



Handlingsprogram for Buskerudbyen 2026-2029

Utkast til politisk styringsgruppe 18. september 2025



Innhold

Innledning	3
Handlingsprogrammet på 1-2-3	4
Grunnlag for prioriteringene	7
Hovedprioriteringer	9
1. Forbedring av kollektivtilbudet	10
2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	14
3. Tiltak for gående og syklende	16
4. Smart mobilitet og attraktiv by- og tettstedsutvikling	20
5. Kunnskapsgrunnlag og aktiviteter	23
6. Drift av Buskerudbysamarbeidet	26
Buskerudbysamarbeidet: Bakgrunn og historikk	27
Samlet oversikt over prioriterte tiltak	29

Innledning

Gjeldende belønningsavtale går ut 31. desember 2025. Buskerudbyen har søkt staten om ny belønningsavtale for 2026–2029 med økt satsing. Handlingsprogrammet for 2026–2029 bygger på en forutsetning om at vi får belønningsavtale for denne perioden i tråd med søknaden.

Buskerudbyen arbeider for tiden med et beslutningsgrunnlag for veien videre på lengre sikt. Det pekes blant annet på behov for tiltak som bidrar til attraktiv by- og tettstedsutvikling, bedre kollektivløsninger, reduserer transportbehov og fremmer grønn mobilitet. Dette er lagt til grunn for prioriteringene i handlingsprogram 2026–2029.

Dersom det blir politisk tilslutning til utredningsprogrammet høsten 2025, vil det bli satt i gang utredninger av et bredt handlingsrom – fra ingen avtale med staten til videreføring av belønningsavtale og ulike varianter av bypakker med byvekstavtale. Avhengig av utfallet av denne prosessen, kan det bli behov for å revidere handlingsprogrammet.

Handlingsprogrammet på 1-2-3

Slik skal belønningsmidlene brukes 2026-2029:

- ✓ Videreføre styrket busstilbud i alle kommunene. 7-10 minutters avganger på de mest brukte rutene i rush
- ✓ Billigere bussbilletter. Bybilletten er blant landets rimeligste
- ✓ Stor kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya
- ✓ Tiltak som bygger opp om jernbanen som ryggrad i kollektivsystemet
- ✓ Tiltak for gående og syklende
- ✓ Barnas sykkelsservice – gratis fiksing av barnesykler på skolene

Hva ønsker vi å oppnå?

I Buskerudbyen samarbeider kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet om å løse felles utfordringer innen transport, miljø og arealutvikling. Det skal bli bedre kollektivtilbud og bedre forhold for de som går og sykler. Da blir det også mer plass på veiene til de som må kjøre bil. Luften og miljøet skal bli bedre for alle.

Målet er attraktive, miljøvennlige byer og tettsteder der det er godt å bo, arbeide og drive næringsvirksomhet. Mange innbyggere pendler på tvers av kommunegrensene for å komme på jobb, handle og kose seg. Det skal være enkelt å reise rundt i hele Buskerudbyen, også inn mot hovedstadsregionen. Men det kommer ikke av seg selv.

Ifølge SSB er det ventet en befolkningsvekst på 14 prosent frem mot 2050 i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg sammenlignet med 2024. Det gir en økning på over 25 000 innbyggere. Samtidig er det mye på gang i byområdet som krever samarbeid og mer tilrettelegging over kommunegrensene: Det nye sykehuset og helseparken på Brakerøya, Fjordbyen Lier og Drammen, forbedret togtilbud og små og store utviklingsprosjekter i alle kommunene.

Buskerudbyen har klart å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken så langt. Men uten flere tiltak, forventes økt trafikk, lengre køer og fortsatt dårlig byluft. Det vil bli vanskeligere å komme seg på jobb i tide, levere varer og rekke avtaler og aktiviteter.

Grunnlag for prioriteringene

Mål for Buskerudbyen

Buskerudbysamarbeidets visjon er at Buskerudbyen skal utvikles til en bærekraftig og konkurransedyktig byregion av betydelig nasjonal interesse. Det handler om å sikre innbyggerne god livskvalitet gjennom et velfungerende transporttilbud og godt miljø. Det stiller krav til tett samarbeid. Nullvekstmålet er det mest sentrale målet for handlingsprogrammet, og et krav for å få belønningsmidler. Samarbeidsavtalen for Buskerudbyen definerer fire hovedmål som utfyller og utdyper nullvekstmålet.



Figur 1 Nullvekstmålet og hovedmål i samarbeidsavtalen for Buskerudbyen.

Gjennom felles sykkelplan er det et mål å doble andelen sykkelreiser i Buskerudbyen, og at 80 % av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

Buskerudbyens satsing bygger opp om de fem målene i Nasjonal transportplan 2025-2036 vist i figuren under.



Figur 2 Målene for transportsektoren i NTP 2026-2036.

Veien til målet

Siden 2010 har Buskerudbysamarbeidet fått rundt 1,4 milliarder kroner i statlige belønningsmidler for å styrke kollektivtilbudet, redusere bilbruken og gjøre det enklere å gå og sykle.

I handlingsprogrammet prioriterer vi satsinger som:

Bidrar til nullvekstmålet for persontransport med bil. Vi prioriterer mobilitetstiltakene som i størst grad bidrar til nullvekstmålet, og er dermed med på å oppfylle lokale og nasjonale klima- og miljømål. Fraværet av kapasitetsøkende veiprosjekter som ville lagt til rette for mer biltrafikk, trekker i samme retning.

Er kostnadseffektive. Vi utnytter dagens infrastruktur bedre, og prioriterer tiltak som supplerer eksisterende infrastruktur. På den måten får vi mer for pengene. Det gjelder f.eks. å disponere mer veiareal til arealeffektive transportformer, bygge opp under jernbanen som ryggrad i kollektivtilbudet og prioritere manglende lenker i sykkelveinettet.

Berører store reisestrømmer i kommunen. Et eksempel på dette er midlene som går til forsterket rutetilbud. Disse er først og fremst prioritert på busslinjene som berører store reisestrømmer, og som på en effektiv måte når en stor del av innbyggerne.

Bidrar til en klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling. Satsingen på forsterket rutetilbud bidrar også til klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling ved at den tilrettelegger for miljøvennlige reisevalg.

Bidrar til økt attraktivitet for gående, syklende og/eller kollektivreisende.

Bidrar til rask, positiv og synlig verdi for innbyggerne.

Prioriteringskriterier

Regional plan for areal og transport for Buskerudbyen, belønningssøknaden og tidligere utredninger danner viktig grunnlag for prioriteringer i handlingsprogrammet. I arbeidet er det tatt utgangspunkt i kriteriene i Tabell 1. Tiltakene i handlingsprogrammet vurderes å ha god kobling mot målene og de strategiske satsingene for Buskerudbyen.

Tabell 1 Oversikt over prioriteringskriteriene koblet til målene i samarbeidsavtalen

