Buskerudbyen



Handlingsprogram for Buskerudbyen 2026-2029

Vedtatt politisk styringsgruppe 25.09.26

Innhold

Innledning 3
Handlingsprogrammet på 1-2-3 4
Grunnlag for prioriteringene 7
Hovedprioriteringer 10
1. Forbedring av kollektivtilbudet 12
2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter 16
3. Tiltak for gående og syklende 18
4. Smart mobilitet og attraktiv by- og tettstedsutvikling 22
5. Kunnskapsgrunnlag og aktiviteter 24
6. Drift av Buskerudbysamarbeidet 28
Buskerudbysamarbeidet: Bakgrunn og historikk 29
Samlet oversikt over prioriterte tiltak 31

Forsidefoto: Buskerud fylkeskommune/Brakar

Innledning

01.07.2026 signerte ordførerne i Buskerudbyen og samferdselsministeren ny belønningsavtale for perioden 2026-2029. Belønningsavtalen gir 124,9 millioner kroner (2026-kr.) i året til styrket kollektivtilbud og tiltak som gjør det mer attraktiv å sykle og gå i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. Totalt 499,6 millioner kroner (2026-kr.). Beløpet prisjusteres. Samtidig har Buskerudbyen forpliktet seg til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Handlingsprogrammet 2026-2029 ble vedtatt av politisk styringsgruppe 18.09.2025. Handlingsprogrammet var basert på søknaden om belønningsmidler for perioden 2026-2029, sendt sommeren 2025. Fordi Buskerudbyen ikke fikk ekstramidlene det ble søkt om til busstilbudet, revideres handlingsprogrammet høsten 2026. Politisk styringsgruppe vedtok i sitt møte 20.02.2026 prinsippet for revisjon av handlingsprogrammet dersom Buskerudbyen skulle få færre belønningsmidler enn det var søkt om, og dette prinsippet er lagt til grunn ved revisjonen. Det er også gjort noen justeringer ut fra endringer siden vedtaket i september 2025. Handlingsprogrammet revideres årlig, vanligvis mot slutten av året.

Hvert år overfører Buskerudbyen rundt 2/3 av belønningsmidlene til bussdriften, som drives av Buskerud fylkeskommune. Dette gjør at de mest brukte busslinjene går hvert 7.–10. minutt, og at vi fortsatt kan tilby en av de billigste enkeltbillettene i landet. Busstilbudet i alle kommunene i Buskerudbyen skal nyte godt av belønningsmidlene også fremover.

Partnerne har i tillegg planlagt en rekke små og større tiltak i løpet av 2026 og de kommende årene. Belønningsmidlene dekker som regel bare deler av kostnadene. Resten betales av partnerne selv.

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 fortsatt blant landets rimeligste
- ✓ Intern togavtale i Buskerudbyen
- ✓ Stor kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya
- ✓ Tiltak som bygger opp om jernbanen som ryggrad i kollektivsystemet
- ✓ Tiltak for gående og syklende
- ✓ Barnas sykkelservice – 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.

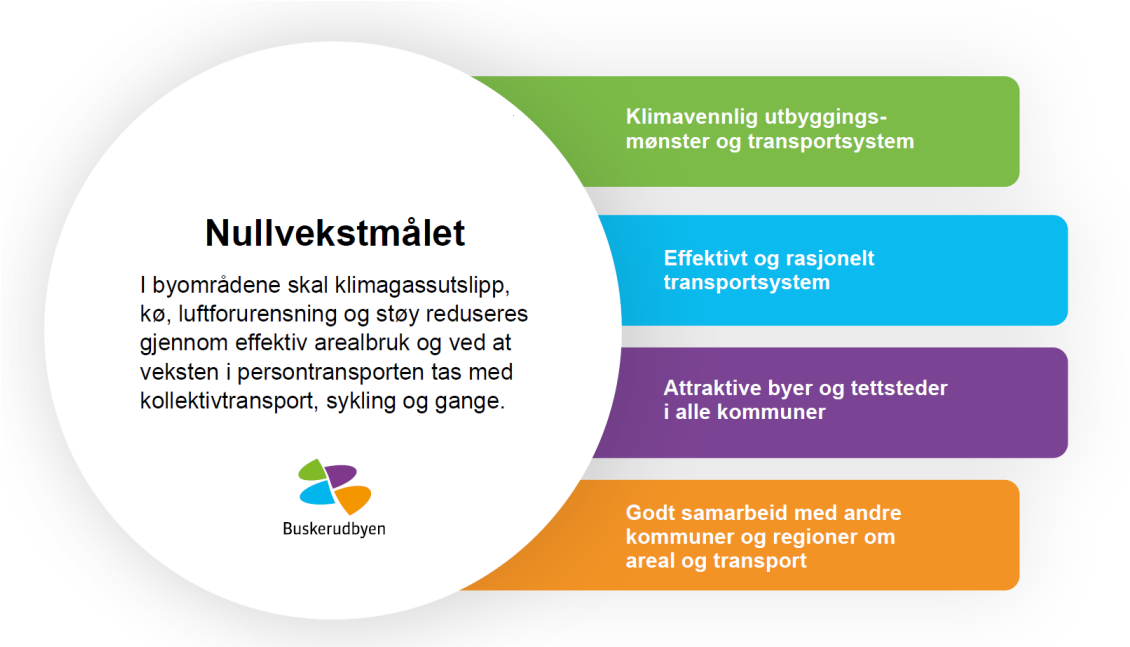
Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken i mange år. Men Statens vegvesens beregninger viser at trafikken er økende. I 2025 var trafikkmengden 1,6 prosent høyere enn i referanseåret 2016, ifølge Byindeksen.

Usikkerhet i beregningene gjør at Statens vegvesen ikke med sikkerhet kan si at nullvekstmålet ikke er nådd. 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 på neste side.



Figur 2 Målene for transportsektoren i NTP 2026-2036.

