

Status utredningen «Byutvikling i fellesskap»

Politisk råd, mandag 12. oktober kl. 17:00 – 19:30 | Drammen rådhus



Temaene:

Del 1 Buskerudbyen står overfor et veivalg: Mandatet fra utredningsprogrammet "Byutvikling i fellesskap"

Del 2 Staten er partner – men har krav og forventninger

Del 3 Situasjonsbilde

Del 4 Fire mulige veier videre

Del 5 Tiltak som er vurdert for å nå målene

Del 6 Prosessen videre





Buskerudbyen

Del 1

Buskerudbyen står overfor et veivalg



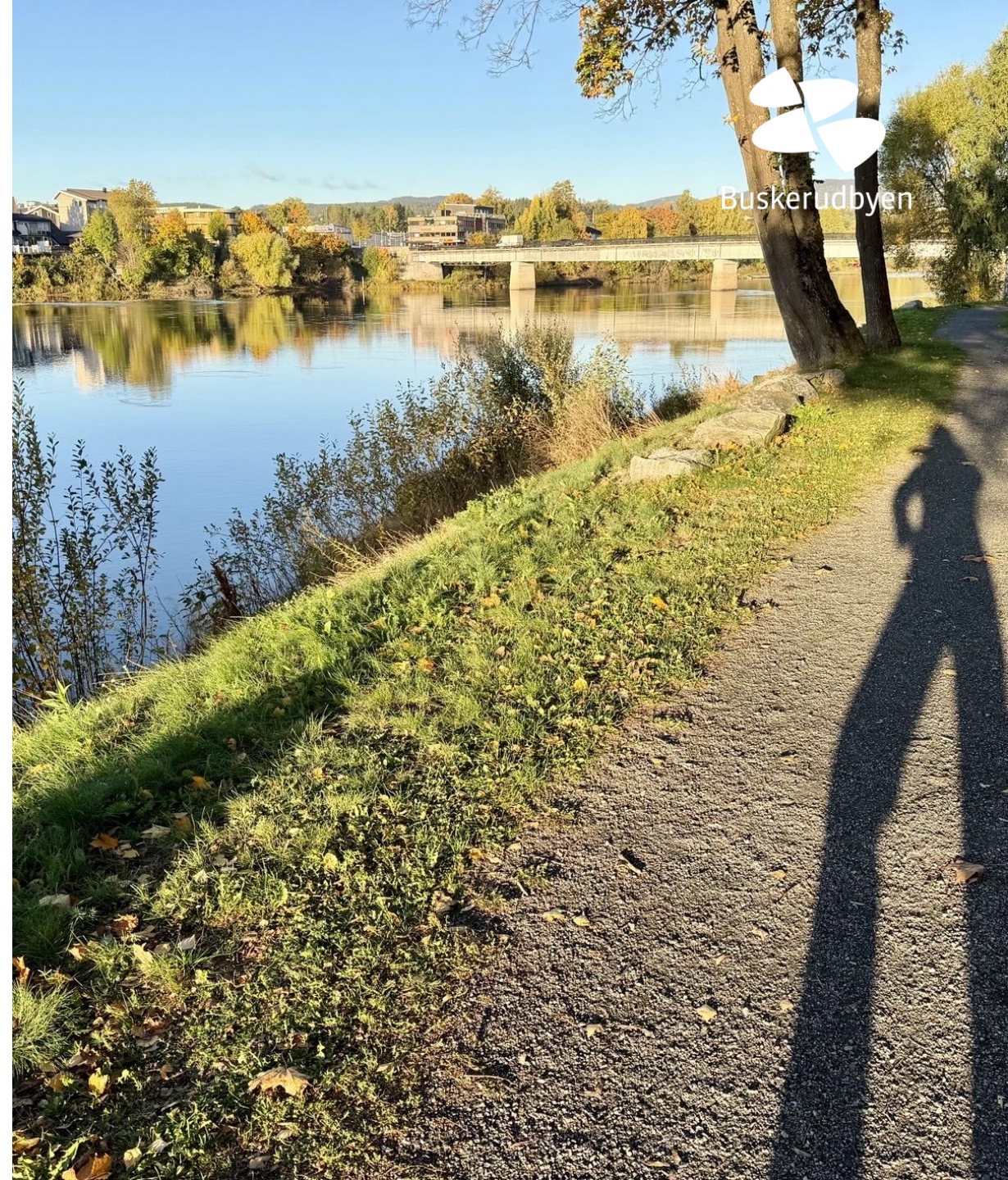


Buskerudbyen

Oppdraget

Hvordan skal Buskerudbyen møte fremtidige behov for byutvikling, transport, vekst og en attraktiv region?

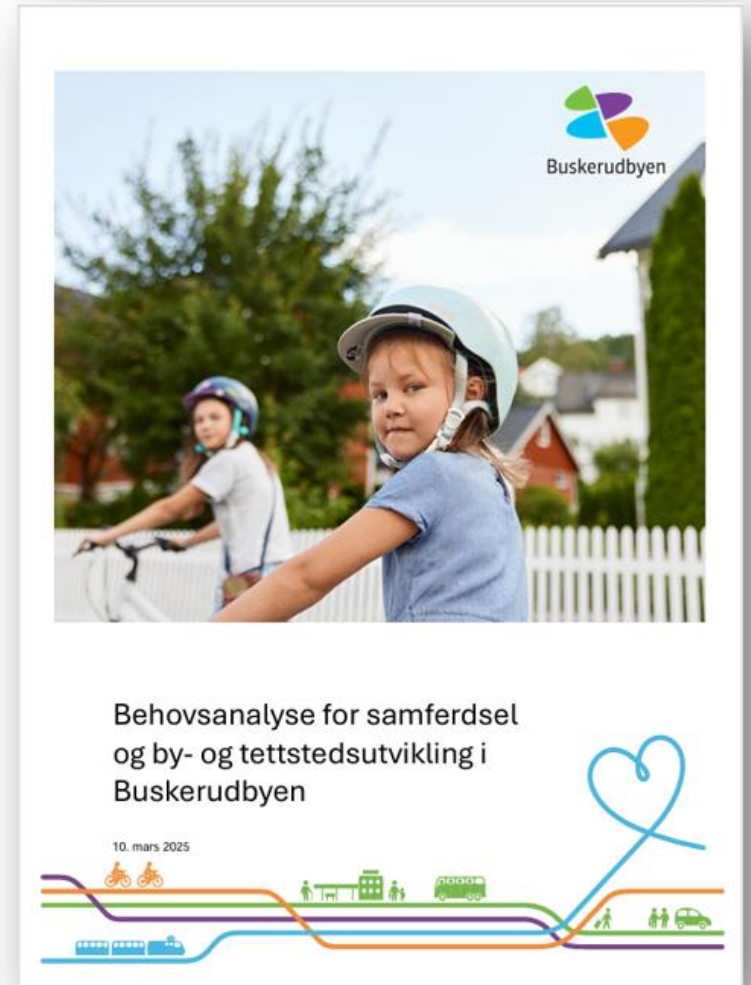
- **Fire ulike veier/konsepter** skal utredes
- **Statens krav** om å utrede minst ett alternativ med bompenger oppfylles
- Målet er et **konkret og godt kunnskapsgrunnlag** for politiske beslutninger



Hvorfor gjør vi denne utredningen?

Fem samfunnsflokke må løses:

- 1 Bolig- og næringsutviklingen går for sakte
- 2 Vi utnytter ikke potensialet i byene og lokalsamfunnene
- 3 Kollektivtilbudet er ikke godt nok
- 4 Forsinkelser i rushtiden skaper problemer
- 5 Vi mangler finansiering til ønskede tiltak



Nullvekstmålet

Et krav fra staten for å få belønningsmidler og byvekstavtale

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

- Gjelder **persontransport**, dvs. ikke varetransport
- Gjelder i byområdene, dvs. **ikke gjennomgangstrafikken på E18**
- Gjelder også i **statlige føringer for arealbruk og transport**



Bred utredning – fire konsepter

Konsept 1

Belønningsavtale

- Tilsvarer dagens situasjon
- 124,9 mill. kr i belønningsmidler i 2026, ca. 2/3 går til drift av buss og lavere priser

Konsept 2

Ingen avtale med staten

- Vil innebære at belønningsmidlene forsvinner, særlig merkbart mht. buss

Konsept 3

Bypakke og byvekstavtale uten bompenger

- Forsøk på å få byvekstavtale uten bompenger i 2022, men staten ville ikke forhandle om byvekstavtale uten at bompenger var utredet

Konsept 4

Bypakke og byvekstavtale med bompenger

- Ikke realistisk med samme størrelse som Buskerudbypakke 2
- Utreder flere varianter

Utredningen = mulighetsrom

- Vi ser på forventet trafikkutvikling, hvor langt vi kan komme i å løse flokene og hva vi kan ha råd til å finansiere
- Dere får nå foreløpige beregninger. Vi forventer at det store bildet er som presentert i dag
- Når utredningen kommer til politisk behandling etter nyttår, skal det tas stilling til om de fire konseptene skal ut på høring
- Det er først tidlig 2028 at det er lagt opp til lokalpolitisk behandling av hvilket konsept Buskerudbyen skal gå for



Buskerudbyen

Foreslåtte tiltak så langt



NB!

- Den endelige porteføljen av tiltak utarbeides først etter at det eventuelt er vedtatt å gå videre med en byvekstavtale med bompenger
- Vedtas i kommunestyrene og fylkestinget, og godkjennes av Stortinget



Illustrasjon: Fjordbyen Lier Drammen



Tidsplan



Faglig arbeid



Lokalpolitisk behandling



Buskerudbyen

Behovsanalyse

Ferdig mars 2025

Lokalpolitisk behandling av utredningsprogram

Aug.–okt. 2025

Utredningsprogram

Våren–sommeren 2025

Lokalpolitisk beslutning om

høring

Nyåret 2027

Mulig stopp

Evt. justering av faglig grunnlag og anbefaling

Våren 2027

Høring med medvirkning

Vinteren 2026/2027

Lokalpolitisk valg av konsept

Tidlig 2028

Mulige veier etter valg av konsept

Byvekstavtale med bompenger

Bompengeprosess 2–3 år, deretter
forhandlinger om avtale 1–1½ år

Byvekstavtale uten bompenger

Ingen eksempler på dette, tidsbruk
ukjent

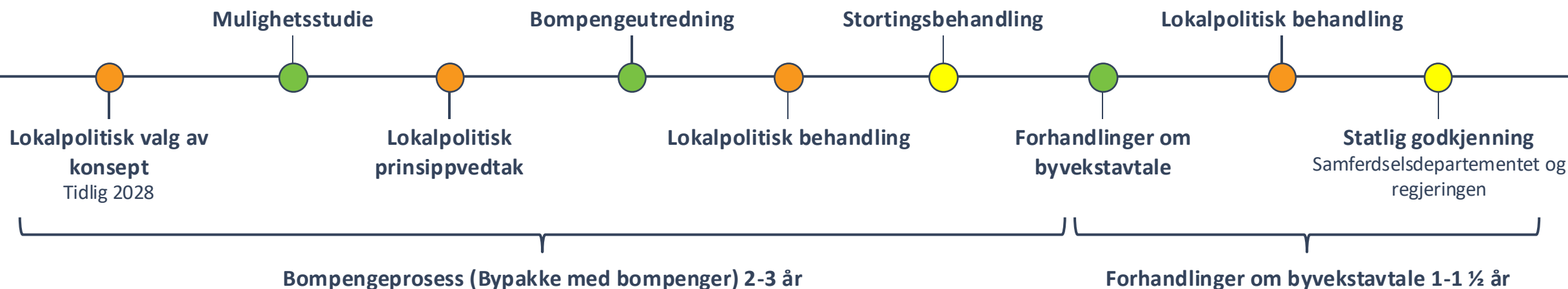
Fortsatt belønningsavtale

Forutsetter at staten viderefører
ordningen

Ingen avtale med staten



Videre prosess hvis man velger Konsept 4



Byvekstavtale med bompenger

Bompengeprosess 2–3 år, deretter forhandlinger om avtale 1–1½ år

I mulighetsstudien avklares forutsetningene for et mulig bompengelopplegg og om det er grunnlag for å gå videre med en bompengeutredning.