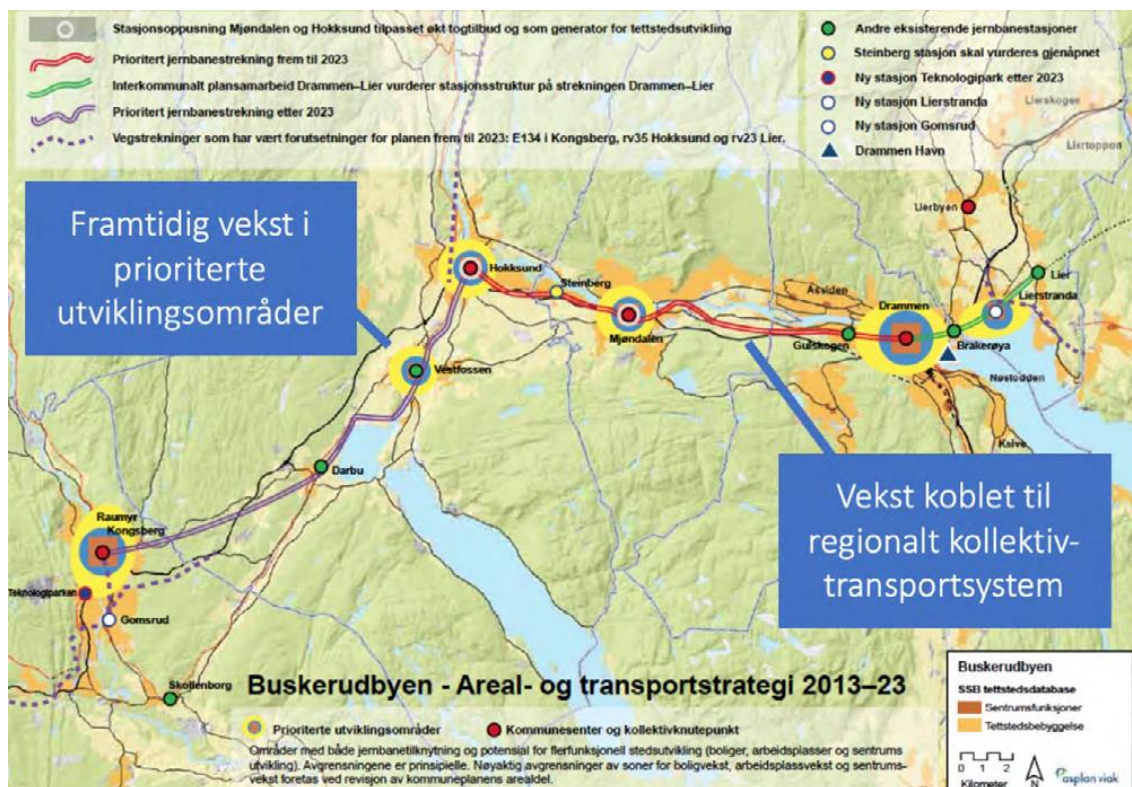
Mål i samarbeidsavtalen	Kriterium	Utdypning/forklaring
Nullvekstmålet	Bidrar til nullvekstmålet for persontransport med bil	I hvilken grad bidrar tiltaket til redusert bilbruk og/eller endring i konkurranseflaten mellom bil og mer bærekraftig transport (gange, sykkel og kollektiv)?
Effektivt og rasjonelt transportsystem	Er kostnadseffektive	Mer for pengene! I hvilken grad gir tiltaket god effekt i forhold til kostnadene?
	Berører store reisestrømmer i kommunen	Tiltak skal gjennomføres i alle kommuner - i hvilken grad omfatter tiltaket store reisestrømmer i «din» kommune?
Klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem	Bidrar til en klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling	I hvilken grad bidrar tiltaket til å redusere transportbehovet med bil og stimulere til arealbruk som gir vekst i prioriterte utviklings-områder / kollektivknutepunkter?
Attraktive byer og tettsteder i alle kommuner	Bidrar til økt attraktivitet for gående, syklende og/eller kollektivreisende	I hvilken grad gjør tiltaket det mer attraktivt å gå, sykle og/eller reise kollektivt? Prioritere gode forbindelser fra tettbygde områder til kollektivknutepunkt og arbeidsplasskonsentrasjoner før forbindelser mellom utviklingsområder. Bygger innenfra og ut.
	Bidrar til rask, positiv og synlig verdi for innbyggerne	

Andre sentrale hensyn er fordeling mellom kommunene, planstatus samt kapasitet til å planlegge og gjennomføre tiltakene.

Tiltakene i handlingsprogrammet er konsentrert rundt de definerte regionale og lokale utviklingsområdene, i tråd med regional plan for areal og transport. Hovedstrategien i planen er at flest mulig nye boliger og arbeidsplasser skal etableres innenfor fem regionale utviklingsområder, som skal utvikles som knutepunkt for kollektivtrafikk:

- Det sentrale Drammen
- Mjøndalen/Krokstadelva
- Hokksund
- Kompaktbyen Kongsberg
- Lierstranda

I tillegg er Vestfossen utpekt som lokalt utviklingsområde.



Figur 3 Strategiske grep i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–2023.

Porteføljestyling, tildeling, rapportering og oppfølging

I arbeidet med handlingsprogrammet er prinsippene for porteføljestyling lagt til grunn. Porteføljestyling innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering; Alle tiltak som prioriteres må bidra til måloppnåelsen. Prioriteringene må skje innen tilgjengelige rammer for finansiering for å sikre rasjonell gjennomføring. Hvor mye midler som kan bevilges til konkrete tiltak de enkelte årene, tilpasses forventet framdrift på planleggingen og kapasitet på gjennomføring. Samfunnsøkonomiske vurderinger skal inngå så langt det lar seg gjøre.

Handlingsprogram 2026–2029 forutsetter at det inngås en avtale med staten om belønningsmidler for perioden og at dette følges opp i de årlige statsbudsjettene. Videre betinger utbetaling av midlene at rapportering og måloppnåelse blir godkjent.

Partene er ansvarlig for gjennomføring og rapportering av egne prosjekter. Midlene kan omdisponeres dersom de ikke gjennomføres i tråd med handlingsprogrammet, eller det skjer endringer i forutsetninger som er relevant for prioritering av tiltaket. Det kan for eksempel være ved store kostnadsøkninger, endret inntekter eller om behovet endrer seg eller løses på annen måte. Eventuelle omprioritering gjøres som hovedregel i forbindelse med rullering av handlingsprogram, men kan også skje løpende gjennom behandling i Buskerudbyens organer med delegert myndighet.

Handlingsprogrammet revideres årlig basert på oppdatert kunnskap om tiltak og utviklingstrekk, og behandles av kommunestyret og fylkesting. Det gir oppdatert beslutningsgrunnlag og mulighet til å justere kursen ved behov.

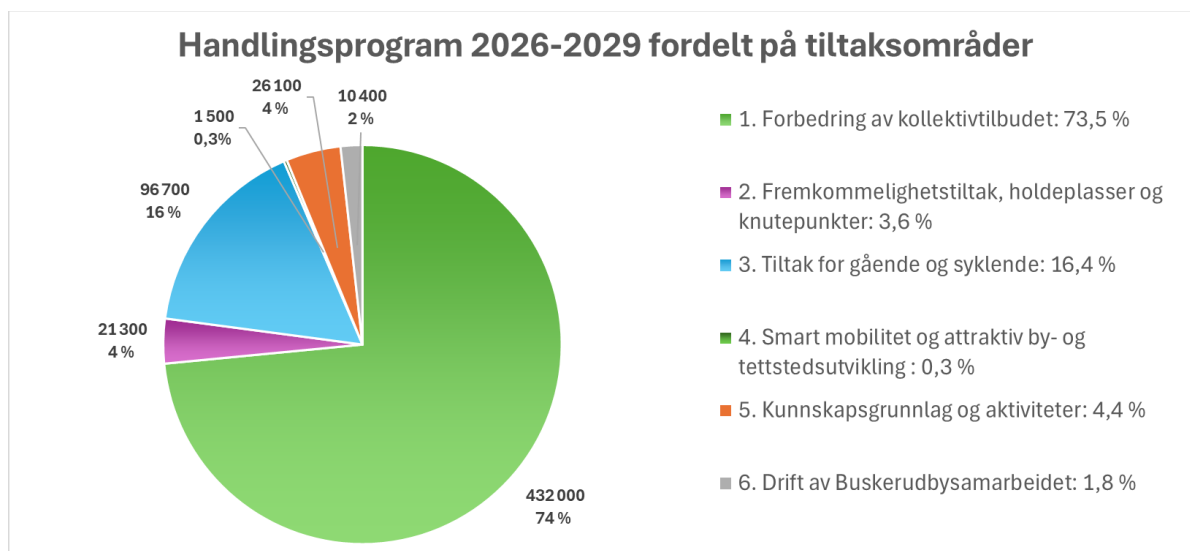
Hovedprioriteringer

Handlingsprogrammet omfatter en rekke små og mellomstore tiltak for å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. De fleste beskrives relativt kort. Vi har laget tiltaksbeskrivelser der hvert enkelt tiltak og forventet effekt er gitt en mer grundig omtale. Tabell 2 gir en samlet oversikt over forslag til fordeling av belønningsmidler til de seks innsatsområdene i handlingsprogrammet.

Tabell 2 Belønningsavtalen 2026-2029. Fordeling mellom innsatsområdene per år og totalt. Alle beløp i 1000 2025-kr.

Belønningsmidler fordelt på tiltaksområder	2026	2027	2028	2029	Sum
1. Forbedring av kollektivtilbudet	108 000	108 000	108 000	108 000	432 000
2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	6 300	5 100	9 200	700	21 300
3. Tiltak for gående og syklende	20 300	25 600	20 800	30 000	96 700
4. Smart mobilitet og attraktiv by- og tettstedsutvikling	1 500	-	-	-	1 500
5. Kunnskapsgrunnlag og aktiviteter	8 300	5 700	6 400	5 700	26 100
6. Drift av Buskerudbysamarbeidet	2 600	2 600	2 600	2 600	10 400
Sum	147 000	147 000	147 000	147 000	588 000

Figur 4 viser at tre firedeler av belønningsmidlene i handlingsprogrammet foreslås prioritert til forbedret kollektivtilbud, inkludert bedre informasjon og billigere billetter. 16 prosent av midlene foreslås til tiltak for å legge bedre til rette for gåing og sykling. Resterende 10 prosent foreslås til blant annet forbedret infrastruktur for kollektivtrafikk, smart mobilitet, kunnskapsgrunnlag, aktiviteter og drift av samarbeidet.

