

# LIER - KONGSBERG

## KONKRETISERING AV MOBILITETS- OG PARKERINGSSTRATEGIEN

For å nå målene om nullvekst i antall biler i byområdene er det viktig å tilrettelegge for endrede reisevaner med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Bane NOR tilrettelegger for attraktive knutepunkt ved stasjonene, slik at tog kan bli konkurransedyktig og attraktivt reisemiddel. For å få til det må hele reisekjeden ivaretas, også reisene til og fra stasjonen. For områder med dårlig flatedekning med kollektivtransport er bil det eneste alternativet for mange for å komme seg til stasjonen. Derfor skal Bane NOR tilrettelegge for en tilfredsstillende parkeringskapasitet for de som har behov for å kjøre til stasjonen. Samtidig er tilbudet innen mobilitet i kraftig endring, og Bane NOR ønsker å tilrettelegge for at ny mobilitet kan gjøres som en del av reisekjeden.

Et av punktene i Bane NORs parkeringsstrategi er strekningsvise konkretiseringer, der analyser og kartlegging av de forskjellige stasjonene skal gi konkrete anbefalinger for parkeringskapasitet og utforming. Dette do i tillegg til parkering av bil og sykkel, vil konkretiseringene undersøke mulighetene for tilrettelegging av nye mobilitetsløsninger ved stasjonene som beskrevet i Bane NORs mobilitetsstrategi.

I dette dokumentet blir analyser og anbefalinger for jernbanen som går gjennom Buskerudbyen (Lier - Kongsberg) redegjort for. Dokumentet er bygget opp på følgende måte: først presenteres generelle trekk ved strekningen og føringer for arbeidet med parkering og mobilitet i regionen. I del 2 blir befolkningsstrukturer, fremkommelighet, parkeringsbelegg, potensialet for nye mobilitetsløsninger og reisekostnader analysert, og basert på funnene av disse analysene vil det i kapittel 3 fremkomme konkrete anbefalinger for hver stasjon. Det blir også belyst muligheter for nye mobilitetsløsninger der Bane NOR skal være en fremoverlent aktør dersom det ønskes tilrettelagt av andre tilbydere på stasjonene.

I tillegg til dette dokumentet er det opprettet en interaktiv side med alle anbefalingene, samt et interaktivt analysekart som med data som er relevant for parkering og mobilitet. Løsningene er tilgjengelige via QR-koden.

Rapporten er utarbeidet av Trine-Marie Fjeldstad og Vetle Hallås i Bane NOR Eiendom



**ANBEFALINGER**



**ANALYSEKART**



Trykk på eller scan QR-koden med mobil for tilgang til kartene

# 1

## INNLEDNING

Om strekningen og viktige føringer som legger rammer for arbeidet med konkretiseringen.

# 2

## STREKNINGVIS ANALYSE

Analyser av befolkning og arbeidsplasser, fremkommelighet, ny mobilitet, belegg og reisekostnader

# 3

## STASJONSVIS GJENNOMGANG

Beskrivelser av hver stasjon, resultater av analysene og konkrete anbefalinger for parkering og mobilitet.

# 4

## KONKLUSJON

Oppsummering av analysene og gjennomgang av viktige oppsummeringspunkter

---

**Innledning:** Presentasjon av strekningen (s. 5) Føringer (s. 6) **Strekningsvis analyse:** Befolkningsanalyse (s. 8) Fremkommelighetsanalyse (s. 11) Ny mobilitet (s. 14) Kapasitet og belegg (s. 18) Reisetid og kostnader (s. 20) **Stasjonsvis gjennomgang:** Lier (s. 24) Brakerøya (s. 25) Drammen (s. 27) Gulskogen (s. 29) Mjøndalen (s. 30) Steinberg (s. 31) Hokksund (s. 32) Vestfossen (s. 34) Darbu (s. 35) Kongsberg (s. 36) **Konklusjon:** Konklusjon og avslutning (s. 39)

# 1 INNLEDNING



# OM STREKNINGEN

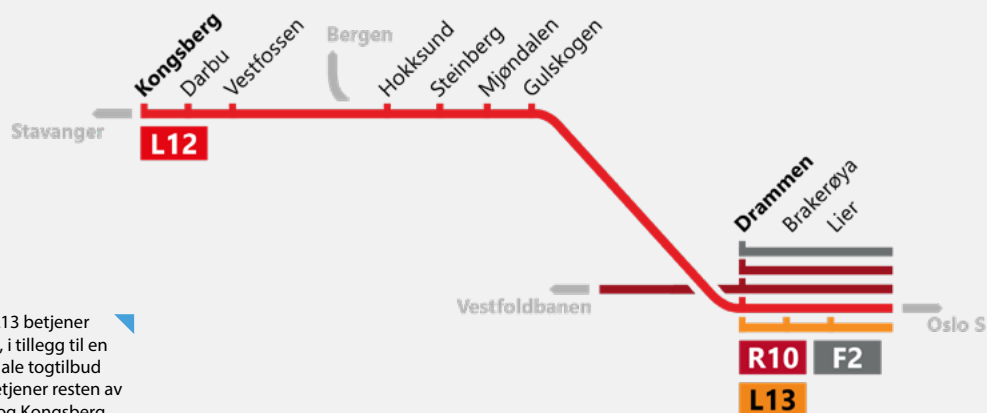
Strekningen Lier-Kongsberg er en 54 kilometer lang banestrekning som går på Drammensbanen og Sørlandsbanen, og med et togtilbud som i all hovedsak betjener Buskerudbyen med Lier, byene Drammen og Kongsberg, samt tettstedene langs Drammenselva og Vestfossen. Sett i sammenheng utgjør Drammensregionen Norges sjettede største byområde med 107 000 mennesker. I tillegg betjenes tettstedene Vestfossen og Darbu før Kongsberg. Denne rapporten benytter arealfaglige analyser for å gi konkrete anbefalinger for innfartsparkering og nye mobilitetsløsninger som kan bidra til at Buskerudbyen kan møte en befolkningsvekst med bærekraftige mobilitetsløsninger.

Strekningen som utredes begynner på Lier stasjon som ligger i tunnelmunningen til Lieråstunnelen som ble bygget i 1973. Tidligere gikk Drammensbanen fra Oslo til Drammen over Spikkestad som smalsporet bane. Utbyggingen av banen videre til Kongsberg fulgte kort tid senere, og åpnet samtidig som Drammensbanen. Fra Hokksund ble denne banen omtalt som Kongsbergbanen, selv om dens offisielle navn var *Randsfjordbanens sidespor til Kongsberg*. Stortinget vedtok i 1913 å forlenge banen til Kristiansand, som gjorde at banestrekningen ble en del av Sørlandsbanen. Kongsbergbanen var en av de første banestrekningene i landet som ble elektrifisert på slutten av 1920-tallet.

Strekningen fra Drammen til Kongsberg er ikke en del av InterCity-triangelet, men siden den betjener en region i vekst så sentralt på Østlandet er togtilbudet forholdsvis godt. L12 mellom Kongsberg og Eidsvoll betjener alle stasjonene fra og med Kongsberg til og med Drammen. L12 kjører med normalfrekvens på en time, med to innsattog i rush i hver retning. Fra Drammen er det et godt togtilbud med flere regiontog, lokaltog, fjerntog og flytog. Stasjonene Brakerøya og Lier betjenes ikke av

L12, men av L13 som kjører mellom Drammen og Dal på halvtimesfrekvens. Reisetiden med tog fra Kongsberg til Drammen er 41 minutter, og til Oslo er reisetiden på 1 time og 17 minutter. Fra Drammen til Oslo er reisetiden mellom 34 og 36 minutter.

Regjeringen besluttet i 2015 i forbindelse med konseptvalgutredningen for Buskerudbypakke 2 hovedlinjene for utvikling av transportsystemet i Buskerudbyen. For jernbanen vil regjeringen for strekningen Drammen – Hokksund at det planlegges utbygging av dobbeltspor for å øke kapasiteten og dermed få til lokaltogavganger i timen i hver retning mellom Drammen og Hokksund. I målet for tiltaket heter det at jernbanen skal ha kapasitet til å ta sin andel av trafikkøkningen i fremtiden, og jernbanen skal også fremme sterk og arealeffektiv utvikling rundt knutepunktene. Kommunedelplanen for ny strekning ble vedtatt i de respektive kommunene i 2019. I tillegg vil InterCity-prosjektet Drammen - Kobbervikdalen påvirke stasjonen i Drammen, samt tilknyttingen mot Gulskogen. Dette blir redegjort for i neste avsnitt.



# FØRINGER

For arbeidet med konkretisering av parkerings- og mobilitetsstrategien på strekningen Lier - Kongsberg ligger tre føringer til grunn. Den viktigste føringen som gir premisser til arbeidet med parkering og mobilitet i Buskerudbyen er samarbeidet med samme navn. I tillegg er to utbyggingsprosjekter viktige føringer, og disse blir beskrevet under. Nullvekstmålet som er definert i nasjonal transportplan (Samferdselsdepartementet 2016) og Bane NORs parkeringsstrategi er overordnede føringer, og blir nevnt nærmere i bakgrunnsdokumentet. Mindre føringer som får følger for den konkrete stasjon blir beskrevet under stasjonsvis gjennomgang.

## ■ BUSKERUDBYSAMARBEIDET

Buskerudbysamarbeidet består av syv offentlige partnere som jobber med målsetningen om at Buskerudbyen skal utvikles til en bærekraftig og konkurransedyktig byregion av betydelig nasjonal interesse. Samarbeidet består av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, samt Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Viken fylkeskommune. I tillegg har Fylkesmannen i Oslo og Viken observasjonsstatus i samarbeidet. I 2010 inngikk samarbeidet en avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler til tilskudd for å styrke kollektivtransporttilbudet, minske bilbruken og gjøre det enklere å sykle og gå. Til grunn for dette ligger målet om nullvekst i biltrafikk i de største byområdene. Avtalen omtales som Buskerudbypakke 1 og varer ut 2021 (Buskerudbyen 2020 a).

I tillegg til en rekke tiltak for å få grønne reiser i Buskerudbyen, har det blitt utarbeidet en areal- og transportplan for Buskerudbyen (Buskerudbyen 2013). Her blir Kompaktbyen Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, sentrale deler av Drammen og Lierstranda trukket frem som viktige regionale hovedutviklingsområder. I tillegg blir Vestfossen utpekt som et lokalt utviklingsområde. Alle disse områdene kjennetegnes ved at de er knyttet sammen til resten av Østlandet med jernbane, og har potensiale for flerfunksjonell sentrumsutvikling med boliger, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner. På denne måten ivaretar man både mobilitetsdimensjonen og fortettingspotensialet som må til for å sikre en bærekraftig byregion.

## ■ DOBBELTSPOR GULSKOGEN - HOKKSUND

Regjeringen besluttet i 2015 i forbindelse med konseptvalgutredningen for Buskerudbypakke 2 hovedlinjene for utvikling av transportsystemet i Buskerudbyen. For jernbanen vil regjeringen for strekningen Drammen – Hokksund at det planlegges utbygging av dobbeltspor for å øke kapasiteten og dermed få til to lokaltog-avganger i timen i hver retning mellom Drammen og Hokksund. Stasjonsplasseringen for de tre stasjonene

Gulskogen, Mjøndalen og Hokksund ligger fast, og Hokksund og Mjøndalen stasjoner skal oppgraderes, med blant annet planskilt adkomst til mellomplattformen på Mjøndalen. I planforslaget anbefales det trase som går utenom Steinberg stasjon. I målet for tiltaket heter det at jernbanen skal ha kapasitet til å ta sin andel av trafikkøkningen i fremtiden, samt fremme sterk og arealeffektiv utvikling rundt knutepunktene.

## ■ IC DRAMMEN - KOBBERVIKDALEN

InterCity-prosjektet bygger dobbeltsporet jernbane fra Drammen til Kobbervikdalen på Vestfoldbanen med ombygde stasjoner i Drammen og Gulskogen, samt dobbeltsporet jernbane mellom Drammen og Gulskogen. Målet med planen er blant annet forbedret togtilbud på Vestfoldbanen, men også mer driftssikker avvikling av togtrafikken forbi Drammen stasjon. Tiltaket på Drammen stasjon innebærer blant annet lengere plattformer og adkomst til plattform fra en oppgradert

bybru mellom Strømsø og Bragernes. Det er behov for dobbeltspor mellom Drammen og Gulskogen på grunn av økt trafikk på Sørlandsbanen. I forbindelse med dobbeltsporutbyggingen vil også Gulskogen stasjon bli oppgradert med to vendespor og to forbi kjøringsspor (Bane NOR 2018 b). Nærmere beskrivelse av tiltakene på de ulike stasjonene er i stasjonsvis gjennomgang. Prosjektet hadde byggestart i 2019 og har planlagt åpning i 2024.

# 2 STREKNINGSVIS ANALYSE



# BEFOLKNINGSANALYSE

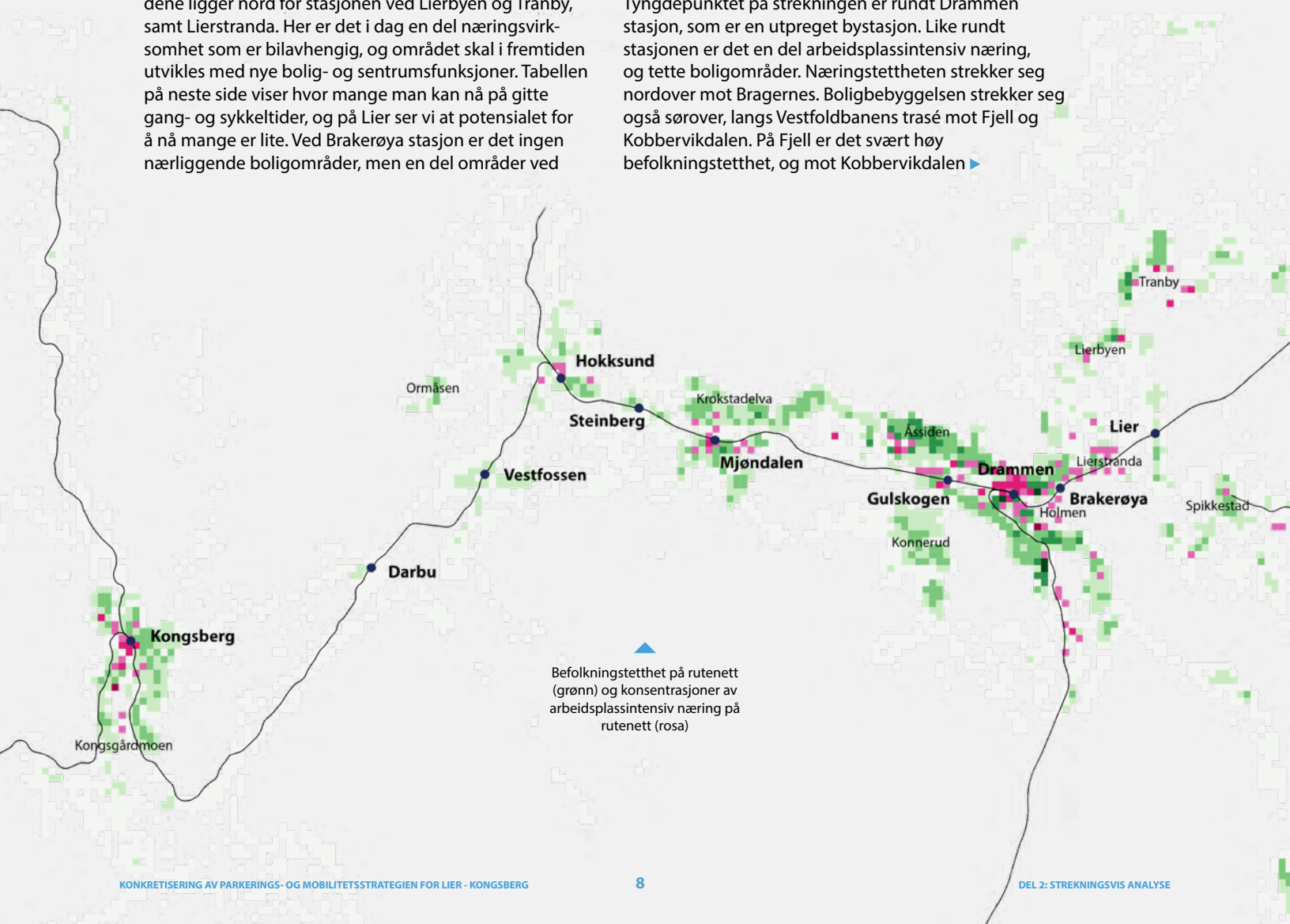
Buskerudbyen består av byområdet som strekker seg fra Lier i øst til Kongsberg i vest. Området kjennetegnes av en sammenhengende bebyggelse fra Lier, langs Drammenselva mot Hokksund, mindre tettsteder i Vestfossen og Darbu og kompaktbyen Kongsberg. Hele byområdet betjenes av jernbane, som beskrives i regionale planer som ryggraden i transportsystemet. I denne analysen blir bosettingsmønstre og arbeidsplasstruktur kartlagt for å identifisere markedsgrunnlag for ny mobilitet og tiltak for parkering av bil og sykkel. I tillegg blir det redegjort for pendlerstrømmene i regionen.

## ■ BEFOLKNINGS- OG ARBEIDSPLASSTRUKTUR

Området rundt Lier stasjon er hverken preget av tett boligbebyggelse eller arbeidsplassintensiv næring. Det er spredte boligområder med varierende tetthet i nærheten av stasjonen, men de viktigste sentrumsområdene ligger nord for stasjonen ved Lierbyen og Tranby, samt Lierstranda. Her er det i dag en del næringsvirksomhet som er bilavhengig, og området skal i fremtiden utvikles med nye bolig- og sentrumsfunksjoner. Tabellen på neste side viser hvor mange man kan nå på gitte gang- og sykkeltid, og på Lier ser vi at potensialet for å nå mange er lite. Ved Brakerøya stasjon er det ingen nærliggende boligområder, men en del områder ved

Nøste, nord for stasjonen har en del tilgrensende boligområder. Både Lier og Brakerøya kjennetegnes av lite tett bebyggelse rundt stasjonen og mye parkering av bil.

Tyngdepunktet på strekningen er rundt Drammen stasjon, som er en utpreget bystasjon. Like rundt stasjonen er det en del arbeidsplassintensiv næring, og tette boligområder. Næringstettheten strekker seg nordover mot Bragernes. Boligbebyggelsen strekker seg også sørover, langs Vestfoldbanens trasé mot Fjell og Kobbervikdalen. På Fjell er det svært høy befolkningstetthet, og mot Kobbervikdalen ►





ser vi en tetthet av næringsvirksomhet. Ved Skoger og vestover mot Konnerud er det en del spredt bebyggelse, men Konnerud i seg selv har markedsgrunnlag for en god dekning av kollektivtransport som et forholdsvis tett område som ligger nært både Drammen, og ikke minst Gulskogen stasjon. Det er også en moderat befolkningstetthet langs Drammensfjorden. Ifølge SSB (2019) omfatter Drammen tettsted hele beltet mellom Brakerøya og Hokksund, men tabellen under viser at det klart største potensialet for å nå gående og syklende er til Drammen stasjon.