I Buskerudbyen vil utredningen «Byutvikling i fellesskap» dekke noe av det som inngår i en mulighetsstudie.

Del 2

Staten er partner – men har krav og forventninger



Statlige bidrag til Buskerudbyen

- Buskerudbyen har fått ny belønningsavtale for perioden 2026-2029
- Til nå har vi fått ca. **1,6 milliarder kroner** i statlige belønningsmidler. Ny belønningsavtale gir **ytterligere 500 millioner kroner**
- Omtrent 2/3 går til **kollektivtilbudet**, som er helt avhengig av ekstrastøtten





Statens politikk for storbyområdene

- Byvekstavtalene er «**regjeringens viktigste virkemiddel** for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp»
- Det er usikkert hvor lenge staten vil videreføre egne belønningsavtaler



Buskerudbyen

Nasjonal transportplan 2025-2036

deler byområdene i tre:

1. «De fire store»: Oslo, Bergen, Trondheim, Nord-Jæren – har byvekstavtaler

2. De fem «nest største»:

Tromsø, Kristiansand, Nedre Glomma - har byvekstavtaler

Grenland – belønningsavtale (Bypakke fase 2 vedtatt i Stortinget)

Buskerudbyen – belønningsavtale

3. Tilskuddsordning for byer utenfor byvekst-ordningen:

Bodø – har bypakke, får tilskudd

Ålesund – har bypakke, får tilskudd

Haugesund – har bypakke

Arendal/Grimstad

Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik) – Tønsberg har bypakke

Flere byer kan være aktuelle

Inne i ordningen med byvekstavtaler.

Buskerudbyen er eneste byområdet uten bompenger

Må ha en bypakke som er godkjent i Stortinget

Hva om vi ikke når nullvekstmålet?

- 1 Vi oppfyller ikke statens krav for å få en belønningsavtale eller byvekstavtale
- 2 Nullvekstmålet ligger uansett til grunn for statlige retningslinjer – vi vil likevel bli målt opp mot det
- 3 Statlige myndigheter kan fremme innsigelser mot utbygging på grunn av økt trafikkbelastning (manglende oppfølging av statlige føringer)
- 4 Utviklingen kan stoppe opp eller gå saktere
- 5 Trafikkvekst vil påføre byområdet vårt store utfordringer:
 - Mer kø – dårligere fremkommelighet for innbyggere og næringsliv
 - Dårligere luft og bomiljø

Hvilket signal vil Buskerudbyen gi til staten?

- I Nasjonal transportplan 2025-2036 står det at Buskerudbyen er aktuell for byvekstavtale på sikt
- Arbeidet med ny NTP er i gang. Legges frem for Stortinget våren 2028.



Buskerudbyen

Del 3

Situasjonsbilde



Hvordan kan vi gjøre det enda bedre å bo og jobbe her?

Buskerudbyen ønsker flere innbyggere, flere arbeidsplasser og mer verdiskapning. Samtidig vil vi gjøre hverdagen enklere og bedre for **oss som allerede bor og jobber i Buskerudbyen:**

- Folk skal komme seg trygt og effektivt til jobb, skole og fritidsaktiviteter
- Næringslivet har nok tilgang på arbeidskraft og gode transportløsninger
- Vi utvikler byer og tettsteder med bedre luft og attraktive bomiljøer



Buskerudbyen



Behovet oppleves stort på mange områder



18 | HELG | Lørdag 19. september 2026 | DRAMMENS TIDENDE

DRAMMENS TIDENDE | Lørdag 19. september 2026 | HELG | 19



Selv om noen skoler har jobbet for å redusere trafikken utenfor skolen, dominerer bilene scenen utenfor skole. Her ved Øren skole en septembertidning.

2.700 FORELDRE HAR TALT

Drammens farligste skoleveier

Kun litt over en tredjedel av foreldre ved barneskolene i Drammen opplever hele skoleveien til barna som trygg.

Selv om noen skoler har jobbet for å redusere trafikken utenfor skolen, dominerer bilene scenen utenfor skole. Her ved Øren skole en septembertidning.

Kjernen av frykt
De fleste foreldre mener at skoleveien er farlig, og mange har opplevd uønskede hendelser. Mange foreldre mener at skoleveien er farlig, og mange har opplevd uønskede hendelser.

Kjøretid og skoleplassen
Mange foreldre mener at skoleveien er farlig, og mange har opplevd uønskede hendelser.

Utskjelningsskolen
Mange foreldre mener at skoleveien er farlig, og mange har opplevd uønskede hendelser.

Foreldre og skole
Mange foreldre mener at skoleveien er farlig, og mange har opplevd uønskede hendelser.

Foreldre og skole
Mange foreldre mener at skoleveien er farlig, og mange har opplevd uønskede hendelser.

Mange synes sentrum er lite attraktivt



SIDE 4

Det du bryr deg om

Drammens Tidende

LØRDAG 19. september 2026 • Uke 35 • Nr. 105 FLERE NYHETER PÅ DT.NO Løssalg kr 59,- TIPS: 03232



2.700 FORELDRE HAR TALT:

Her er skoleveiene foreldrene frykter

DRAMMENS FARLIGSTE: Kun litt over en tredjedel av foreldre ved barneskolene i Drammen opplever hele skoleveien til barna som trygg. Ved flere skoler mener en stor andel av foreldrene, noen steder opptil 90 prosent, at henting/levering i bil skaper trafikkproblemer ved skolen. Se hvilke steder som skaper mest uro.

SIDE 18-22

Faksimile, Drammens Tidende 19. september

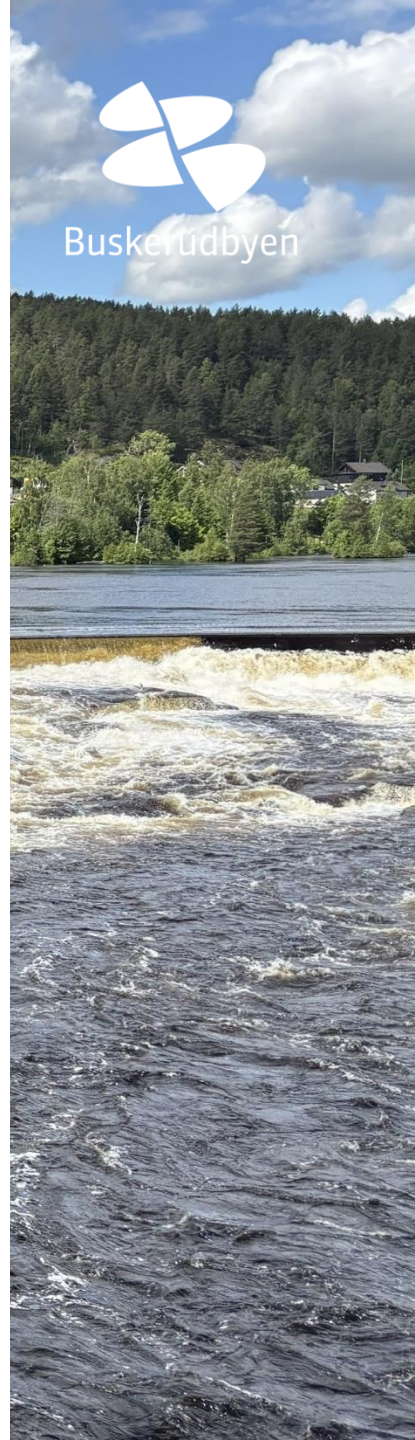
Vi er et felles bo- og arbeidsmarked





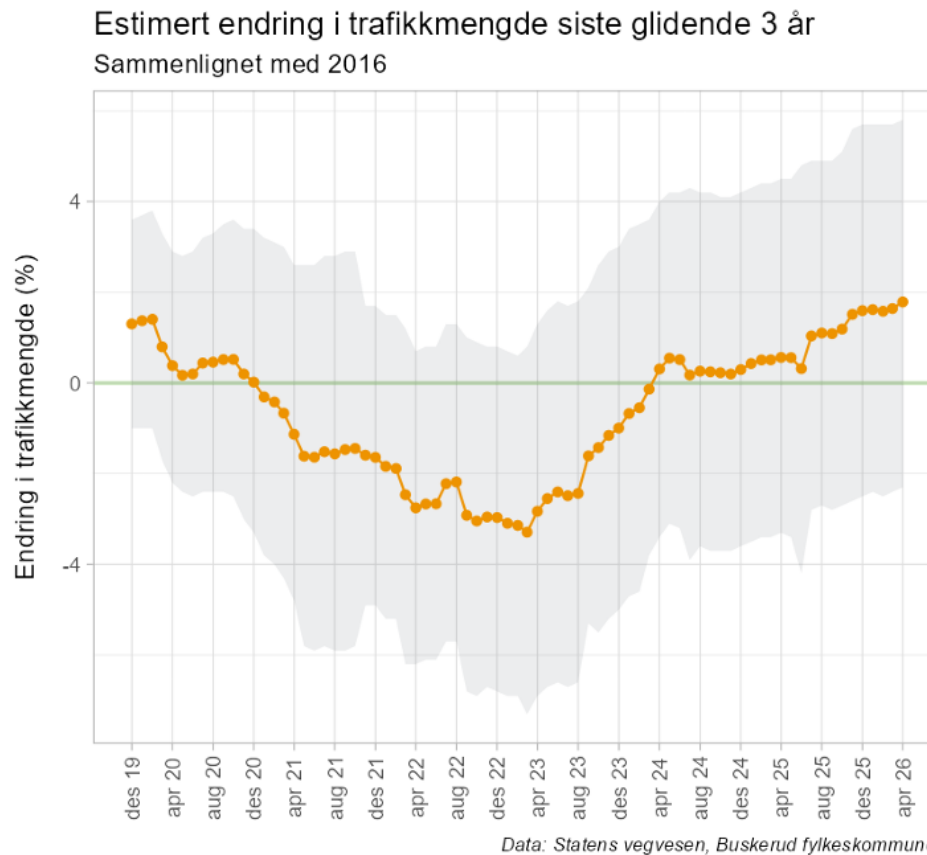
Bilens rolle

- Det ses på tiltak der bilen skaper kapasitetsutfordringer i veinettet, og det finnes gode muligheter til å reise på annen måte
- Bilen vil fortsatt være det viktigste transportmiddelet i områder hvor alternativene er dårlige eller ikke finnes
- Intensjonen er bedre plass på veien for de som må kjøre bil, inkludert næringstransporten