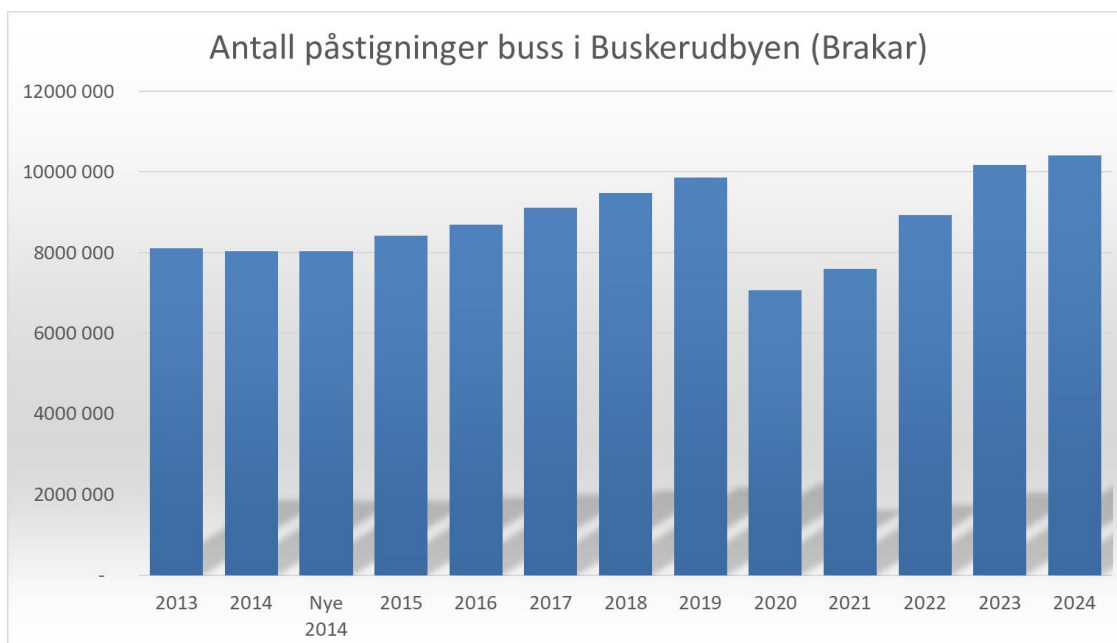


Figur 4 Fordeling av belønningsmidler etter tiltaksområde i Handlingsprogram 2026-2029. Prosentfordeling avrundet i graf, og med en desimal i tegnforklaringen. Beløp i 1000 2025-kr.

1. Forbedring av kollektivtilbudet

- ✓ Videreføre styrket busstilbud i alle kommunene
- ✓ Billig Bybillett på bussen
- ✓ Bedre informasjon om busstilbudet

Et godt busstilbud er Buskerudbyens største satsingsområde for å oppnå nullvekstmålet. En rekke busslinjer har fått økt frekvens og utvidet driftstid, og prisen på enkeltbilletter og månedskort er redusert. Bybilletten er fortsatt blant Norges billigste. Satsingen har gitt gode resultater. Veksten i kollektivtrafikk har vært kraftigere enn befolkningsveksten med unntak av årene preget av Covid 19-pandemien (Figur 5). Fra 2013 til 2019 økte antall kollektivreiser med 24 prosent. Etter et kraftig fall i kollektivtrafikken under pandemien, er passasjerene i stor grad kommet tilbake.



Figur 5 Passasjerutvikling i Buskerudbyen 2013-2024

Også linjer styrket med belønningsmidler ble berørt av kutt i busstilbudet i 2024 som følge av den ekstraordinære veksten i driftskostnader for bussdrift og utfordrende fylkeskommunal økonomi. Med grunnlag i denne kostnadsøkningen har Buskerudbyen bedt om mer midler til drift av kollektivtransport i søknad om ny belønningsavtale.

I tillegg til at kostnadsøkningene gir behov for mer midler for å opprettholde dagens forsterkede kollektivtilbud, er det behov for ytterligere satsing. Vi vet at satsing på busstilbudet er et tiltak som fungerer. Samtidig ser vi at biltrafikken er økende, og at det trolig trengs ytterligere satsing for å nå nullvekstmålet i årene fremover.

Tiltaksområdet omfatter tilskudd til billigere kollektivbilletter. I søknaden er disse foreslått innlemmet i belønningsavtalen uten øremerking for å gi økt handlingsrom til å tilpasse ressursbruken for best mulig måloppnåelse, slik det er gjort i belønningsavtalen 2025–2028 for Grenland.

For å redusere lokal luftforurensing, støy og klimagassutslipp, har det vært en satsing på elektriske busser. Fra juli 2024 var alle bybusser i Buskerudbyen elektriske, finansiert med midler fra Buskerudbyen, Enova og fylkeskommunen.

Tiltak i handlingsprogrammet

Videreføre forsterket rutetilbud

Et godt kollektivtilbud tilpasset befolkningens transportbehov og reisemønster er avgjørende for å nå nullvekstmålet. Buskerudbyen har over tid økt sin støtte til et bedre busstilbud. Over 70 prosent av midlene fra staten foreslås brukt på drift av buss og reduserte billettpriser i handlingsprogramperioden. I tillegg kommer infrastrukturtiltak for bussen omtalt i neste kapittel.

Belønningsmidlene skal ikke gå til å dekke kostnadene ved det ordinære kollektivtilbudet, men være et bidrag til den ekstra satsingen som kreves for å nå nullvekstmålet.

Økte kostnader og behov for budsjettkutt i Buskerud fylkeskommune, har ført til at Brakar måtte kutte i busstilbudet fra sensommeren 2024. Også noen av linjene som er styrket med belønningsmidler ble berørt.

Buskerudbyens bidrag til bedre busstilbud:

- Avganger hvert 7.-10. minutt i rush på de mest brukte rutene
- Styrket tilbud i alle kommunene
- Bybillett til 32 / 16 kroner, og ingen kostnad å ta med inntil fire barn under 18 år på bussen i helgene og offentlige fridager
- Redusert pris på månedskort
- Kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya
- Fremkommelighetstiltak
- Bidrag til elektrifisering

Belønningsmidlene prioriteres først og fremst til busslinjene som betjener store reisestrømmer, og som på en effektiv måte når en stor del av innbyggerne. Satsingen bidrar også til klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling ved at den tilrettelegger for miljøvennlige reisevalg. Belønningsmidlene bidrar til følgende:

Linje 1 Mjøndalen – Solbergelva – Bragernes torg – Drammen sykehus Brakerøya: Åtte avganger i timen mellom kl. 6 og 18 hverdager.

Linje 2 Gulslogen – Bragernes torg – Hans Hansens vei – Kastanjesletta: Søndagstilbud og bedre kveldstilbud mandag–lørdag mellom Gulslogen og Bragernes torg.

Linje 3 Fjell – Bragernes/Kastanjesletta: Tidligere start hverdager og søndager, og utvidet sommertilbud.

Linje 4 Kniveåsen – Bragernes torg – Liejordet – Bera: Rushtidsavganger og avganger hver halvtime på hverdager.

Linje 5 Tors vei – Vinnes: Avganger hver halvtime på hverdager. I øst betjenes boligområdet mellom Rundtom og Hedensrud, samt at linjen sammen med linje 4, gir et godt tilbud mellom Rundtom og sentrum.

Linjene 22 og 24 Konnerud – Bragernes torg: Avganger hvert kvarter i rush på begge linjer.

Linje 61 Lierbyen skole – Drammen sykehus – Brakerøya – Drammen busstasjon og linje 63 Sylling – Lierbyen – Drammen busstasjon: Avganger hver halvtime dagtid hverdager på strekningen Lierbyen bussterminal – Drammen busstasjon.

Linje 71 Asker – Tranby – Lierbyen – Drammen: Avganger hver halvtime det meste av driftsdøgnet hverdager, tidligere start hverdager fra Asker og tidligere start søndager.

Linje 101 Hokksund – Mjøndalen – Åssiden – Drammen: Avganger hver halvtime mellom kl. 6 og 21 hverdager, avganger hver time på helg og utvidet sommertilbud.

Linje 117 Ormåsen – Hokksund: Avganger hver time fra kl. 6 til 21 i korrespondanse med tog på Hokksund stasjon.

Linje 125 Hokksund – Harakollen: Her er det brukt Buskerudbymidler for å tilrettelegge for etablering av busstilbud til nytt boligområde.

Linje 169 Lierbyen – Oslo: Det er mange som pendler mellom Lier og Oslo. Rutetilbudet var tidligere redusert i åtte uker om sommeren, men belønningsmidler bidrar til at det er redusert rutetilbud i kun fem uker om sommeren.

Bybusstilbudet på Kongsberg: På Kongsberg er busstilbudet vesentlig endret de siste ti årene. Tidligere var det flere linjer med til dels dårlig frekvens. Nå er det, i samsvar med Brakars strategi, færre linjer, men med høyere frekvens. Tilbudet blir da mer attraktivt å benytte for flere. På Kongsberg er det også fleksibelt bestillingstilbud (Brakar Fleks) som del av bybusstilbudet.