Langs Drammenselva er det bebyggelse av varierende tetthet fra Drammen. Konnerud representerer et viktig tilgrensende boligområde i sør. Bebyggelsesstrukturen langs Drammenselva begrenses av topografien i området, som gjør bystrukturen konsentrert rundt langs jernbanen. Mellom Gulskogen og Mjøndalen er det lite bebyggelse, med unntak av et lite belte på nordsiden av elva. Tyngdepunktet her er Åssiden med en tett bebyggelse. Dette området sokner hovedsakelig til Gulskogen og Drammen stasjoner. Mjøndalen er et forholdsvis tett område med både boliger og arbeidsplasser, tett tilknyttet Krokstadelva på andre siden av Drammenselva. Det er varierende tetthet forbi Steinberg, og noe sentrumsdannelse ved Hokksund. Her er befolkningen likevel spredt nordover langs Randsfjordbanens trasé, noe som

hverken gir et godt kundegrunnlag for gange og sykkel eller er særlig fordelaktig for kollektivtrafikken. Samtidig er det viktig at områdene rundt stasjonen kan identifiseres med et visst markedsgrunnlag, også i større avstand fra stasjonen. Et eksempel på sistnevnte er området vest for Hokksund, nemlig Ormåsen som et forholdsvis tett boligområde.

Vestfossen og Darbu kjennetegnes av et spredt bolig-mønster i omlandet rundt, og noe tettere ved stasjonsområdene. Vestfossen er en del større enn Darbu, men ingen av stasjonene har særlig arbeidsplassintensiv virksomhet (rosa ruter). Der banestrekningen føres nordover ved tidligere Skollenborg stasjon er det en del spredt boligområder ned mot Heistadmoen. Kongsberg stasjon er en kompakt stasjonsby med tett boligbebyggelse på begge sider av Numedalslågen. Som tabellen under viser, når de fleste i Kongsberg stasjonen innen 15 minutters sykkelavstand. I tillegg er det en del næringsvirksomhet både i Kongsberg, og beltet sørover mot Kongsberg Teknologipark og Kongsgårdmoen. Næringsvirksomheten her kjennetegnes av et høyt kompetansenivå og arbeidsplassintensivitet. Det jobbes allerede i dag med løsninger for å knytte Kongsberg Teknologipark og sentrum tettere sammen, både med ordinær rutebuss og førerløs buss på hverdager mellom 10 og 14 (Kvamme 2019).

Stasjonsnavn	Befolkningstall*	10 minutter gangavstand	15 minutter gangavstand	10 minutter sykkelavstand	15 minutter sykkelavstand
Lier	26 811**	3% (901)	4% (1127)	13% (3495)	35% (9300)
Brakerøya	107 930***	1% (1185)	3% (3718)	22% (23 229)	41% (43 910)
Drammen	107 930	7% (5031)	9% (9789)	31% (33 811)	50% (54 166)
Gulskogen	107 930	2% (2040)	4% (4168)	27% (28 875)	47% (50 752)
Mjøndalen	8593	30% (2606)	51% (4367)	211% (18 108)	261% (22 428)
Steinberg	9207	11% (973)	18% (1608)	58% (5319)	188% (17 296)
Hokksund	9207	17% (1578)	34% (3093)	98% (9002)	134% (12 374)
Vestfossen	3268	30% (981)	54% (1764)	113% (3701)	157% (5119)
Darbu	539	28% (149)	97% (525)	137% (737)	163% (878)
Kongsberg	22 219	11% (2456)	21% (4722)	75% (16 739)	92% (20 505)

\* Tall i utgangspunktet på tettstedsnivå etter SSBs definisjon

\*\* For Lier er tallet på kommunenivå på grunn av stasjonens lokalisering

\*\*\* For stasjonene mellom Brakerøya og Gulskogen benyttes Drammen tettsted etter SSBs definisjon (SSB 2019)

Tabellen viser % andel og antall innbyggere i tettsted og kommune man når på gitte gang- og sykkeltid.

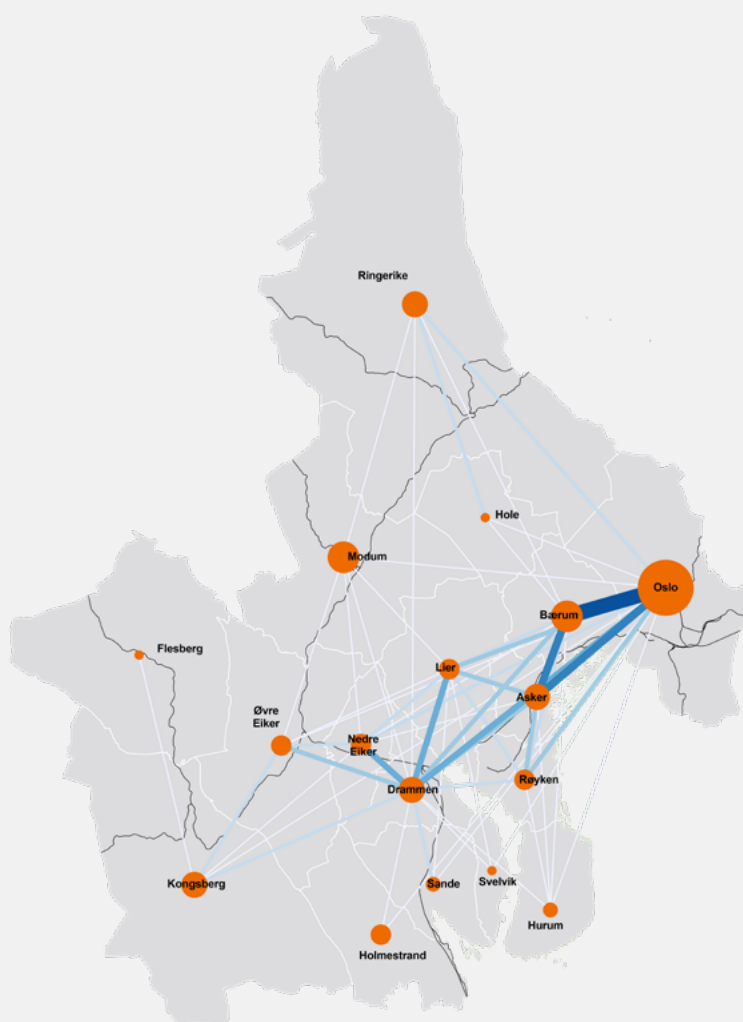
## ■ PENDLERSTRØMMER

Mye av innpendlingen til Oslo via vestkorridoren foregår med Asker, Bærum og Drammen som viktige kommuner som kartet til høyre viser. I tillegg foregår det en del arbeidsreiser internt i Buskerudbyen. En oversikt over nettoppendling mellom kommunene fra 2019 viser at Nedre Eiker\* kommune (nå Drammen kommune) har klart størst netto utpendling, det vil si flere som pendler ut av kommunen enn inn. Mange av disse reisene går til Drammen. Det samme gjelder Øvre Eiker kommune, som har pendlerstrømmer både mot Drammen og Kongsberg. I Kongsberg er nettoppendlingen positiv, det vil si at det er flere som pendler inn i kommunen enn ut. Den største andelen innpendlere til Kongsberg kommer fra Øvre Eiker kommune, men en ikke ubetydelig del reiser også fra Drammen til Kongsberg.

Drammen kommune har positiv nettoppendling, noe som kan forklares med at kommunen er tyngdepunktet i regionen hva gjelder befolkningstetthet og arbeidsplasser. Ser vi på pendlingsretning fra Drammen er det tydelig at de fleste arbeidsreisene beveger seg nordover. 82% av utpendlingen fra Drammen går til kommunene Lier, Asker, Bærum og Oslo, mens kun 18 % går andre veien mot Kongsberg, Øvre Eiker og Nedre Eiker.

Omtrent 65 % av innpendlingen til Lier fra de utvalgte kommunene kommer fra Drammen, som trolig skyldes at kommunegrensen er såpass nær Drammen sentrum. 20 % av innpendlingen til Lier kommer også fra Nedre Eiker (nå Drammen kommune). I Nedre Eiker kommune (som grenset til Drammen kommune ved Solbergelva og Øvre Eiker kommune ved omtrent Steinberg i vest) er det innpendling fra Drammen og Øvre Eiker som dominerer, men her er det en stor netto utpendling. Det er tydelig at denne utpendlingen i stor grad går til Drammen. Øvre Eiker har enda mindre innpendling enn Nedre Eiker, og hit reiser folk stort sett fra Nedre Eiker (46 %) og Drammen (32 %). Kongsberg som arbeidskommune har litt flere innpendlere fra kommunene i Drammensregionen enn Øvre Eiker, men står ikke ut som en utpreget innpendlingskommune fra dette området. De fleste kommer fra Øvre Eiker kommune (47 %), noe som trolig skyldes at det er nabokommuner. Kongsberg betjener mer et indre arbeidsmarked, og det er ikke mye innpendling fra Drammensregionen. Samtidig er det en netto innpendling i kommunen, noe som kan indikere at utpendlingen er svært lav. Drammen kommune har klart flest innpendlere fra kommunene rundt, med Nedre Eiker som står for majoriteten av innpendlere (43 %), mens Lier (28 %) og Øvre Eiker (20 %) kommer etter. Kun en liten andel av innpendlere til Drammen kommer fra Kongsberg (7 %).

**82 % av utpendlingen fra Drammen går nordover til Lier, Asker, Bærum og Oslo kommuner, mens kun 18 % går til kommunene Øvre Eiker, Nedre Eiker og Kongsberg.**



Kartet viser pendlerstrømmer i regionen basert på registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB 03321). Størrelsen på de oransje prikkene indikerer arbeidsreiser internt i kommunene\*, mens tykkelsen på linjene mellom kommune indikerer antall pendlere, altså personer som er sysselsatt i en annen kommune enn bostedskommunen.

\* Analysene er gjennomført for kommunene slik de var før kommunesammenslåingen i 2020 fordi statistikken er basert på 2019-tall.

\*\* Kartet viser kun arbeidsreiser høyere enn 200 per dag

# FREMKOMMELIGHETSANALYSE

Hver stasjon blir analysert hver for seg med et utvalg kriterier. Disse er basert på ulike kilder som beskriver hva som gjør det attraktivt å velge transportformen. Dermed blir vurderingskriteriene forankret i eksisterende kunnskap. Kriteriene blir så brukt for å vurdere stasjonene hver for seg. Enkelte av kriteriene krever en konkret vurdering, mens andre er kvantitative og kan vurderes likt. For hvert av kriteriene får stasjonen et poeng fra en poengskala der 1 er det beste og 6 er det dårligste. Alle kriteriene blir summert opp, og gjennomsnittet av dette utgjør den samlede karakteren for hvert av transportformene til stasjonen. Hensikten med en slik analyse er å få et omtrentlig og objektivt bilde av hvordan forholdene for syklende, gående, reisende med kollektivtrafikk og bilister på hver stasjon.

## ■ GANGE

Analysen opererer med fire kriterier for gående. Disse er basert på kilder som undersøker hva som gjør det attraktivt å gå, og hvordan man kan rekruttere flere gående. En viktig kilde er den nasjonale gåstrategien. I tillegg til de fem kriteriene blir lokalt klima beskrevet, men dette blir ikke inkludert i den samlede poeng-scoren. Kriteriene er som følger:

**Avstand for gående:** Et område på 15 minutters gangavstand rundt stasjonen blir kartlagt. En vurdering av befolkningsantall innenfor gangavstand og tetthet rundt stasjonen blir vurdert.

**Gangtilgjengelighet:** Hvordan nettverket av veier og stier sydd sammen for å lage et godt veinett for de gående blir undersøkt. En tilgjengelighetsscore fra 0 til 1 blir brukt for å kvantifisere dette.

**Trafikksikkerhet:** Krysningpunkter og infrastruktur som sikrer de gåendes trafikksikkerhet blir vurdert, samt en vurdering av tidligere trafikkulykker der gående har vært involvert.

**Opplevd reisevei:** Kvalitet på omgivelsene, aktive fasader og publikumsrettet virksomhet vurderes konkret for hvert tilfelle. Skilting av stasjonen og stasjonens synlighet i landskapet vurderes. I tillegg blir sosial trygghet vurdert, der det legges vekt på belysning og oversiktlige områder.

## ■ SYKKEL

For analyse av forholdene for syklende til stasjonen blir fem kriterier lagt til grunn. Også her blir lokalt klima beskrevet i analysen, men ikke vurdert i poeng. Dette fordi klima viser seg å ha mindre påvirkning på valg av sykkel enn først antatt. Det finnes mye god litteratur på hva som gjør det attraktivt å velge sykkel, og disse blir brukt for følgende kriterier:

**Avstand:** En terskelverdi på 3 kilometer brukes for sykkel. Det kan antas at flere sykler lengere, men det er ved denne avstanden at kollektivtransport eller bil får et konkurransefortrinn.

**Topografi:** En tekstlig vurdering av topografien i området blir beskrevet ved hjelp av høydedata. Høydeforhold blir vurdert fra viktige målpunkt (f.eks. boligområder eller arbeidsplasser).

**Trafikk og ulykker:** Trafikkmengde (ÅDT), fartsgrense og tidligere ulykker med syklistene blir vurdert. I tillegg blir krysningpunkter og tiltak som separerer syklistene og biler tatt med i betraktning.

**Kvaliteten på sykkelveiene:** Sykkelveier og annen infrastruktur blir kartlagt. Kvaliteten blir også vurdert, herunder sammenheng, oppmerking og sikkerhet. På steder det ikke kan regnes med at det er sykkelfelt vil fortau kunne erstatte disse.

**Sykkelparkering:** Antall plasser vurderes. I tillegg blir kvaliteten på sykkelparkeringen vurdert, samt dens avstand til plattform, utforming og hvorvidt det er låst sykkelhotell.

## ■ KOLLEKTIVTRAFIKK

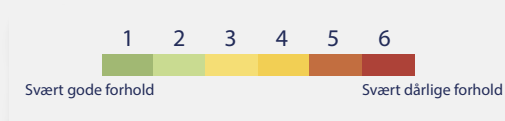
Kriteriene for reisende med kollektivtransport tar utgangspunkt i rapporter som undersøker hva som gjør det attraktivt å velge kollektivtransport. Totalt fire kriterier blir lagt til grunn for å vurdere hvordan forholdene er for å reise med kollektivtransport til stasjonen. Pris blir beskrevet, men ikke vurdert i den samlede analysen. Vurdering av togtilbudet fra stasjonen blir ikke vurdert. Kriteriene er som følger:

**Frekvens og rutetid:** Frekvensen på transportmidlene som betjener stasjonen om områdene rundt blir beskrevet, og vurdert konkret for hvert enkelt sted. I tillegg blir skaleringen av rutetidene vurdert for å se hvor intuitivt rutetidene er.

**Flatedekning:** Det legges til grunn en 10-minutters gangavstand til holdeplassene i boligområdene for å vurdere hvor stor flatedekning kollektivtransporten til stasjonen betjener.

**Byttestpunktet:** Byttestpunktet vurderes på enkeltheten, hvor langt det er mellom transportmidlene, korrespondanse og hvor godt rutene er samordnet.

**Reisetid:** Vurdering av ombordtiden. Dette påvirkes av kollektivtransportmidelets linjeføring. I tillegg blir reisetiden fra enkelte målpunkter sammenliknet med bil for å kvantifisere dette.



## ■ PRIVATBIL

Situasjonen for bilister som reiser til stasjonen blir vurdert med fem kriterier som er forankret i kunnskap om hva som gjør det attraktivt å velge bil til stasjonen. Følgende kriterier benyttes:

**Trafikksituasjon:** Konkret vurdering av kødannelse i rush rundt stasjonen, hvor tilgjengelig stasjonene er fra hovedveiene og hvilken hastighet som er til stasjonen.

**Parkering:** Parkeringskapasitet kartlegges og belegget (andelen av parkeringsplassene som er opptatt) vurderes etter en fastsatt skala.

**Pris:** Hvor dyrt det er å velge bil blir undersøkt, herunder bompasseringer og pris for parkering. Drivstoffkostnader vurderes ikke.

**Avstand til plattform:** Gangavstanden fra parkeringsplassen til plattform vurderes konkret på hvert tilfelle.

**Tid:** Vurdering av hvor konkurransedyktig bilen er på tid sammenliknet med andre transportmidler.

**OPPSUMMERING AV  
ANALYSEN PÅ NESTE SIDE**



## ■ OPPSUMMERING FRA ANALYSENE

**Lier** bærer preg av at stasjonen er forbeholdt kjørende, og stasjonen scorer dårlig for både gående og reisende med kollektivtrafikk. For syklende er det et potensiale, men viktige influensområder ligger langt unna akseptabel sykkelavstand. For kjørende med bil er heller ikke situasjonen optimal, fordi det ofte er fullt på parkeringsplassen. **Brakerøya** er heller ikke særlig attraktiv for gående, men her ser vi at sykkel har et større potensial. Kollektivtrafikken til stasjonen er forholdsvis god, men det er ikke et aktuelt tilbud for tilstøtende områder. For **Drammen** stasjon er forholdene gode for både gående, syklende og reisende med kollektivtransport, og tilsvarende dårlig for reisende med bil, med forutsetning om at parkeringsplassen skal utfases. På **Gulskogen** ser vi også et potensiale for sykkel for reiser som ikke kan tas med gange eller kollektivtrafikk. Sistnevnte scorer lavt her på grunn av avstand mellom byttepunktene. Veisystemene rundt stasjonen er godt tilrettelagt for bil, noe som gjør at bil kommer godt ut på denne stasjonen. **Mjøndalen** stasjon ligger sentrumsnært, og takket være et godt kollektivtrafikktilbud scorer stasjonen høyt på gange og kollektivtrafikk. I tillegg er byttepunktet mellom buss og tog svært godt og navigerbart. Forholdene for sykkel er dårligere, fordi områdene ved Krokstadelva som kan dekkes med sykkel er knyttet sammen med stasjonen over en svært smal, men riktignok separat gangvei langs Mjøndalsbrua.