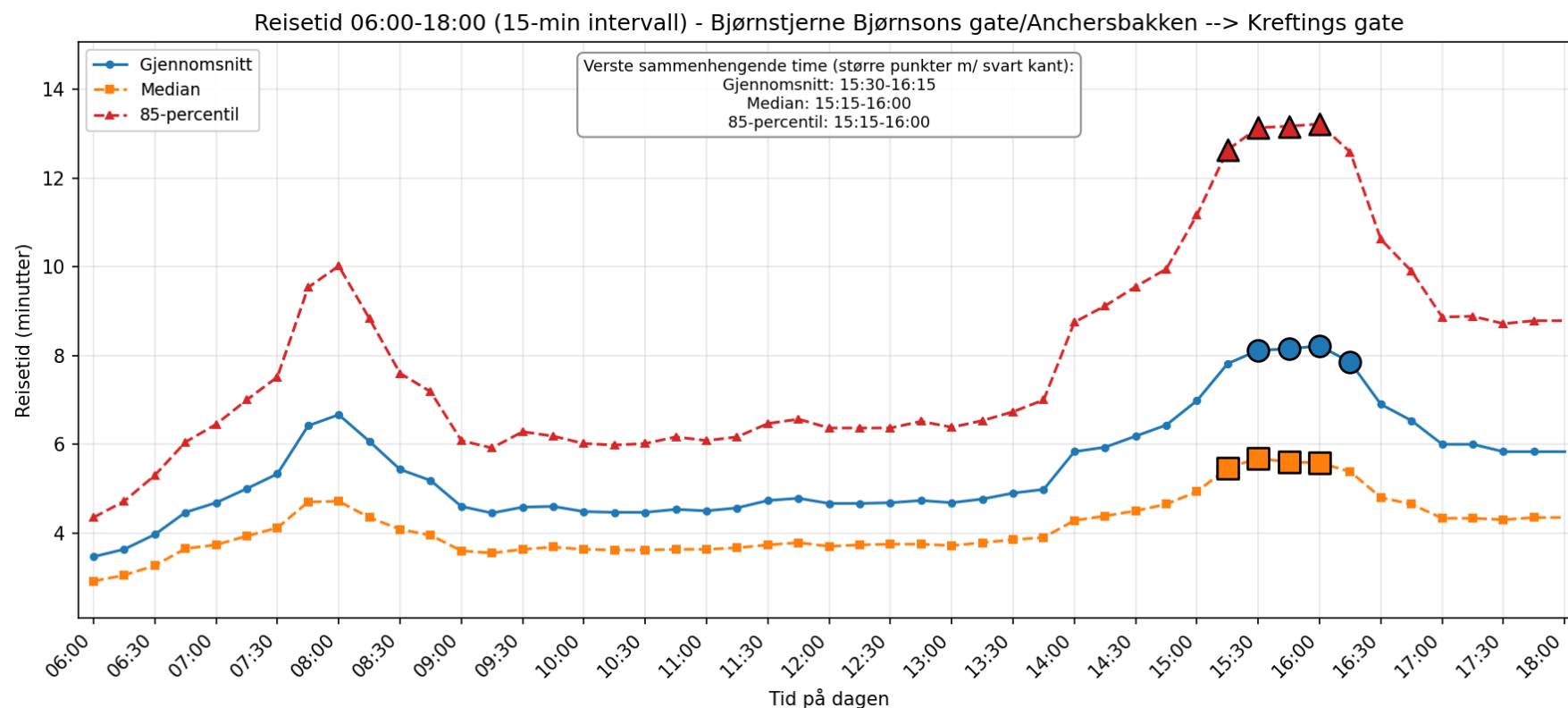
Tendensen er at trafikken øker

- Vi sammenlignes med trafikknivået i 2016
- De siste årene har det vært en tendens til økt personbiltrafikk
- Vi nærmer oss + 2 %



Vi er nær kapasitetsgrensen flere steder

Eksempel: kjøretid i Bjørnstjerne
Bjørnsons gate/Kreftings gate fra
Anchersbakken til Øvre Sund bru



Kartgrunnlag: Norgeskart

Stor pendling inn mot Oslo- området

- Fra Kongsberg: 1 000
- Fra Øvre Eiker: 1 100
- Fra Drammen: 12 000
- Fra Lier: 5 700

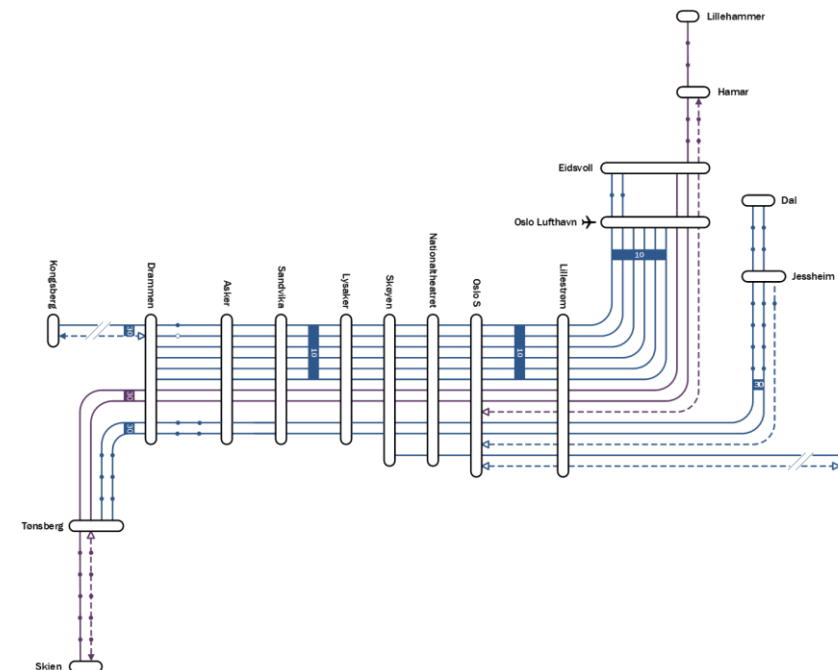
**Sum = 19 800 pendler
inn til Asker, Bærum,
Oslo og Romerike**



Togtilbudet i Drammen blir bedre

Ruteplan 2028 (R28) innføres **fra desember 2027**, og innebærer:

- 10 tog i timen til Oslo/Gardermoen *
- 3 stopp i timen på Brakerøya (4 i rush)
- 1 tog i timen fra Kongsberg (2 i rush)
- 4 tog i timen fra Tønsberg



Figur: Jernbanedirektoratet

* I forslaget til statsbudsjett er antallet redusert til 8 i timen

Bedre togtilbud i hele Buskerudbyen må på plass

- Mer pålitelig togtilbud
 - Flere togavganger til Hokksund og Kongsberg
 - Flere stopp på Brakerøya og i Lier
- Dobbeltspor Gulskogen-Hokksund er nøkkelen til flere avganger og et bedre togtilbud
- Jernbane ligger normalt utenfor byvekstavtalene, men er så viktig for Buskerudbyen at det bør løftes fram i dialogen med staten
- Bedre togtilbud til Hokksund og Kongsberg er viktig for vårt felles bo- og arbeidsmarked, og særlig for veksten i teknologi- og forsvarsindustrien





Holmenbrua og ny
E134 Dagslett – E18



Buskerudbyen

Del 4

Fire mulige veier videre



Bred utredning – fire konsepter

Konsept 1

Belønningsavtale

- Tilsvarer dagens situasjon
- 124,9 mill. kr i belønningsmidler i 2026, ca. 2/3 går til drift av buss og lavere priser

Konsept 2

Ingen avtale med staten

- Vil innebære at belønningsmidlene forsvinner, særlig merkbart mht. buss

Konsept 3

Bypakke og byvekstavtale uten bompenger

- Forsøk på å få byvekstavtale uten bompenger i 2022, men staten ville ikke forhandle om byvekstavtale uten at bompenger var utredet