Ekstraordinære kostnadsøkning buss. De siste årene har kollektivtrafikken opplevd en betydelig høyere kostnadsutvikling enn ordinær prisstigning som følge av blant annet kraftig økninger i energipriser, bussinnkjøpskostnader, renter og lønnskostnader. Driftskostnadene for kollektivtrafikk økte med 34 % fra 2019 til 2023, mens billettinntektene økte kun med 8 % (TØI rapport 2061/2024). Til sammenligning var konsumprisindeksen ifølge SSB på 17 % i samme periode. Det betyr at kostnadsnivået for bussdrift økte med 17 prosentpoeng mer enn den ordinære prisstigningen, samtidig som realinntektene fra billettsalg gikk ned. Det gir en estimert merkostnad for drift av det forsterkede busstilbudet på om lag 14 mill. 2025-kr pr år som er lagt inn i søknaden om belønningsmidler for 2026-2029.

Forbedret busstilbud tilpasset nytt sykehus og togtilbud

Buskerudbyen har i tillegg til videreføring av dagens nivå på belønningsmidler til forbedret busstilbud og kompensasjon for økte kostnader omtalt over, søkt om 11 mill. 2025-kr ekstra pr år til økt et forsterket busstilbudet for å bygge opp om de store statlige investeringene i nytt sykehus og jernbanenettet. Målet er å dekke en stor andel

av reisene til det nye sykehuset med grønn mobilitet og utvikle busstilbudet for å forsterke effektene av jernbanesatsingen.

Digitale kundetjenester

Når kundene får bedre informasjon, øker attraktiviteten til kollektivtransporten. Midler til sanntidsinformasjon og trafikant- og informasjonsdesign (SIS og TID) støtter opp under dette arbeidet. Sanntid gir kundene faktisk avgangstid i flere kanaler, og bidrar til å gi et lett tilgjengelig og oppdatert kollektivtilbud. Data fra systemet kan i tillegg benyttes til å skape nye og smarte tjenester til publikum i fremtiden. Sanntidssystemet videreføres og utvides, slik at en større del av Buskerudbyen får SIS for å skape forutsigbarhet for trafikanter.

De fleste reiser betales nå med mobilbilletten, der den felles tekniske plattformen for drift og tilliggende tjenester skjer i et samarbeid mellom flere kollektivtrafikkselskaper.

Tilskudd til reduserte takster

I gjeldende belønningsavtale får Buskerudbyen tildelt midler til billigere kollektivbilletter. I 2025 utgjør dette om lag 25 mill. kr. Buskerudbyen foreslår i søknaden om belønningsmidler for 2026–2029 at disse midlene innlemmes i belønningsavtalen uten øremerking for å gi økt handlingsrom til å kunne tilpasse ressursbruken for best mulig måloppnåelse i fremtiden.

Tilskuddet til reduserte billettpriser ble evaluert i 2023. Evalueringen ga ikke grunnlag for å konkludere med at andre taksttiltak ville gitt bedre måloppnåelse enn tiltakene tilskuddet i dag benyttes til, men alternativ bruk av midlene ble ikke evaluert. I handlingsprogrammet foreslås beløpet fordelt til billigere Bybillett og 30-dagersbillett som tidligere, men at det åpnes for å vurdere det på nytt dersom øremerkingen bortfaller.

Omtrent to tredeler av tilskuddsmidlene brukes til redusert pris på Bybillett (enkeltbillett for 1 sone) og en tredel til billigere 30-dagersbillett. Bybilletten koster 32 kr for voksne og 16 kr for barn og honnør i 2025, mens de ville kostet hhv. 46 og 23 kr uten dette tilskuddet. Den lave prisen på Bybilletten kommer de fleste bussreisene til gode: Om lag 70 prosent av alle enkeltbilletter som selges i Brakars salgssystemer innenfor Buskerudbyen er billetter for 1 sone.

2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter

- ✓ Stor kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya
- ✓ Oppgradering av holdeplasser
- ✓ Stasjonstiltak for å forbedre knutepunktene og gjøre det enklere å reise

Busstrafikken i Buskerudbyen står ofte i de samme køene som biltrafikken. I tillegg til lengre reisetid, betyr forsinkelser at busstilbudet blir mindre pålitelig. Det er til stor ulempe for trafikantene. Forbedret fremkommelighet er et av de mest virkningsfulle tiltakene for overgang fra bil til kollektivtransport.

I handlingsprogrammet foreslås det satt av videre midler til fremkommelighetstiltak for buss, spesielt i Drammen og Lier hvor køene er størst, og til tiltak for å gjøre holdeplassene mer tilgjengelige og øke standarden. Det foreslås også belønningsmidler til tiltak for å gjøre jernbanestasjonene bedre og mer tilgjengelige.

Tiltak i handlingsprogrammet

Fremkommelighet for buss på kommunal vei Mjøndalen – nytt sykehus (Prestealleen og Vinnesbråtan)

Brakars busslinje 1 mellom Mjøndalen og nytt sykehus på Brakerøya settes i drift 6. oktober 2025 og skal betjenes av nye og lengre el-leddbusser. Flere av holdeplassene på strekningen vil trenge større eller mindre oppgraderinger. Mellom Vinnes og Krokstadelva er det detaljprosjektert oppgradering av fem holdeplasser hvor av to er utført og én skal utføres høst 2025. Gjenstående holdeplasser for utførelse, som vil pågå også inn i 2026, er Vinnesbråtan og Prestealleen.

Bedre tilgjengelighet til og ved bussholdeplasser (Drammen kommune)

Hensikten med prosjektet er å oppgradere holdeplasser og øke tilgjengeligheten for å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt. Mange bussholdeplasser er i dårlig stand. Det kan være feil kantsteinshøyde, manglende ledelinjer, og/eller smale fortau/venteareal. I tillegg er mange holdeplasser vanskelig å komme til. Det kan være manglende eller dårlig snarvei, vanskelig å komme seg opp på fortau/venteareal og/eller manglende krysningspunkt.

Bedre tilgjengelighet til og ved bussholdeplasser (Lier kommune)

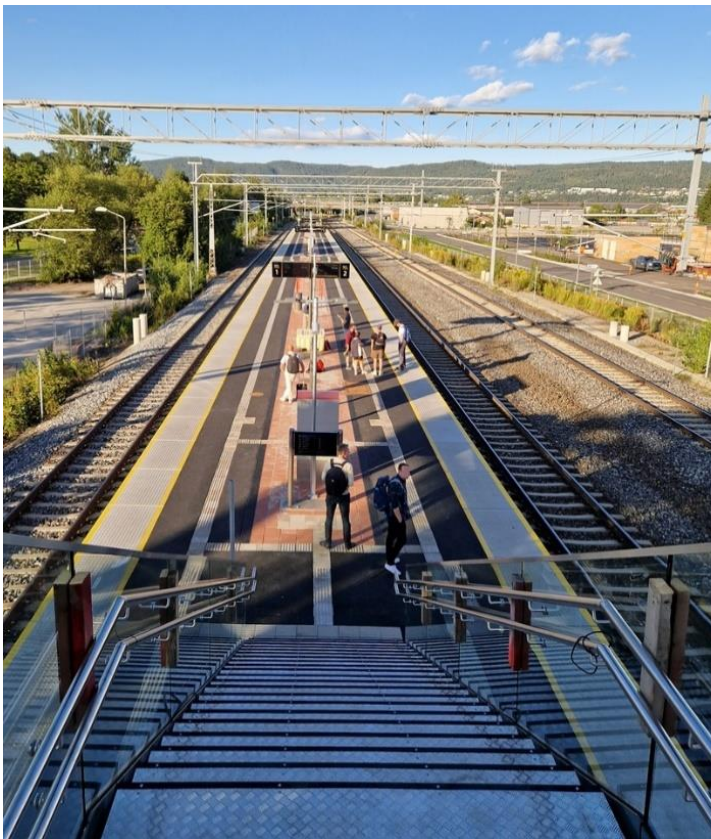
Også i Lier er mange bussholdeplasser i dårlig stand, noen består kun av ett skilt. I tillegg er mange bussholdeplasser vanskelig å komme seg til. Aktuelle tiltak er etablering av snarveier, utbedre krysningspunkt og oppgradering av holdeplassene. De mest brukte bussholdeplassene ønskes utrustet med lehus.

Stasjonstiltak for å gjøre det enklere å reise med tog (Jernbanedirektoratet, med Bane NOR Eiendom)

Det foreslås en rekke tiltak som bygger opp om jernbanen som ryggrad i kollektivsystemet. I 2024 var det over 17 000 av- og påstigende per døgn på de ti jernbanestasjonene i Buskerudbyen; Lier, Brakerøya, Drammen, Gulslogen, Mjøndalen, Steinberg, Hokksund, Vestfossen, Darbu og Kongsberg.