Veien til målet

Siden 2010 har Buskerudbysamarbeidet fått over 1,5 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

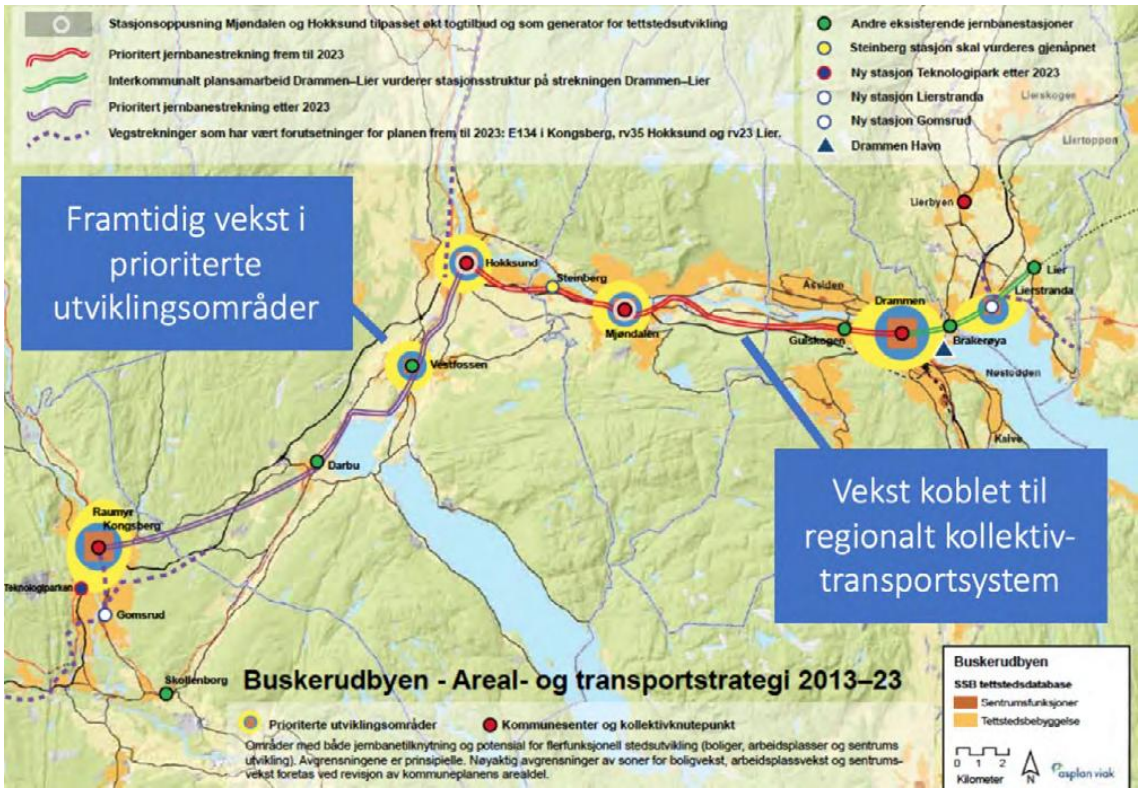
Mål i samarbeidsavtalen	Kriterium	Utdypning/forklaring
Nullvekstmålet	Bidrar til nullvekstmålet for persontransport med bil	I hvilken grad bidrar tiltaket til redusert bilbruk og/eller endring i konkurranseflaten mellom bil og mer bærekraftig transport (gange, sykkel og kollektiv)?
Effektivt og rasjonelt 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.

Porteføljestyring, tildeling, rapportering og oppfølging

Om porteføljestyring

Prinsippene for porteføljestyring er lagt til grunn i arbeidet med handlingsprogrammet. Formålet med porteføljestyring er å fokusere på de riktige prosjektene for å få best mulig måloppnåelse. Det er også et mål med porteføljestyringen at belønningsmidlene skal bli omsatt i tiltak, helst i bevilgningsåret. Bakgrunnen for dette er at ubenyttede belønningsmidler ikke gir noen nytte. Dette hensynet må imidlertid veies opp mot hensynet til å bruke midler på tiltakene som gir best måloppnåelse.

Porteføljestyring innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering. Alle tiltak som prioriteres må bidra til måloppnåelsen, jf. prioriteringskriteriene beskrevet foran. 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 planlegging og kapasitet på gjennomføring. Samfunnsøkonomiske vurderinger skal inngå så langt det lar seg gjøre.

Årshjul for porteføljestyringen

Handlingsprogrammet utarbeides for hver belønningsperiode, det vil si normalt for fire år av gangen. I fireårsperioden revideres handlingsprogrammet årlig. Politisk styringsgruppe vedtar handlingsprogrammet, både første gang og ved påfølgende revisjoner. Kommunestyrene/fylkestinget holdes orientert gjennom orienteringssaker.

Årlige aktiviteter i porteføljestyringen:

- 31. januar: Frist for rapportering om bruk av belønningsmidler og måloppnåelse til Statens vegvesen. Gjøres av sekretariatet.
- April: Årsrapporten for Buskerudbyen publiseres etter å ha vært behandlet i Buskerudbyens organer, orienteringssak i kommunestyrer/fylkesting.
- April/mai: Dialogmøter vår mellom partnerne og Buskerudbysekretariatet.
- Mai/juni: Statusoversikt og behandling av ev. omdisponeringer i styringsgruppene i etterkant av dialogmøtene.
- Mars-mai: Utarbeidelse av nytt handlingsprogram (hvert 4. år) eller revidert handlingsprogram.
- Juni: Vedtak av nytt/revidert handlingsprogram i politisk styringsgruppe.
- August/september: Orienteringssak om handlingsprogrammet i kommunestyrer/fylkesting.
- Oktober: Dialogmøter høst mellom partnerne og Buskerudbysekretariatet.
- Oktober/november: Statusoversikt og behandling av ev. omdisponeringer i styringsgruppene i etterkant av dialogmøtene.
- Oktober/november: Forslaget til statsbudsjett legges fram. Gir signaler om hvilke belønningsmidler man kan forvente det kommende året.
- Desember: Statsbudsjettet vedtas.

I tillegg til de årlige revisjonene av handlingsprogrammet, oppstår det vanligvis behov for omdisponeringer underveis i året. Disse omdisponeringene vedtas normalt av administrativ styringsgruppe, men større/prinsipielle omdisponeringer kan løftes til politisk styringsgruppe.

Hvert fjerde år (2024, 2028 osv.) kommer meldingen til Stortinget med forslag til Nasjonal transportplan (NTP) på våren (mars/april). Den kan gi viktige signaler om blant annet belønningsmidler. NTP vedtas vanligvis av Stortinget i juni.

Når kan midler omdisponeres?