Konsept 4

Bypakke og byvekstavtale med bompenger

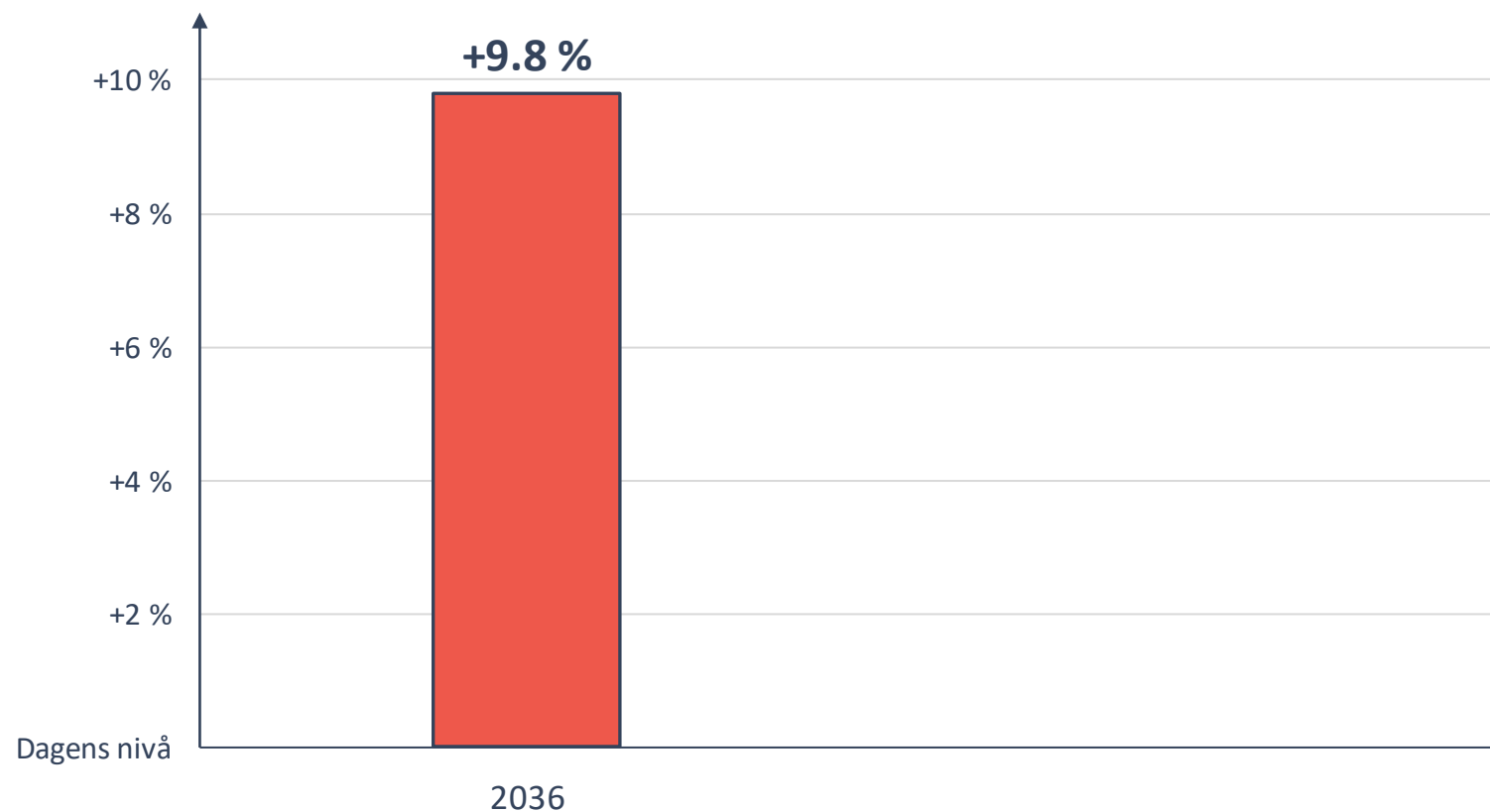
- Ikke realistisk med samme størrelse som Buskerudbypakke 2
- Utreder flere varianter

Foreløpige hovedfunn:

- 1 Det er kun i «Konsept 4 - Byvekstavtale med bompenger» det er økonomisk handlingsrom til større investeringer og infrastrukturtiltak
- 2 Det er kun i konsept 4 det er sannsynlig at staten vil øke sitt økonomiske bidrag
- 3 Foreløpig har vi ikke klart å finne realistiske måter å nå nullvekstmålet på uten bompenger.

Beregnet trafikkutvikling til 2036

Beregnet endring i personbiltrafikk, Buskerudbyen, fra dagens nivå til 2036



● **Personbiltrafikken i Buskerudbyen øker med 9,8 %**

Hvis vi fortsetter som i dag

● **Årsaker**

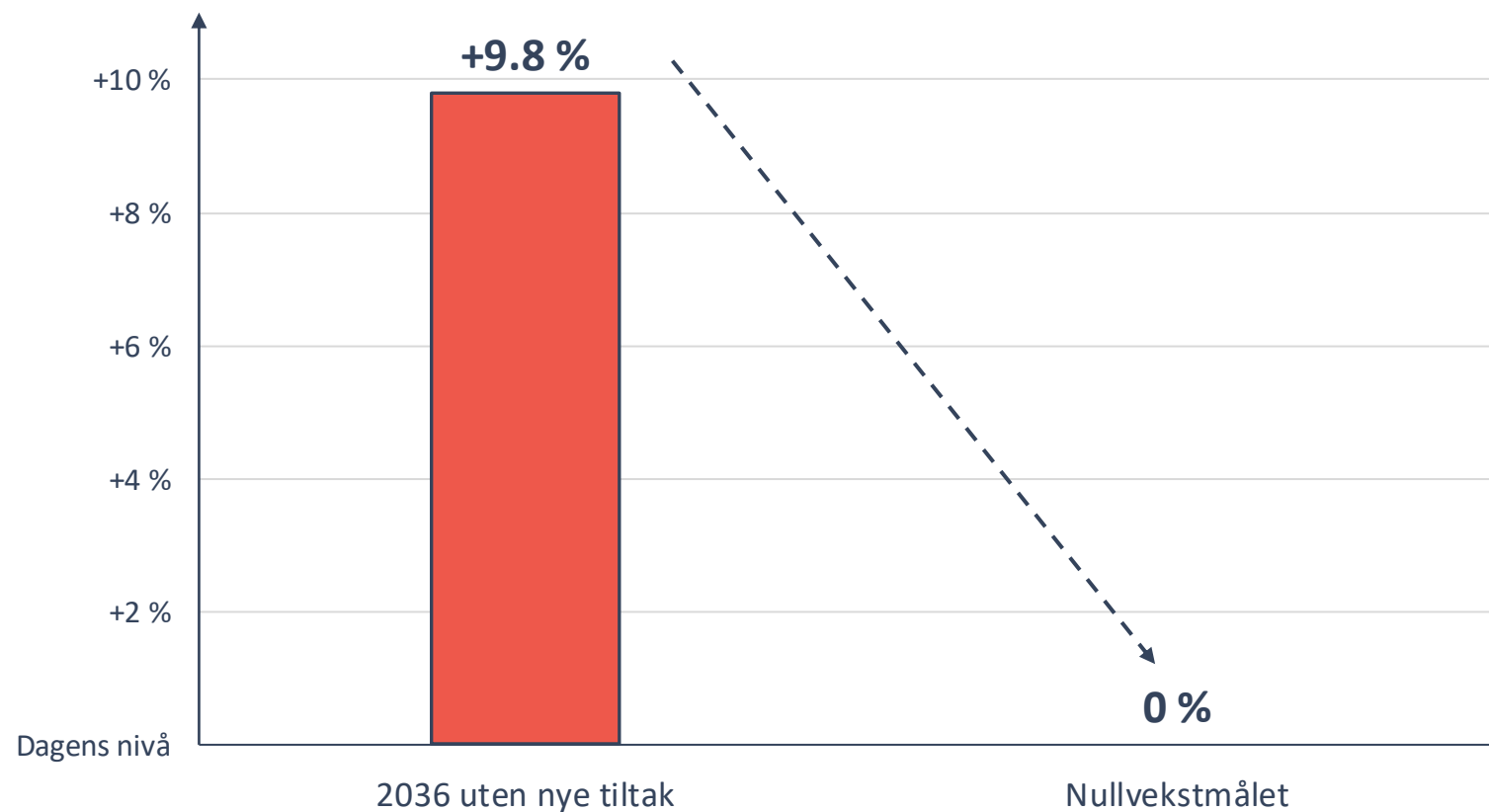
Befolkningsvekst

Elbiler gjør det billigere å kjøre

Vi har lagt til grunn gjeldende avgifter knyttet til bil.

Hvordan nå nullvekstmålet

Beregnet endring i personbiltrafikk, Buskerudbyen, fra dagens nivå til 2036



● Hvordan skal vi unngå så stor vekst i personbiltrafikken?

● Hvordan skal vi nå nullvekstmålet?



Buskerudbyen

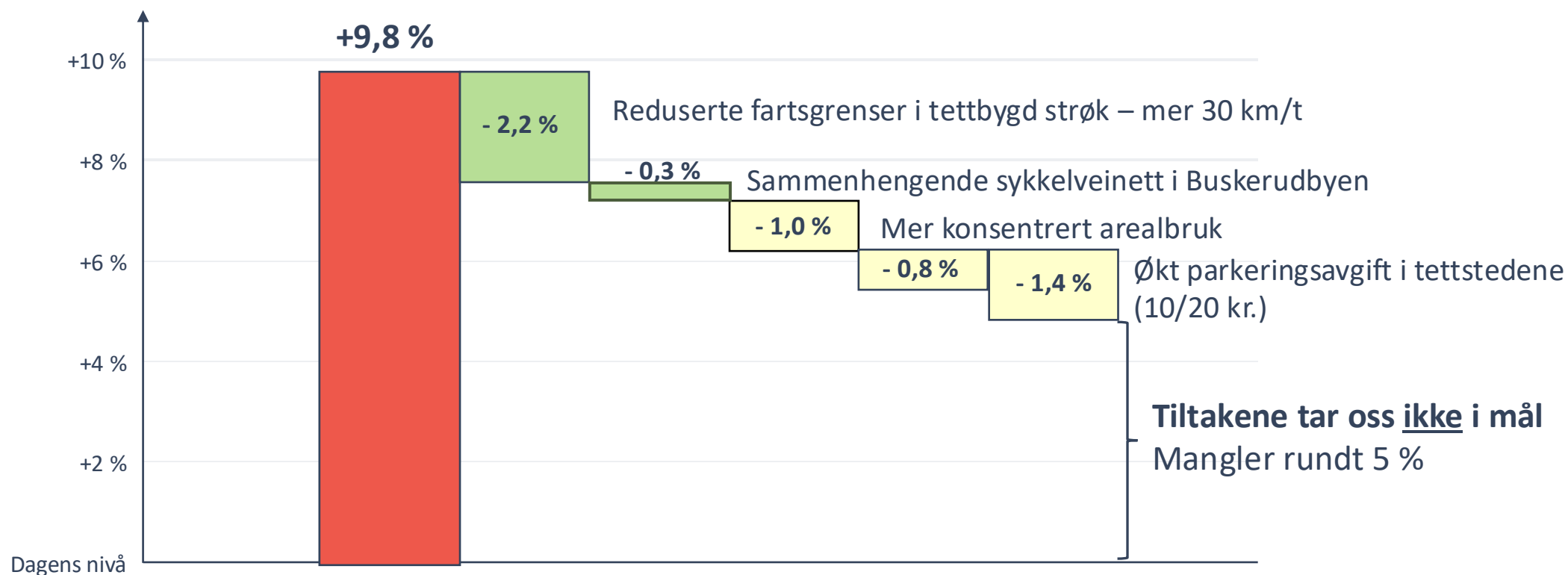
Del 5

Tiltak som er vurdert for å nå målene



Virkemidler som kan brukes for å nå nullvekstmålet i konsept 1 og 3

Beregnet effekt av virkemidler på personbiltrafikken, Buskerudbyen, 2036



NB! Foreløpig er det undersøkt effekten av hvert virkemiddel alene. Skal se på hvordan de virker sammen.