**Steinberg** stasjon scorer generelt lavt på alle fremkommelighets kategorier fordi stasjonen ligger i utkanten av Hokksund sentrum. Området preges av mye eneboligbebyggelse og biltrafikk. **Hokksund** stasjon scorer høyt på sykkel, fordi stasjonen betjener et geografisk spredt influensområde. Kollektivtransporttilbudet er forholdsvis godt, og betjener viktige områder rundt stasjonen. Her scorer også bil lavt på grunn av avstanden mellom deler av parkeringsplass og plattform, men det er mye tilgjengelig parkeringsareal som kan gjøre det attraktivt å velge bil til stasjonen. **Vestfossen** scorer gjennomgående middels på alle kategorier, men det er et kompakt tettsted som gir potensiale for både økt gange- og sykkelandel. Tilkomsten fra områder lengere unna betjenes med kollektivtrafikk, men på grunn av dårlig frekvens scorer det dårlig akkurat her. På **Darbu** stasjon ligger stasjonen tett på boligområdene, men for mange innebærer det en stor omvei på grunn av manglende overgang over jernbanen. Her er det potensiale for å ta de lengere reisene med sykkel. **Kongsberg** er en kompakt by, og stasjonen scorer høyt på forhold for gående og syklende. Det som trekker ned for sykkel er en utfordrende topografi med noe høydeforskjeller, men forholdene er overordnet svært godt for gående og syklende. Kollektivtrafikktilbudet er noe begrenset, men har generelt god flatedekning og et tydelig byttepunkt.

### LIER - MJØNDALEN

LIER				
	5	3	5	3
BRAKERØYA				
	4	2	3	4
DRAMMEN				
	2	2	1	5
GULSKOGEN				
	3	2	4	2
MJØNDALEN				
	2	3	2	3

### STEINBERG - KONGSBERG

STEINBERG				
	4	4	4	3
HOKKSUND				
	3	2	3	4
VESTFOSSEN				
	3	3	4	3
DARBU				
	4	3	6	2
KONGSBERG				
	1	2	3	3

◀ Strekningsvis resultat av fremkommelighetsanalysen

# NYE MOBILITETSLØSNINGER

Mobilitetsstrategien legger føringer på hvordan Bane NOR skal jobbe med nye mobilitetsløsninger til og fra stasjonene. I konkretiseringen av Bane NORs mobilitetsstrategi blir potensialet for nye mobilitetsløsninger drøftet med bakgrunn i funn fra de foregående analysene. I dette kapittelet blir ulike aktører som jobber med mobilitetsløsninger presentert, hvilke løsninger det er snakk om og hvilket potensial det har på strekningsvis nivå. Funnene fra denne analysen blir brukt i de stasjonsvise anbefalingene.

## FAKTORER SOM BLIR VURDERT

Kartleggingen av potensialet for nye mobilitetsløsninger på stasjonene i Buskerudbyen legger følgende elementer til grunn:

**Markedsvurdering** basert på arbeids- og bosettingsmønster, samt pendlerstrømmer og arbeidsplasslokalisering, gjennomført i analyse 1: befolkning.

**Fremkommelighet** for gange, sykkel, kollektiv og bil basert på fremkommelighetsanalysene.

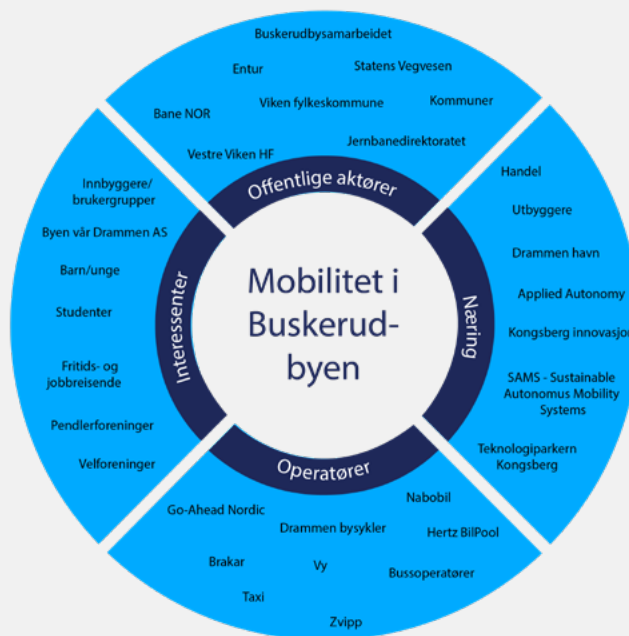
**Eiendomsutviklingsprosjekter** rundt stasjonsområdet blir beskrevet i stasjonsvis gjennomgang.

**Reiselengder** på ulike transportmidler, oppsummert i figuren under.

**Miljøpåvirkning** og hvor mye utslipp den nye mobilitetsløsningen har. Se forklaring under.

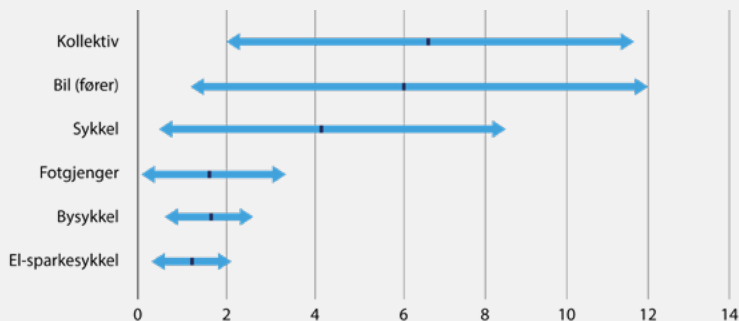
**Antall reisende fra stasjonen**, beskrevet i stasjonsvis gjennomgang.

I tillegg vil en oppsummering av aktørene som er premissgivende for mobilitet i regionen bli kartlagt.



Reiselengder (gjennomsnittlig kilometer) med ulike transportmidler (TØI 2019)

Aktørkart der premissgivere for mobilitet i regionen blir redegjort for



Mobilitetsløsning	Utslipp*
Buss (diesel)**	27
Mellomstor bil (diesel)	55
Stor elbil	25
Elsykkel	3
El-sparkey sykkel***	35
Gange	0
Vanlig sykkel	0

\* Gram CO<sub>2</sub>/per passasjerkilometer  
 \*\* Lagt til grunn 60 % belegg  
 \*\*\* Basert på levetid på en elsparekey sykkel i 2019 tall (EY 2020)

Utslipp av utvalgte fremkomstmidler (Fremtiden i våre hender 2020)

## ■ OVERSIKT OVER ULIKE MOBILITETSTILTAK

I dette avsnittet blir ulike mobilitetstiltak som kan være aktuelle for strekningen presentert. Det er viktig å presisere at Bane NOR selv ikke vil initiere løsninger for mobilitet på stasjonene, men at det pekes på en fremtidig mulighet. Det er kommune/fylkeskommune/kollektivselskap vil som vil måtte være pådriver for ulike mobilitetsløsninger ved stasjonene. Bane NOR vil imidlertid være åpne for dialog med tanke på å fasilitere slike løsninger ved stasjonen.

I Drammen by er det opprettet en bysykkelordning med 150 bysykler fordelt på 15 stasjoner. I tillegg er Brakar i oppstarten av et pilotprosjekt for elektriske bysykler rundt om i Buskerudbyen. Det er også mulig å låne en elsykkel i 14 dager for å teste ut hvordan den fungerer flere steder i Drammen, Lier og Kongsberg i regi av Buskerudbyen. Prosjektet skal vare i fire år (Buskerudbyen 2020 b).

Drammen kommune vil i 2020 gjennomføre en forsøksordning hvor det leies ut kommunalt areal til aktører som vil leie ut delte el-sparkesykler. I 2019 ble det satt ut 50 delte el-sparkesykler i Drammen sentrum som pilotprosjekt gjennom aktøren Zvipp (Engebretsen 2019).

Høsten 2019 laserte Brakar en HentMeg-tjeneste i Kongsberg med gode tilbakemeldinger. Brakar hadde et pilotprosjekt med selvkjørende busser i Kongsberg på strekningen mellom Kongsberg knutepunkt - Teknologiparken. Prosjektet var en suksess og de er nå i ordinær drift med to selvkjørende busser mellom klokken 10 og 14 hver ukedag (Brakar 2020).

Hertz Bil Pool har to lokasjoner i Drammen for bildeling. Det kreves medlemskap for å leie bil, hvor månedsprisen er 199 kr. Timesprisen er et sted mellom 79-99 kr.

I det følgende blir noen av mobilitetstilbudene nærmere beskrevet.

**Delt bysykkel** er en enkel måte å komme seg rundt i byen på. De kan plasseres på strategiske steder i tettstedet/knutepunktet. Den brukes mest til korte turer og som et supplement til kollektivtransport, og er tilgjengelige for kunder med avtale/abonnement. Bysyklene kan gjerne være elektriske for å overkomme topografiske hindringer

**Delt elektrisk sparkesykkel**, gjerne forkortet elsparkesykkel, er en sparkesykkel med en elektronisk motor.

I utgangspunktet baserer den seg på fri flyt prinsippet, som vil si at du kan sette den fra deg hvor som helst, men lokale reguleringer kan sette krav til f.eks. parkering i egne stativ.

**Mobilitetspunkt** er et sted for tilgang til felles transporttjenester der du enkelt får tilgang til overordnet transportnett, med enkle overganger mellom transportmidler. Et mobilitetspunkt inngår i tilrettelegging for sømløs reise og kortreist hverdagsliv. Et mobilitetspunkt kan også være et servicepunkt for andre tjenester som eks. miljøstasjon, hentested for pakker etc.

**Bildelingstjeneste**, eller bil som tjeneste betyr at flere personer deler et visst antall biler som eies av et foretak, slik at behovet for egen bil minimeres og gir reduksjon i antall kjøretøy. Kjøretøyene er fortrinnsvis elektriske biler. Der hvor bil tilbys som en tjeneste kan dette fungere som en forlengelse av togreisen. Dette er gjerne mest aktuelt dersom den reisende etter togreisen skal videre til områder som har dårlig flatedekning for kollektivtransport. Ved stasjoner der det er mange bosatte og arbeidsplasser kan det være et kombinert marked for bildeling mellom bosatte, næringsliv og reisende for tog.

Den kollektivstyrte bestillingstjenesten **HentMeg** baserer seg på å skape best mulig samkjøring for passasjerer som skal ut samtidig. Tjenesten går ut på at den reisende kan bli hentet der vedkommende er og kjørt dit den skal innenfor en angitt sone, til en busspriss. Den reisende kan bestille transporten på nett, app eller telefon, og bli hentet på ønsket sted til avtalt tid.

Tiltakene som er beskrevet over baserer seg i stor grad på delingstjenester som er følge av store endringer i mobilitetstilbudet. I tillegg til delingstjenester er det stor utvikling i andre mikromobilitetsformer, blant annet sykler. Tilbudet av ulike sykler har de siste årene utviklet seg til å omfatte en store lastesykler, el-sykler med god batterikapasitet og flere sitteplasser. Slike typer sykler er kostbare og brukerne av disse stiller andre krav til sikkerhet og komfort, særlig når det gjelder parkering. En utvikling av blant annet sykkelhotell og andre låsbare sykkelparkeringer på stasjonene må ivareta dette behovet.

## ■ AKTUELLE MOBILITETSTILTAK PÅ STREKNINGEN

Basert på de foregående analysene og forutsetningene som ligger ny mobilitet blir det redegjort for hvilke løsninger som kan være aktuelle på hver stasjon. Anbefalingene går igjen i stasjonsvis gjennomgang. Først blir anbefalingene for byene presentert, før anbefalingene for de mindre stasjonene kommer på neste side.

Det er et marked for nye mobilitetstjenester i flere av byene og tettstedene på strekningen spesielt med tanke på hvor lokalisering av arbeidsplasser og boliger i regionen. Dette gjelder spesielt stasjonene i Drammen kommune (Brakerøya, Drammen sentrum, Gulskogen og Mjøndalen) og Kongsberg, samt Hokksund.

**Brakerøya** har i per i dag ikke det største markedsgrunnlaget, men med bygging av nytt sykehus og helsepark vil markedet for nye mobilitetsløsninger på sikt bli betraktelig bedre. I forbindelse med sykehuset er det planlagt kollektivgate med høy frekvens på busstilbudet. Nye mobilitetsløsninger som både elsykler, elsparkesykler og bildelingstjeneste kan derfor ses i sammenheng med dette. Det er også viktig å sikre gode integrerte løsninger mellom både buss, nye mobilitetsløsninger og tog rundt Brakerøya.

**Drammen stasjon** har flest reisende på strekningen, med et godt kollektivtilbud til stasjonen. Stasjonen er klassifisert som en kategori A- stasjon som innebærer at det skal satses på avvikling av store menneskemengder og arealeffektivitet fremfor flateparkering. Det er mange som velger å sykle for å komme seg til stasjonen, så man må sørge for et godt tilbud til disse. Rundt stasjonsområdet er det høyest tetthet med både boliger og arbeidsplasser langs strekningen. På stasjonen kan det derfor være aktuelt å tilrettelegge for nye mobilitetstjenester som delte elsykler (dagens bysykkelordning kan videreutvikles) og elsparkesykler, samt bildelingstjeneste. Ved Drammen stasjon anbefales det å legge til rette for et tydelig mobilitetspunkt.

**Gulskogen** har et mindre tilfredsstillende kollektivtilbud med buss, og området er i stor grad preget av å være bilbasert. Influensområdet til stasjonen ligger i hovedsak på motsatt side av elva ved Åssiden og det er i hovedsak boligbebyggelse og noe bilbasert næringsbebyggelse. Fra stasjonen til næringsbebyggelsen er det omtrent tre kilometer å gå. For å stimulere til økt bruk av sykkel, kan det derfor være aktuelt å tilrettelegge for delte elsykler, samt en bildelingstjeneste. ▶



Mobilitetspunkt som knytter flere delingstjenester sammen med andre tjenester kan være særlig aktuelt å innføre ved Kongsberg og Drammen stasjoner



**Mjøndalen** har en tettere bebyggelse med både bolig og næring rundt stasjonen enn Gulskogen. Det er imidlertid store høydeforskjeller mellom stasjon og ytre boligområder. Det kan derfor være spesielt aktuelt å tilrettelegge for delte elsykler for å bidra til å minimere dette, samt at elsparkesykler kan være aktuelt i Mjøndalen sentrum. Det kan også tilrettelegges for bildelingstjeneste.

**Hokksund** har et stort omland og sammenlignet med blant annet Drammen og Mjøndalen er verken tettheten av boliger eller arbeidsplasser spesielt høy. For å minske avstandene og oppmuntre til mer sykkelbruk anbefales det tilrettelegging for delte elsykler. Det kan også være aktuelt med delte elsparkesykler i Hokksund sentrum, samt tilrettelegging for bildeling ved stasjonen.

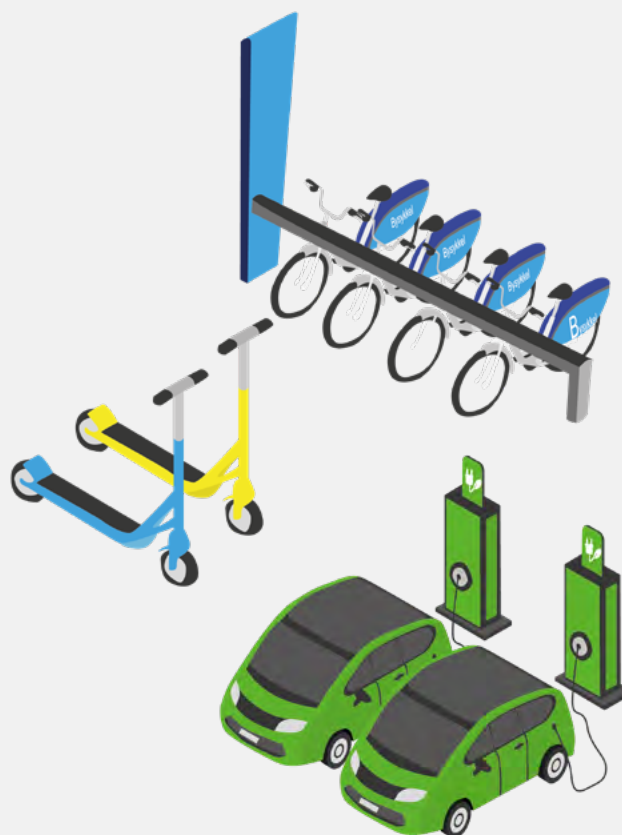
**Kongsberg** er en forholdsvis kompakt by hvor det er lett å nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel. Det er en ganske høy tetthet av næringsbebyggelse i sentrum som strekker seg mot teknologiparken. Hovedvekten av boliger i Kongsberg er øst og sør for stasjonen, men høyest tetthet er nærmest stasjonsområdet. Det kan derfor være aktuelt med både delte elsykler og elsparkesykler ved stasjonen, samt en bildelingstjeneste. Kongsberg har i dag allerede et HentMeg-tilbud som kan vurderes å videreutvikles nærmere i tråd med kollektivselskaps ønsker. På sikt kan det vurderes å etablere et mobilitetspunkt ved stasjonen.

Markedsgrunnlaget på de resterende stasjonene er noe mindre på grunn av et større omland og mindre tetthet av både boliger og arbeidsplasser. Likevel er det aktuelt å se på muligheter for nye mobilitetsløsninger for stasjonene Lier og Vestfossen stasjoner. På **Darbu** stasjon er det ikke vurdert å tilrettelegge for nye mobilitetstjenester da det ikke er markedsgrunnlag for dette. **Steinberg** stasjon har et så uavklart og smalt markedspotensiale at det ikke anbefales tilrettelegging for nye mobilitetsløsninger her.

Rundt **Lier** stasjon er det spredt bebyggelse og stasjonen ligger godt utenfor sentrumsstruktur. Likevel har de nærmeste tettstedene til stasjonen, Lierbyen og Tranby en tydelig sentrumsstruktur, noe som gjør det mulig med et nettverk av delingssykler. Det er noen boligområder forholdsvis tett ved stasjonen, men lite næringsområder i nær avstand. Det kan derfor tilrettelegges for delte elsykler ved stasjonen, samt en bildelingstjeneste.

Det er en spredt bolig og næringsstruktur rundt **Vestfossen**, men det ingen utpregede arbeidsplassintensive områder rundt stasjonen. Noen av boligområdene ligger tett på, mens flere ligger et stykke unna. Det er imidlertid en tydelig sentrumsstruktur i Vestfossen, så det kan derfor være aktuelt med tilrettelegging for delte elsykler ved stasjonen.

*Vurderinger av potensiale for nye mobilitetsløsninger er basert på foregående analyser av **markedspotensi**ale og **fremkommelighet***



Delingstjenester og mikromobilitetsstilbud anbefales på flere stasjoner i Buskerudbyen

# KAPASITET OG BELEGG

Det har blitt gjennomført tellinger av parkeringsplasser for bil og sykkel ved alle stasjonene. I tillegg blir det redegjort for belegget på plassene for å få et overordnet bilde av parkeringskapasiteten ved stasjonene. I det følgende blir parkeringssituasjonen på et overordnet nivå beskrevet. For nærmere beskrivelse av utforming og kapasitet for hver stasjon henvises det til stasjonsvis gjennomgang. Befaringer av stasjonene ble gjennomført i juni 2020, men på grunn av myndighetenes råd om begrenset reiseaktivitet er ikke tallene representative for en normalsituasjon. Derfor er tallgrunlaget basert på tidligere registreringer fra 2019.