- Dersom tiltakseier melder at et tiltak som har fått midler likevel ikke blir gjennomført, kan midlene omdisponeres.
- Dersom det har gått to år fra et tiltak fikk tildelt midler (tildelingsåret og påfølgende år) og tiltaket ikke er satt i gang, bør midlene omdisponeres til et annet tiltak.
- Midler fra igangsatte tiltak kan kun omdisponeres dersom tiltakseieren melder at behovet blir mindre enn det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet. Et tiltak anses som påbegynt når fakturerbare aktiviteter (internt hos tiltakshaver eller hos konsulent/entreprenør) er iverksatt.
- Dersom et tiltak som har hatt tildeling, men ikke blitt gjennomført, senere blir aktuelt igjen, skal prioritering gjøres på vanlig måte i konkurranse med øvrige tiltak som er aktuelle på det nye prioriteringstidspunktet.

Kriterier for prioritering av tiltak ved omdisponering

Ved omdisponering skal de samme kriteriene som ved opprinnelig prioritering av tiltak i handlingsprogrammet, benyttes. Disse er beskrevet i avsnittet «Prioriteringskriterier» foran.

Marginalliste og nye tiltak

Handlingsprogrammet skal inneholde en marginalliste. På marginallista står tiltak som bidrar til måloppnåelse, men som av ulike grunner ikke nådde opp i prioriteringen da handlingsprogrammet ble vedtatt.

I løpet av en handlingsprogramperiode kan det åpne seg muligheter for å gjennomføre tiltak som ikke fremsto som aktuelle da handlingsprogrammet ble vedtatt, og derfor hverken ble tatt med blant de prioriterte tiltakene eller på marginallista. Det kan også omdisponeres til slike tiltak. De samme prioriteringskriteriene skal legges til grunn for en eventuell omdisponering.

I de årlige revisjonene av handlingsprogrammet skal også marginallista gjennomgås og revideres ved behov.

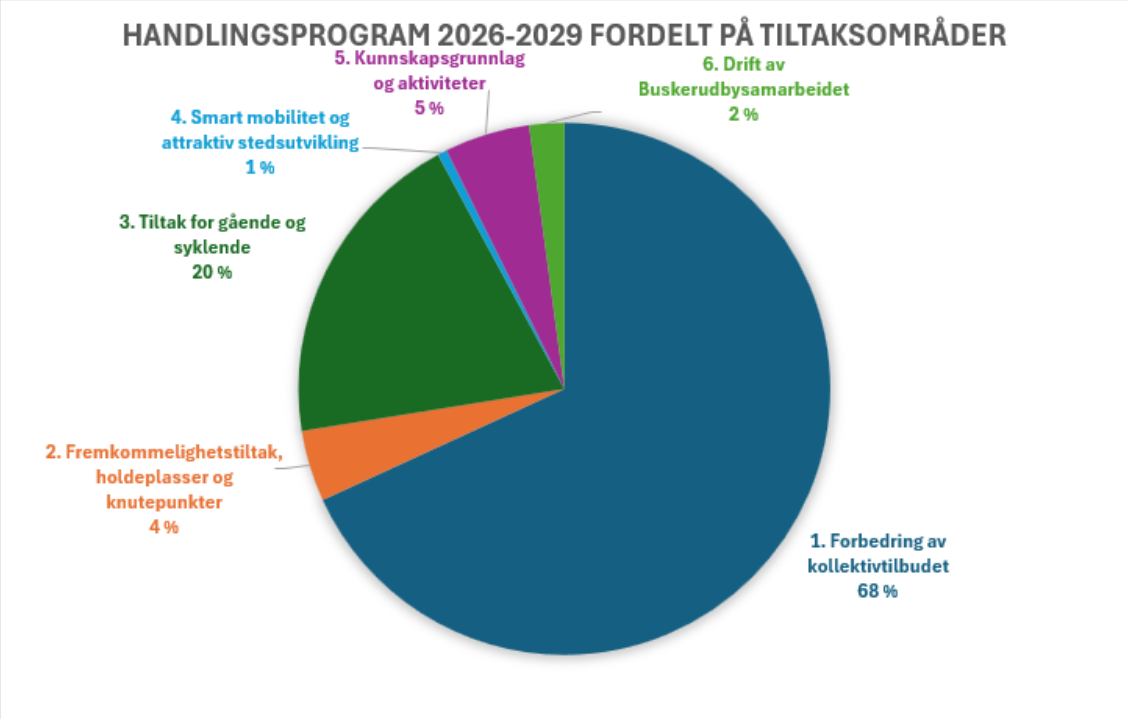
Hovedprioriteringer

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 2026-kr.

Belønningsmidler fordelt på tiltaksområder	2026	2027	2028	2029	Sum
1. Forbedring av kollektivtilbudet	85 110	85 110	85 110	85 110	**340 440**
2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	6 440	5 170	9 290	730	**21 630**
3. Tiltak for gående og syklende	20 810	26 070	21 010	30 270	**98 160**
4. Smart mobilitet og attraktiv stedsutvikling	1 520	480	480	350	**2 830**
5. Kunnskapsgrunnlag og aktiviteter	8 370	5 420	6 360	5 790	**25 940**
6. Drift av Buskerudbysamarbeidet	2 650	2 650	2 650	2 650	**10 600**
Sum	**124 900**	**124 900**	**124 900**	**124 900**	**499 600**

Figur 4 viser at 68 prosent av belønningsmidlene i handlingsprogrammet går til forbedret kollektivtilbud, inkludert bedre informasjon og billigere billetter. 4 prosent går til fysiske tiltak for buss – fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter. Samlet brukes dermed 72 % av belønningsmidlene til kollektivtilbudet. 20 prosent av midlene går til tiltak for å legge bedre til rette for gåing og sykling. Resterende 8 prosent går til kunnskapsgrunnlag og aktiviteter, smart mobilitet og attraktiv stedsutvikling, og drift av samarbeidet.