Utgangspunkt for bomberegningene

- Bestilling: **Hvordan nå nullvekstmålet med minst mulig belastning for innbyggerne?** Dvs. med lavest mulig takster
- Bomsnitt mellom kommunene i Buskerudbyen
- Ordninger som kan redusere sosiale ulemper skal vurderes



Buskerudbyen

Dette er
beregnet:

Bomsnitt mellom kommunene internt i Buskerudbyen

Bom på E134 mot
Kongsberg er først aktuelt
etter at E134 gjennom
Kongsberg er nedbetalt





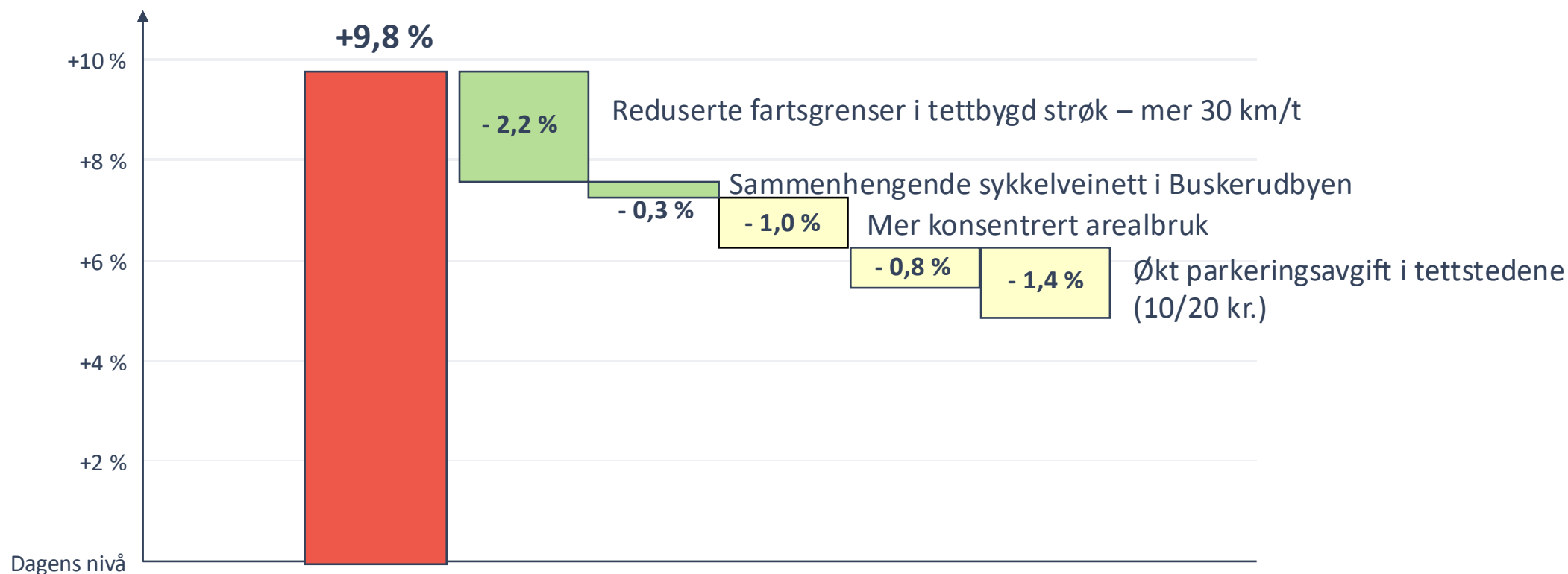
Buskerudbyen

Beregninger med ulike bomtakster

Variant	Takst personbil		Rushtidstakst (dobbel pris)	Endring i trafikkmengde
	Elbil med brikke	Fossilbil med brikke		
1A	5,60 kr	8,- kr	Nei	- 2,8 %
1B			Ja	- 3,4 %
2A	10,- kr	14,50 kr	Nei	- 4,8 %
2B			Ja	- 5,9 %
3A	14,- kr	20,- kr	Nei	- 6,6 %
3B			Ja	- 8,0 %

Virkemidler som kan brukes for å nå nullvekstmålet

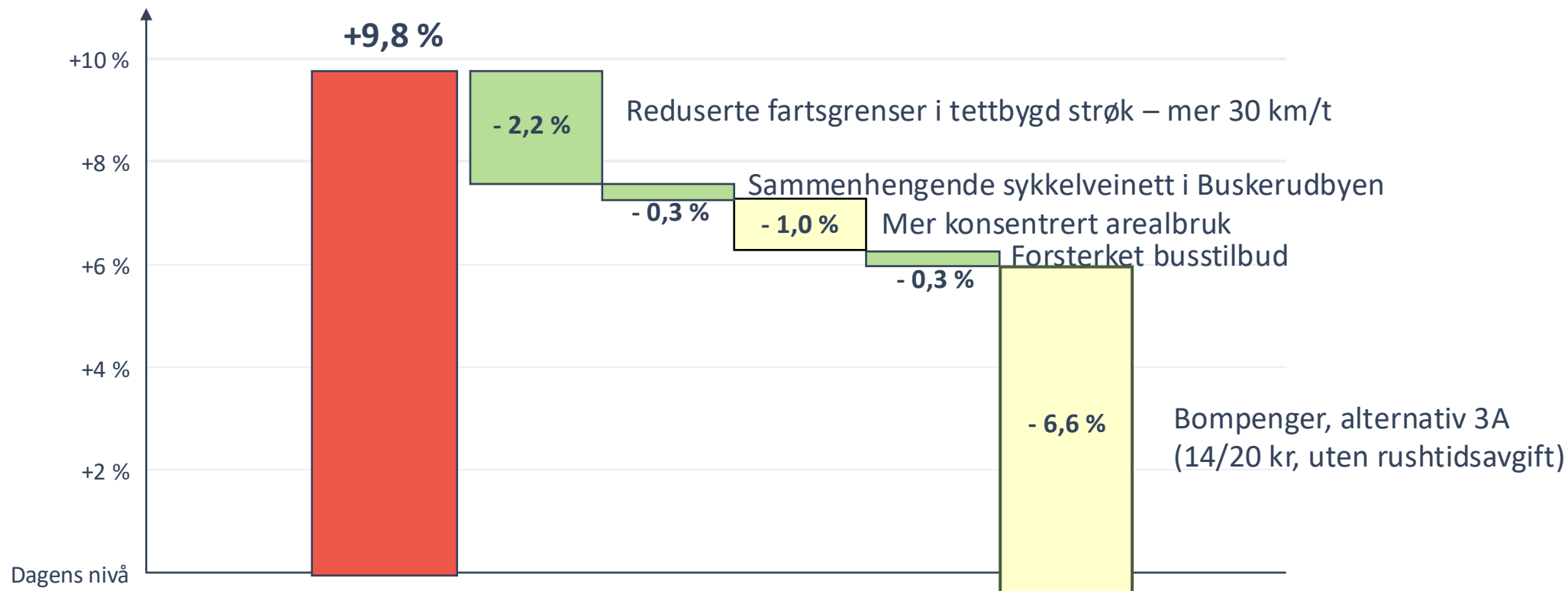
Beregnet effekt av virkemidler på personbiltrafikken, Buskerudbyen, 2036



NB! Foreløpig er det undersøkt effekten av hvert virkemiddel alene. Skal se på hvordan de virker sammen.

I Konsept 4 har vi nok virkemidler til å nå nullvekstmålet

Beregnet effekt av virkemidler på personbiltrafikken, Buskerudbyen, 2036



NB! Foreløpig er det undersøkt effekten av hvert virkemiddel alene. Skal se på hvordan de virker sammen.

Kan andre virkemidler enn bompenger brukes sterkere for å nå nullvekstmålet?

- Det er gjort en testberegning med svært høye parkeringspriser:
 - 100,- kr/time i Kongsberg sentrum og Drammen sentrum
 - 50,- kr/time i Lierbyen, Mjøndalen sentrum og Hokksund sentrum
- Dette gir en trafikkreduksjon på 4,2 %

Løsningen vurderes i praksis å være uakseptabel

Tiltak for å redusere ulempene ved bompenger

Lagt til grunn i beregningene:

- 1 Timesregel: Betaler bare én gang uansett hvor mange ganger man passerer bomsnitt i løpet av en time
- 2 Passeringstak per måned: 60
- 3 Forflytningshemmede med gyldig parkeringskort har rett på fritak fra bompenger



Mulig tiltak:

Redusere belastningen ved kjøring til fritidsaktiviteter

4

Kl. 17:30-20:30 på hverdager
betales det kun for én passering –
utvidet timesregel

Vil gi noe mer biltrafikk og noe
mindre inntekt

Ordningen finnes i Nedre Glomma



Buskerudbyen



Mulig tiltak:

Kompensasjons- ordning mulig

- 5 Eksempel: Skien kommune har etablert en kompensasjonsordning for barnefamilier med inntekt under 520 000,- kr i året.

Støtten er på 2 160,- kr/år. Man må søke.

Dekkes av kommunekassen



Buskerudbyen



Økonomisk handlingsrom – 15 år

NB! Betydelig usikkerhet



Buskerudbyen

● Antatt inntekspotensial fra bompenger ● Antatt statlig bidrag

Konsept 1



Foreløpig ikke klart å nå **nullvekstmålet** i dette konseptet med realistiske tiltak

Fortsatt belønningsavtale

1,9 mrd. kr.

Antatt statlig bidrag



Konsept 2

Ingen avtale med staten

0 kr.

Antatt statlig bidrag



Konsept 3



Foreløpig ikke klart å nå **nullvekstmålet** i dette konseptet med realistiske tiltak

Bypakke og byvekstavtale *uten* bompenger

1,9 mrd. kr.

Antatt statlig bidrag



Konsept 4

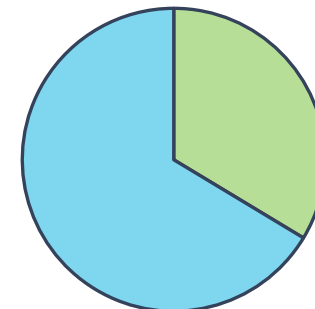
Bypakke og byvekstavtale *med* bompenger

7,4 mrd. kr. *

Antatt inntekspotensial fra bompenger

3,75 mrd. kr.

