 % mellom E18 nord og E134 vest. Til sammen går 67 % av gjennomgangstrafikken på de to europaveiene. Resten av gjennomgangstrafikken fordeler seg på øvrig veinett (jf.

Figur 55).



Figur 55 Gjennomgangstrafikk i Buskerudbyen. Datagrunnlag TomTom. Kilde: Statens vegvesen

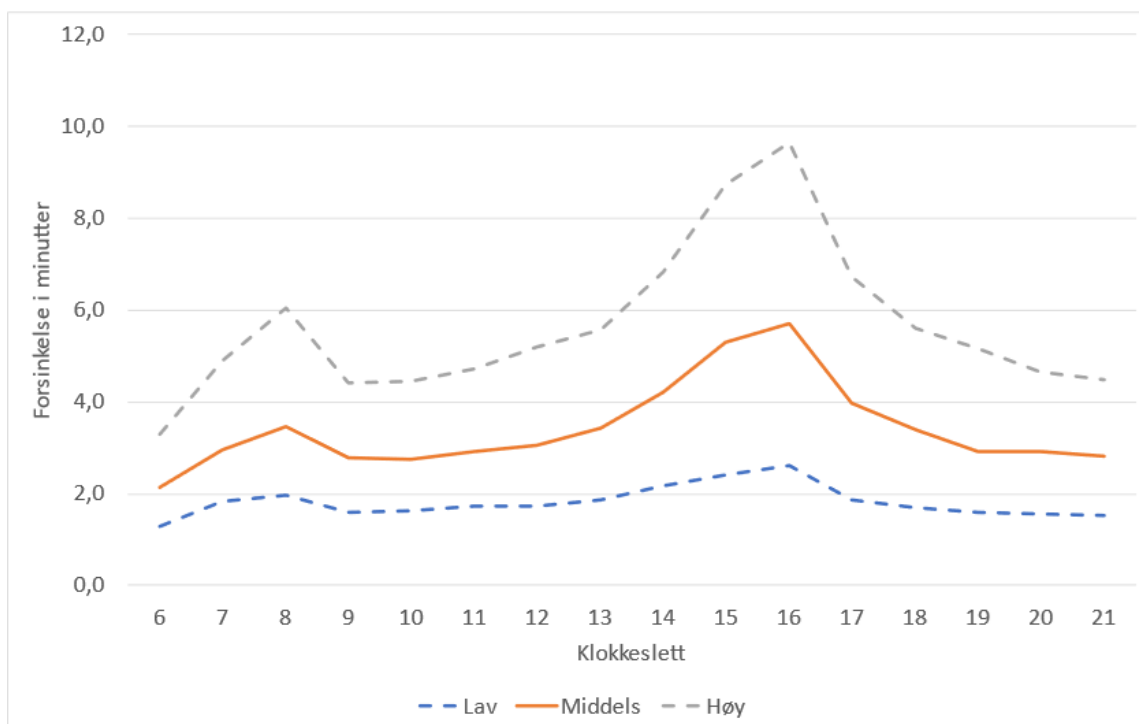
Vegvesenet har beregnet gjennomgangstrafikk for hele Buskerudby-området samlet. Dersom veien videre for Buskerudbyen skal utredes nærmere, er det også aktuelt å se på gjennomgangstrafikk på et mer lokalt nivå, for eksempel på kommunenivå.

Betydelige forsinkelser for bussene

Kartlegging i 2023 viser betydelige forsinkelser for bussene i Drammen og omegn. I gjennomsnitt er det rundt 3 minutters forsinkelse utenom rush og 6 minutters forsinkelse i rush på de 200 holdeplassene som ble omfattet av kartleggingen. Det er store variasjoner mellom holdeplassene.

Det er mest kø i ettermiddagsrushet (kl. 16-17). Da er 25 prosent av bussavgangene mer enn 10 minutter forsinket.

Kollektivpassasjerene legger stor vekt på punktlighet, og forsinkelser på bussene bidrar sterkt til å redusere kollektivtrafikkens attraktivitet og konkurransekraft overfor bilen.



Figur 6 Forsinkelser målt som forskjell mellom rutetabell og faktisk avgangstid for bussnettet over driftsdøgnet på hverdager. Minutter forsinkelse i gjennomsnittet for alle holdeplassene i distriktet pr klokkeslett. Kilde: Multiconsult 2023

Utviklingstrekk og usikkerhet

Befolkningsframskrivninger viser sterk økning i antall eldre og ikke-yrkesaktive innbyggere i Buskerudby-området. Denne trenden er sterk og gjelder hele landet, men kan motvirkes noe gjennom utvikling av næring, arbeidsplasser og attraktive boområder.