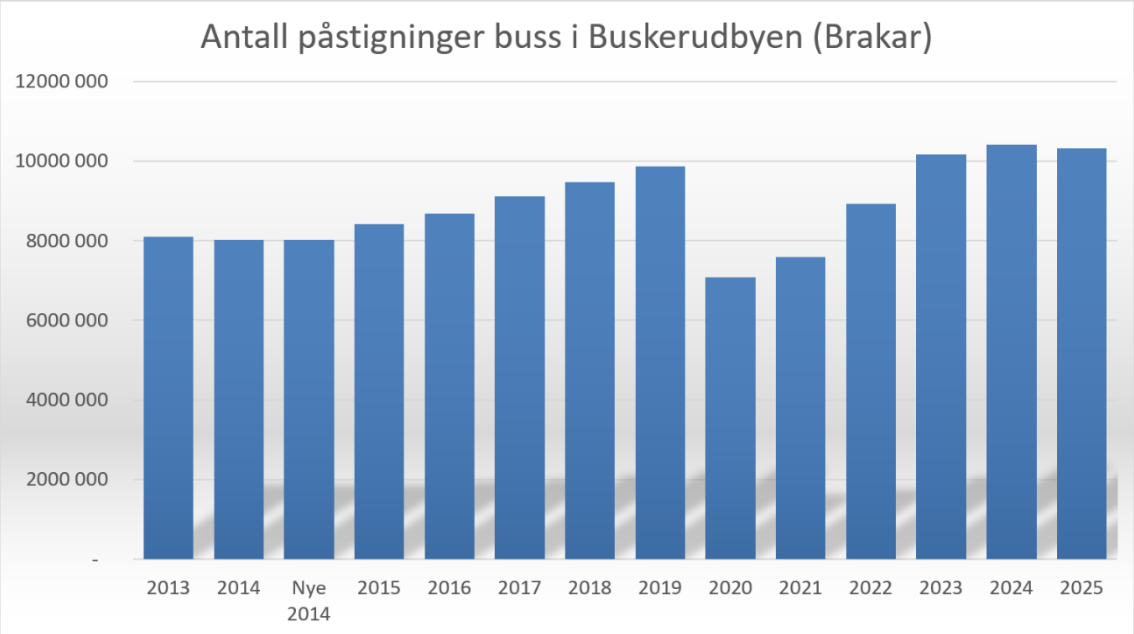


Figur 4 Fordeling av belønningsmidler etter tiltaksområde i Handlingsprogram 2026-2029. Prosentfordeling avrundet til hele tall.

1. Forbedring av kollektivtilbudet

- ✓ Videreføre styrket busstilbud i alle kommunene
- ✓ Billig Bybillett på bussen
- ✓ Intern togavtale i Buskerudbyen
- ✓ 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 2013-2025

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. I tillegg er det ønske om mer satsing på buss, fordi vi vet det er et tiltak som fungerer. Biltrafikken er økende, og det trengs trolig økte investeringer i kollektivtransporten for å nå nullvekstmålet i årene fremover. I søknaden om belønningsmidler ba Buskerudbyen derfor om 25 mill. kr (2025-kroner) ekstra per år til drift og styrking av kollektivtilbudet. Dette fikk man ikke. Som en følge av dette, er handlingsprogrammets beløp til drift av kollektivtilbudet redusert med 25 mill. kr

(2025-kr), i tråd med prinsipp for revisjon av handlingsprogrammet, vedtatt av politisk styringsgruppe 20.02.2026 (sak 03/26).

Tiltaksområdet har de siste årene omfattet tilskudd øremerket billigere kollektivbilletter. I den nye belønningsavtalen er øremerkingen opphevet i tråd med søknaden. Hensikten er å gi økt lokalt handlingsrom til å tilpasse ressursbruken for best mulig måloppnåelse.

Med bakgrunn i dette, legger handlingsprogrammet opp til at fra og med 2027 brukes 5 mill. kr i året til en intern togavtale for Buskerudbyen. Dette innebærer at togreiser internt i Buskerudbyen, det vil si togreiser på hele eller deler av strekningen Lier-Kongsberg, har samme pris som buss på tilsvarende strekning. Tiltaket gir større fleksibilitet for de kollektivreisende.

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. Ca. 2/3 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.

Buskerudbyens bidrag til bedre busstilbud:

- Avganger hvert 7.-10. minutt i rush på de mest brukte rutene
- Styrket tilbud i alle kommunene
- Bybillett til 33 / 17 kroner (2026), 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 Gulskogen – Bragernes torg – Hans Hansens vei – Kastanjesletta: Søndagstilbud og bedre kveldstilbud mandag–lørdag mellom Gulskogen 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.

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.

Bybillett og «Brakar-pris» på toget

I tidligere belønningsavtaler har Buskerudbyen mottatt midler som har vært øremerket til reduserte takster på kollektivreiser. I den nye belønningsavtalen er det ikke noen slik øremerking, og det er opp til byområdet selv å prioritere hvordan midlene skal brukes for å få flest mulig kollektivreiser.

Handlingsprogrammet legger opp til at det fortsatt brukes belønningsmidler på billigere bussbilletter, Bybillett (enkeltbillett for 1 sone) og 30-dagersbillett, men fra og med 2027 brukes noen av midlene til en intern togavtale for Buskerudbyen. Dette betyr en økning i prisen på Bybilletten på ca. 2,- kr, men samtidig at prisen for togreiser og bussreiser internt i Buskerudbyen blir lik (det blir «Brakar-priser» på togreiser internt i Buskerudbyen).

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 ble satt i drift 6. oktober 2025 og betjenes av nye og lengre el-leddbusser. Flere av holdeplassene på strekningen har hatt behov for større eller mindre oppgraderinger. Mellom Vinnes og Krokstadelva var oppgraderingen av de fem første holdeplassene ferdig høsten 2025. Arbeidet med de to siste holdeplassene, Vinnesbråtan og Prestealleen, vil pågå inn i 2026.

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 også 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)

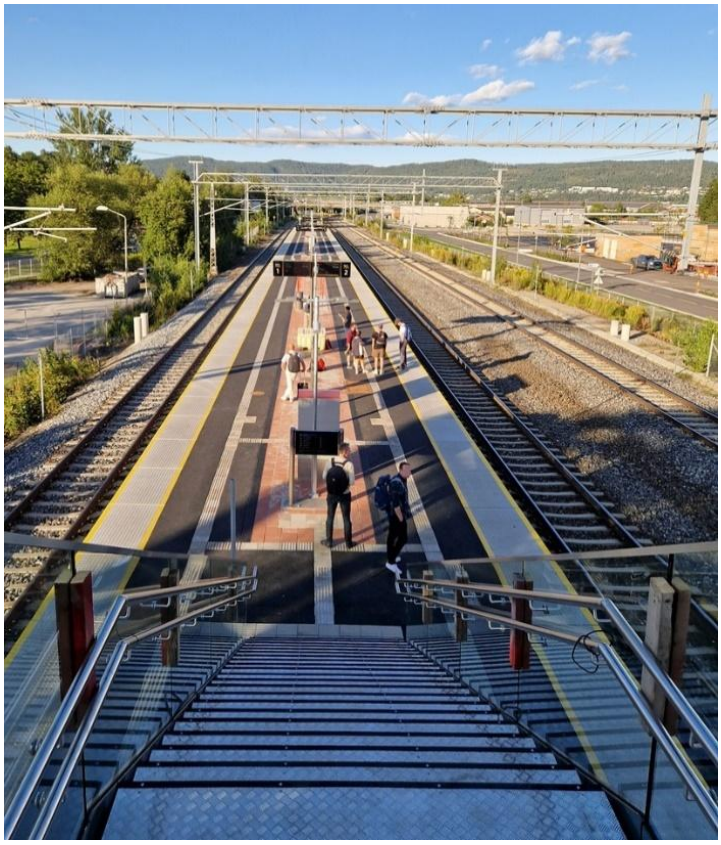
Også i Lier er mange bussholdeplasser i dårlig stand, noen består kun av ett skilt. I tillegg er mange bussholdeplasser vanskelig å komme seg til. Aktuelle tiltak er etablering av snarveier, utbedre krysningspunkt og oppgradering av holdeplassene. De mest brukte bussholdeplassene ønskes utrustet med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