Antatt statlig bidrag



* Eksempelet viser bompengalternativ 3A

Fortsatt belønningsavtale

Bidrag til
ønsket utvikling:

-  Forbedring
-  Som i dag
-  Forverring

 Bolig- og næringsutvikling

 Utvikle byer og lokalsamfunn

 Kollektivtilbudet

 Flyt i trafikken

 Økonomisk handlingsrom

Antatt statlig bidrag

1,9 mrd. kr. *

● Tilsvarende dagens situasjon,
men **forutsetter at
nullvekstmålet nås**

● 124,9 mill. kr i belønningsmidler
i 2026, ca. 2/3 går til drift av
buss og lavere priser på buss

● ***Risiko:** usikkert hvor lenge
staten vil fortsette med
belønningsordningen

Ingen avtale med staten

Bidrag til
ønsket utvikling:

- Forbedring
- Som i dag
- Forverring

● Bolig- og næringsutvikling

● Utvikle byer og lokalsamfunn

● Kollektivtilbudet

● Flyt i trafikken

● Økonomisk handlingsrom

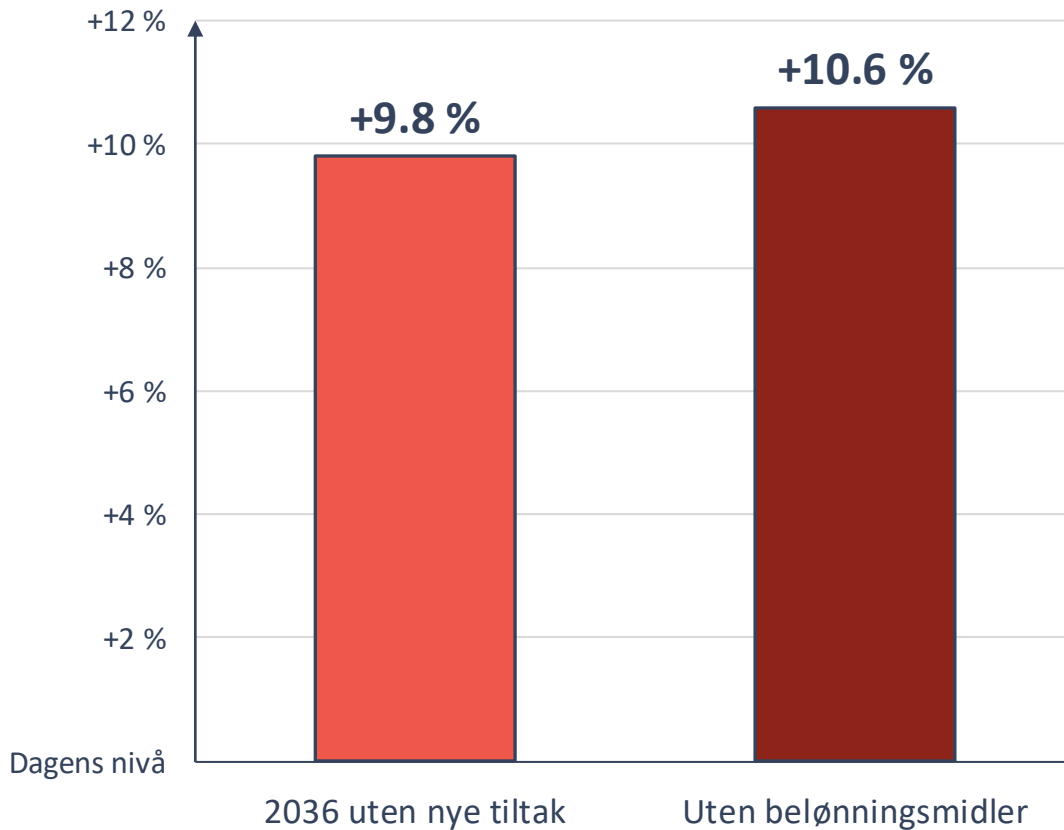
Antatt statlig bidrag

0 kr.

- Dagens forsterkede busstilbud og reduserte billettpriser forsvinner. Kutt på 80 mill. kr. i året.
- Belønningsmidler til investering i gange, sykkel og fremkommelighetstiltak for bussen blir borte

Ingen avtale med staten

Beregnet endring i personbiltrafikk, Buskerudbyen, fra dagens nivå til 2036



I Konsept 2 blir belønningsmidlene fra staten borte:

- Busstilbudet må kuttes med 80 mill. kr i året
- Redusert frekvens for en rekke ruter, og enkelte ruter legges ned
- Bybilletten blir borte
- Redusert busstilbud gjør at trafikkveksten fram til 2036 blir 10,6 % i stedet for 9,8 %.
- Trafikkveksten vil merkes mest der vi har kapasitetsutfordringer i dag



Bypakke og byvekstavtale uten bompenger

Bidrag til
ønsket utvikling:

-  Forbedring
-  Som i dag
-  Forverring

 Bolig- og næringsutvikling

 Utvikle byer og lokalsamfunn

 Kollektivtilbudet

 Flyt i trafikken

 Økonomisk handlingsrom

Antatt statlig bidrag

1,9 mrd. kr. *

-  ***Risiko:** forsøk på å få byvekstavtale uten bompenger i 2022, men staten ville ikke forhandle om byvekstavtale uten at bompenger var utredet



Bypakke og byvekstavtale med bompenger

Bidrag til
ønsket utvikling:

- Forbedring
- Som i dag
- Forverring

● Bolig- og næringsutvikling

● Utvikle byer og lokalsamfunn

● Kollektivtilbudet

● Flyt i trafikken *

● Økonomisk handlingsrom

Antatt statlig bidrag

3,75 mrd. kr.

Antatt inntekspotensial
bompenger

7,4 mrd. kr. **

● *Forutsetter at midlene brukes på tiltak som bygger opp under bedre flyt i trafikken

● ** Inntekspotensialet for bompenger er basert på alternativ 3A

Hva kan bompenger brukes til?

- Bompenger kan brukes til investeringer i infrastruktur
- Bompenger kan ikke brukes til drift av veier
- Som del av en plan om et helhetlig og samordnet transportsystem i et byområde, kan bompenger brukes til tiltak for drift av kollektivtransport (Veglova § 27)

I en eventuell bypakke for Buskerudbyen tas det utgangspunkt i at:

- ☐ **Bompenger brukes til investering**
- ☐ **Statlige tilskudd brukes til drift av kollektivtilbudet**

Egenandel i bypakker

- Hovedregelen er et krav om 20% egenandel i bypakker, men noen byområder har fått en lavere egenandel
- Egenandelen gjelder kun investeringer på kommunalt og fylkeskommunalt veinett
 - Nedre Glomma (2023): 15%
 - Kristiansandsregionen (2023): 20%
 - Haugesund (2024): 20%
 - Tønsberg (2025): 15%
 - Kristiansund (2025): 20%

Konsept 4 – gir større handlingsrom for å løse samfunnsflokene

For eksempel....

Konsept 4



Buskerudbyen



- Redusere støy og luftforurensing fra biltrafikken
- Bidra til bedre og hyggeligere bomiljøer
- Legge til rette slik at flere reiser kan gjøres til fots, med sykkel eller kollektiv



- Storsatsing på kollektivtilbudet
- Samordnet billettsystem (sømløse reiser) for buss, tog og tilhørende tjenester
- Fortsatt lav billettpris
- Flere pendlerparkeringer både for biler og sykler



- Tryggere skoleveier
- Trafikksikkerhetstiltak, med særlig fokus på barn, gående og syklende

Konsept 4



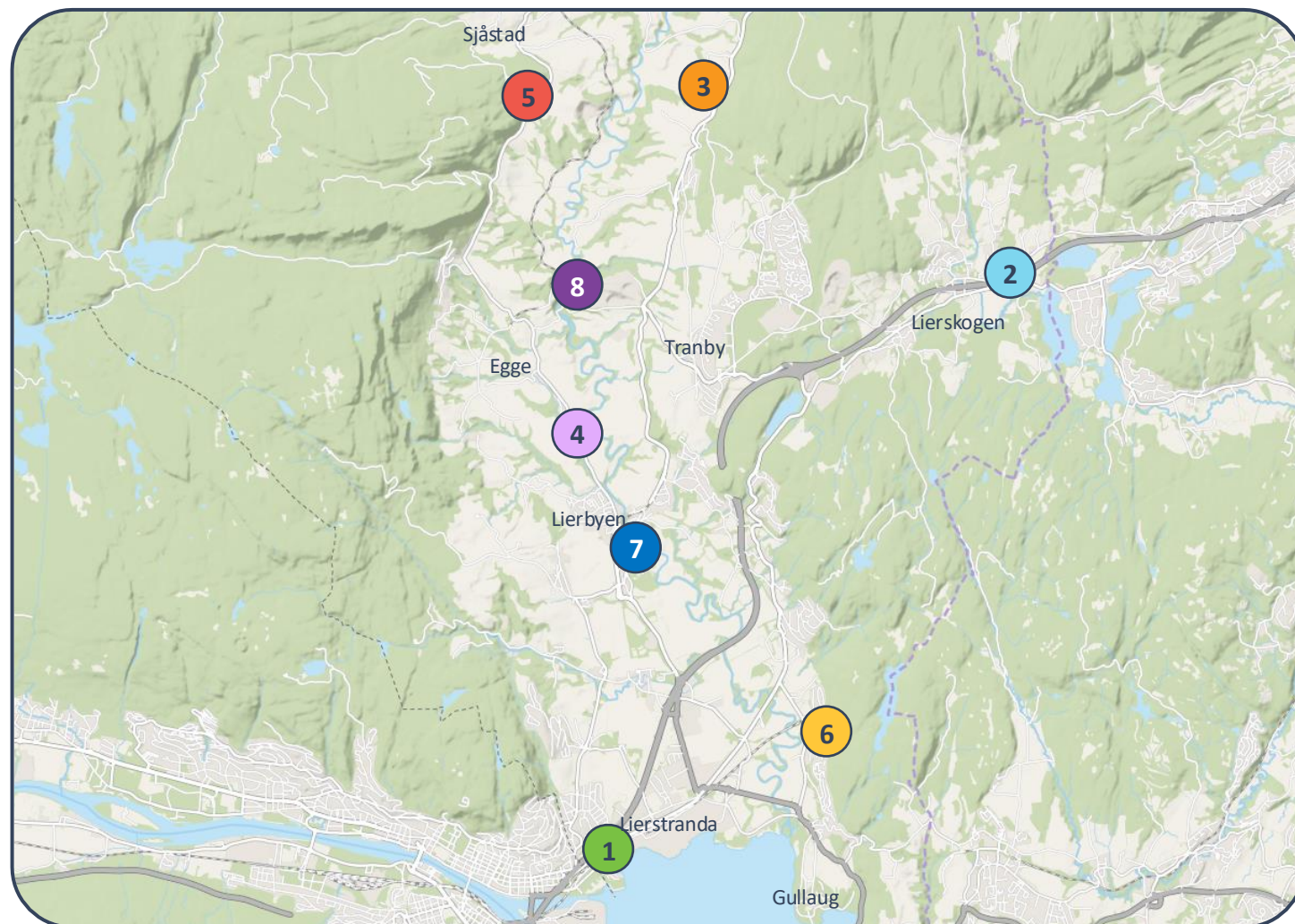
Buskerudbyen



- Fortsatt plass på veiene både for personbiler og næringstransport – også i rushtiden