## ■ BIL- OG SYKKELPARKERING

Det er i all hovedsak god kapasitet på de fleste stasjoner, men svært høyt belegg av parkerte biler. Erfaringsmessig er Lier, Brakerøya og Drammen stasjonene som fortest fyller seg opp fordi de betjener et stort omland, men også fordi en stor andel av arbeidsreiser som kjent går nordover mot Oslo. Lier har allerede utvidet kapasiteten, men siden det ikke er potensiale for reiser med gange, sykkel eller kollektivtrafikk her (Norconsult 2017), bør det diskuteres om det skal tilbys økt kapasitet ved denne stasjonen. Brakerøya stasjon har også fullt belegg, men togtilbudet fra Lier og Brakerøya er vesentlig dårligere enn fra Drammen, noe som gjør den parkeringsplassen

mest ettertraktet. I dag er plassene som ble omdisponert i forbindelse med utviklingen av tomtene i Dr. Hansteins gate på Nettbusstomten, omtrent 8 minutter å gå til stasjonen. Drammen stasjon er den eneste på denne strekningen som har Pendlerparkering Bypris (250,- / 30 dager). Det er ventet at parkeringstilbudet på Drammen skal utfases etter åpning av InterCity-prosjektet Drammen - Kobbervikdalen. Den endrede etterspørselen på parkering bør derfor søkt erstattet på Lier. Grunnen til at Brakerøya ikke er egnet for strategisk utvidelse av parkeringskapasitet skyldes utbyggingen av det nye Drammenssykehuset tett på stasjonen. ►

Belegg på parkeringsplass  
fra tellinger i 2020 og 2017

Stasjonsnavn	Antall p-plasser	Belegg bil 2019*	Sykkelplasser	P-restriksjoner
Lier	268	100%	85 (40 i hotell)	Pendlerparkering
Brakerøya	97	100%	67 (40 i hotell)	Pendlerparkering
Drammen	270**	100%	449 (244 i hotell)	Pendlerparkering BYPRIS
Gulskogen	175	95%	176 (122 i hotell)	Pendlerparkering
Mjøndalen	188	100%	54	Pendlerparkering
Steinberg	25	100%	33	Maks parkering 72 timer
Hokksund	187	80%***	97 (40 i hotell)	Pendlerparkering
Vestfossen	65	100%	30	Ingen restriksjoner
Darbu	70	95%	23	Ingen restriksjoner
Kongsberg	146****	100%	207	Pendlerparkering

\* Tallene er delvis hentet fra registreringer av Stasjonsavdelingen i Bane NOR Eiendom

\*\* Pendlerparkeringen i Drammen er flyttet til Nettbuss-tomta på grunn av byggearbeid ved stasjonen, men disse plassene skal fases ut etter IC Drammen - Kobbervikdalen er ferdigstilt.

\*\*\* Like ved pendlerparkeringen på Hokksund er det en stor parkeringsplass uten avgift som antageligvis gjør pendlerparkeringen mindre attraktiv

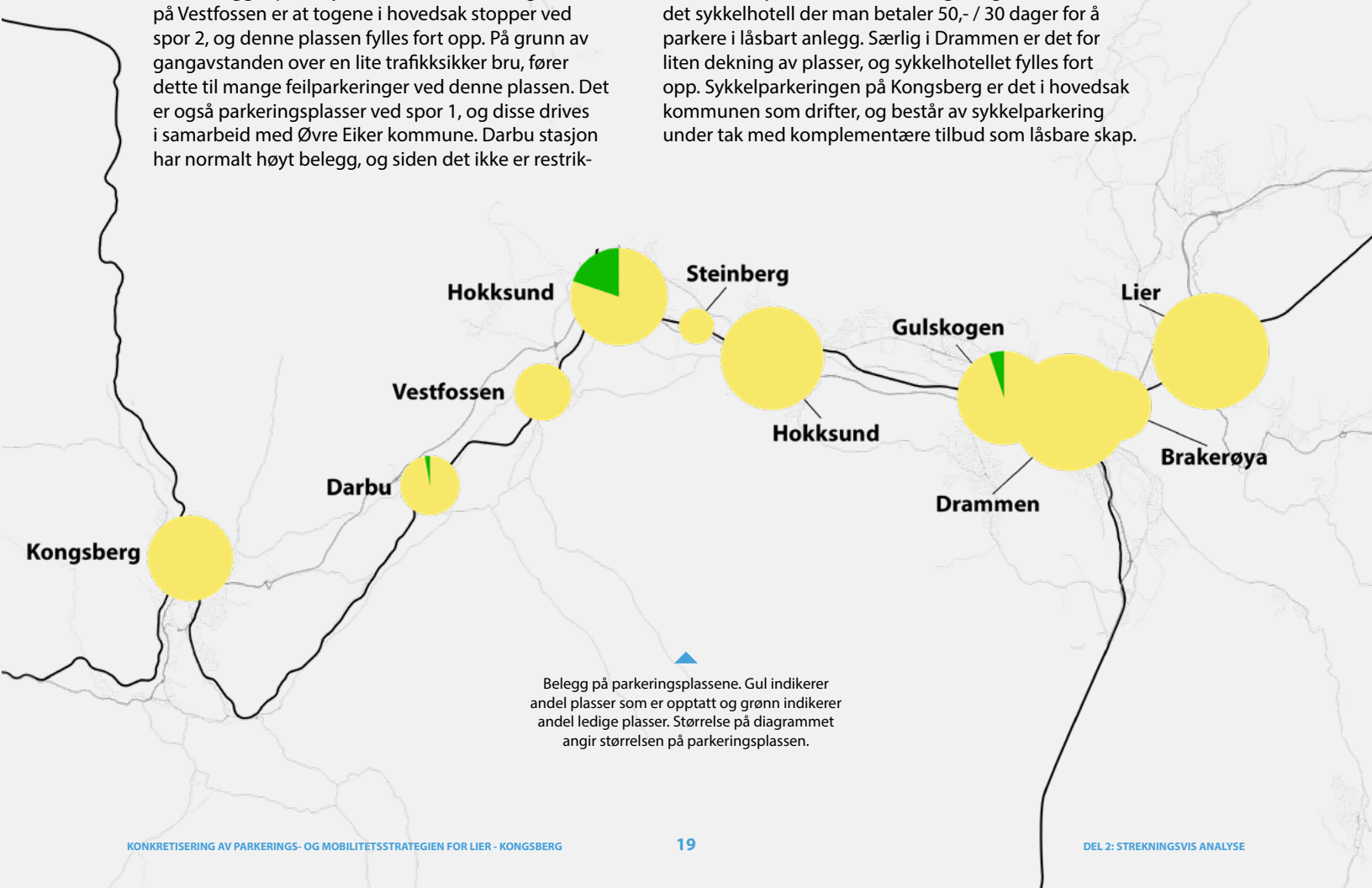
\*\*\*\* En stor andel av disse plassene er dagparkeringsplasser, og for 40 kroner dagen, utgjør det den billigste parkeringsplassen i Kongsberg.

På Gulskogen stasjon var det ved registreringstidspunktet litt ledig plass. Dersom det blir kapasitetsutfordringer kan man se på muligheter for sambruk med plassene i parkeringshuset til Gulskogen senter som ligger like ved. Mjøndalen har også fullt belegg, og her har det tidligere kommet klager på feilparkerte biler i området rundt stasjonen. Steinberg har ingen parkeringsrestriksjoner, og fullt belegg. Det at det kun er 25 disponible plasser tilgjengelig kan virke avvisende for reisende til stasjonen, men det er noe uregulert areal rundt stasjonen som kan føre til feilparkeringer dersom plassen er full. På Hokksund stasjon er kapasiteten god, og belegget er ikke fullt. Det er pendlerparkering på stasjonen (100,- / 30 dager), men det er en tilstøtende parkeringsplass i nord der parkering er gratis. Det er også mye parkeringskapasitet i Hokksund sentrum.

Vestfossen og Darbu har forholdsvis høy kapasitet med mange plasser sammenliknet med antall reisende, men belegget på stasjonen er fullt. Utfordringen på Vestfossen er at togene i hovedsak stopper ved spor 2, og denne plassen fylles fort opp. På grunn av gangavstanden over en lite trafikkikker bru, fører dette til mange feilparkeringer ved denne plassen. Det er også parkeringsplasser ved spor 1, og disse drives i samarbeid med Øvre Eiker kommune. Darbu stasjon har normalt høyt belegg, og siden det ikke er restriks-

sjoner på parkering, har det kommet tilbakemeldinger på at reisende med tog hensetter bilen over lang tid. På Kongsberg stasjon har det vært større etterspørsel etter dagparkering (40 / dag), noe som har ført til en forholdsvis stor andel av dette parkeringskonseptet her. I motsetning til pendlerparkering må ikke kunden ha gyldig periodebillett for å kjøpe dagparkering, og sammenliknet med omkringliggende parkering i Kongsberg blir dette den billigste parkeringsplassen i Kongsberg. Dermed kan man anta at det er en del fremmedparkering, og dette bør undersøkes nærmere før man eventuelt omdisponerer noen av plassene til pendlerparkering.

Sykkelparkeringen ved stasjonene er av god kvalitet med parkering i hovedsak under tak. Det er generelt god dekning, men enkelte steder kan det være nødvendig med kortsiktig kapasitetsutvidelse i tråd med prinsippene i Bane NORs parkeringsstrategi. På Lier, Brakerøya, Drammen, Gulskogen og Hokksund er det sykkelhotell der man betaler 50,- / 30 dager for å parkere i låsbart anlegg. Særlig i Drammen er det for liten dekning av plasser, og sykkelhotellet fylles fort opp. Sykkelparkeringen på Kongsberg er det i hovedsak kommunen som drifter, og består av sykkelparkering under tak med komplementære tilbud som låsbare skap.



# REISEKOSTNADER

En barriere for å gjennomføre en reise er ofte kostnadene det medfører. Med reisekostnader menes i denne sammenheng kostnader det innebærer å gjennomføre en reise, både i tid og penger. Først blir sonestrukturen i Buskerudbyen redegjort for, for å si noe om prissystemet for kollektivtransport i fylket. Deretter blir de økonomiske reisekostnadene oppsummert og sammenliknet med reisekostnader i tid. En kartlegging av bomstasjoner ved Kongsberg har som hensikt å identifisere nye barrierer for reiser inn og ut av Kongsberg. For et helhetlig bilde av analysearbeidet som ligger bak vurderingene, henvises det til det interaktive analysekartet.

## ■ BILLETT- OG SONESTRUKTUR

Dagens sonestruktur i Buskerudbyen ble innført i 2015, og innebar ved endringen en reduksjon fra 70 til 21 soner som i all hovedsak følger kommunegrensene fra 2019 (Buskerud kollektivtrafikk 2012). Sonestrukturen er basert på tidligere Buskerud fylkeskommune, og selv om hele regionen nå ligger i Viken, vil ikke Ruters sonestruktur omfatte reisene i Buskerudbyen. Dette får to ulike følger, nemlig endret prismetode på togreiser og ulike priser på kollektivtransport.

Billettsystemet er basert på sonestruktur, som betyr at prisen man betaler øker avhengig av hvor mange soner man reiser gjennom. Dette gjelder kun for bussene i regi av Brakar, og ikke tog (se neste avsnitt). En ordinær enkeltbillett for en sone koster 37 kroner, og øker gradvis avhengig av hvor mange soner man reiser gjennom. Dersom man skal kjøpe en enkeltbillett på en bussreise fra Kongsberg til Lier passerer man fire soner, og dermed betaler man 77,-. I tillegg har man mulighet til å kjøpe enkeltbillett for reiser i en sone i Buskerudbyen for 25,-. En periodebillett koster i utgangspunktet 770,- for en sone, og denne prisen øker også gradvis avhengig av hvor mange soner man reiser gjennom. Alle sonene i Buskerudbyen betjenes av jernbanestasjoner, så for mange tilbringerreiser kan man anta at soneproblematikk ikke er en utfordring i denne regionen. Et unntak kan være for områdene nord for Hokksund som ligger i en annen sone. Et annet unntak er det vesentlig bedre togtilbudet i Drammen som kan gjøre det mer attraktivt å kjøre hit. For periodebillett med tog har man mulighet til å kjøpe en kraftig rabattert tilleggsbillett for en sone i Buskerudbyen, og dette beskrives nærmere under.

Togtilbudet i Oslo og tidligere Akershus er fullintegret i Ruters sonestruktur, noe som innebærer faste takster basert på hvor mange soner man krysser. For pris på tog i Buskerudbyen er prismetode basert på avstandskriteriet, som betyr at prisen øker desto lengre avstand

man reiser. Det foregår forhandlinger for å integrere hele Viken fylkeskommune i samme sonestruktur, og dette vil muligens få følger for sonestrukturen og reisevaner for Buskerudbyen. Selv om prismetode på togreiser er ulik, eksisterer det et prissamarbeid mellom Vy og Brakar. Dersom man kjøper periodebillett for tog i Drammen, har man mulighet for å kjøpe tilleggsbillett for buss i en sone i Buskerudbyen for 480,- (ordinær pris 770,-) eller Vestfoldkortet som gir ubegrensede reiser i Vestfold for 500,- (ordinær pris 740,-). Det samme priskonseptet gjelder for Ruters sone 1 i Oslo dersom reisen går dit.



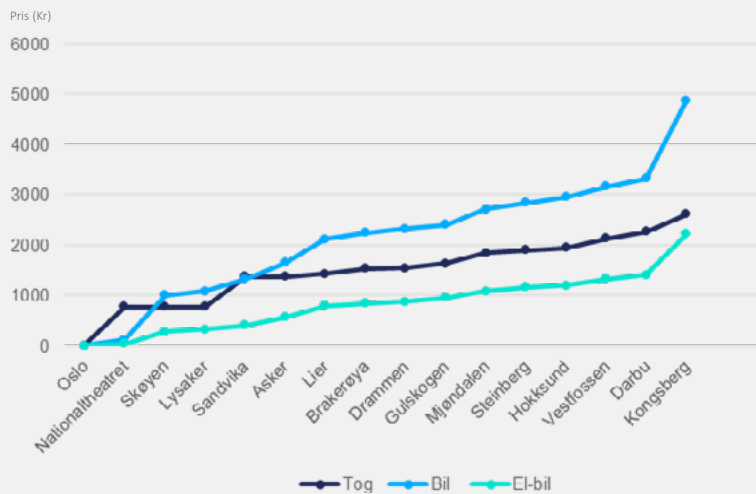
▲  
Billettsoner for Buskerudbyen og omkringliggende områder

## REISEKOSTNADER

Det har blitt gjennomført analyser av reisetid og kostnader med tog og bil fra Oslo til alle stasjonene langs Vestkorridoren og Buskerudbyen. Hensikten med en slik analyse er å studere hvor konkurransedyktig toget er sammenliknet med bil både hva gjelder tid og pris på en slik reise.

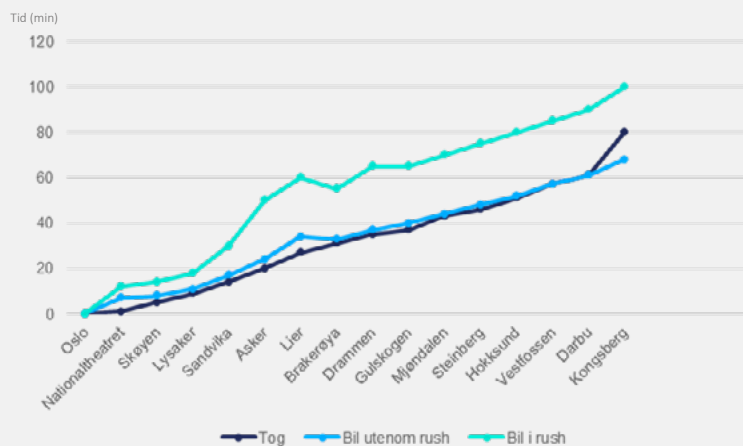
Prisen for å reise med tog er basert på Ruters sonestruktur og endres trinnvis til og med Asker. Fra Drammen stiger prisen gradvis avhengig av avstanden mellom start- og endepunkt. For eksempel koster en periodebillett med tog på 30 dager fra Hokksund til Oslo 1942,- for voksen, mens tilsvarende fra Drammen koster 1543,-. Det er stort sett dyrere med konvensjonell bil sammenliknet med tog hele veien, men til og med Asker er det tydelig at Ruters sonestruktur påvirker prisen på reise med tog. Herfra stiger prisen for en reise gradvis avhengig av hvor langt man reiser. Noe av årsaken til at prisen stiger så kraftig for bil til Lier er at reiseforslagene foreslår å kjøre av E18 på Liertoppen, og heller kjøre Lierbakkene. I tillegg ser man en kraftig økning av prisen mellom Nationaltheatret og Skøyen på grunn av bomringen i Oslo. Den samme tendensen ser vi mellom Darbu og Kongsberg, der bompengefinansieringen av E134 øker prisen for bil betydelig. Det er forutsatt at el-biler betaler 50% av prisen, selv om de i dag passerer uten avgift (Statens vegvesen 2020). Bompengenes rolle for reiser blir redegjort for senere. Drivstoffutgiftene representerer i hovedsak veksten for bil. For bil med elektrisk motor er prisen stort sett lavere fordi drivstoffavgiftene er relativt sett lavere enn fossilbil, og fordi man betaler mindre i bomringen i Oslo og i bomsnittet ved Kongsberg.

Tidsmessig konkurrerer bil og tog på hele strekningen ved normale forhold. Eneste forskjellene av betydning er Lier, der man regner med å kjøre av i Lierbakkene som nevnt over, og ved Kongsberg, der bil kan kjøre E134 helt inn til sentrum, mens toget føres ned mot Skollenborg før det går nordover mot Kongsberg igjen. Det er samtidig et marginalt potensiale for innspart tid ved å kjøre tog. Ved bruk av bil i rush (ettermiddagsrush siden analysen går fra Oslo) ser vi at reisetiden stiger gradvis mot Sandvika og øker betraktelig ved Asker og Lier, sistnevnte av samme årsaker som nevnt tidligere. Ved Brakerøya og Drammen normaliserer det seg litt, men fortsatt med en liten dupp i Drammen fordi man må inn i sentrum. Vestover fra Drammen flyter trafikken greit, og reisetiden er stabil på samme måte som bil utenom rushtid, men man har allerede tapt mye tid på grunn av følgeforsinkelser av kø før Asker.



Estimert reisekostnad i kroner fra Oslo S til alle stasjonene langs strekningen i Buskerudbyen over 30 dager

Estimert reisetid fra Oslo S til alle stasjonene langs strekningen i Buskerudbyen



Estimat på reisetid er gjort med Google Maps veibeskrivelse og reisetid for tog er hentet fra Vy rutetabell. Kostnadsestimater for tog er basert på 30-dagers periodebillett for tog for en voksen. For bil er dette beregnet av NAFs priskalkulator og inkludert bompenger (NAF 2020). For el-bil er dette anslaget korrigert for drivstoffutgifter og trafikk på bompenger på de fleste steder, men anslaget for drivstoffutgifter er avhengig av ytre forhold som blant annet strømpris.