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

Det foreslås flere statsjonstiltak som bygger opp om jernbanen som ryggrad i kollektivsystemet. I 2025 var det om lag 6,1 millioner passasjerer som gikk av eller på de ti jernbanestasjonene i Buskerudbyen; Lier, Brakerøya, Drammen, Gulskogen, 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.

3. Tiltak for gående og syklende

- ✓ Gang- og sykkeltiltak i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg – med utvidet fokus på trafikksikkerhet og gode separate løsninger
- ✓ Nye snarveiprosjekter i Kongsberg
- ✓ Videreføring av bedre skilting av sykkelveinettet i Buskerudbyen
- ✓ Nedjustert satsning på kampanjer, med videreføring Barnas sykkelservice – 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 trafikksikkerhet, 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 reviderte sin plan våren 2026.

Sykkelveivisning 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 gagner gående, syklende og kollektivreisende. Krysset er bygget om for å tilrettelegge for leddbusser til og fra det nye sykehuset, samtidig med at trafikksikkerheten 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 Sandsværveien 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 trafikksikkerhetstiltak.

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 trafikksikkerhet for små og store syklister. 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. Ytterligere tildeling av midler til dette tiltaket er satt opp på marginallisten i det reviderte handlingsprogrammet.

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 nærmeste 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 Ludvigsens 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 trafikantgrupper 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 forskingsprosjekt «Effektiv drift for gående og syklende» omtalt i kap 4.

4. Smart mobilitet og attraktiv by- og tettstedsutvikling

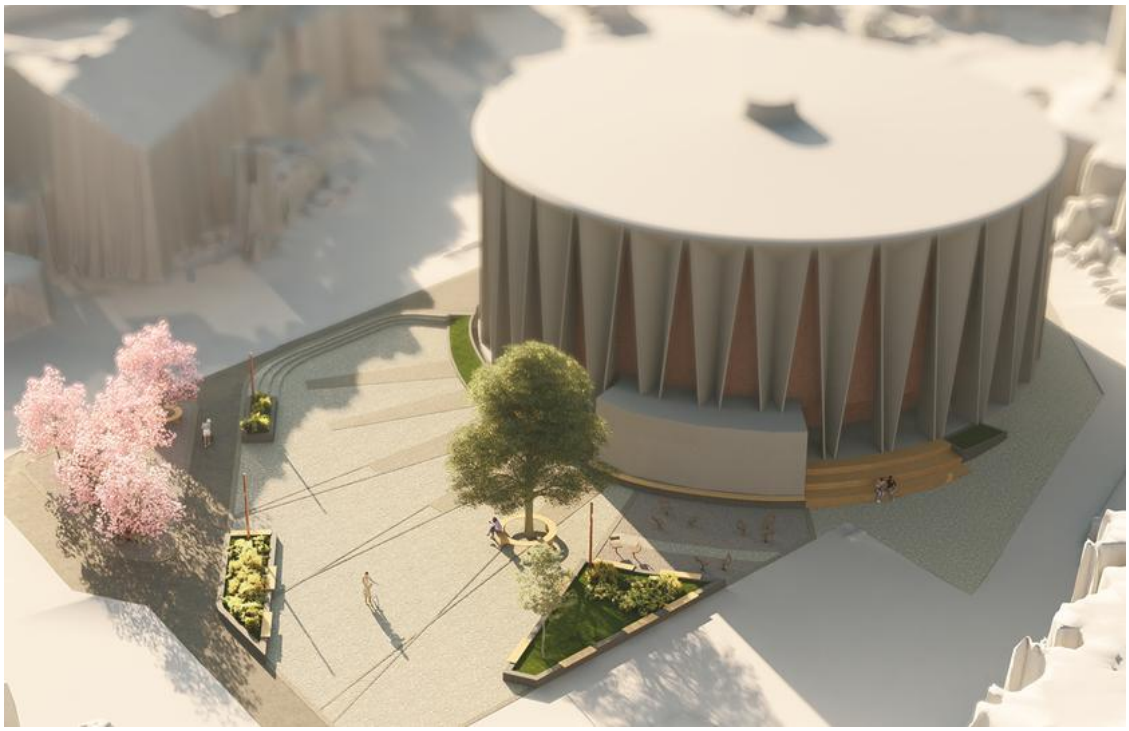
- ✓ Testing og utvikling av delte mobilitetsløsninger
- ✓ Bidrag til pilotprosjekt med Vannveien
- ✓ Temaplan/regional plan for areal og mobilitet

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, og innebærer ny høystandard sykkelparkering, flere møteplasser, nye gangveier, utbedrede fortau, helhetlig belysning av området og universell utforming. Det nye gatemiljøet bidrar til å senke farten og øke oppmerksomhet i trafikken, noe som gagner særlig 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.

Fartsgrensegjennomgang i tettbygd strøk, implementeringsfase

I Handlingsprogram for Buskerudbyen 2023–2025 var det satt av 1 mill. kr til å gjennomgå fartsgrensene i Buskerudbyen. Byområdet så et potensial i reduserte fartsgrenser som et tiltak for å gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå og sykle, samt gjøre alternativer til bil mer konkurransedyktige.

Gjennomgangen av fartsgrenser ble avsluttet med en rapport publisert i 2026. Kunnskapsgrunnlaget inneholder konkrete forslag til endringer basert på nye fartsgrensekriterier publisert i mars 2026. De foreslåtte endringene vil i tillegg til det som er nevnt over, bidra til mer helhetlige fartsgrenser og færre skifter. Kunnskapsgrunnlaget viser at det er et betydelig potensial i byområdet.