Det er foreslås belønningsmidler for å delfinansiere følgende tiltak i handlingsprogramperioden:

- Drammen stasjon - Rehabilitering av yttervegger på Sykkelhotellet (bygg D) og bygge takoverbygg til eksisterende sykkelparkering (bygg E)
- Mjøndalen stasjon - Sykkelparkering fornyes
- Hokksund stasjon - Legge nytt fundament på Sykkelhotellet, og samtidig flytte og utvide de andre sykkel parkeringene inntil denne



Figur 6 Brakerøya stasjon i ny utgave. Universelt utformet og med ny gangbru over sporene som kobler sammen stasjonen, fotgjengeranleggene på begge sider, nye Drammen sykehus, samt Drammen Helsepark. Belønningsmidler har støttet nye og tidligere tiltak her. Foto: Buskerudbyen

3. Tiltak for gående og syklende

- ✓ Gang- og sykkeltiltak i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg – Med utvidet fokus på trafiksikkerhet og gode separate løsninger
- ✓ Nye snarveiprosjekter i Kongsberg
- ✓ Videreføring av bedre skilting av sykkelveinettet i Buskerudbyen
- ✓ En nedjustert satsning på kampanjer, med videreføring Barnas sykkel-service – gratis fiksing av barnesykler på skolene

Det foreslås en rekke tiltak for å gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå og sykle. Forskning viser at gode anlegg for gående og syklende stimulerer til økt bruk. Det foreslås å prioritere utbygging av de delene i veinettet for gående og syklende som mangler, og som gir størst effekt. Tiltak for økt trafiksikkerhet, særlig for de yngste innbyggerne, prioriteres også.

Tiltak i handlingsprogrammet

Prosjekter i flere kommuner

Oppdatering av lokal sykkelplan: Lier og Kongsberg ønsker å revidere sine lokale sykkelplaner med et oppdatert kunnskapsgrunnlag, samt gi en tiltaksplan for holdningsskapende arbeid og fysiske tiltak. Øvre Eiker, Lier og Kongsberg har alle en plan fra 2014, som da ble gjort gjeldende til 2023. Drammen kommune reviderer sin plan høsten 2025.

Sykelveivisning i hele Buskerudbyen: Det er avsatt belønningsmidler til bedre veivisning på det lokale, regionale og nasjonale sykkelveinettet. I forrige periode ble både regional rute Sølvveien og sykkelveier til/fra det nye sykehuset på Brakerøya prioritert. Videre midler blir brukt til å fullføre eksisterende prosjekter, videreføre skilting av lokale ruter, og registrere skiltene i Nasjonal Veidatabank (NVDB).



Figur 7 Oppgradering av kryss i Lier (Bruusgaardsvei, Lierstranda) som gagnar gående, syklende og kollektivreisende. Krysset er bygget om for å tilrettelegge for leddbusser til og fra det nye sykehuset, samtidig med at trafiksikkerheten er bedret, spesielt for gående.

Tiltak i regi av Kongsberg kommune

Kommunen ønsker å oppgradere to strekninger på viktige ruter med mange gående til og fra arbeidsplasser og skoler – på Sandsvæerveien og deler av Kirkegårdsveien. Her planlegges det bedre fortau for sikrere løsninger for gående og bedre helårsdrift. I tillegg er det satt av en mindre pott til å fortsette å ruste opp snarveier og smett som har vist seg å gi god effekt. Kommunen får også en årlig sum til mindre gange-, sykkel-, skolevei- og trafiksikkerhetstiltak.

Tiltak i regi av Øvre Eiker kommune

Nye Hokksund barneskole åpnet på starten av skoleåret 2025/26, og kommunen har forberedt dette ved å bygge sykkelvei med fortau, og gang- og sykkelveg mellom kommunegrensen til Drammen og videre inn til Hokksund sentrum. Det er derimot et «hull» i det sammenhengende anlegget under Drammensveien. Her er det en eldre, smal og lite tiltalende undergang som bidrar til redusert trafiksikkerhet for små og store syklist. Kommunen har sett på flere løsninger, og har landet på at en ny undergang som også er universelt utformet på begge sider er beste løsning.

Tiltak i regi av Drammen kommune

Nedleggelse av eksisterende Vestfoldbane gjennom Strømsø og Kobbervikdalen gir nye muligheter for å fremme løsninger for gående og syklende. Dette er gjort andre steder i landet som gir inspirasjon til løsninger for Drammen. De nærmest er i Lier og Holmestrand. Kommunen har startet opp en prosess på dette sammen med Bane NOR, og det er skissert løsninger og estimert kostnader rundt to hoveddelstrekninger.

Hensikten med prosjektet er å bygge sykkelvei med fortau i jernbanetraséen som går fra Kobbervikdalen til Drammen stasjon. For at sykkelveien skal bli en attraktiv

sykkelrute og være tilgjengelig for flest mulig, er det viktig at det blir etablert flere gode koblinger til sykkelveien. Belønningsmidler kan delfinansiere en liten del av totalprosjektet.

I tillegg er det satt av midler til fullfinansiering av fortau Ingvald Ludvigssens gate hvor det mangler ca. 250 meter, ruste opp bussholdeplassene og stramme opp kryss og avkjørsler på strekningen. Disse siste er svært utflytende på dagens vei. Strekningen er også lokal sykkelrute. Det skal vurderes å redusere fartsgrensen til 30 km/t og etablere fartsdempende tiltak.

Tiltak i regi av Lier kommune

Lier satser på noe færre, men større prosjekter for å gi økt synlighet av satsingen. Et sentralt tiltak er å bygge gang- og sykkelvei i Hegsbroveien, mellom broa over Lierelva/Hegsbro og frem til eksisterende gang- og sykkelvei videre fra Vestsideveien (en strekning på ca. 300 meter). Dette er en sentral strekning i Lierbyen og hensikten er å etablere trygge og sammenhengende løsninger, i tråd med vedtatt områdeplan for Lierbyen. Strekningen er viktig for kommunesenteret, er en sentral skolevei, samt lokal, regional og nasjonal sykkelrute. Belønningsmidlene delfinansierer prosjektet.

Tiltak i regi av Buskerud fylkeskommune

Fylkeskommunen prioriterer å forbedre tilbudet langs sentrale ruter der potensialet for økt gange og sykling er stort, men hvor nødvendig tilrettelegging mangler og alternative ruter ikke er tilfredsstillende. Prioriteringene bygger på tidligere vedtatte planer og utredninger gjennomført i regi av Buskerudbysamarbeidet. Følgende tiltak er tildelt belønningsmidler

Fv. 319 Havnegata, Rundtom–Hans Tordsens gate og kryss fv. 2940 Skippergata:

Mindre investeringstiltak for å øke sikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende langs gata. Tiltaket er en oppfølging av behovsanalyse (forprosjekt) prioritert i handlingsplan 2023-25 og inkluderer raske forbedringer.

Fv. 2704 Engene/Tomineborgveien, Fayegata – gsv mot Lier: Reguleringsplanlegging av manglende lenke i regionalt hovedsykkelveinett, inkludert koblinger mot kommunale anlegg for gående og syklende.

Fv. 2704 Engene/Tomineborgveien, Fayegata – gsv mot Lier: Bygge regulert løsning for gående og syklende og oppnå sammenhengende hovednett for sykkel.

Fv. 2704 Nøsteveien, Kirkeveien–Jensvollveien: Bygge regulert gang- og sykkelvei på strekning som mangler sammenhengende tilrettelegging, samt sikre god atkomst til holdeplasser. Tiltaket er en oppfølging av planleggingstiltak prioritert i handlingsplan 2023-25.

Fv. 2722 Konnerudgata nedre del: Mindre investeringstiltak for å øke sikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende langs gata, øke sikkerhet for de som beveger seg på tvers og sikre god tilgjengelighet til holdeplasser. Tiltaket er en oppfølging av behovsanalyse (forprosjekt) prioritert i handlingsplan 2023-25 og inkluderer raske forbedringer.

Fv. 2722 Konnerudgata nedre del: Reguleringsplanlegging av hovedgate med løsninger for alle trafikanter og som del av et sammenhengende tilbud, som også ivaretar grensesnitt mot utbyggings- og utviklingsprosjekter i området.

Fv. 2732 Loesdalveien, rundkjøring Langebru: Bygge manglende lenke i regionalt hovednett for sykkel, samt øke sikkerhet for gående og syklende i området.

Opprusting av sentrale fortau langs fylkesvei: Tiltaket innebærer å oppgradere eksisterende fortau, fjerne hindringer for drift og øke fortausbredden der det ligger til rette for det. Tiltaket sees i sammenheng med forskningsprosjekt «Effektiv drift for gående og syklende» omtalt i kap 4.

4. Smart mobilitet og attraktiv by- og tettstedsutvikling

- ✓ Testing og utvikling av delte mobilitetsløsninger
- ✓ Bidrag til pilotprosjekt med Vannveien
- ✓ Temaplan/regional plan for areal og mobilitet

Tiltaksområdet omfatter tiltak innen ny teknologi, smart mobilitet og andre virkemidler for å effektivisere og utnytte eksisterende mobilitetstilbud på en bedre måte og skape trygge og attraktive byer og tettsteder. Med sin lange industri- og teknologihistorie, har vårt byområde mange gode miljøer og bedrifter som driver frem ny teknologi og løsninger for mobilitet, autonomi, sensorer og kommunikasjon. Miljøene har vært involvert i ulike prosjekter som Buskerudbyen har jobbet med opp gjennom årene.