## ■ BOMSTASJONER

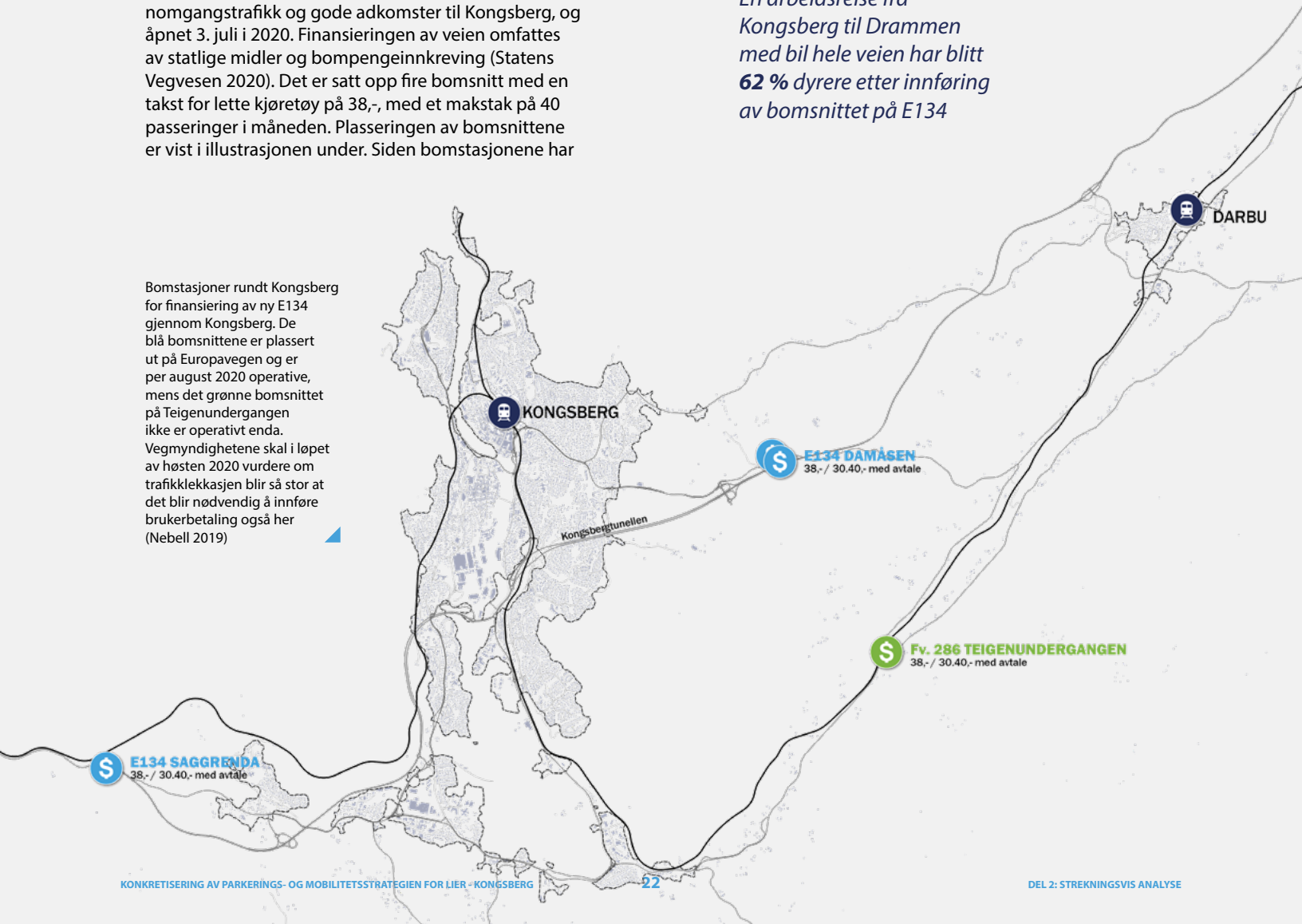
Bompenger må antas å ha en avvisende effekt for bilister, og man kan regne med at mange endrer reisemåte eller rute for å unngå den ekstra avgiften det innebærer p passere et bomsnitt (Urbanet Analyse 2016). Etter at Buskerudbypakke 2 falt, ble det ikke gjennomført brukerbetaling med bomstasjoner i Drammensregionen. Dermed er det kun bomstasjonene som skal finansiere utbyggingen av ny E134 gjennom Kongsberg som står som bomsnitt i regionen (Solberg 2019). I tillegg til denne analysen vil bomringen i Oslo benyttes i noen analyser, siden pendlerstrømmene i stor grad går mot Oslo.

Hensikten med E134 Damåsen - Saggrenda gjennom Kongsberg er å bygge et overordnet veinett for gjennomgangstrafikk og gode adkomster til Kongsberg, og åpnet 3. juli i 2020. Finansieringen av veien omfattes av statlige midler og bompengeneinnkreving (Statens Vegvesen 2020). Det er satt opp fire bomsnitt med en takst for lette kjøretøy på 38,-, med et makstak på 40 passeringer i måneden. Plasseringen av bomsnittene er vist i illustrasjonen under. Siden bomstasjonene har

vært operative i forholdsvis kort tid er det for tidlig å si om dette har påvirket reiseadferden i Kongsberg, men prisberegninger har vist at å kjøre til Darbu og parkere gratis i stedet for innad i Kongsberg har blitt 61% dyrere. Det er også vesentlig dyrere å gjennomføre en arbeidsreise fra Kongsberg til Drammen med bil, enn å reise fra Kongsberg stasjon med tog. Flere av de foreslåtte bomsnittene ble tatt ut etter bompengeforliket i 2019, men vegmyndighetene vurderer om det skal gjeninnføres dersom det blir for mye omkjøringstrafikk (Nebell 2019)

*En arbeidsreise fra Kongsberg til Drammen med bil hele veien har blitt 62 % dyrere etter innføring av bomsnittet på E134*

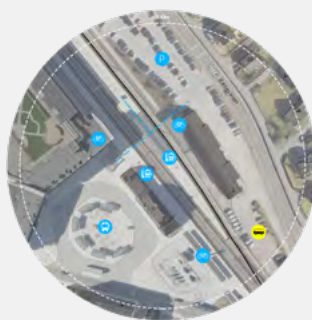
Bomstasjoner rundt Kongsberg for finansiering av ny E134 gjennom Kongsberg. De blå bomsnittene er plassert ut på Europavegen og er per august 2020 operative, mens det grønne bomsnittet på Teigenundergangen ikke er operativt enda. Vegmyndighetene skal i løpet av høsten 2020 vurdere om trafikklekkasjen blir så stor at det blir nødvendig å innføre brukerbetaling også her (Nebell 2019)



# 3 STASJONSVIS GJENNOMGANG

## ■ STASJONSKART

Det benyttes to typer stasjonskart i stasjonsvis gjennomgang. Kartet som viser tilbud ved stasjon i liten skala viser hvor parkeringsfasiliteter og andre elementer er plassert rundt stasjonen. Tilgjengelighetskartet viser hvordan tilgjengeligheten for gående og syklende er rundt stasjonen ut til 1 kilometer.



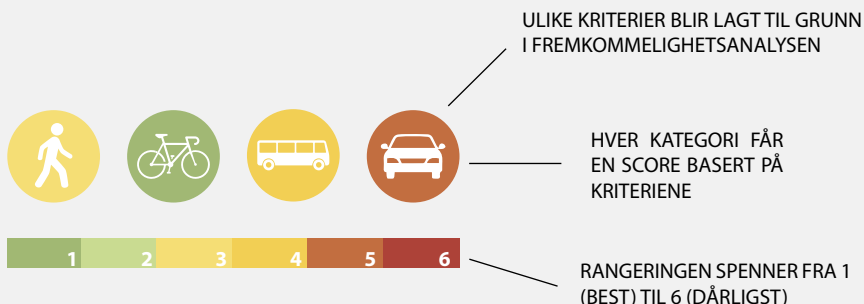
TILBUD VED STASJON



TILGJENGELIGHET

## ■ FREMKOMMELIGHETSANALYSE

Resultatet fra fremkommelighetsanalysen er gjengitt øverst i høyre hjørne. Her er det vurdert hvor enkelt det er å komme til stasjonen for gående, syklende, reisende med kollektivtrafikk og bilister. Fargene viser en sammenfatning av de ulike kriteriene som er summert. For nærmere beskrivelse av metoden henvises det til den strekningsvise analysen.



## ■ NØKKELTALL

Nøkkeltall fra stasjonene blir presentert i både tekst form og fremhevede ikoner. Nøkkeltallene presenterer parkeringsplasser med belegg (andel av parkeringsplassene som er opptatt), antall sykkelplasser, antall påstigende togpassasjerer\*, befolkning innen en kilometers radius og ansatte i samme område.



STASJONSKATEGORISERING  
Se bakgrunnsdokument for inndeling av stasjonskategorier



ANTALL PARKERINGSPLASSER OG BELEGG I PROSENT



ANTALL SYKKEL-PARKERINGSPLASSER



ANTALL PÅSTIGENDE TOGPASSASJERER\*



ANTALL BOSATTE 1 OG 3 KILOMETER FRA STASJONEN



ANTALL ANSATTE 1 OG 3 KILOMETER FRA STASJONEN

\* Passasjertallene er gjengitt i intervaller på grunn av deres konfidensialitet

# LIER



**D** | **P** 281 (100%) 33 601-800 1200 4900 830 6010

Lier stasjon ligger i forholdsvis landlige omgivelser med boligområder øst for stasjonen og store landbruksområder i vest. Boligområdet ligger i terreng, mens landbruksområdene er forholdsvis flate. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 1200 personer og 830 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 4900 personer og 6010 sysselsatte. Stasjonen betjenes av L13 lokaltog mellom Drammen og Dal og kjører med halvtimesfrekvens. Fra Lier til Oslo S er reisetiden med tog 30 minutter og til Drammen er den 7 minutter. Stasjonen har mellom 601-800 daglige reisende. Området sør for Lier skal utvikles som et stort byutviklingsområde omtalt som Lierstranda, men stasjonen blir mest sannsynlig liggende ved dagens plassering.

## ■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert egen gang- og sykkelveg langs Tuverudveien som går til stasjonen. Imidlertid har de fleste av småveiene fra både nærings- og boligområder som ender i Tuverudveien ingen fortau eller gang- og sykkelveg. Unntaket er Linnesbakken som har fortau. 35 % av de som bor i Lier kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 3 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen.

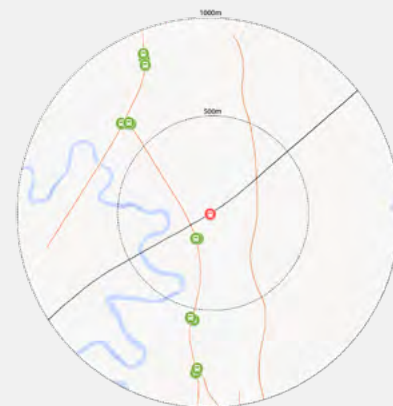
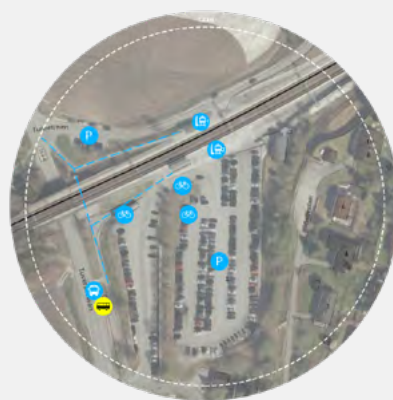
Det er 45 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen under tak som er plassert sør for stasjonen tett opptil plattform. I tillegg er det et sykkelhotell med 40 plasser lokalisert ved øvre del av innfartsparkeringsplassen. Belegget på sykkelparkeringsplassen var 29 % ved befaring i august 2020, og det er 84 aktive avtaler tilknyttet sykkelhotellet i august 2020.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Dekningsgraden for buss er ikke optimalt da enkelte boligområder har et stykke til nærmeste bussholdeplass. Likevel har de fleste ikke mer enn 500-600 meter til nærmeste bussholdeplass. Det er en bussholdeplass på Tuverudveien som ligger omtrent 200 meter fra stasjonen. Her går det buss til både Drammen busstasjon og Lierskogen med begrenset frekvens. Norconsult (2017) har tidligere utredet potensialet for et matebusstilbud, men konkludert med at det ikke er markert for et slikt tilbud. Ved avvik stopper bussene i bussholdeplass i Tuverudveien.

## ■ PRIVATBIL

Det er totalt 281 innfartsparkeringsplasser på stasjonen. Av disse er 259 pendlerparkeringsplasser og 22 dagparkeringsplasser. Det er også en parkering med 22 parkeringsplasser i Tuverudveien omtrent 300 meter sør for stasjonen. Ved registrering i 2019 var belegget på 100 %, og nummerplateregistrering gjennomført i 2013 (se vedlegg) viser at mange som parkerer ved stasjonen kommer opp mot 5 kilometer fra stasjonen, da spesielt Lierbyen og Hyggen. Det er pendlerparkering på stasjonen med prising av 100,- / 30 dager.



Ved Lier stasjon kan det være aktuelt med nye mobilitetsløsninger som delte elsykler for å stimulere til at flere velger annet enn bil til stasjonen. Potensiale for delte elsykler kan være mellom Lier stasjon og Lierbyen. På sikt kan dette kobles opp mot utviklingen av Lierstranda. Det anbefales å vurdere noen parkeringsplasser til Bil som tjeneste.

Presset på innfartsparkeringsplassen ved stasjonen er stor og det anbefales å utvide dagens kapasitet for å avlaste både Drammensregionen og Asker. Det bør vurderes bypris ved Lier stasjon for å se om dette kan ha noe effekt på belegget. Siden innfartsparkeringsplassen ved Drammen stasjon skal fases ut over tid, noe som kan gi et økt press på Lier, anbefales det at en del av plassene erstattes ved Lier stasjon. Antall plasser som erstattes må imidlertid ses i konkret sammenheng med parkeringsbehovet når innfartsparkeringsplassen ved Drammen fases ut.

Det er ingen sykkelparkering vest for stasjonen, så det bør vurderes muligheter for å etablere sykkelstativ under tak her. Kapasiteten utvides i takt med trafikkvekst og tilpassede fasiliteter for nye type sykler.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler på stasjonen
- Vurdere omdisponering av innfartsparkeringsplasser til bildelingstjenester på sikt
- Utvide parkeringskapasiteten på stasjonen og satse på Lier som strategisk innfartsparkeringsstasjon
- Vurdere nye sykkelplasser vest for stasjonen. Parkeringskapasiteten på sykkelparkering økes i takt med trafikkvekst og tilpasses nye typer sykler



# BRAKERØYA



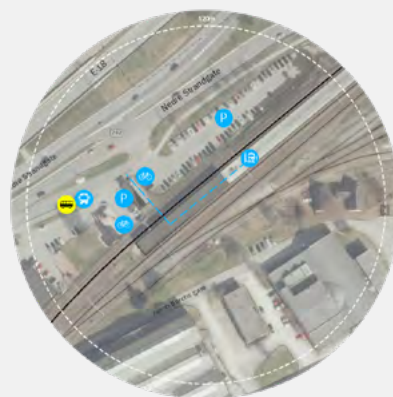
**C** | **P** 97 (100%) 67 601-800 4910 / 33 880 2910 / 29 030

Brakerøya stasjon ligger omkranset av bolig- og næringsområder nordvest for stasjonen og store industriområder sørøst for stasjonen. Det er også flere veier tett opptil stasjonen som fungerer som barrierer til resten av bebyggelsen inkludert E18 som ligger tett på. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 4910 personer og 2960 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 33 880 personer og 29 030 sysselsatte. Stasjonen betjenes av L13 lokaltog mellom Drammen og Dal og kjører med halvtimesfrekvens, men i forbindelse med effektpakkene i Nasjonal Transportplan 2022-2033 som skal vedtas i juni 2021 vil frekvensen økes til fire tog i timen. Reisetiden med tog til Oslo S er 33 minutter og 3 minutter til Drammen. Stasjonen har mellom 601-800 daglige reisende. I forbindelse med det nye sykehuset på Brakerøya skal det etableres en ny gangbro fra stasjonsområdet som knytter stasjonen tettere sammen med sykehuset. Mellom stasjonen og sykehuset skal det tilrettelegges for byutvikling og det er varslet områderegulering for Lierstranda, et område på omtrent 1000 dekar som ligger tett på stasjonen. Området skal utvikles som en kunnskapsintensiv næringsklynge i en trinnvis utbygging over flere år, så områdets karakter vil i fremtiden endre seg kraftig.

## ■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert egen gang- og sykkelveg langs Strandveien som går forbi stasjonen. Imidlertid er det bedre forbindelser fra sentrumsområdene nordvest for stasjonene enn til industriområdene. Både E18 og Strandveien fungerer som en barriere for både gående og syklende og området består av mange småveier som gjør fremkommeligheten for syklende og gående krevende. 41 % av de som bor rundt Brakerøya kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, men kun 1 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Den lave andelen av personer bosatt tett på stasjonen tegner et bilde av områdets bilbaserte karakter.

Det er 27 sykkelparkeringsplasser under tak ved stasjonen som er plassert på østsiden av kulverten, som ved befaring i august 2020 hadde et belegg på 37 %. I tillegg er det et sykkelhotell med 40 plasser på vestsiden av kulverten, hvor det koster 50 kr i måneden å parkere. I august 2020 var det 8 aktive avtaler i sykkelhotellet, og det er generelt god kapasitet for syklende.



## KOLLEKTIVTRANSPORT

Dekningsgraden for buss er forholdsvis god i områdene rundt Brakerøya stasjon og de fleste bor tett på en bussholdeplass. Rett ved Brakerøya stasjon ligger det en bussholdeplass, hvor det går buss både til Drammen busstasjon, Sylling, Røyken og Sætre. Bussene kjører med andre ord fra Drammen og betjener områdene mot Hurum og Røyken, og kjører parallelt med jernbanen mellom Drammen og Lier. Det er ingen tverrgående linjer som utgjør et godt matetilbud til stasjonen. Frekvensen på rutene er i hovedsak timesfrekvens, med halvtimesfrekvens i rush. Bussen til Sætre har også i perioder sjeldnere frekvens. Ved avvik stopper bussene i busslomme foran Brakerøya stasjon, men i sammenheng med utbygging rundt stasjonen vil man måtte kreve større areal for avvikshåndtering.