Det er ventet at vi blir om lag 25 000 flere innbyggere i Buskerudbyen i 2050 – en økning på 14 % sammenlignet med 2024. Den største veksten er ventet i aldersgruppa 65 år og eldre. Her er veksten beregnet til nesten 60 %, mens antall barn og unge er forventet tilnærmet uendret. Det er ventet en moderat vekst i aldersgruppa 20-64 år på 5 %.

Tabell 3 Befolkningen i Buskerudbyen etter aldersgrupper i 2024 og framskrevet til 2050 i SSBs hovedalternativ (MMMM)³

Aldersgrupper	2024	2050	Endring	Endring (%)
0-19 år	41 344	41 237	-107	0 %
20-64 år	107 208	112 964	5 756	5 %
65 år eller eldre	34 032	53 847	19 815	58 %
Sum	182 584	208 048	25 464	14 %

Etter pandemien ble det vanlig for flere arbeidstakere å jobbe mer fleksibelt og til dels fra hjemmekontor. Denne trenden har nå blitt svekket, og flere arbeidsgivere jobber aktivt for å få folk tilbake på kontorene.

Utviklingen i samfunnet er samtidig mer usikker enn på lenge, og påvirkes av trender og utviklingstrekk innen både klima, teknologi, økonomi og sikkerhetshensyn:

- Klimaendringer, og økt oppmerksomhet om miljø og naturhensyn, vil ha betydning for hva og hvordan man utvikler løsninger. I Buskerudbyområdet er hensynet til klimarobusthet særlig knyttet til flom og skredfare.
- Dyrtid og generell kostnadsutvikling gjør at det blir viktigere enn tidligere å lete etter de løsningene som gir mest nytte for minst kostnad.
- Sist, men ikke minst, skaper urolige tider et fokus på samfunnssikkerhet og beredskap. Dette vil ha konsekvenser for hvordan man planlegger byer og tettsteder, men også hvilke prioriteringer som foretas over de offentlige budsjettene.

Teknologiske trender som påvirker mobilitet er knyttet til elektrifisering, automatisering, digitalisering og deling av tjenester. Raske teknologiske endringer kan skape utfordringer for tradisjonell samfunnsplanlegging, om man ikke følger med og forsøker å forstå de mulighetene teknologiutviklingen kan gi. Teknologisk innovasjon bør brukes til å finne gode løsninger for mobilitetstilbudet, og dette blir spesielt viktig i en tid da usikkerheten i samfunnet ellers er stor.

Usikkerheten i samfunnet skaper både utfordringer og muligheter for samfunnsplanleggingen. Det er viktig å finne gode metoder for det videre utredningsarbeidet, slik at man prioriterer virkemidler og løsninger som gir god måloppnåelse og kan stå seg over tid.

³ Statistisk Sentralbyrå (SSB) utarbeider ulike framskrivingsalternativer for befolkningsutviklingen. Hovedalternativet, eller mellomalternativet, er det som legger til grunn mellomste verdi for både fruktbarhet, dødelighet, flytting og inn- og utvandring. Det betegnes ofte også MMMM.

Kommuneplaner og regionale planer

Bedre transportløsninger på tvers av kommunene står høyt oppe på prioriteringslisten i vedtatte planer i hele regionen.

En gjennomgang av vedtatte planer og pågående planarbeid i kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, og i Buskerud fylkeskommune, viser at behovene i stor grad er sammenfallende, og dreier seg om å:

- Utvikle attraktive boområder i regionen.
- Skape gode, miljøvennlige tettsteder som reduserer transportbehovet og fremmer gange, sykkel og kollektiv.
- Videreutvikle næringsliv og arbeidsplasser.
- Forbedre kommunikasjonen internt i Buskerudbyen og mot Oslo.

Alle kommunene ønsker en håndterbar vekst, som både gir mer skatteinntekter og et godt grunnlag for å kunne tilby gode tjenester til innbyggerne. Samtidig står alle overfor demografiske utfordringer, med stadig flere eldre og færre i arbeidsfør alder. Alle kommunene ønsker å vokse og tiltrekke seg unge folk. Det setter preg på arealutviklingen og målene for stedsutvikling i kommunene, der det er viktig å skape gode bomiljøer og gode lokalsamfunn.

Gode tettsteder hvor behovet for transport, og spesielt biltransport, er redusert, fremstår som viktig i alle kommunene. Bedre transportløsninger på tvers av kommunene er et stort, felles behov.