Tiltak i handlingsprogrammet

Nytt torg ved gamle kinoen – Tråkkaparken

Området rundt den gamle kinoen i Kongsberg har bestått av gammel bygningsmasse, udefinerte arealer, utdaterte fortau, slitt veidekke og parkeringsareal for biler. Tiltaket skal ferdigstille en full ombygging til et nytt bytorg, som da får en sentral møteplassfunksjon for bydelen. Byrommet kompletterer nærmiljøet som består av videregående skole, en rekke serveringssteder, noe handel/tjenesteyting og boliger. Det skal også settes opp høystandard sykkelparkering, opparbeides møteplasser, legges nye gangveier, gjøres utbedring av fortau, få helhetlig belysning av området og universell utforming. Det etableres et gatemiljø som bidrar til å senke farten og øke oppmerksomhet i trafikken som gagnar gående og syklende. Veien forbi er både lokal og nasjonal sykkelrute. Prosjektet inkluderer også etablere av ny MC-parkering til erstatning for eksisterende parkering på Nymoens Torg som medfører uheldig trafikksituasjon med kjøring på fortau og torg.



Figur 8 Tråkkaparken ble offisielt åpnet 23.08.2025, men noe arbeid gjenstår fortsatt.
Illustrasjon: Norconsult

Pilotprosjekt Vannveien

Drammenselva og -fjorden representerer en transportåre som kan ha potensial for økt persontransport. Det er satt av belønningsmidler i tidligere handlingsprogram som tilskudd til eksternt pilotprosjekt for å teste ut potensialet i en slik kollektivløsning som en engangsstøtte. Forutsetningen er at søknad om forskningsmidler innvilges og/eller at andre midler fremskaffes slik at forsøksprosjektet er fullfinansiert.

Effektiv drift av anlegg for gående og syklende – forskningsprosjekt

Infrastruktur for gående og syklende må være funksjonell og sikker hele året. Tilbakemeldinger fra driftsansvarlige viser at det er flere forhold som gjør det vanskelig å drifte anleggene som planlagt. Fylkeskommunen vil kartlegge og analysere slike utfordringer som grunnlag for å tilpasse driftskontrakter, prioritere mindre investeringstiltak og følge opp regelbrudd gjennom forvaltningen av veinettet. Arbeidet tar utgangspunkt i fylkesveinettet, men vil også gi nytte for andre veieiere.

Digitale sykkelkart

Buskerudbyen er initiativtaker til et nasjonalt samarbeid om bedre digitale sykkelkart og rutevisning, i samarbeid med Entur. Kartet fremhever sykkelinfrastruktur og sykkelruter, viser forskjellige parkeringsalternativer, mekkestasjoner og andre fasiliteter. Buskerudbyen har utviklet en pilot i samarbeid med flere byområder og byer i Norge: [Sykkelveier.no](https://sykkelveier.no). Alle verktøyene er åpne («open source»), på lik linje med Enturs løsninger. Kartløsningen for å vise sanntidsbrøyting til publikum, som ble utviklet gjennom prosjektet Smart Drift, er også ønsket videreutviklet av flere samarbeidsaktører. Buskerudbyen vil følge opp dette videre.

Elsparkesykler – forskningsprosjekt

Buskerudbyen har i perioden 2021-2025 bidratt med belønningsmidler til delfinansiering av MikroReg, et forskningsprosjekt som eies av Bymiljøetaten i Oslo kommune og gjennomføres av TØI. Prosjektet har flere partnere nasjonalt, deriblant Buskerudbyen og Drammen kommune. Prosjektet gir byene bedre kunnskap for å regulere markedet for elsparkesykler og stimulere til videre innovasjon, bedre trafiksikkerhet og samfunnsnytte. Drammen kommune vil følge opp dette prosjektet i handlingsprogramperioden.

5. Kunnskapsgrunnlag og aktiviteter

- ✓ Synliggjøre gjennomførte tiltak
- ✓ Oppdatering av beslutningsgrunnlag for veien videre
- ✓ Reisevaneundersøkelser
- ✓ Barnas sykkelsservice på barneskoler

Hovedfokuset i dette innsatsområdet fremover er å fremskaffe godt kunnskapsgrunnlag og orientere innbyggerne om gjennomførte tiltak, og inspirere og tilrettelegge for endrede reisevaner gjennom ulike kampanjer og tilbud. Samtidig skal det jobbes med kunnskapsbygging, mobilitetsveiledning og informasjon. Kampanjevirkomheten vil bli konsentrert til konkrete tiltak som sykkelsservice, piggdekkbytte mv. Skoler, større offentlige og private virksomheter og arbeidsplassklynger er viktige målgrupper.

Tiltak i handlingsprogrammet

Kunnskapsgrunnlag

De siste årene er det gjennomført et omfattende utredningsarbeid for Buskerudbyen, senest i forbindelse med behovsanalysen for samferdsel og by- og tettstedsutvikling (2024/2025) og forslaget til utredningsprogram; Byutvikling i felleskap (2025).

Dersom det blir politisk tilslutning til utredningsprogrammet høsten 2025, vil det bli satt i gang en utredning om mulige veier videre for Buskerudbyen.

Oppdatering av faglig grunnlag: Vi vil løpende vurdere behov for oppdaterte analyser og beregninger for å sikre at vi har et relevant faglig grunnlag for beslutninger og videre arbeid i Buskerudbyen. Aktuelle analyser er:

- Tellepunkter for bil, sykkel og gange: Trafikkdatagrappa, der alle veieiere er representert, fortsetter arbeidet med å følge opp trafikkutvikling i alle kommuner. Nye tellere er satt opp av flere av partnerne, og det planlegges for flere gange- og sykkelteellere.
- Tiltaksutredninger. Kan omfatte ny infrastruktur for ulike transportformer, endret bruk av eksisterende infrastruktur, kollektivtilbud, kampanjer og informasjon.
- Nye transportmodellanalyser med oppdaterte forutsetninger og eventuelle nye tiltak.
- Undersøke arealutvikling: Kartlegge hvordan utviklingen i boliger og næring har vært i Buskerudbyen sammenholdt med regional plan for areal og transport.

Veileder for holdeplassinfrastruktur: Utarbeide en veileder med illustrasjoner og eksempler for planlegging, drift og utbygging av holdeplasser i samarbeid mellom kommuner, Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune (prosjektansvarlig).

Ulykker til fots, med sykkel og elsparkesykkel – registrering som grunnlag for trafiksikkerhetstiltak: Samarbeidsprosjekt mellom veieierne i Buskerudbyen og TØI om digital registrering av ulykker ved sykehus og legevakt i Buskerudbyen.

Reisevaneundersøkelse (RVU): Det gjennomføres en årlig RVU nasjonalt, der Buskerudbyen kjøper et tilleggsutvalg for de fire kommunene i samarbeidet. Dette er viktig grunndata for å følge endringer i reisevaner.

Aktiviteter

Synliggjøring av planlagte og gjennomførte tiltak: Det er viktig å synliggjøre planlagte og gjennomførte tiltak som gjør det mer attraktivt å sykle, gå og reise kollektivt. Det er i utgangspunktet partnerne som har ansvar for å utføre kommunikasjonstiltak rundt tiltak som helt eller delvis finansieres med belønningsmidler. Sekretariatet bistår ved behov, og har ansvar for synliggjøring via samarbeidets nettside og øvrige kanaler.

Videreutvikling av buskerudbyen.no og digitalisering: Samarbeidets felles nettside, buskerudbyen.no, var gjennom en større oppgradering i 2024. Hovedhensikten var å gi en bedre oversikt over planlagte og gjennomførte tiltak, samt kampanjer og andre tilbud. Saksfremlegg og kunnskapsgrunnlag er gjort lettere tilgjengelig gjennom et nytt dokumentsystem. Videreutvikling og oppgraderinger planlegges også fremover.

Bedriftsrettede tiltak: Buskerudbyen har gjennom flere år samarbeidet med bedrifter og offentlige virksomheter som ønsker å gjøre det enklere og mer attraktivt for ansatte å gå, sykle, kjøre kollektivt eller samkjøre til jobb. Arbeidet vil fortsette i neste handlingsprogramperiode, men i mindre skala.

Grønne reiser til nytt sykehus: I løpet av 2025 skal det nye sykehuset på Brakerøya være i full drift med rundt 4 000 ansatte. Buskerudbyen ønsker å bidra til et bærekraftig reisemønster for ansatte og besøkende. I samarbeid med lokale aktører og partnerne, jobbes det videre for å legge til rette for grønne reiser til sykehuset og helseparken. Tiltakene skal koordineres med relevante aktører.