## PRIVATBIL

Det er 92 innfartsparkeringsplasser nordvest for stasjonene forholdsvis tett på plattform med et belegg på 100 %. Av disse er 82 pendlerparkeringsplasser og 10 dagparkeringsplasser. Nummerplateregistering gjennomført i 2013 (se vedlegg) viser at mange som parkerer ved stasjonen kommer fra Strøtvet, Konnerud og nordsiden av Drammenselva. Mange kommer altså med bil fra områder som ligger i forholdsvis kort avstand til Brakerøya. Stasjonen kan lett nås via avkjøring fra Nedre Strandgate. Derfra er det lett å kjøre ut på E18 nordover eller til Bragernes. Det er noe mer kronglete å komme seg ut på E6 sørover, for da må man kjøre om Strømsø. Reisende fra Skoger, Sande og Selvik vil altså måtte kjøre av i Drammen sentrum og over Holmenbrua for å nå Brakerøya stasjon. Det vil ved utbygging av nytt sykehus ved Brakerøya tilbys ca. 1700 parkeringsplasser for ansatte/ besøkende (Multiconsult 2018). Det legges opp til en trinnvis utbygging, så alle plassene vil ikke bli etablert i 2025.

**41 % av Drammens befolkning bor innen 15 minutter på sykkel fra Brakerøya, mens kun 1 % bor innen 10 minutters gangavstand**



Drammen helsepark og Brakerøya stasjon

Ved Brakerøya stasjon kan det være aktuelt med nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler, samt arealer til bildelingstjeneste. I forbindelse med etablering av nytt sykehus kan det også ses på muligheten for mobilitetspunkt, men ikke nødvendigvis på selve stasjonen.

Dagens innfartsparkering bør opprettholdes og det bør ses på løsninger for sambruk av sykehusets parkeringstilbud. Parkeringstilbudet ved sykehuset vil bli timesbelagt og dette prissystemet bør ses i sammenheng med betalingssystem ved Brakerøya stasjon. Når sykehuset og tilhørende parkeringsplasser er ferdig bygget, vil dagens prissystem med pendlerparkering være for billig ved stasjonen. Stasjonen vil på lengere sikt være en tydeligere del av Drammen by med de framtidige utviklingsplanene i området og ren kommersiell parkering her blir mer aktuelt.

Sykkelparkeringen utvides i takt med trafikkvekst og ses i sammenheng med etablering av nytt sykehus for å sikre et godt tilbud. Det er også nødvendig i den sammenheng å ha tilpassede fasiliteter for nye type sykler.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Vurdere omdisponering av innfartsparkeringsplasser til bildelingstjenester
- Vurdere mulighet for mobilitetspunkt i sammenheng med nytt sykehus
- Innfartsparkeringen bør opprettholdes, men prisregimet bør samordnes med sykehusets betalingsløsning slik at man forhindrer fremmedparkering.
- Sykkelparkeringen sees i sammenheng med nytt sykehus
- Sykkelparkering utvides for øvrig i takt med trafikkvekst og endrede krav til standard for nye sykler.

# DRAMMEN



**A** | **P** 270 (100%) 449 8001-8200 11 020 40 780 13 760 28 600

Drammen stasjon ligger langs Drammenselva og tett opptil Strømsø torg. Stasjonen er omkranset av sentrumsbebyggelse tett på stasjonen, særlig i sørvest. På motsatt side av Drammenselva ligger Bragernes i kort gåavstand. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 11 020 personer og 13 760 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 40 780 personer og 28 600 sysselsatte. Drammen betjenes av et godt togtilbud med lokal- og regionaltoget, samt fjerntog til Stavanger og Bergen. Reisetiden til Oslo er 34 minutter, og det er 42 minutter til Kongsberg. Stasjonen har mellom 8001-8200 daglige reisende. Bane NOR skal bygge dobbeltspor fra Drammen til Kobbervikdalen, og fra Drammen til Gulskogen. Når dobbeltsporet fra Drammen til Kobbervikdalen åpner for trafikk i 2024, blir det mulig å kjøre fire tog i timen, hver vei mellom Tønsberg og Oslo. På Drammen stasjon skal det bygges 350 meter lange plattformer og adkomst fra Bybrua til alle plattformer. Ny undergang under plattformene knytter stasjonen sammen med elvepromenaden. Det skal også tilrettelegges for flere nye sykkelparkeringsplasser i forbindelse med bygging av ny stasjon. Ut over dette foregår det ulike eiendomsutviklingsprosjekter ved Drammen stasjon.

## ■ GANGE OG SYKKEL

Stasjonsområdet ligger i sentrumsbebyggelsen på Strømsø, så det er forholdsvis gode gangmuligheter i området med egne gang- og sykkelveger, fortau og sambruksgater. Det er på enkelte gang- og sykkelveger til stasjonen etablert eget felt for sykklister. Dette gjelder spesielt på veiene fra Marienlyst. 50 % av Drammens befolkning kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 7 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen.

Det er 205 sykkelparkeringsplasser i Drammen fordelt rundt på stasjonen. Omtrent 15 av disse plassene ligger under tak. I tillegg er det et sykkelhotell med 244 plasser i Dr. Hansteins gate, hvor det koster 50 kr i måneden å parkere. Belegget var ved befaring i august 2020 på 64 %, men det rapporteres at det ofte er fullt her. Sykkelparkeringsplassene ved Strømsø torg og Dr. Hansteins gate var også helt fulle med 100 % belegg, mens det var mye ledig sykkelparkering på plattform-siden. I forbindelse med utbyggingen Drammen-Kobbervikdalen skal sykkelparkeringen utvides. Det skal tilrettelegges for sykkelparkering under tak med 110 plasser under Bybrua, samt ny sykkelparkering på hver sin ende av stasjonen. Det er plassert ut 24 bysykler foran stasjonsbygningen i regi av Drammen kommune. På befaringstidspunktet i august 2020 var det kun tre ledige sykler.

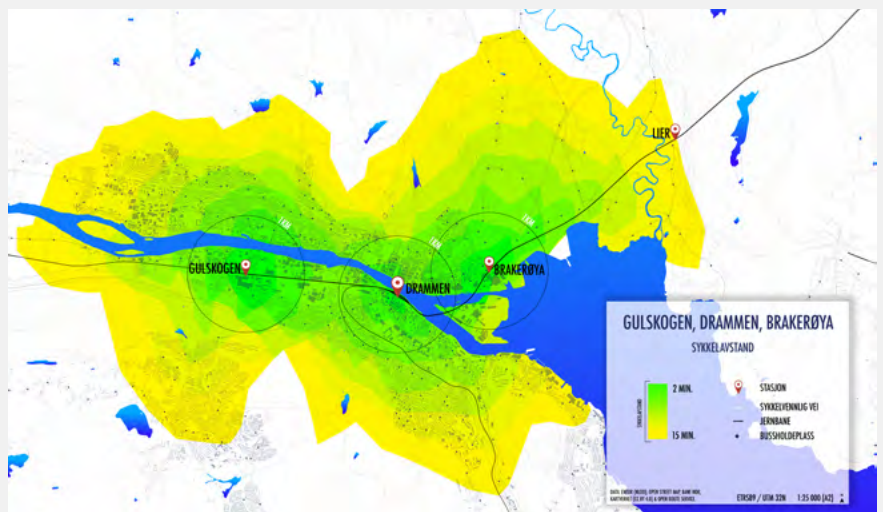


## KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er forholdsvis god dekningsgrad for buss i Drammen da de stort sett følger hovedveiene og betjener de fleste boligområdene. Rett ved stasjonen ligger bussholdeplassen Strømsø torg og 200 meter lenger nord ligger Drammen busstasjon. Alle byrutene i Drammen og omegn går innom en av disse stoppene og fleste byrutene har en frekvens på alt fra 10 minutter til timesfrekvens. Det går også busser til blant annet Sande, Svelvik, Røyken, Hurum, Mjøndalen, Hokksund, Sylling, som har en frekvens på en halvtime til en timesfrekvens. Vy avvikshåndterer for avstigning i Tamburgata. Påstigning foregår ved parkeringsplass i Dr. Hansteinsgate for alle tog unntatt retning Bergen. Flytoget har nylig flyttet sin av- og påstigningsplass til Tamburgata i forbindelse med byggeprosjektene på Drammen stasjon. Regulering for alle busser foregår på Tangenkaia.

## PRIVATBIL

Det er totalt 240 parkeringsplasser på Drammen stasjon, der 180 av disse er provisoriske pendlerparkeringsplasser ved Drammen Godsterminal med et belegg på 100%. Dagparkering med 61 plasser er lokalisert ved Dr. Hansteins gate øst for sykkelhotellet. I tillegg er det av- og påstigningsplasser rett ved stasjonen. Det tilbys pendlerparkering for 250,- / 30 dager på stasjonen, samt dagparkering til 89,- dagen. Nummerplateregistering gjennomført 2013 (se vedlegg) viser at mange som parkerer ved stasjonen kommer fra Konnerud, Fjell og bybåndet nord for Drammenselva. De fleste reiser under 5 kilometer for å komme til stasjonen.



Ved Drammen stasjon kan det være aktuelt med nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. Det er også mange reisende fra Drammen så utvikling av et mobilitetspunkt kan være aktuelt her. Det bør også tette på stasjonen settes av noen plasser for Bil som tjeneste.

Drammen er en kategori A-stasjon med et godt kollektivtilbud og en kompakt bybebyggelse, hvor målet er at flest mulig skal bruke gange, sykkel eller kollektivtransport for å komme seg dit. I overordnede føringer er det ikke ønskelig å bruke sentrumsnære arealer til innfartsparkering, og innfartsparkering bør derfor fases ut over tid. Før all innfartsparkering ved Drammen stasjon kan fjernes anbefales det at plassene erstattes i den grad det er behov for det ved Gulskogen og Lier stasjoner. Ved Drammen stasjon bør det sikres plasser til av- og påstigning, samt at det kan vurderes noen plasser til korttidsparkering.

Dagens sykkelhotell er fullt, og det er behov for enten å utvide dagens sykkelhotell eller etablere et nytt. Det er viktig at sykkelhotellet er tilpasset nye type sykler. Rundt Drammen stasjon er det forholdsvis få plasser under tak. Sykkelparkeringen bør derfor oppgraderes og utvides. Spesielt foran stasjonsbygningen på kommunens eiendom er presset spesielt stort og bedre fasiliteter bør sikres. Her må kommunen og Bane NOR videreføre samarbeidet.

## Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Drammen er en aktuell kandidat for et helhetlig mobilitetspunkt
- Avsette parkeringsplasser for bildelingstjeneste tett på stasjonen
- Før innfartsparkeringen fases ut, anbefales det at en del av plassene erstattes ved Lier og Gulskogen stasjoner på sikt
- Ved stasjonen skal det tilrettelegges for plasser til av- og påstigning og det kan vurderes plasser til korttidsparkering
- Det bør tilrettelegges for nytt sykkelhotell eller sikre kapasitetsutvidelse i dagens hotell
- Sykkelparkering utvides i takt med trafikkvekst og tilpasses nye typer sykler
- Kommunen og Bane NOR må videreføre samarbeidet for å sikre tilstrekkelig parkeringskapasitet for utendørs sykkelparkering, særlig på Strømsø torg.

# GULSKOGEN



**C** | **P** 175 (95%) 176 801-1000 4400 5290  
25 850 18 400

Gulskogen stasjon har store næringsområder på begge sider av stasjonen, samt noe skole og boliger lenger unna. Like ved for stasjonen ligger Gulskogen kjøpesenter med mye bilbasert handel og et stort parkeringshus. Innenfor 1 kilometer fra stasjonen bor det 4440 personer og 5290 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 25 850 personer og 18 400 sysselsatte. Stasjonen betjenes av L12 lokaltog mellom Kongsberg og Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time og halvtime i rush. Reisetiden til Oslo S med tog er 39 minutter. Stasjonen har mellom 801-1000 daglige reisende. Ved Gulskogen stasjon skal det i forbindelse med InterCity-prosjektet Drammen-Kobbervikdalen bygges nye plattformer med fire spor til plattform. Stasjonsbygningen må rives, og sykkelhotellet blir flyttet, men dagens parkeringskapasitet blir værende som den er i dag.

## ■ GANGE OG SYKKEL

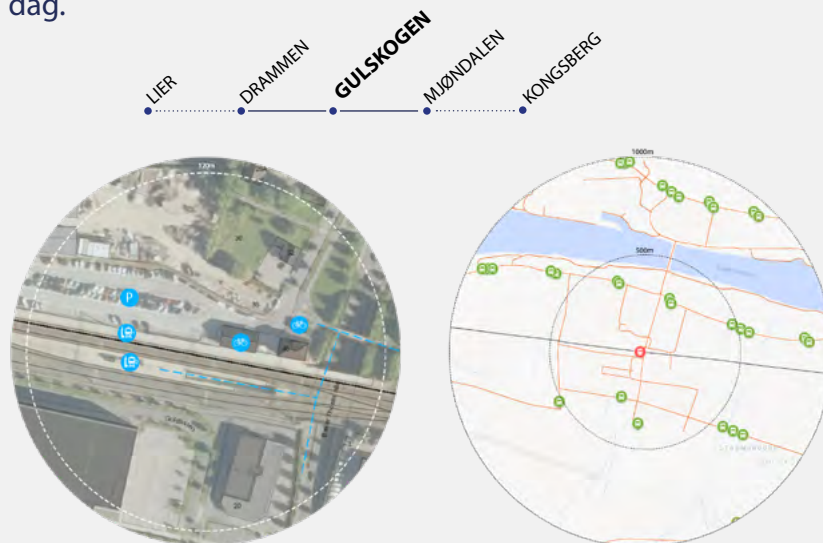
Det er etablert en delvis gang- og sykkelveg og fortau langs Baker Thoens alle, samt sykkelfelt langs veien. De fleste hovedveiene rundt stasjonen har også forholdsvis god infrastruktur for gående og syklende. 47 % av de som bor ved Gulskogen kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og kun 2 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 54 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor 15 plasser er under tak med et belegg på 23 % i august 2020. I tillegg er det et sykkelhotell med 122 plasser i det gamle godshuset vest for stasjonsbygningen, med 14 aktive avtaler i august 2020.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er ingen bussholdeplass rett ved Gulskogen stasjon, men det er bussholdeplasser omtrent 300 meter fra stasjonen i begge retninger. Fra Gulskogen gård går det buss mellom Drammen og Hokksund med halvtimesfrekvens i rush og timesfrekvens resten av dagen. Ved Gulskogen senter går det buss mellom Bragernes torg og Gulskogen senter med halvtimes frekvens. Ved avvik går bussene ved busstoppet Gulskogen gård i Nedre Eikervei nord for stasjonen i retning Drammen/Asker og Kongsberg.

## ■ PRIVATBIL

Det er totalt 175 innfartsparkeringsplasser nord for stasjonen, med et belegg på 95 %. Nummerplateregistrering gjennomført i 2013 (se vedlegg) viser at 70 % av de som parkerer ved stasjonen reiser under 3 kilometer fra der de bor. Pendlerparkering for 100,- / 30 dager tilbys ved stasjonen. Det er også dagparkering til 40 kr. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan lett nås via avkjøring fra Baker Thoens alle.



Ved Gulskogen stasjon kan det være aktuelt med nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. Det anbefales også å avsette noen plasser til bil som tjeneste.

Belegget på innfartsparkeringen er høyt og parkeringskapasiteten bør opprettholdes. Basert på nummerplateregistreringen reiser mange forholdsvis kort for å parkere ved stasjonen, så det kan være aktuelt å innføre bypris for å se om det kan ha noe effekt på belegget. Det anbefales også å gjennomføre en ny nummerplateregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen. Siden innfartsparkeringen ved Drammen stasjon skal fases ut over tid, noe som kan gi et økt press på Lier, anbefales det at en del av plassene erstattes ved Gulskogen stasjon. Antall plasser som erstattes må imidlertid ses i konkret sammenheng med parkeringsbehovet for parkering når innfartsparkeringen ved Drammen fases ut. Det kan ses på muligheter for sambruk med parkeringshuset i Gulskogen senter i tråd med vedtatte reguleringsbestemmelser for senteret.

Det foreslås å etablere flere sykkelparkeringer under tak når ny stasjon er etablert. Sykkelhotellet opprettholdes når stasjonen er ferdig og det bør vurderes å tilrettelegge for bedre fasiliteter for nye sykler i sykkelhotellet.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser for bildelingstjenester
- Bypris bør innføres
- Nummerplateregistrering bør også gjennomføres for å kartlegge hvem som bruker parkeringen
- Ved en eventuell utvidelse av parkeringsplassene kan man vurdere sambruk med Gulskogen senter
- Det bør etableres flere utendørs sykkelplasser under tak. Sykkelplassene må tilpasses nye typer sykler

# MJØNDALEN



**C** | **P** 188 (100%) 54 1001-1200 5340  
18 990 4180  
6490

Mjøndalen stasjon ligger tett på Mjøndalen sentrum og er omringet av sentrumsbebyggelse og næringsbebyggelse. E134 langs Drammenselva ligger nord for stasjonen. Innenfor 1 kilometer fra stasjonen bor det 5340 personer og 4180 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 18 990 personer og 6490 sysselsatte. Stasjonen betjenes av L12 lokaltog mellom Kongsberg og Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time og halvtime i rush. Reisetiden med tog til Oslo S er 46 minutter. Stasjonen har mellom 1001-1200 daglige reisende. Bane NOR har utarbeidet forslag til kommunedelplan for strekningen Gulskogen-Hokksund. Det foreslås ingen større endringer på dagens Mjøndalen stasjon utover tilrettelegging for planskilt kryssing til midtplattform og forbedret togtilbud.

## ■ GANGE OG SYKKEL

I sentrumsstrukturen rundt Mjøndalen stasjon er det etablert fortau i de fleste gater og hovedveiene i området har gode fortau. I deler av Jernbanegata som går til stasjonen er det eget sykkelfelt, og resten har i hovedsak fortau. Alle som bor i Mjøndalen kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 30 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 36 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er under tak. Sykkelplassene under tak ligger langs med plattform og ved stasjonsbygningen. Belegget på sykkelparkeringen var 44 % ved befaring i august 2020, men dette tallet må antas er vesentlig høyere under normale omstendigheter.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Dekningsgraden for buss rundt Mjøndalen er ikke optimal, da en del bor et godt stykke fra nærmeste bussholdeplass. Spesielt boligene langs Korvaldveien har ingen busstilbud. Rett ved Mjøndalen stasjon ligger det en bussholdeplass hvor det går buss til Åsen, Hovjordet, Hokksund stasjon, Vikersund og Drammen. Alle rutene som går herfra har halvtimesfrekvens, med unntak av bussen til Drammen som i perioder har kvartersfrekvens. Ved avvik stopper bussene like ved stasjonen i Stasjonsgata, men det må påregnes økt bruk av buss for tog i forbindelse med utbyggingen i Drammen, som vil påvirke hvor stort areal som kreves for avvikshåndtering.

## ■ PRIVATBIL

Det er totalt 188 innfartsparkeringsplasser på stasjonen, hvorav 172 er innfartsparkeringsplasser og 16 er dagparkeringsplasser. Nummerplateregistrering gjennomført 2013 (se vedlegg) viser at 83 % av de som parkerer ved stasjonen reiser under 3 kilometer fra der de bor, og belegget er helt fullt. Siden man må kjøre på mange småveier for å komme til stasjonen kan det være litt kronglete, selv om stasjonen ligger tett på E134. Enklest er å ta av fra E134 og inn på Drammensveien og derfra via Arbeidergata og inn i Stasjonsgata.