Bykommunene Kongsberg og Drammen har sterkest behov for næringsutvikling. Drammen ønsker større egedekning av arbeidsplasser. Mens Drammen som regionsenter har en bred tilnærming til næringsutviklingen, er Kongsberg spisset inn mot høyteknologi og industri. Begge kommunene ser på næringsutviklingen i et regionalt perspektiv, hvor det er behov for gode transport- og mobilitetsløsninger både innen regionen og til Oslo.

Det er noen flere som pendler til arbeidsplasser i Lier enn bosatte i Lier som pendler ut til andre kommuner. Beliggenheten gjør at Lier har gode muligheter for å tiltrekke seg flere innbyggere som kan pendle både internt i regionen og mot Oslo.

Øvre Eiker ser et særlig behov for at innbyggerne enkelt kan pendle til nabokommunene Kongsberg og Drammen.

Både Buskerud fylkeskommune og de fire kommunene har mål og strategier om bærekraftig utvikling, grønn omstilling og reduserte utslipp. Alle kommunene har også henvisninger til det regionale samarbeidet gjennom Buskerudbyen, og anerkjenner behovet for samhandling og koordinering av tiltak. Drammen ønsker å styrke sin rolle som

regionsenter, med fokus på næringsutvikling, tiltrekking av nye innbyggere og gode transportløsninger.

Planer for bolig- og næringsutbygging

Bolig

I Kongsberg kommune er det satt av areal til 5 500 boliger i perioden 2022–2030, med den største delen lokalisert i Kongsberg sentrum og i randsonen rundt byen. Det er behov for å videreutvikle gang- og sykkelveinettet og kollektivtilbudet for å bidra til at trafikkveksten tas med grønn mobilitet på en trafiksikker måte.

Øvre Eiker har en boligreserve på mellom 2 000 og 3 000 boliger frem mot 2036 i arealer avsatt i kommuneplan og vedtatte reguleringsplaner. Halvparten av boligene ligger i sentrumsområdene i kommunen og domineres av leiligheter. Øvrige boliger ligger utenfor sentrum og domineres av eneboliger og rekkehus.

I Drammen kommune er det satt av areal til om lag 19 800 nye boliger, hvorav 70 prosent er knyttet til fortetting i sentrum. Om lag 6 000 av disse har vedtatt reguleringsplan. Av disse igjen, er det ca. 2 600 med rekkefølgebestemmelser knyttet til samferdselsløsninger uten avklart offentlig finansiering. Dette gjelder blant annet Krokstad senterområde i Krokstadelva, Konnerud, Gulskogen, Sundland og langs fv. 319 Svelvikveien.

Lier kommune har en langsiktig boligreserve på 12 500 boliger. Kommunens boligbyggeprogram viser at om lag 6 500 av disse vil være realisert innen 2050. De største utviklingsområdene er Fjordbyen og Gullaug med transformasjon av gamle industri-/næringsarealer nært stasjonene Brakerøya og Lier. Disse områdene har stort potensial, men realiseringen forutsetter avklaring og finansiering av mobilitetsløsninger og ny infrastruktur. Det er også planer om fortetting av Lierbyen og lokalsenterutvikling på Tranby (ca. 1 500 boliger).

Næring

Næringslivet i Kongsberg kommune er i sterk vekst, og det er begrenset kapasitet i eksisterende teknologiparker. Det er utfordrende å finne nye gode næringsarealer framover. I kommuneplanens arealdel er det satt av næringsareal i Fredriksdal (ikke regulert), Sevlemoen (under regulering) og Skollenborg/Gomsrud. På Diseplass/Toppen er tomtene opparbeidet. Det er et ønske om nytt togstopp på Gomsrud for å bedre tilknytningen til arbeidsplassene i teknologiparken.

Øvre Eiker har kun ett større næringsområde, Fiskum næringspark. Andre regulerte næringsområder er basert på eldre planer med utgangspunkt i fortetting.

Drammen kommune har god tilgang på arealer til A-næring (næring med mange arbeidsplasser og/eller mye besøk). På sikt forventes mangel på arealer til B-næring som

har noe transportbehov og moderat arbeidsplass- og besøksintensitet. Dette vurderes som løsbart gjennom god planlegging med fokus på de kombinerte arealene i sentrumsnære områder. Drammen kommune har omtrent 2 200 dekar eksisterende arealer til C-virksomheter, som er areal- og transportkrevende næringer. Det er et potensial på ca. 1400 daa til nye arealer for C-næring. Det kan bli behov for enda mer areal til C-næringer.