Barnas sykkel-service: Buskerudbyen har som mål at 80 prosent av alle elever skal gå eller sykle til skolen. En av satsingene rettet mot barn og unge vil være videreføring av pilotprosjektet med mobilt sykkelverksted i tråd med ambisjonen i Barnas transportplan (NTP 2022-2033) om bedre trafiksikkerhet for barn og unge. I samarbeid med lokale sykkelverksted fikses barnesykler gratis mens barna sitter på skolebenken. Over 3 500 sykler har hittil blitt reparert under denne paraplyen. Prosjektet startet i Buskerudbyen i 2021, og er planlagt videreført.



Figur 9 Barnas sykkel-service har vært en suksess fra dag en. Flere tusen elever har fått oppgradert sykkelen sin, som gir økt sykkelglede og trafiksikkerhet. Foto: Buskerudbyen

Elsykelbiblioteket: Elsykelbiblioteket i Krokstadelva og på Kongsberg gir innbyggerne mulighet til å prøve en elsykkel i to uker. Det har vært et populært tilbud i regi av Buskerudbyen gjennom flere år. Filialene er et spleiselag mellom kommunene og Buskerudbyen.

Regional sykkelrute Sølveien: Sekretariatet har fått laget dokumentasjon av ruta og bistått i gjennomføringen av turer i forbindelse med 400-års jubileet på Kongsberg. Det foreslås videreføring av tilsvarende aktiviteter i samarbeid med blant annet Vegmuseet, nasjonal sykkelkoordinator i Statens vegvesen og andre lokale aktører.

Sykelkart: Både digitale (se omtale over) og papirversjoner har blitt utarbeidet og promotert. Det er årlige henvendelser fra turistinformasjons-verter, kafeer, campingplasser og andre som ønsker flere kart til utdeling.

Synlig syklist: Buskerudbyen ønsker å bidra til bedre trafiksikkerhet gjennom blant annet en årlig sykkellyktaksjon. Det er fortsatt for mange som ikke har påbudt lys i mørket. En positiv vinkling på dette er å dele ut gratis lykter og informasjon, i samarbeid med Syklistforeningens nasjonale Synlig syklist-kampanje.

Støtte til flykninger og vanskeligstilte i Buskerudbyen: Etter oppfordring fra lokale aktører (Svelvik menighet, Blå Kors, Kirkens bymisjon og Frelsesarmeen), har Buskerudbyen gitt tilskudd til sykler, hjelmer, låser, sykkellykter og reflekser til flykninger. Buskerudbyen ønsker å fortsette dette gode samarbeidet i handlingsprogram-perioden.

6. Drift av Buskerudbysamarbeidet

Driften av Buskerudbysamarbeidet finansieres dels med belønningsmidler og dels med samarbeidsmidler fra partnerne. Driftskostnader omfatter blant annet lønn til ansatte i sekretariatet, leie av kontorlokaler, IT-drift og møteaktiviteter. Per mars 2025 er antallet fast ansatte i sekretariatet redusert med én stilling sammenlignet med tidligere.

Drammen kommune og Buskerud fylkeskommune bidrar inntil videre med ekstra innsats som dekkes med midler fra Buskerudbyen. Det legges til grunn at kostnader for leie av lokaler reduseres fra 2025. Midler til dette tiltaksområdet foreslås redusert sammenlignet med tidligere.

Sekretariatets oppgaver er i stor grad styrt av samarbeidets aktivitetsnivå og planer. Kjerneoppgavene er per i dag knyttet til belønningsavtalen. Sekretariatet har ansvar for å utarbeide forslag til handlingsprogram, koordinere oppfølging av tiltakene og rapportere til samarbeidet og staten om måloppnåelse og bruk av belønningsmidlene. Sekretariatet leder også felles utredningsarbeid, koordinerer og følger opp møtene i Buskerudbyens organer.

Partnerne har gjennomføringsansvar for egne tiltak. Sekretariatet har en viktig rolle i koordinering og oppfølging av felles innsatsområder på tvers av kommunegrenser. Sekretariatet tilrettelegger videre for samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer og med eksterne samarbeidsaktører og bidrar også med å fremskaffe beslutningsgrunnlag som etterspørres av partnerne. Eksempler på dette er utredninger, trafikkteellinger, reisevaneundersøkelser og andre data.

Buskerudbysamarbeidet: Bakgrunn og historikk

Regionalt samarbeid siden 2010

Buskerudbysamarbeidet ble etablert 1.1.2010, og består fra 1.1.2024 av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg samt Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Statsforvalteren er observatør. Samarbeidets hovedmål er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. Sentrale oppgaver har vært å utarbeide en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen og samordne, finansiere og gjennomføre tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

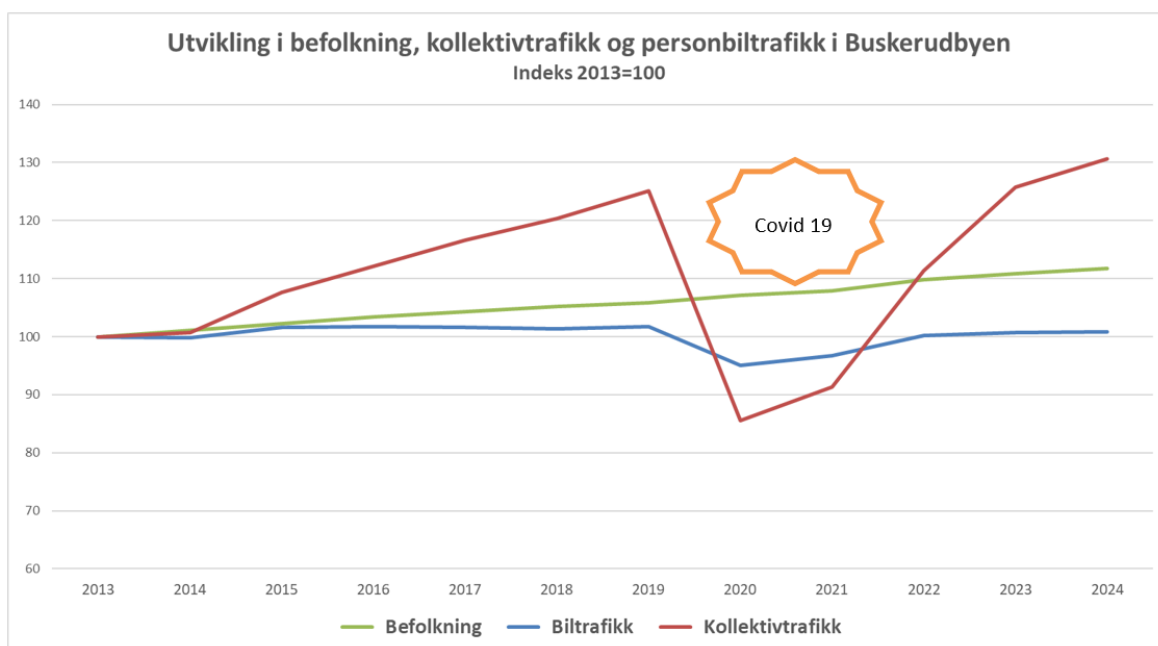
Samarbeidet har båret frukter

Buskerudbyen er et av ni prioriterte byområder i Norge som kan få belønningsmidler og byvekstavtale med staten. Siden den første avtalen om belønningsmidler ble inngått for perioden 2010–2013, har Buskerudbyen hatt fem belønningsavtaler. Så langt har samarbeidet fått over 1,4 mrd. kroner i belønningsmidler.

Mange busslinjer har fått hyppigere avganger, det er innført billigere enkeltbilletter og månedskort og andelen elbusser har økt. Siden samarbeidet startet opp, er mange holdeplasser og kollektivknutepunkt oppgradert og flere fremkommelighetstiltak for buss gjennomført. I tillegg er en rekke strekninger blitt bedre tilrettelagt for syklende og gående, og mange innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil er etablert. Dette er eksempler på tiltak som har gitt gode resultater.

Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken for perioden 2013-2024 samtidig som befolkningen har økt med ti prosent i samme periode.

Kollektivtrafikken økte langt raskere enn befolkningsveksten fram til Covid19-pandemien rammet landet. Fra 2013 til 2019 økte antall kollektivreiser (buss og tog) med 24 prosent. En viktig forklaring på den gode måloppnåelsen er trolig kombinasjonen av gjennomførte tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, samtidig som areal- og parkeringspolitikken i stor grad er fulgt opp i tråd med den regionale planen. Prioritering av parkering i sentrumsområdene for handel istedenfor arbeidsplasser og fortetting ved kollektivknutepunkt er eksempler på dette.



Figur 3: Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum buss og tog) 2013-2024. Indeks 2013=100.

Prioriterte tiltak i Handlingsprogram 2026–2029

Tabellen under oppsummerer forslag til tiltak fordelt på innsatsområde og år.

Tabell 3 Samletabell prioriterte tiltak i avtaleperioden for belønningsmidler 2026-2029. Alle beløp i hele 1 000 kr (2025-kroneverdi).