Lier kommune

- 1 Tiltak i Fjordbyen**
 - Kollektivgata (*buss, gange, sykkel*)
 - Hurtigsykkevei langs Terminalen
 - Gang- og sykkelbru ved Amtmannssvingen
- 2 Gang- og sykkelvei Lierskogen – Asker grense**
- 3 Gang- og sykkelvei Nordal – Åmotveien**
(langs fv. 285)
- 4 Vestsideveien** – veiutbedring inkl. buss
- 5 Vestsideveien** – gang- og sykkelvei Torstad – Sjøstad
- 6 Parkeringshus og trafiksikkerhetstiltak Lier stasjon**
- 7 Mobilitetshus Lierbyen**
- 8 Kryssing for gående ved busstopp**
Ringeriksveien v/Lier ASVO og Lyngås gangvei





Drammen kommune



1

Tilfartsvei vest/ Tilfartsvei Konnerud - fylkesvei

- Tilfartsvei vest del 1
- Tilfartsvei vest del 2
- Tilfartsvei Konnerud

2

Ny Mjøndalsbru

3

Gang- og sykkelbru over Strømsøløpet

Sykkelvei med fortau
langs Telthusgata –
langs riksvei

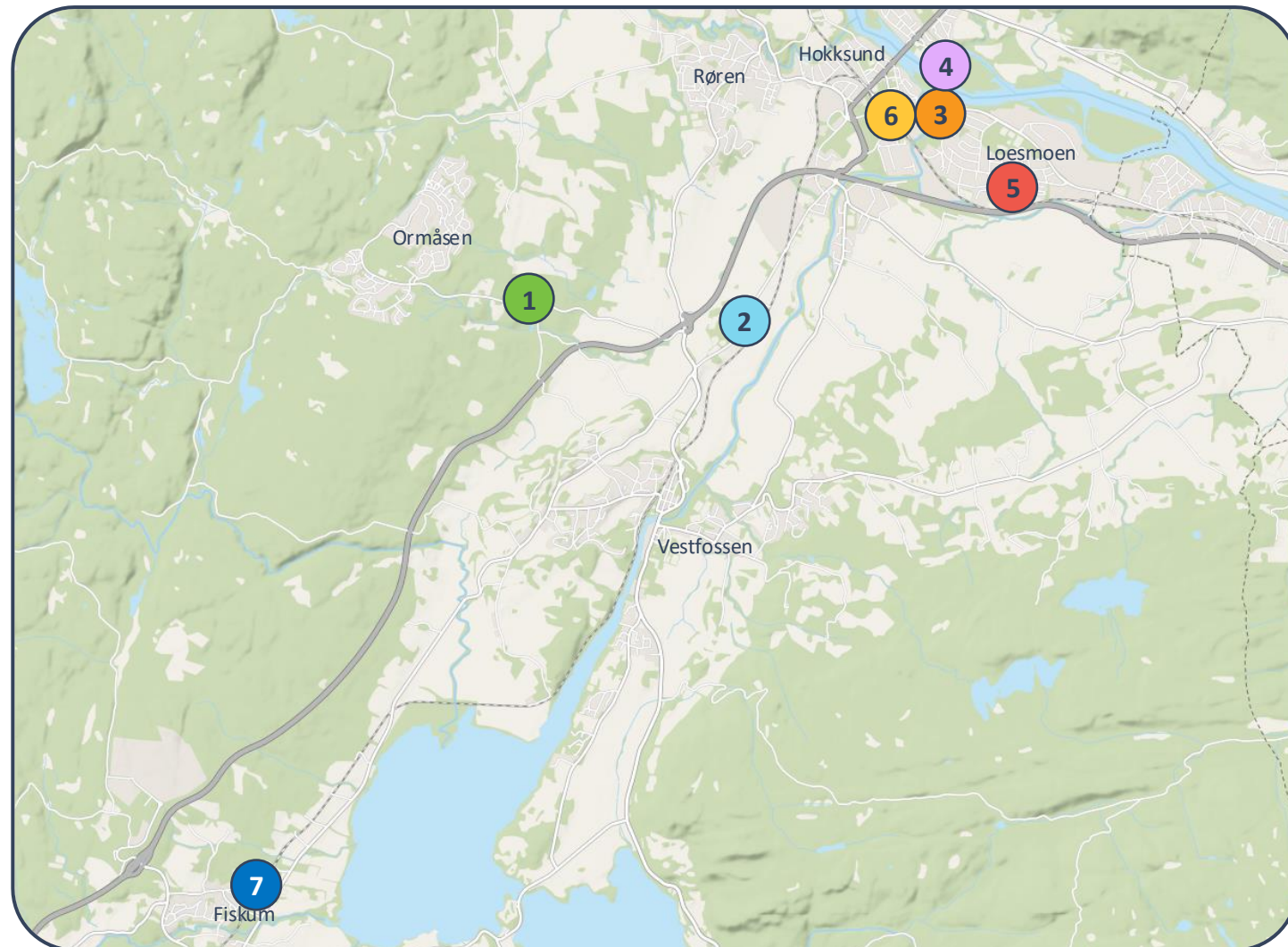
4

Tilrettelegging for gående og syklende mellom Brakerøya og Drammen sentrum – dels langs riksvei



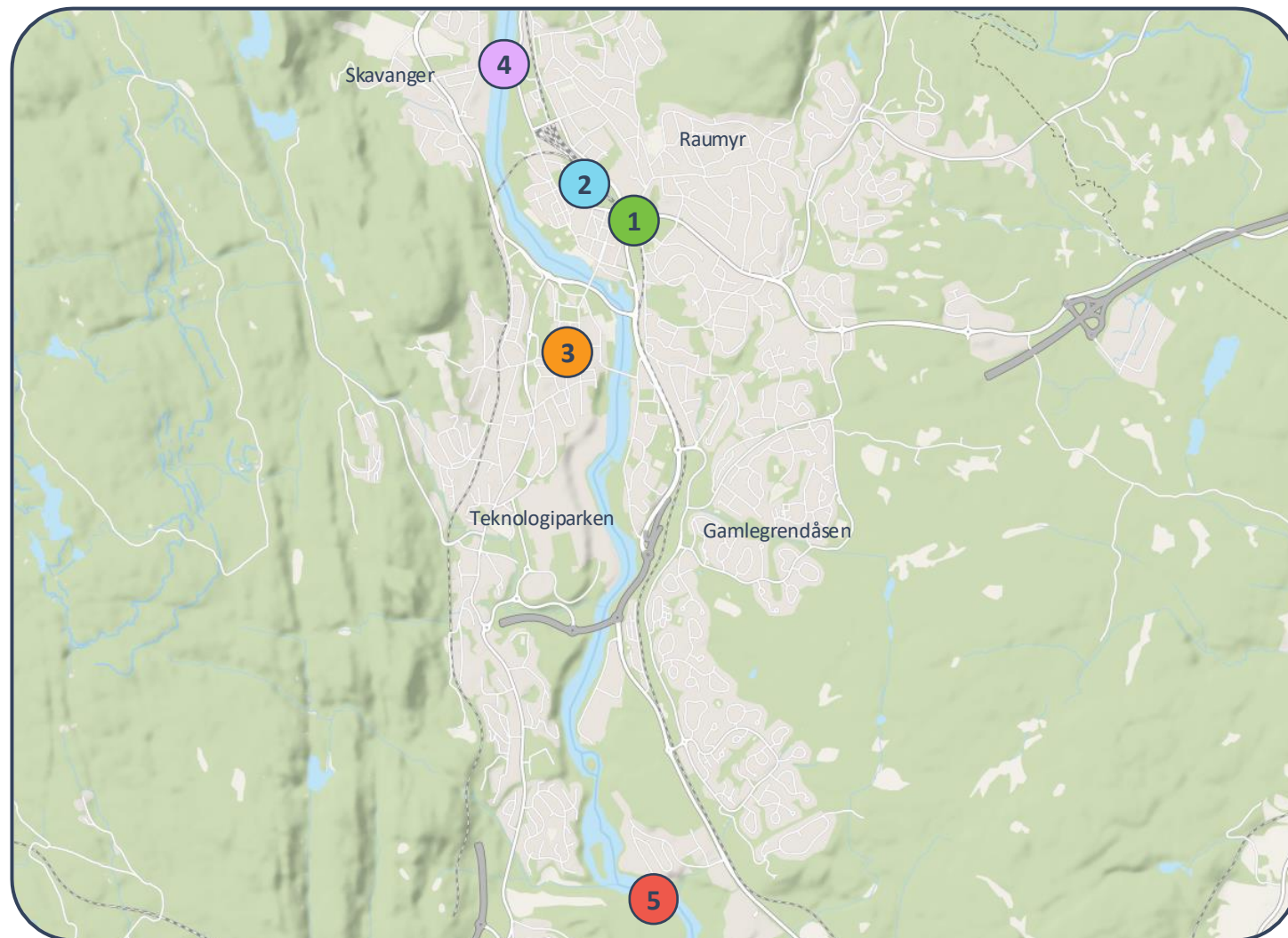
Øvre Eiker kommune

- 1 Gang- og sykkelvei Ormåsen – Semsveien
- 2 Gang- og sykkelvei Hokksund – Vestfossen
- 3 Gang- og sykkelbru over Vestfosselva i Hokksund
- 4 Gang- og sykkelbru over Drammenselva i området Hokksund camping – Loe bruk
- 5 Fortau langs Loesmoveien
- 6 Gang- og sykkelkryssing av jernbanen for å forbinde utviklingsområdet Hokksund vest med resten av sentrum – del av hovedsykkelrute
- 7 Pendlerparkering Darbu