Det er nå ønskelig å gå videre med arbeidet i en implementeringsfase. Grovt anslått er det behov for 4 mill. kr til gjennomføringen, fordelt på to år. Minimum oppstartsbevilgning er 1 mill. kr. Det er ikke funnet rom for tilstrekkelig med midler i denne utgaven av handlingsprogrammet, men ca. 1,3 mill. kr er satt av, fordelt på årene

2027, 2028 og 2029. I porteføljestyringen vil det bli sett på muligheten for å tildele mer midler til tiltaket.

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. 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.

5. Kunnskapsgrunnlag og aktiviteter

- ✓ Synliggjøre gjennomførte tiltak
- ✓ Oppdatering av beslutningsgrunnlag for veien videre
- ✓ Reisevaneundersøkelser
- ✓ Barnas sykkelservice 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 og informasjon. Kampanjevirksomheten vil bli konsentrert til konkrete tiltak som sykkelservice, piggdekkbytte mv. Skoler, større offentlige og private virksomheter og arbeidplassklynger 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).

Høsten 2025 vedtok fylkestinget og kommunene å gå i gang med utredningsprogrammet, som ser på mulige måter Buskerudbysamarbeidet kan møte fremtidige behov for byutvikling og transport.

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: Trafikkdatagruppa, 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 sykkeltellere.
- 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 trafikksikkerhetstiltak: 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 mindre 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.



Figur 9 Barnas sykkelservice har vært en suksess fra dag én. Flere tusen elever har fått oppgradert sykkelen sin, som gir økt sykkelglede og trafikksikkerhet.

Barnas sykkelservice: 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 trafikksikkerhet 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 videreføres fra høsten 2026.

Elsykkelbiblioteket: Elsykkelbiblioteket 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 Sølvveien: Sekretariatet har fått laget dokumentasjon av ruta. Samarbeidet er i 2025 og 2026 videreført med blant annet Vegmuseet, nasjonal sykkelkoordinator i Statens vegvesen og andre lokale aktører. Deler av ruten er ferdig skiltet, og det arbeides med skilting av resten.

Sykkelkart: 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 trafikksikkerhet 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, Blåkors, Kirkens bymisjon og Frelsesarmeen), har Buskerudbyen gitt tilskudd til sykler, hjelmer, låser, sykkellykter og reflekser til flyktninger. 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. Fra 2025 er antallet fast ansatte i sekretariatet redusert med én stilling 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, trafikktellinger, 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.

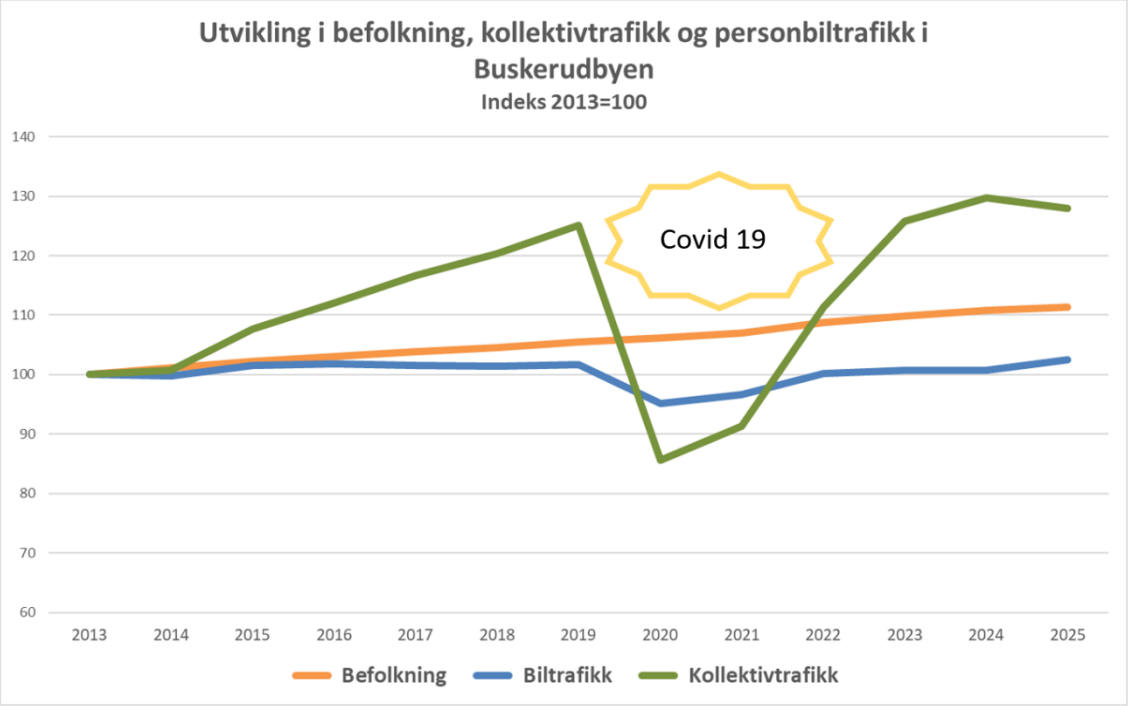
Samarbeidet har båret frukter

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 1,5 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. Ved utgangen av 2025 viste byindeksen at trafikknivået lå 1,6 % over nivået i sammenligningsåret 2016, men usikkerhet i tallene gjør at Statens vegvesen mener at man ikke kan konkludere at nullvekstmålet ikke er nådd.

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 parkeringspolititikken 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 10: Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum påstigende på buss og tog) 2013-2025. Passasjertall for Svelvik er inkludert etter kommunesammenslåingen med Drammen kommune 1.1.2020. 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 (2026-kroneverdi).