Tiltak i handlingsprogram 2026–2029			År				Sum
Tiltaksområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet	Ansvar	Ko m	2026	2027	2028	2029	2026-2029
Videreføre forsterket rutetilbud	BFK	Alle	67 700	67 700	67 700	67 700	270 800
Forbedret busstilbud - Nytt sykehus og jernbaneinvesteringer	BFK	Alle	11 000	11 000	11 000	11 000	44 000
Tilskudd til reduserte takster	BFK	Alle	25 000	25 000	25 000	25 000	100 000
Digitale kundetjenester	BFK	Alle	4 300	4 300	4 300	4 300	17 200
SUM tiltaksområde 1			108 000	108 000	108 000	108 000	432 000
Tiltaksområde 2: Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	Ansv ar	Ko m.	2026	2027	2028	2029	Sum
Bedre tilgjengelighet til og ved bussholdeplasser	DK	DK	1 000	1 000	5 000		7 000
Fremkommelighet for buss på kommunal vei Mjøndalen-nytt sykehus (Prestalleen og Vinnesbråtan)	DK	DK	4 300				4 300
Bedre tilgjengelighet til og ved bussholdeplasser, busskur	LK	LK		3 000	3 000		6 000
Drammen st. - Bygg D sykkelhotell - rehabilitering av yttervegger	JBD	DK	1 000	400			1 400
Mjøndalen st. - Sykkelparkering fornyes (pga. slitasje)	JBD	DK		700			700
Hokksund st. - Nytt fundament på sykkelhotell (synker)	JBD	ØE K			500		500
Hokksund st. - flytte sykkel p-plasser og utvide v sykkelhotell	JBD	ØE K			700		700
Drammen st. - Takoverbygg til eksisterende sykkelp. v bygg E	JBD	DK				700	700
SUM tiltaksområde 2			6 300	5 100	9 200	700	21 300
Tiltaksområde 3: Tiltak for gående og syklende	Ansv ar	Ko m.	2026	2027	2028	2029	Sum
Fv. 2722 Konnerudgata nedre del (plan)	BFK	DK	1 000	2 000			3 000
Fv. 2722 Konnerudgata nedre del (strakstiltak)	BFK	DK	5 000				5 000
Fv. 2704 Engene/Tomineborgveien, Fayegata mot Lier (plan)	BFK	DK		500	500		1 000
Fv. 2704 Engene/Tomineborgveien, Fayegata mot Lier (bygging)	BFK	DK				6 000	6 000
Fv. 319 Havnegata, Rundtom – Hans Tordsens gate og kryss fv. 2940 Skippergata	BFK	DK		4 600	2 300	3 100	10 000
Sykelveivisning Drammen	DK	DK	1 000				1 000
Fortau Ingvald Ludvigssens gate	DK	DK	4 000	6 000			10 000
Sykelvei med fortau på Vestfoldbanen	DK	DK	-			9 000	9 000
Fv. 2732 Loesdalveien, rundkjøring Langebru	BFK	ØE K	1 000				1 000

Kulvert for GS-vei Loesmoen	ØEK	ØE K	3 000	3 000	8 000		14 000
Sykkelveivisning Øvre Eiker	ØEK	ØE K	500				500
Ny gang- og sykkelvei, Heggroveien, Lierbyen	LK	LK		2 000	2 000	2 000	6 000
Sykkelveivisning Lier	LK	LK	800				800
Fv. 2704 Nøsteveien, Kirkeveien-Jensvollveien (bygging)	BFK	LK	2 000	4 000	4 000	2 600	12 600
Gjenåpne snarveier	KK	KK	300				300
Sandsværmoen, Sandsvæerveien, utbedring av fortau	KK	KK	400	3 200	3 000	2 800	9 400
Kirkegårdsveien - Møllergata - Steenstrups gate	KK	KK			500		500
Sykkelveivisning Kongsberg	KK	KK	400				400
Vedlikehold på gang- og sykkelveier i Kongsberg	KK	KK	900	300	500	500	2 200
Opprusting av sentrale fortau	BFK	Alle				4 000	4 000
SUM tiltaksområde 3			20 300	25 600	20 800	30 000	96 700
Tiltaksområde 4: Smart mobilitet og attraktiv by- og tettstedsutvikling	Ansv ar	Ko m.	2026	2027	2028	2029	Sum
Vannveien (Tilskudd til prosjektet finansieres med tidligere bevilgede belønningsmidler, 1 mill. kr)							
Tiltak nytt torg ved gamle kinoen - Tråkkaparken	KK	KK	1 500				1 500
SUM tiltaksområde 4			1 500	0	0	0	1 500
Tiltaksområde 5: Kunnskapsgrunnlag og aktiviteter	Ansv ar	Ko m.	2026	2027	2028	2029	Sum
Utredninger og kunnskapsgrunnlag	Sekr.	Alle	2 600	2 600	2 600	2 600	10 400
Kontinuerlig RVU/Tilleggsutvalg RVU	Sekr.	Alle	800	800	800	900	3 300
Tellepunkter	Sekr.	Alle	300	300	300	300	1 200
Tellepunkt for gange og sykkel	DK	DK	1 000			300	1 300
Ulykkesregistrering inkl. systematisering og analyse	Sekr.	Alle	300	300			600
Hindringer for effektiv drift av anlegg for gående og syklende	BFK	Alle			1 000		1 000
Mikroforum: Nettverk og nasjonal møteplass	DK	Alle	100	100	100	100	400
Veileder for holdeplassinfrastruktur	BFK	Alle		500	500		1 000
Revidering av sykkelplanen	KK	KK	800				800
Revidering av sykkelplanen	LK	LK	800				800
Undersøke arealutvikling i byområdet	BFK	Alle	500				500
Bygge kunnskap om Buskerudbyen	Sekr.	Alle	400	400	400	400	1 600
Kampanjer og annen tilrettelegging	Sekr.	Alle	200	200	200	300	900
Skolekampanjer	Sekr.	Alle	500	500	500	800	2 300
SUM tiltaksområde 5			8 300	5 700	6 400	5 700	26 100
Tiltaksområde 6: Drift av Buskerudbysamarbeidet	Ansv ar	Ko m.	2026	2027	2028	2029	Sum
Drift av Buskerudbysamarbeidet	Sekr.	Alle	2 600	2 600	2 600	2 600	10 400
SUM tiltaksområde 6			2 600	2 600	2 600	2 600	10 400
Sum alle tiltaksområder			147 000	147 000	147 000	147 000	588 000

Marginalliste

Det står mange gode tiltak i kø. En oppdatert marginalliste er viktig for å kunne prioritere gode tiltak når det blir rom for det på grunn av utsettelse av andre tiltak, endrete kostnader eller andre forutsetninger som gir grunnlag for omprioriteringer.

Tiltaksbeskrivelser følger med som vedlegg. Noen er estimert med beløp, andre er kun i forprosjektfasen og har dermed ikke oppgitte beløp. Dette vil komme senere.

Tabell 4 Marginalliste-oversikt i avtaleperioden for belønningsmidler 2026-2029. Alle beløp i hele 1 000 kr (2025-kroneverdi).

Marginalliste for handlingsprogram 2026–2029			År				Sum
Tiltaksområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet	Ansv ar	Ko m	2026	2027	2028	2029	2026- 2029
<i>Utvidet driftsdøgn busstilbud</i>	BFK	Alle	11 000	11 000	11 000	11 000	44 000
<i>Fri overgang tog / buss på strekningen Hokksund-Lier</i>	BFK	Alle	11 000	11 000	11 000	11 000	44 000
Tiltaksområde 2: Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	Ansv ar	Ko m.	2026	2027	2028	2029	Sum
<i>Kraftfulle kollektivtiltak</i>	BFK	Alle					
<i>Mjøndalen st. - Supplere/utvide kameraovervåking</i>	JBD	DK	400				400
Tiltaksområde 3: Tiltak for gående og syklende	Ansv ar	Ko m.	2026	2027	2028	2029	Sum
<i>Ny GS-veibru fra Loesmoen til Øvre Sandøra</i>	ØEK	ØE K					105 000
<i>Fv. 2757 Lurdalsveien, Eikerveien - Drammensveien</i>	BFK	KK				10 000	10 000
<i>Ny GS-vei fra Haspa til Boecks gate mot sentrum</i>	KK	KK	500	2 500			3 000
<i>Felles sykkelveivisning Buskerudbyen</i>	Sekr.	Alle	500				500
Tiltaksområde 4: Smart mobilitet og attraktiv by- og tettstedsutvikling	Ansv ar	Ko m.	2026	2027	2028	2029	Sum
<i>Reduserte fartsgrenser</i>	BFK	Alle					
Tiltaksområde 5: Kunnskapsgrunnlag og aktiviteter	Ansv ar	Ko m.	2026	2027	2028	2029	Sum
<i>Bedriftsrettede tiltak inkl. Grønn Jobbvei</i>	Sekr.	Alle	500	500	500	500	2 000