Kongsberg kommune

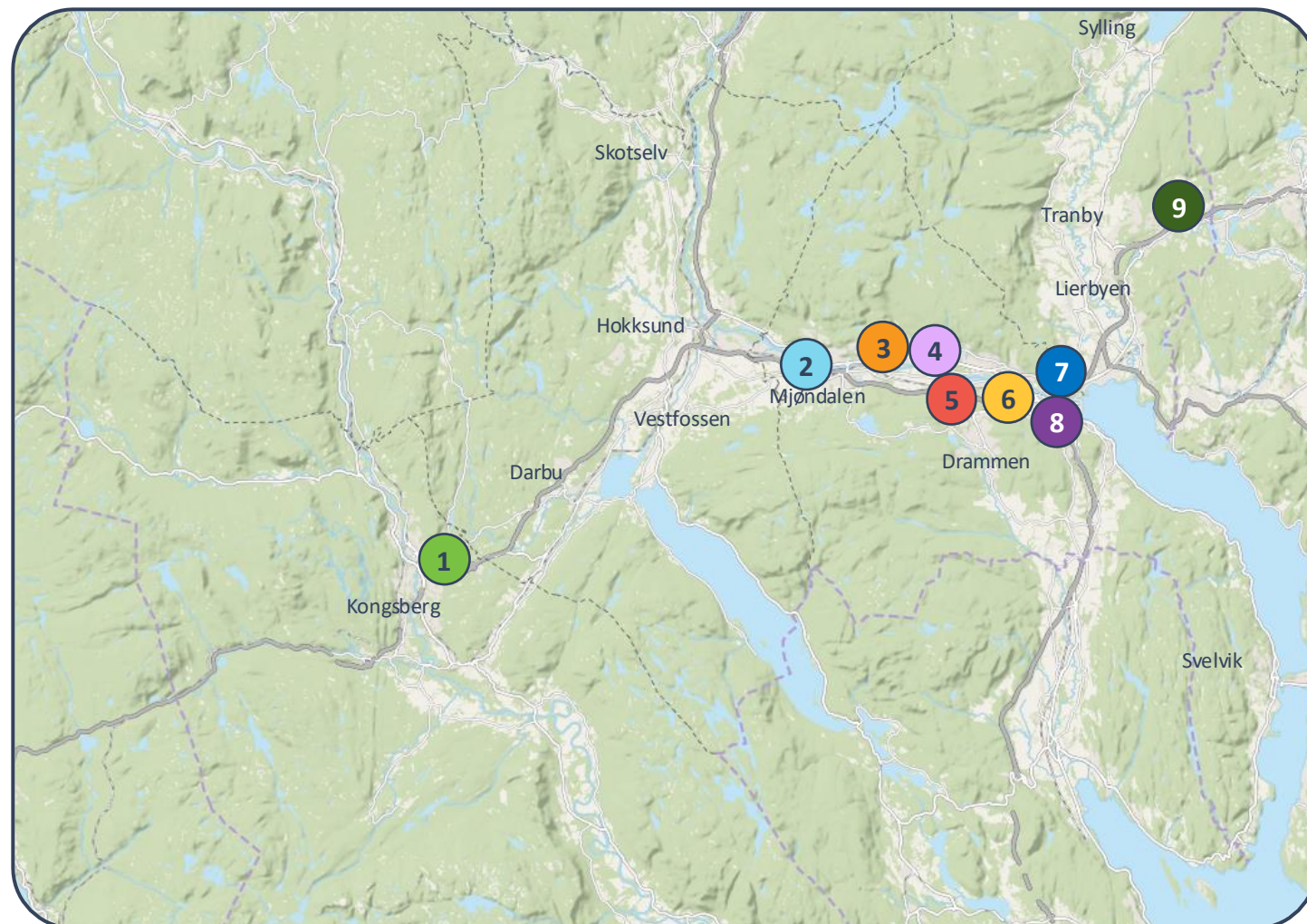
- 1** Ekspressbuss Oslo-Kongsberg-
Notodden for å supplere jernbanen
fram til to togavganger i timen er
etablert på strekningen Drammen -
Kongsberg
- 2** Knutepunktutvikling Kongsberg
- 3** Sykkelforbindelse Kongsberg
knutepunkt – Teknologiparken
- 4** Gang- og sykkelbru over Lågen
mellom Raumyr og Skavanger
- 5** Gang- og sykkelbru over Lågen sør for
Kongsberg bru





Buskerud fylkeskommune

- 1** Fv. 2757 Lurdalsveien, Eikerveien – Drammensveien
- 2** Fv. 2732 Drammensveien, fv. 2708 - Arbeidergata
- 3** Fv. 283 Vinnes bru
- 4** Fv. 2731 Buskerudveien, Landfalløybrua - Vinnes
- 5** Fv. 2708 Øvre Eiker vei, Rødskoggata - Stormoen
- 6** Fv. 2722 Konnerudgata, nedre del
- 7** Fv. 2704 Engene/Tomineborgveien, Fayegata – gsv mot Lie.
- 8** Fv. 319 Havnegata, Rundtom-Hans Tordsens gate og kryss fv. 2940 Skippergata
- 9** Fv. 1436 Drammensveien, Lierskogen – Asker grense



Felles billett for buss og tog i Buskerudbyen, Akershus og Oslo

- Samme pris for buss og tog på samme strekning
- Én billett/én pris fra f.eks. Konnerud til Oslo
- Ordningen anslått å koste 30 mill. kroner i året
- **Spilt inn av svært mange - både pendlere, næringslivet og politikere**



Fergetilbud er beregnet:

- Beregnet virkninger av et fergetilbud på tre strekninger:
 - Svelvik – Drammen
 - Union Brygge – Drammen stasjon - Brakerøya
 - Engersand – Brakerøya – Nøsted Brygge
- Gir svært liten effekt på bilbruken, men kan være positivt for attraktivitet



Mer pendlerparkering aktuelt

- Kan være aktuelt å bruke bypakke-midler for å styrke tilbudet både ved buss og tog
- Parkeringshus på Lier stasjon er et eksempel på et mulig tiltak som er spilt inn
- Parkering ved stasjonene må skje i dialog med Bane NOR
- Vil også omfatte tiltak for tryggere sykkelparkering



Buskerudbyen

Del 6

Prosessen videre





Byutvikling i fellesskap

Utredningsprogram for Buskerudbyen

Vedtatt i Kongsberg, Øvre Eiker, Drammen og Lier kommune og Buskerud fylkeskommune høsten 2025



Videre prosess

- Lokalpolitisk beslutning om det skal gjennomføres høring i første møterunde i 2027
- Hvis ja: Høring med tilhørende medvirkningsprosess etter vinteren/våren 2027
- Lokalpolitisk valg av konsept i nye kommunestyre/fylkesting tidlig 2028

Tidsplan



Faglig arbeid



Lokalpolitisk behandling



Buskerudbyen

Behovsanalyse
Ferdig mars 2025



Lokalpolitisk behandling av utredningsprogram
Aug.–okt. 2025



Utredningsprogram
Våren–sommeren 2025



Faglige utredninger
Høsten 2025–høsten 2026
Pågår nå



Lokalpolitisk beslutning om høring
Nyåret 2027
Mulig stopp



Høring med medvirkning
Vinteren 2026/2027



Evt. justering av faglig grunnlag og anbefaling
Våren 2027



Lokalpolitisk valg av konsept
Tidlig 2028



Mulige veier etter valg av konsept

Byvekstavtale med bompenger

Bompengeprosess 2–3 år, deretter forhandlinger om avtale 1–1½ år

Byvekstavtale uten bompenger

Ingen eksempler på dette, tidsbruk ukjent

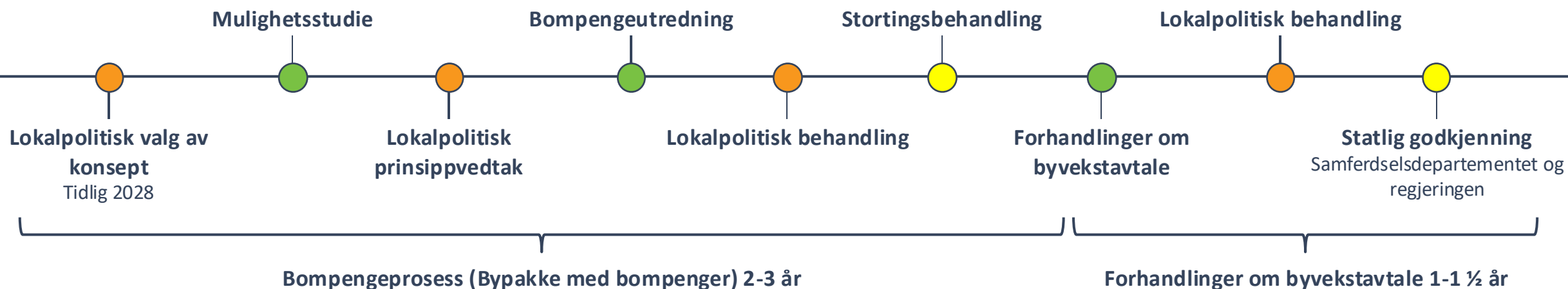
Fortsatt belønningsavtale

Forutsetter at staten viderefører ordningen

Ingen avtale med staten



Videre prosess hvis man velger Konsept 4



Byvekstavtale med bompenger

Bompengeprosess 2–3 år, deretter forhandlinger om avtale 1–1½ år

I mulighetsstudien avklares forutsetningene for et mulig bompengelopplegg og om det er grunnlag for å gå videre med en bompengeutredning.

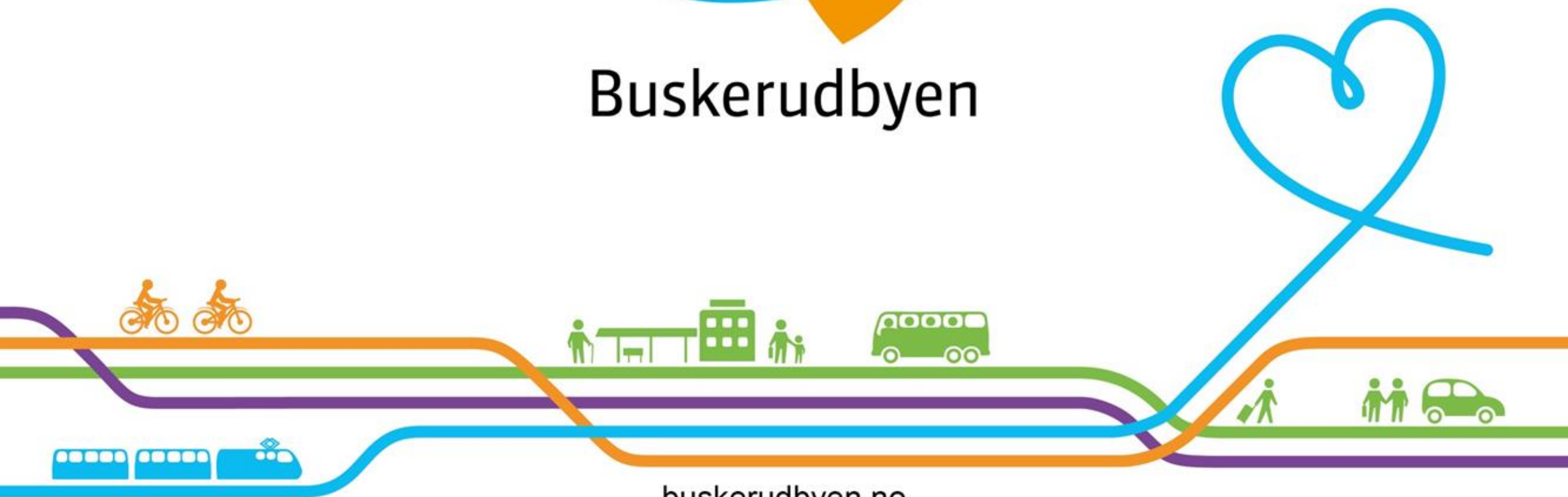
I Buskerudbyen vil utredningen «Byutvikling i fellesskap» dekke noe av det som inngår i en mulighetsstudie.

Til diskusjon

- Kommer virkningene av de fire ulike konseptene klart nok frem?
- Er det konsekvenser eller forhold vi mangler?
- Hva bør belyses bedre i den siste runden før saken kommer til politisk behandling?



Buskerudbyen



buskerudbyen.no