Tiltak i handlingsprogram 2026–2029				**År**				**Sum**
Tiltaksområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet								
Tiltaksnr.	**Beskrivelse**	**Ans-var**	**Kom.**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2026-2029**
19019 401	Videreføre forsterket rutetilbud	BFK	Alle	55 050	55 050	55 050	55 050	**220 200**
19019 402	Forbedret busstilbud - Nytt sykehus og jernbaneinvesteringer	BFK	Alle	0	0	0	0	**0**
19019 405	Tilskudd til reduserte takster	BFK	Alle	25 650	20 650	20 650	20 650	**102 600**
19019462	Intern togavtale i Buskerudbyen	BFK	Alle	0	5 000	5 000	5 000	**15 000**
19019 406	Digitale kundetjenester	BFK	Alle	4 410	4 410	4 410	4 410	**17 640**
	SUM tiltaksområde 1			**85 110**	**85 110**	**85 110**	**85 110**	**340 440**
Tiltaksområde 2: Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter								
Tiltaksnr.	**Beskrivelse**	**Ans-var**	**Kom.**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**Sum**
19019 407	Bedre tilgjengelighet til og ved bussholdeplasser	DK	DK	1 020	1 020	5 040		**7 080**
19019 408	Fremkommelighet for buss på kommunal vei Mjøndalen-nytt sykehus	DK	DK	4 400				**4 400**
19019 409	Bedre tilgjengelighet til og ved bussholdeplasser, busskur	LK	LK		3 030	3 020		**6 050**
19019 411	Drammen st. - Bygg D sykkelhotell - rehabilitering av yttervegger	JBD	DK	1 020	410			**1 430**
19019 412	Mjøndalen st. - Sykkelparkering fornyes (pga. slitasje)	JBD	DK		710			**710**
19019 414	Hokksund st. - Nytt fundament på sykkelhotell (synker)	JBD	ØEK			510		**510**
19019 415	Hokksund st. - flytte sykkel p-plasser og utvide v sykkelhotell	JBD	ØEK			720		**720**
19019 416	Drammen st. - Takoverbygg til eksisterende sykkelp. v bygg E	JBD	DK				730	**730**
	SUM tiltaksområde 2			**6 440**	**5 170**	**9 290**	**730**	**21 630**

Tiltaksområde 3: Tiltak for gående og syklende								
Tiltaksnr.	**Beskrivelse**	**Ans-var**	**Kom.**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**Sum**
19019 417	Fv. 2722 Konnerudgata nedre del (plan)	BFK	DK	1 020	2 040			**3 060**
19019 418	Fv. 2722 Konnerudgata nedre del (strakstiltak)	BFK	DK	5 130				**5 130**
19019 419	Fv. 2704 Engene/Tomineborgveien, Fayegata mot Lier (plan)	BFK	DK		520	510		**1 030**
19019 420	Fv. 2704 Engene/Tomineborgveien, Fayegata mot Lier (bygging)	BFK	DK				6 060	**6 060**
19019 421	Fv. 319 Havnegata, Rundtom – Hans Tordsens gate og kryss fv. 2940 Skippergata	BFK	DK		4 680	2 320	3 120	**10 120**
19019 422	Sykkelveivisning Drammen	DK	DK	1 020				**1 020**
19019 423	Fortau Ingvald Ludvigsens gate	DK	DK	4 100	6 090			**10 190**
19019 424	Sykkelvei med fortau på Vestfoldbanen	DK	DK	-			9 090	**9 090**
19019 425	Fv. 2732 Loesdalveien, rundkjøring Langebru	BFK	ØEK	1 020				**1 020**
19019 426	Kulvert for GS-vei Loesmoen	ØEK	ØEK	3 070	3 030	8 100		**14 200**
19019 428	Sykkelveivisning Øvre Eiker	ØEK	ØEK	520				**520**
19019 429	Ny gang- og sykkelvei, Hegsbroveien, Lierbyen	LK	LK		2 020	2 020	2 010	**6 050**
19019 430	Sykkelveivisning Lier	LK	LK	820				**820**
19019 431	Fv. 2704 Nøsteveien, Kirkeveien-Jensvollveien (bygging)	BFK	LK	2 060	4 090	4 030	2 640	**12 820**
19019 433	Gjenåpne snarveier	KK	KK	320				**320**
19019 434	Sandsværmoen, Sandsværveien, utbedring av fortau	KK	KK	410	3 250	3 020	2 820	**9 500**
19019 436	Kirkegårdsveien - Møllergata - Steenstrups gate	KK	KK			510		**510**
19019 437	Sykkelveivisning Kongsberg	KK	KK	420				**420**
19019 438	Vedlikehold på gang- og sykkelveier i Kongsberg	KK	KK	900	350	500	500	**2 250**
19019 439	Opprusting av sentrale fortau	BFK	Alle				4 030	**4 030**
	SUM tiltaksområde 3			**20 810**	**26 070**	**21 010**	**30 270**	**98 160**
Tiltaksområde 4: Smart mobilitet og attraktiv by- og tettstedsutvikling								
Tiltaksnr.	**Beskrivelse**	**Ans-var**	**Kom.**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**Sum**
19019 442	Vannveien (Tilskudd til prosjektet finansieres med tidligere bevilgede belønningsmidler, 1 mill. kr)							
19019443	Fartsgrensegjennomgang i tettbygd strøk	BFK	Alle		480	480	350	**1 310**
19019 445	Tiltak nytt torg ved gamle kinoen - Tråkkaparken	KK	KK	1 520				**1 520**
	SUM tiltaksområde 4			**1 520**	**480**	**480**	**350**	**2 830**

Tiltaksområde 5: Kunnskapsgrunnlag og aktiviteter								
Tiltaksnr.	**Beskrivelse**	**Ans-var**	**Kom.**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**Sum**
19019 446	Utredninger og kunnskapsgrunnlag	Sekr.	Alle	2 660	2 440	2 360	2 660	**10 120**
19019 447	Kontinuerlig RVU/Tilleggsutvalg RVU	Sekr.	Alle	800	800	800	900	**3 300**
19019 448	Tellepunkter	Sekr.	Alle	310	310	310	310	**1 240**
19019 449	Tellepunkt for gange og sykkel	DK	DK	1 010			310	**1 320**
19019 450	Ulykkesregistrering inkl. systematisering og analyse	Sekr.	Alle	100				**100**
19019 451	Hindringer for effektiv drift av anlegg for gående og syklende	BFK	Alle			1 020		**1 020**
19019 452	Mikroforum: Nettverk og nasjonal møteplass	DK	Alle	0	0	0	0	**0**
19019 453	Veileder for holdeplassinfrastruktur	BFK	Alle		520	520		**1 040**
19019 454	Revidering av sykkelplanen	KK	KK	820				**820**
19019 455	Revidering av sykkelplanen	LK	LK	820				**820**
19019 456	Undersøke arealutvikling i byområdet	BFK	Alle	500				**500**
19019 457	Bygge kunnskap om Buskerudbyen	Sekr.	Alle	410	410	410	410	**1 640**
19019 458	Kampanjer og annen tilrettelegging	Sekr.	Alle	400	400	400	400	**1 600**
19019 459	Skolekampanjer	Sekr.	Alle	540	540	540	800	**2 420**
	SUM tiltaksområde 5			**8 370**	**5 420**	**6 360**	**5 790**	**25 940**
Tiltaksområde 6: Drift av Buskerudbysamarbeidet								
Tiltaksnr.	**Beskrivelse**	**Ans-var**	**Kom.**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**Sum**
19019 461	Drift av Buskerudbysamarbeidet	Sekr.	Alle	2 650	2 650	2 650	2 650	**10 600**
	SUM tiltaksområde 6			**2 650**	**2 650**	**2 650**	**2 650**	**10 600**
	Sum alle tiltaksområder			**124 900**	**124 900**	**124 900**	**124 900**	**499 600**