Ved Mjøndalen stasjon kan det være aktuelt med nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. Det anbefales også å avsette noen plasser til bil som tjeneste.

Belegget på innfartsparkeringen er høyt, og parkeringskapasiteten bør opprettholdes på kort sikt. Samtidig reiser mange forholdsvis kort for å parkere ved stasjonen. Derfor kan det være aktuelt å innføre bypris for å se om det kan ha noe effekt på belegget. Det er fortsatt gratis parkering i sentrum, men det er kun lov til å parkere 1-2 timer på de oppmerkede plassene. Det anbefales også å gjennomføre en ny nummerplateregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjon. På lengre sikt kan det vurderes å nedjustere innfartsparkeringen til fordel for byutvikling.

Dagens sykkelparkering har fullt belegg i normalsituasjon og det bør etableres flere sykkelstativ med tak ved stasjonen. I tillegg bør det etableres et sykkelhotell med tilpassende funksjoner for nye type sykler. Ved Mjøndalen er det særlig viktig med fasiliteter for nye sykler på grunn av topografi og få andel syklende til å bli høyere.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser for bildelingstjenester
- Bypris bør innføres
- Nummerplateregistrering bør også gjennomføres for å kartlegge hvem som bruker parkeringen
- På sikt kan det vurderes å nedjustere antall parkeringsplasser
- Det bør etableres flere utendørs sykkelplasser under tak og sykkelhotell tilpasset nye typer sykler

# STEINBERG



**D** | **P** 25 (100%) 33 0-200 1800 500  
12 040 5000

Steinberg stasjon er omkranset av eneboliger og landbruksområder. Innenfor 1 kilometer fra stasjonen bor det 1800 personer og 500 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 12 040 personer og 5000 sysselsatte. Stasjonen betjenes av L12 lokaltog mellom Kongsberg og Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time og halvtime i rush. Reisetiden til Oslo S er 49 minutter. Stasjonen har mellom 0-200 daglige reisende. Bane NOR har utarbeidet forslag til kommunedelplan for strekningen Gulskogen-Hokksund hvor det anbefales korridor utenom Steinberg. Stasjonen har tidligere vært nedlagt, men på grunn av politisk og folkelig press ble det fra september 2015 innført en prøveordning med stopp av alle tog på L12 på Steinberg. Forut for dette ble stoppestedet oppgradert med nye plattformer i tre og en overgangsbru for fotgjengere (Olsen 2016).

## ■ GANGE OG SYKKEL

Det er kun etablert fortau i Steinbergveien som ligger parallelt med jernbanen og tett opptil stasjonen. Ingen av de andre veiene i området har fortau eller egen gang- og sykkelveg. Hele befolkningen i Hokksund kan nå Steinberg stasjon innen 15 minutter på sykkel, og 11 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 33 sykkelparkeringsplasser øst for stasjonsbygningen, hvorav 15 plasser er under tak. Belegget på sykkelparkeringen var 15 % ved befaring i august 2020.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Rett nord for Steinberg stasjon ligger det en buss-holdeplass som betjenes av buss 101 og 52 som kjører til henholdsvis Vikersund og Hokksund, begge fra Drammen. Begge disse rutene har halvtimes-frekvens. Ved avvik stopper bussene i holdeplass i Steinbergveien.

## ■ PRIVATBIL

Det er totalt 25 innfartsparkeringsplasser nord for stasjonen langs plattform med et belegg på 100 %. Det koster ingenting å parkere her, men det er innført tidsbegrensning på 72 timer som gjør parkeringen forbeholdt togreisende. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom, og stasjonen kan forholdsvis lett nås fra E134 og inn Steinbergveien.



*Togtilbudet ved Steinberg opphørte i 2013, men ble gjenopptatt i 2015 som et prøveprosjekt.*

Ved Steinberg stasjon foreslås det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av manglende markedsgrunnlag. Belegget på innfartsparkering er høyt, men på grunn av stasjonens uavklarte framtid foreslås det ingen tiltak. På kort sikt kan det være aktuelt å erstatte noe av sykkelparkeringen med et nytt stativ under tak.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det foreslås ingen tiltak for nye mobilitetsløsninger basert på dagens markedsgrunnlag
- Det foreslås ingen tiltak for parkering av bil
- På kort sikt kan man øke andel sykkelparkering under tak
- Parkeringskapasiteten for sykkel økes i takt med trafikkvekst.

# HOKKSUND



**C** | **P** 187 (80%) 97 1001-1200 3300 / 10 650 2910 / 5130

Hokksund stasjon er omkranset av boligområder og sentrumsstruktur. Det ligger en driftsbasis vest for stasjonen, og sentrum av Hokksund ligger øst for stasjonen. Innenfor 1 kilometer fra stasjonen bor det 3300 personer og 2910 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 10 650 personer og 5130 sysselsatte. Stasjonen betjenes av L12 lokaltog mellom Kongsberg og Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time og halvtime i rush. I tillegg stopper fjerntoget til Bergen på Hokksund. Reisetiden til Oslo S er 52 minutter og omtrent 25 minutter til Kongsberg. Stasjonen har mellom 1001-1200 daglige reisende. Bane NOR har utarbeidet forslag til kommunedelplan for strekningen Gulskogen-Hokksund, og ved Hokksund stasjon legges opp til at det bygges nye spor på hver side av eksisterende enkeltspor ved Dampsaga. Det er planlagt ny gang- og sykkelundergang nordvest for stasjonen, i regi av Øvre Eiker kommune. På sikt kan det være aktuelt å utvikle deler av områdene rundt stasjonen, men dette må ses i sammenheng med bygging av Hokksund stasjon i forbindelse med dobbeltsporprosjektet.

## ■ GANGE OG SYKKEL

I sentrumsstrukturen rundt Hokksund stasjon er det etablert fortau i de fleste gater, og hovedveiene i området har gode fortau eller eget gang- og sykkelveg. Samtidig er det flere småveier til boligområder som verken har fortau eller gang- og sykkelveg. Alle som bor i Hokksund kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 17 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen.

Det er 56 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvorav 41 av plassene er plassert på kortsiden av stasjonsbygningen med tak og de resterende 15 plassene ligger øst for stasjonen rett ved kulverten. Belegget totalt på stasjonen var ved befaring i august 2020 28 %, men det var vesentlig fullere på kortsiden av stasjonsbygget. I tillegg ble det våren 2020 åpnet et sykkelhotell nord for stasjonsbygningen med 40 plasser med 5 aktive avtaler tilknyttet sykkelhotellet i august 2020. Ved befaring var det en parkert sykkel i hotellet, men dette var en lastesykkel som var parkert i midtgangen og tok opp mye plass for eventuelt andre sykler.

*Belegget på innfartsparkeringen er **lavere** enn antatt på grunn av mye gratis parkering i nærområdet*



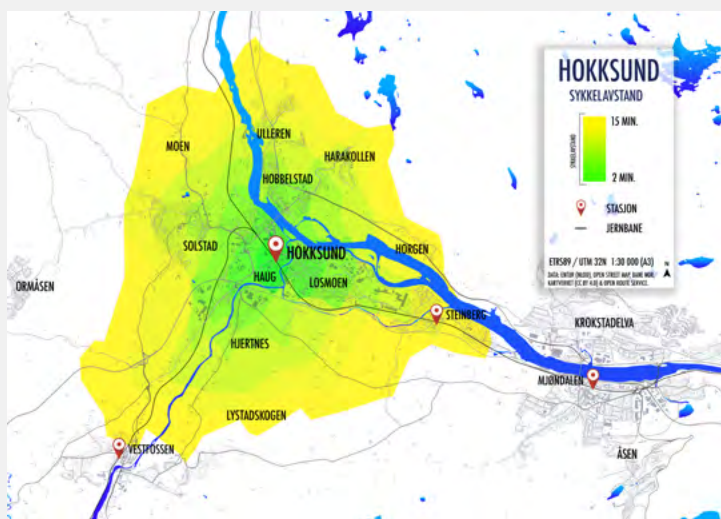
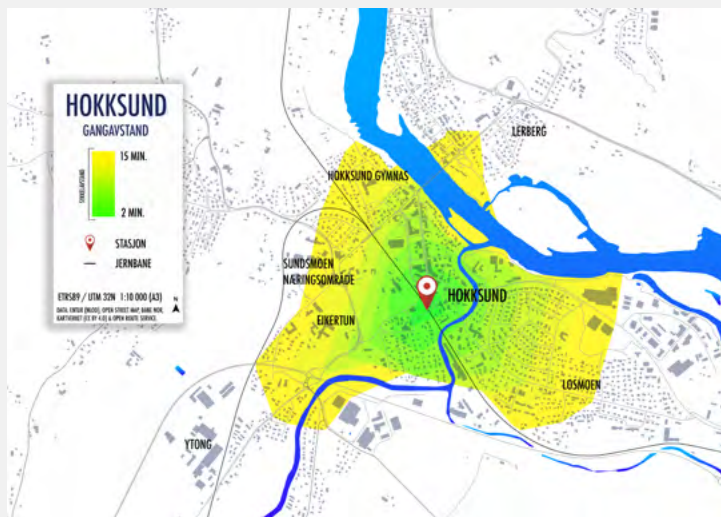


## KOLLEKTIVTRANSPORT

Dekningsgraden for buss rundt Hokksund er ikke optimal på grunn av sviktende markedsgrunnlag og liten flatedekning. Likevel er det bussholdeplasser langs de fleste hovedveiene i området. Like ved Hokksund stasjon ligger det en bussholdeplass hvor alle bussene i området stopper. Her går det buss til Drammen via Mjøndalen/Gulskogen, Ormåsen, Vikersund/Hønefoss, Skotselv kryss, Sundet og Kongsberg. Det er også en del skolebussar som betjener stasjonen. Rutene til Vikersund/Hønefoss, Ormåsen og Drammen har halvtimes til tinesfrekvens mens de andre rutene har avganger mellom fem til sju ganger daglig. Ved avvik stopper bussene foran stasjonsbygningen.

## PRIVATBIL

Det er totalt 187 innfartsparkeringsplasser som er plassert på begge sider av stasjonen, hvorav 143 er pendlerparkeringsplasser og 19 dagparkeringsplasser. Dagparkeringsplassene ligger mellom godshuset og stasjonsbygningen, mens pendlerparkeringen er fordelt på hver sin side av stasjonen. På befaringsstidspunktet i august 2020 manglet det rundt 20 pendlerparkeringsplasser vest for stasjonen på grunn av utbygging på deler av parkeringsplassen. Nummerplateregistrering gjennomført i 2013 (se vedlegg) viser at 50 % av de som parkerer ved stasjonen reiser under 5 kilometer fra der de bor. De resterende reiser 5-20 kilometer til stasjonen, og mange kommer fra områdene mot Vikersund. Omlandet er kjennetegnet ved at det er svært bilbasert. Det er også en stor kommunal parkeringsplass øst for stasjonen, tett på pendlerparkeringen, som har omtrent 88 plasser hvor det er gratis å parkere. Det tilbys pendlerparkering for 100,- / 30 dager, eller dagparkering til 40 kr. På grunn av gratisparkeringen rundt stasjonen er derfor belegget generelt lavt på stasjonen, og ved registrering i 2019 var belegget på 80 %. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan forholdvis lett nås via avkjøring fra E134 og inn på riksveg 35 gjennom Hokksund.



Ved Hokksund stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. Siden en del bor under 5 kilometer fra stasjonen, kan ulike mobilitetsløsninger være med på å stimulere til mindre bruk av bil, særlig på de korte reisene. Det anbefales også å avsette noen parkeringsplasser til bil som tjeneste.

Belegget på innfartsparkeringen er høy og kapasiteten bør opprettholdes, men samtidig er det viktig at prisregimet til Bane NOR og kommunen samkjøres. Mange velger å parkere gratis ved kommunens parkering rett ved stasjonen, noe som tar markedsandeler fra pendlerparkeringen. Stasjonen har også et stort omland, noe som gjør det viktig å opprettholde et innfartsparkeringsstilbud. På sikt kan det vurderes at noe parkering flyttes fra stasjonssiden (bysiden) til motsatt side for å legge til rette for byutvikling.

Det foreslås ingen store kortsiktige tiltak på sykkelparkeringen, da kapasiteten både på sykkelhotellet og vanlig sykkelparkering er tilfredsstillende ved en normalsituasjon. Sykkelparkeringen utvides i takt med trafikkvekst og det etableres tilpassede fasiliteter for nye typer sykler.

## Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser for bildelingstjenester tett på stasjonen
- Kapasiteten på innfartsparkeringen bør opprettholdes
- Prisregimet for parkering bør harmoniseres med kommunen
- Parkeringskapasiteten for sykkel økes i takt med trafikkvekst og tilpasses nye typer sykler

# VESTFOSSEN



**D** | **P** 65 (100%) 30 401-600 2130  
4100 690  
910

Vestfossen stasjon ligger vest for Vestfossen sentrum og er omkranset i hovedsak av boliger og landbruksområder. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 2130 personer og 690 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 4100 personer og 910 sysselsatte. Stasjonen betjenes av L12 lokaltog mellom Kongsberg og Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time og halvtime i rush. Reisetiden til Oslo S er 58 minutter og 19 minutter til Kongsberg. Stasjonen har mellom 401-600 daglige reisende. I 2016 utarbeidet Jernbaneverket en utredning for strekningen Kongsberg-Hokksund, hvor det ble anbefalt å bygge dobbeltspor langs dagens trase fra Hokksund til Vestfossen og videre derfra i ny og kortere trase direkte til Kongsberg (Jernbaneverket 2016).

## ■ GANGE OG SYKKEL

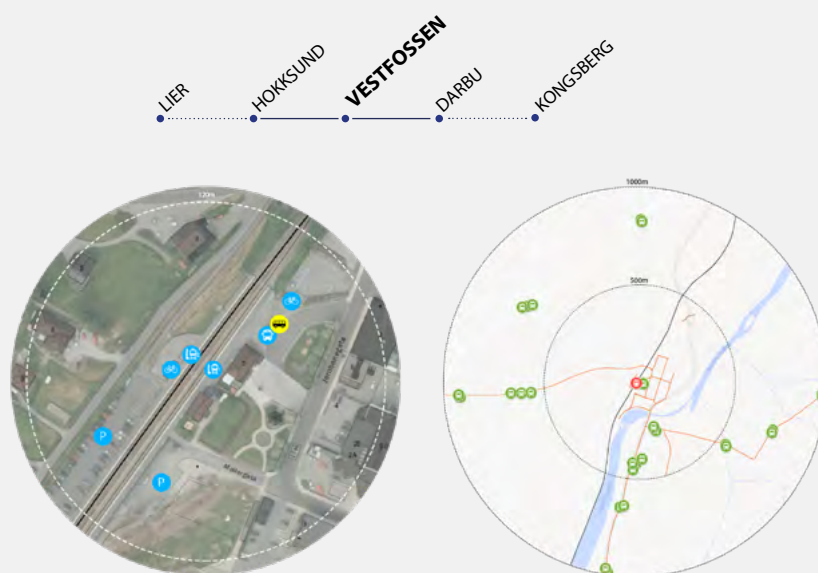
I Vestfossen sentrum er det etablert fortau langs de fleste veiene, samt på noen av hovedveiene til boligområdene. Alle som bor i Vestfossen kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 30 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er totalt 30 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvorav 18 plasser under tak ligger vest for stasjonen ved plattform 2. De resterende 12 sykkelparkeringsplassene ligger øst for stasjonen rett ved bussholdeplassen. Også disse plassene ligger under tak. Belegget på sykkelparkeringen var 10 % ved befaring i august 2020.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Dekningsgraden for buss følger i hovedsak hovedveiene i området, noe som gjør at de fleste har en bussholdeplass i rimelig avstand. Rett ved Vestfossen stasjon ligger det en bussholdeplass hvor det går buss fra Hokksund til Sundet syv ganger daglig og skolebuss mellom Hokksund og Kongsberg en gang daglig. Ved avvik stopper bussene ved stasjonsbygningen.

## ■ PRIVATBIL

Det er totalt 65 innfartsparkeringsplasser på begge sider av stasjonen. 49 av parkeringsplassene ligger vest for stasjonen, og 16 parkeringsplasser øst for stasjonen. Belegget er 100 % og nummerplateregistrering gjennomført i 2013 (se vedlegg) viser at 64 % av de som parkerer ved stasjonen reiser under 3 kilometer fra der de bor. Det koster ingenting å parkere her. Parkeringsplassene vest for stasjonen ligger på Bane NOR sin eiendom. Parkeringsplassene øst for stasjonen har delt eierskap mellom Øvre Eiker kommune og Bane NOR. Stasjonen kan forholdsvis lett nås fra E134 og inn på fylkesveg 35.



Ved Vestfossen stasjon kan det være aktuelt med nye mobilitetsløsninger som delte elsykler. Siden en del bor under 3 kilometer fra stasjonen, kan et elsykkeltilbud være med på å stimulere til mindre bruk av bil. Det anbefales også å avsette noen parkeringsplasser til bil som tjeneste.

Siden belegget på dagens innfartsparkering er høyt, bør antall parkeringsplasser opprettholdes. Det er en utfordring knyttet til at toget kun stopper på plattform 2, så svært få parkerer ved plattform 1 øst for stasjonen. Det betyr at det er veldig mange som parkerer på innfartsparkeringen ved plattform 1. Framtidig løsning for dette må avklares mellom Bane NOR, fylkeskommunen og kommunen.

Det kan vurderes sykkelstativ med tak ved spor 1 hvis det begynner å gå tog fra den siden. Ut over dette må sykkelparkeringen utvides i takt med trafikkvekst, og det bør tilstrebtes tilpassede fasiliteter for nye typer sykler.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser for bildelingstjenester tett på stasjonen
- Framtidig løsning for tilgang til begge spor må avklares mellom aktørene på stasjonen
- Sykkelparkering under tak ved spor 1 dersom tog begynner å stoppe der
- Parkeringskapasiteten for sykkel økes i takt med trafikkvekst og tilpasses nye typer sykler

# DARBU



**D** | **P** 70 (95%) 23 0-200 570 180  
860 220

Darbu stasjon er omkranset av eneboliger og landbruksområder. Det er en barneskole tett på stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 570 personer og 180 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 860 personer og 220 sysselsatte. Stasjonen betjenes av L12 lokaltog mellom Kongsberg og Eidsvoll, og kjører med normal-frekvens på en time og halvtime i rush. Reisetiden til Oslo S er 1 time og 4 minutter og 14 minutter til Kongsberg. Stasjonen har mellom 0-200 daglige reisende. I 2016 utarbeidet Jernbaneverket en utredning for strekningen Kongsberg-Hokksund, hvor det ble anbefalt å bygge dobbeltspor langs dagens trase fra Hokksund til Vestfossen og videre derfra i ny og kortere trase direkte til Kongsberg (Jernbaneverket 2016).