Lier kommune har avsatt betydelige næringsarealer. Arealene i Fjordbyen vil egne seg for A-næringer, mens arealer i E18-korridoren vil være egnet for C-næringer. Arealene som ble avsatt til næring på Gullaug i forbindelse med sykehus-planene er uavklart. Her pågår det planarbeid med sikte på å omdisponere arealene til boligformål.

Oppsummering bolig- og næringsutvikling

Buskerudbyen har en stor overkapasitet i boligreserver, særlig i Kongsberg og Drammen. Dette kan føre til mindre sentrumsutvikling enn ønsket, da utbyggere ofte prioriterer enklere prosjekter utenfor bysentrum. Samtidig kan det være ønskelig med noe overkapasitet i boligreserven, fordi noen prosjekter tar lang tid å gjennomføre, og noen prosjekter lar seg kanskje ikke gjennomføre i det hele tatt.

Regionen har ikke en samlet strategi for å dekke behovet for næringsarealer, selv om det finnes tydelige satsingsområder som teknologinæringen i Kongsberg og helseklynger rundt Brakerøya og Fjordbyen i Lier. Det er behov for bedre koordinering og prioritering av næringsareal for å sikre bærekraftig utvikling i regionen.

Økonomi og bærekraft

Stram økonomi, sosial bærekraft og byluftvennlige løsninger ser ut til å bli sentrale føringer også for Buskerudbysamarbeidet fremover.

Buskerudbyens mål om utvikling av levende, miljøvennlige byer og tettsteder bygger opp om FN's bærekraftsmål og nasjonale føringer, og bærekraft er et overordnet premiss for utviklingen i alle fire kommunene og fylkeskommunen. Bærekraft må sees helhetlig – økonomisk, sosialt og miljømessig. Mens det over tid har vært lagt vekt på klima- og miljøkonsekvenser av areal- og transportutviklingen, er det også viktig å utvikle løsninger som bygger opp om økonomisk og sosial bærekraft.

Økonomisk bærekraft betyr å få mer ut av mindre, ta bedre vare på eksisterende infrastruktur og utnytte de investeringene som gjøres på en best mulig måte. Dette er også nødvendig i et klimamessig bærekraftperspektiv.

Samtidig øker kostnadene, og både fylkeskommunen og kommunene har betydelig begrenset handlingsrom i årene som kommer. Føringer fra staten tilsier at de statlige midlene skal komme i tillegg til, og ikke til erstatning for, midler fra lokal finansiering. De

statlige aktørene i Buskerudbysamarbeidet har samtidig signalisert at egne budsjetter er stramme, og flere større investeringer i området ligger ikke inne i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2025-2036.

Staten legger til grunn at byene vil få sterk befolkningsvekst i årene framover, og at byene vil stå for en stor andel av klimagassutslippene. Attraktiv by- og stedsutvikling kobles tett opp mot samordnet areal- og transportpolitikk. Byvekstavtaler trekkes frem som et sentralt verktøy for, blant annet, å fremme attraktiv by- og tettstedsutvikling.

Sosial bærekraft handler om trygge, tilgjengelige og attraktive lokalsamfunn som bidrar til høy samfunnsdeltagelse og god folkehelse. Tiltak for aktiv mobilitet, som gangvennlige byer og tettsteder, er både rimelige og gunstige for lokalmiljø og folkehelse.

Oppsummering

Buskerudbyen har nådd målet om nullvekst i personbiltrafikken gjennom mange år, men tendensen er at trafikken øker, selv om befolkningsøkningen har vært mindre enn ønsket. En sterkere vekst i befolkning og næringsliv vil gjøre det mer utfordrende å greie nullvekstmålet.

Politiske føringer om en samordnet areal- og transportutvikling for å utvikle gode og bærekraftige byer og tettsteder gjenspeiles i de lokale plandokumentene.

Samtidig er det betydelige behov som skal dekkes om en ser litt frem i tid. Alle kommunene ønsker vekst, noe som krever mer areal til bolig, næring, kultur, idrett m.m. Parallelt vil mobilitetsbehovet øke i befolkningen og næringslivet, både lokalt og regionalt.

Stramme rammebetingelser begrenser hva fylkeskommunen og kommunene kan finansiere. Derfor vil det være behov for tett samarbeid mellom partene i Buskerudbyen for å finne kostnadseffektive løsninger, og prioritere tiltak med størst samfunnsnytte. Samtidig kan teknologiutvikling bidra til nye og bedre løsninger.



Buskerudbyen

buskerudbyen.no