Marginalliste

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

Noen tiltak er angitt med anslått kostnad. I flere tilfeller har partneren som har spilt inn tiltaket også angitt hvilket år det er ønskelig med mer midler. For noen tiltak er det bare angitt et overslag over kostnad uten fordeling på år. Enkelte tiltak har ikke kostnadsoverslag. For disse må det gjøres kostnadsoverslag før de eventuelt kan bli prioritert gjennom en omdisponering av midler.

Marginallisten er vesentlig utvidet i denne reviderte utgaven av handlingsprogrammet sammenlignet med utgaven som ble vedtatt 18.09.2025.

Tiltakene i marginallisten er dels spilt inn i 2025 og dels i 2026. Beløpene er runde og må anses som omtrentlige. Det er derfor ikke skilt mellom beløp i 2025-kroner og 2026-kroner.

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

Marginalliste for handlingsprogram 2026–2029			**År**				**Sum**
Tiltaksområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet	**Ans-var**	**Kom**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2026-2029**
Utvidet driftsdøgn busstilbud	BFK	Alle	-	11 000	11 000	11 000	33 000
Fri overgang tog / buss på strekningen Hokksund-Lier	BFK	Alle	-	11 000	11 000	11 000	33 000
Tiltaksområde 2: Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	**Ansvar**	**Kom.**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**Sum**
Kraftfulle kollektivtiltak	BFK	Alle					
Mjøndalen st. - Supplere/utvide kameraovervåking	JBD	DK		400			400
Utvidelse av pendlerparkering Darbu Stasjon	ØEK	ØEK		5 000			5 000
Knutepunktet / stasjonen - Sykkelparkeringsoppgradering	KK	KK	500				500
Lier stasjon & Humlebakken - Tilrettelegging rundt stasjonen	LK	LK		500			500
Sykkelparkering - Flere og bedre sykkelparkeringer på østsiden	JBD	KK		500			500

Tiltaksområde 3: Tiltak for gående og syklende	Ansvar	Kom.	2026	2027	2028	2029	Sum
Fv. 2757 Lurdalsveien, Eikerveien - Drammensveien	BFK	KK				10 000	10 000
Fv. 35 Vestfossen sentrum og Storgata - ferdigstillelse	BFK	ØEK	5 000	5 000			10 000
Sykkelvei med fortau på Vestfoldbanen	DK	DK		8 000	9 000	10 000	27 000
Trafikksikkerhetstiltak knyttet til bommer/veisperringer	DK	DK			200		200
Tiltak for bedre fremkommelighet for gående	DK	DK		500	1 000	1 000	2 500
Underlia: Montering av rekkverk i snarvei	DK	DK	300				300
Sykkelparkering ved skoler og barnehager (og evt. idrettsanlegg og kulturarenaer)	DK	DK		500	500		1 000
Sykkelveivisning - Skilting av hovedsykkelruter	DK	DK		2000			2 000
Sykkelveivisning – Utarbeide skiltplaner for lokalruter	DK	DK		1000	2000		3 000
Doktor Hansteins gate x korttidsparkering ved Drammen stasjon - Bedre tilrettelegging	DK	DK		500	1000		1 500
Jernbanegata - Synliggjøring med rødmerking	DK	DK		200			200
Ny GS-veibru fra Loesmoen til Øvre Sandøra	ØEK	ØEK					105 000
Dunserudbråtan - Oppgradere grusgangveg til asftaltert GS-vei	ØEK	ØEK					Ukjent
Langerudveien - Asfaltere GS-veg (grusvei i dag)	ØEK	ØEK					Ukjent
Sundhaugen - Etabere GS-vei på området fra enden av Sunde bru	ØEK	ØEK					Ukjent
Ormåsen bussveg mot Gorud, skille myke trafikanter fra bussvei	ØEK	ØEK					Ukjent
Gang- og sykkelvei Hokksund - Vestfossen (Semsveien)	ØEK	ØEK					50 000
Fredfossgata - Planlegge og bygge GS-vei	ØEK	ØEK					Ukjent
Fortau Loesmoveien - Lyngveien til Drammensveien	ØEK	ØEK					30 000
Loe bruk og langs Drammenselva: GS-veg	ØEK	ØEK					Ukjent
Hokksund barneskole, Drammensveien - Flytte avkjørsel og bygge rundkjøring, forprosjekt	ØEK	ØEK					Ukjent
Loesdalsveien / Prestebråtan - Oppgradere GS-vei	ØEK	ØEK					Ukjent
Ny GS-vei fra Haspa til Boecks gate mot sentrum	KK	KK		3 000			3 000
Kirkegårdsveien - Møllergata - Steenstrups gate	KK	KK		700			700
Sykkelbru med fortau Bekkedokk-Sykehuset - Forprosjekt	KK	KK					Ukjent
Avstikkeren - Bedre tilrettelegging for gående og syklende	LK	LK		1000			1 000
Seebergs vei, Nøste, Brakerøya - Bedre tilrettelegging for gående og syklende	LK	LK		400			400

Tiltaksområde 4: Smart mobilitet og attraktiv by- og tettstedsutvikling	**Ansvar**	**Kom.**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**Sum**
Fartsgrensegjennomgang i tettbygd strøk, implementeringsfase	BFK	Alle		1 000	1 690		2 690
Gotur – bedre koordinert helårsdrift av GS-anlegg	Feles	Alle		300	300	300	900
Tiltaksområde 5: Kunnskapsgrunnlag og aktiviteter	**Ansvar**	**Kom.**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**Sum**
Bedriftsrettede tiltak	Sekr.	Alle		500	500	500	1 500
Hjertesone Kongsberg kommune – oppstart på Kongsgårdmoen skole	KK	KK		300			300

Buskerudbyen