## ■ GANGE OG SYKKEL

Der ingen etablerte gang- og sykkelveger eller fortau på veiene i området. Alle som bor i Darbu kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 28 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 23 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvorav 9 plasser er under tak. Sykkelparkeringsplassene ligger både langs med, og bak stasjonsbygningen. Belegget på sykkelparkeringen var 4 % ved befaring i august 2020.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Flatedekningen for buss rundt Darbu er forholdsvis godt, da de fleste har gangavstand til nærmeste bussholdeplass. Det er ingen bussholdeplass rett ved Darbu stasjon, men nærmeste busstopp er Darbu skole. Imidlertid går det kun skolebuss fra holderplassen, som gjør tilbudet noe begrenset. Siden det kun går skolebuss til Darbu antas det at de fleste velger å pendle med bil fra Darbu stasjon. Ved avvik stopper bussene i bussholdeplass i Kongsbergveien ved rundkjøringen.

## ■ PRIVATBIL

Det er totalt 70 innfartsparkeringsplasser på stasjonen med et belegg på 95 %. Nummerplateregistrering gjennomført i 2013 (se vedlegg) viser at 64 % av de som parkerer ved stasjonen reiser de fleste over 5 kilometer fra der de bor, men 32 % reiser under 1 kilometer fra stasjonen. De som kommer langveis fra kommer typisk fra områdene sør-vest for stasjonen, og i områdene ned mot Heistadmoen. Det koster ingenting å parkere her. Parkeringsplassene ligger på kommunal grunn. Stasjonen kan forholdsvis lett nås fra E134, inn på fylkesveg 2756 og videre Kongsbergveien.



Ved Darbu stasjon foreslås det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av manglende markedsgrunnlag.

Belegget på innfartsparkeringen er høyt og dagens kapasitet bør opprettholdes. Det koster ingenting å parkere her i dag. Det anbefales å gjennomføre en ny nummerplateregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjon, da det antas at mange reiser langt og ny motorveg er etablert. Det kan også på lengere sikt vurderes å innføre pendlerparkering i samarbeid med kommunen som eier arealene.

Sykkelparkeringen utvides i takt med trafikkvekst og tilpassede fasiliteter for nye typer sykler.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det foreslås ingen tiltak for nye mobilitetsløsninger basert på dagens markedsgrunnlag
- Nummerplateregistrering bør gjennomføres for å kartlegge brukere av parkeringsplassen
- Det kan på sikt vurderes innføring av pendlerparkering i samråd med kommunen
- Parkeringskapasiteten for sykkel økes i takt med trafikkvekst.

# KONGSBERG



**B** | **P** 127 (100%) 207 1601-1800 5300 5110  
17 850 10 870

Kongsberg stasjon er omkranset av boligområder og sentrumsstruktur, samt noe næringsbebyggelse. Vest for stasjonen ligger Kongsberg sentrum preget av en høyere tetthet enn andre omkringliggende områder. Hele Kongsberg tettsted preges av å være forholdsvis kompakt. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 5300 personer og 5110 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 17 850 personer og 10 870 sysselsatte. Stasjonen betjenes av L12 lokaltog som kommer fra Eidsvoll og terminerer på Kongsberg. Toget kjører med normalfrekvens på en time og halvtime i rush, og reisetiden til Oslo S er 1 time og 17 minutter. I tillegg betjener fjerntoget til Stavanger stasjonen med opptil ti daglige avganger. Stasjonen har mellom 1601-1800 daglige reisende. I 2016 utarbeidet Jernbaneverket en utredning for strekningen Kongsberg-Hokksund, hvor det ble anbefalt å bygge dobbeltspor langs dagens trase fra Hokksund til Vestfossen og videre derfra i ny og kortere trase direkte til Kongsberg. Det er ikke nevnt hvordan dette vil påvirke Kongsberg stasjon direkte.

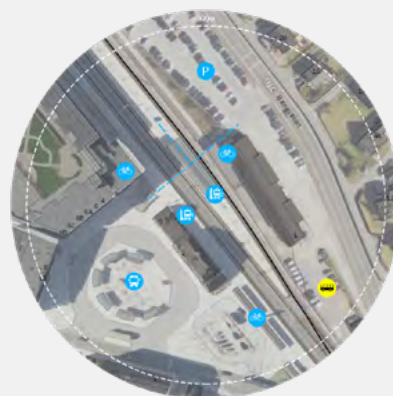
## ■ GANGE OG SYKKEL

I sentrumsstrukturen rundt Kongsberg stasjon er det etablert fortau i de fleste gater, og langs hovedveiene er det gode fortau eller eget gang- og sykkelveg. Det er også etablert eget sykkelfelt i Baneveien som ligger parallelt med jernbanen nordøst for stasjonen. Ikke alle av småveiene til boligområdene har verken fortau eller gang- og sykkelveg. 92 % av de som bor i Kongsberg kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 11 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen.

Det er 207 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen som er plassert på begge sider av stasjonen. 108 sykkelplasser under tak ligger på kommunal grunn, like sør for stasjonsbygget langs plattform 1. I tillegg har kommunen 72 sykkelparkeringsplasser under tak i to plan i en rondell like nord for stasjonsbygningen i Berja senter. Her er det også 30 låsbare skap for syklist. Nordøst for stasjonen, på innsiden av godshuset, langs jernbanen, er det 56 sykkelparkeringsplasser uten tak. Belegget på sykkelparkeringen var 45 % ved befaring i august 2020.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Flatedekningen for buss i Kongsberg er forholdsvis god, selv om det er noen boligområder som ligger et lite stykke fra nærmeste bussholdeplass. Dette gjelder spesielt Raumyr og Kongsgårdmoen. Bussholdeplassene er plassert langs hovedveiene og på småveier inne i noen av boligområdene. Rett ved Kongsberg stasjon ligger Kongsberg knutepunkt hvor alle bussene i området stopper. ►

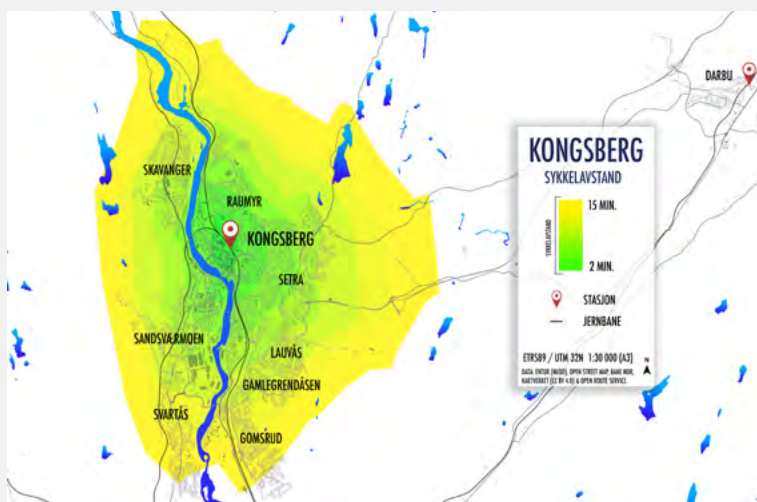
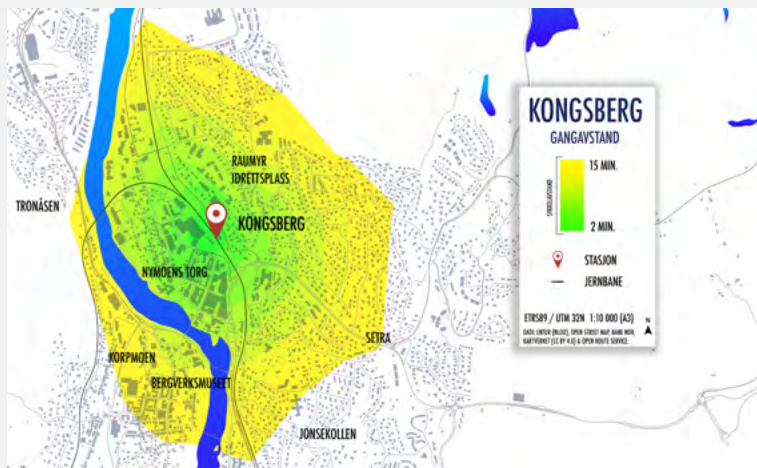


**29 % av alle parkeringsplassene på Kongsberg stasjon er dagparkering for 40,- per døgn**

Her går det buss til boligområdene Lindbojordet, Frydenbergåsen, Eilertsløkka, Kongsberg skisenter, Teknologiparken, Sølvgruvene, Skollenborg og Gamlegrendåsen. I tillegg går det busser til både Geilo, Flesberg, Hokksund, Hvittingfoss, Notodden og Haukeli. Frekvensen på de fleste bussrutene har halvtimes- til timesfrekvens. De andre rutene har mellom fem til ti avganger daglig. Rutebussene kjører i ordinær drift fra bussterminal vest for stasjonen, og ved avvik stopper bussene foran parkeringsplass ved godshuset i Baneveien.

### PRIVATBIL

Det er totalt 127 innfartsparkeringsplasser som ligger øst for stasjonen nær plattform. Av disse er 37 dagparkeringsplasser og 90 pendlerparkeringsplasser. Belegget på parkeringen er 100 %. I løpet av 2020 vil det komme omtrent 7-8 ekstra plasser ved innfartsparkeringen ved Kongsberg fordi det måtte tas noen parkeringsplasser i forbindelse med buss for tog ved godshuset. Bane NOR ser også på løsninger for å utvide dagens innfartsparkering nord for dagens parkering, men endelig løsning er ikke avklart. Nummerplateregistrering gjennomført i 2013 (se vedlegg) viser at 50 % av de som parkerer ved stasjonen reiser under 3 kilometer fra der de bor, men mange er konsentrert i Kongsberg sentrum. Det tilbys pendlerparkering for 100,- / 30 dager på stasjonen og dagparkering for 40,- per dag. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan forholdvis lett nås via avkjøring fra E134 og enten inn på Eikerveien og Baneveien for å nå innfartsparkeringen eller inn på inn på fylkesveg 2775 til kollektivterminal og av- og påstigning.



Ved Kongsberg stasjon kan det være aktuelt med nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. Kongsberg er også en kompakt by, så det kan vurderes om et helhetlig mobilitetspunkt ved stasjonen er aktuelt. Det anbefales også bil som tjeneste på innfartsparkeringen. HentMeg-løsninger og autonome busser mellom sentrum og Teknologiparken er allerede etablert i Kongsberg, og her kan Bane NOR ta en mer proaktiv rolle og tilrettelegge for et slikt tilbud til stasjonen.

Belegget på innfartsparkeringen er høy og kapasiteten bør opprettholdes på kort sikt, siden omlandet til stasjonen er stort. Samtidig viser nummerplateregistrering at hovedvekten av de som parkerer bor i nærheten. Kongsberg har også et stort potensiale som sykkelby med mål om økt sykkelandel, så innfartsparkering bør ikke utvides ytterligere. Skilting av parkering må forbedres. Det anbefales også å gjennomføre en ny nummerplateregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen.

Sykkelparkeringen ved Kongsberg stasjon er mye i bruk, spesielt sykkelparkeringsplassene under tak vest for stasjonen. Sykkelplassene i rondellen bør oppgraderes. Sykkelparkeringen øst for stasjonen bør også oppgraderes med tak og skiltes bedre. Det bør også etableres et sykkelhotell med tilpassede fasiliteter for nye type sykler ved stasjonen for å nå målene om økt sykkelandel.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser for bildelingstjenester tett på stasjonen
- Vurdere om man kan etablere et mobilitetspunkt på stasjonen
- Bane NOR bør arbeide for å tilknytte pilotene som omhandler nye mobilitetsløsninger i Kongsberg bedre til stasjonsområdet
- Innfartsparkeringen bør ikke utvides, men man kan vurdere forholdet mellom dagparkering og pendlerparkering
- På kort sikt må skiltingen på parkeringsplassen forbedres og tydeliggjøres
- Nummerplateregistrering bør gjennomføres for å kartlegge brukere av parkeringsplassen
- Sykkelparkering i rondellen ved bussterminalen bør oppgraderes i samråd med kommunen som eier grunnen
- Sykkelparkeringen øst for stasjonen som Bane NOR eier bør skiltes bedre og oppgraderes for å gjøre den mer attraktiv. Generelt må sykkelparkering tilpasses nye typer sykler
- Det bør etableres låsbar sykkelparkering på stasjonen

# 4 KONKLUSJON OG AVSLUTNING



# KONKLUSJON OG AVSLUTNING

Konkretiseringen av Bane NORs mobilitets- og parkeringsstrategi ser befolkningsstrukturer, pendlermønstre og reisevaner i sammenheng og kommer med konkrete anbefalinger for parkering av bil og sykkel, samt identifiserer muligheter for nye mobilitetsløsninger rundt stasjonene på et overordnet nivå. Analyser av en rekke forhold i Buskerudbyen gir konkrete anbefalinger for hver stasjon. I tillegg vil analysene være basert på prioriteringsprinsippene i Bane NORs parkeringsstrategi og mobilitetsstrategi som er gjengitt i bakgrunnsdokumentet for konkretiseringen. I dette kapittelet blir resultatet fra de ulike analysene sett i sammenheng og anbefalingene for hver stasjon oppsummert.

Strekningen som undersøkes går fra Lier til Kongsberg og betjener det sammenhengende bo- og arbeidsmarkedet som omtales som Buskerudbyen. Området omfatter om lag 152 000 innbyggere og omtales som en av Norges største vekstregioner (Buskerudbyen 2012). Drammen som Norges sjuende største by er tyngdepunktet i regionen, og på grunn av sin nærhet til Oslo-regionen spiller Buskerudbyen også en viktig rolle denne sammenheng. Anbefalingene som gis i denne strekningsvise konkretiseringen er basert på målet om nullvekst i biltrafikken i de største byene.

Ved utløpet av Lieråstunnelen ligger Lier stasjon. I dag fungerer den som en utpreget pendlerstasjon på grunn av avstanden til nærmere sentrumsområde og bilbasert omland. I fremtiden har det blitt belyst muligheter for å satse ytterligere på Lier som en strategisk viktig innfartsparkeringsstasjon på grunn av disse egenskapene, samt for å bøte på mindre kapasitet i Drammen, og å hindre at flere kjører bil mot Asker, Bærum og Oslo. Dette er basert på kunnskapsgrunnlaget om at majoriteten av arbeidsreisene som krysser kommunegrensene går nordover mot Oslo. En viktig utfordring videre er å identifisere egnet areal og antall plasser for å møte dette behovet. Denne utredningen har ikke vurdert konkrete løsninger for kapasitet på parkeringsplassen eller arealdisponering, men kun kommet med anbefalinger på et overordnet nivå. I tillegg til anbefalinger for økt parkeringskapasitet på Lier, bør det også satses ytterligere på parkeringstilbud som kan øke attraktiviteten for å sykle til stasjonen.

Området rundt Brakerøya vil i fremtiden ha en helt annen karakter enn dagens industripreg, og med utbyggingen av det nye Drammen sykehus og Helseparken vil Brakerøya stasjon spille en helt annen rolle. I dette arbeidet har det blitt identifisert utfordringer ved harmonisering av prising for parkering, og arbeidet videre her må hindre at innfartsparkeringsplassene blir for attraktive å bruke for ansatte og brukere av det nye sykehuset på bekostning av togreisende. Drammen stasjon som en viktig bystasjon bør ikke ha den parkeringskapasiteten som er i dag, og det foreslås å fase ut denne i takt med økt satsing på fasiliteter for økt sykkel og gange. Kapasiteten for særlig sykkelparkering på Drammen stasjon er i dag sprengt, og det bør etableres et bredt tilbud for parkering av sykkel som

omfatter alt fra serviceanlegg, sikker parkering og komplementære tilbud. Med et mobilitetspunkt kan man sikre at det blir så attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt til stasjonen at man bidrar med å nå nullvekstmålet. Ved en eventuell utfasing av parkering i Drammen og innstramming på Brakerøya, er det viktig at et adekvat tilbud på Lier eller andre strategiske punkter er på plass, slik at man ikke skyver fra seg potensielle togreisende som heller velger å kjøre hele veien til bestemmelsesstedet.

På Gulslogen og Mjøndalen er bildet at mange kjører korte avstander til stasjonen. Med korte avstander ser man et stort potensiale for å rekruttere flere passasjerer til stasjonen til fots, på sykkel eller med buss. Samtidig kan man sikre et mer forutsigbart tilbud for de som faktisk trenger å kjøre til stasjonen, enten det er på grunn av manglende busstilbud, henting i barnehage eller andre hverdagslige forhold som gjør at man må bruke bil. Dersom togtilbudet fra Gulslogen forbedres kan man i likhet med Lier også se på muligheter for en eventuell utvidelse av parkeringstilbudet her, eventuelt som et sambruk med parkeringshuset på Gulslogen senter. Samtidig vil prising av parkering ha en god kortsiktig effekt som det anbefales å innføre på disse stasjonene.

Hokksund stasjon kjennetegnes av mye omkringliggende flateparkering og et stort bilbasert omland. På en slik stasjon vil innfartsparkering spille en viktig rolle for å få flere til å ta tog, og hindre at man kjører hele veien til bestemmelsesstedet. Det er imidlertid viktig å presisere at en videreføring av innfartsparkeringstilbudet ikke må gå på bekostning av satsing på sykkelparkering, og lokale initiativ for bedre fremkommelighet for gående og syklende. Steinberg og Darbu stasjoner er mindre stasjoner der det ikke anbefales store endringer på parkering med unntak av prising på Darbu, og fremkommeligheten for gående på Steinberg bør forbedres. Det anbefales også mindre tiltak på Vestfossen stasjon Kongsberg er i de foregående analysene identifisert som en kompakt by, og det anbefales at pendlerparkeringen ikke utvides. Ved siden av at det satses lokalt på nye mobilitetsløsninger, bør Bane NOR tilby et tilstrekkelig sykkelparkeringstilbud, slik at flere kan sykle og gå til stasjonen. I dag ser vi at mange kjører korte avstander for å komme til stasjonen. ►

En del av tiltakene innebærer mer kunnskapsinnhenting. Dette skyldes hovedsakelig et endret situasjonsbilde på grunn av COVID-19, men også for å følge opp tiltak som foreslås. Det anbefales flere steder nummerplaterregistreringer for å få et oppdatert bilde av hvor folk kjører fra. Dette er en viktig pekepinn på hvilken rolle innfartsparkeringen spiller og viser steder med potensiale for å bytte fra bil til kollektiv, sykkel og gange. I tillegg bør det kartlegges hvem som benytter dagparkeringen på Kongsberg, som står for en forholdsvis stor andel av parkeringsplassene. En viktig del av Bane NORs parkeringsstrategi er nettopp det å sikre parkeringsplasser til togreisende, og en så billig parkering i Kongsberg kan undergrave dette. Prinsippet om parkering basert på faktisk bruk bør også undersøkes for å hindre at de reisende velger bil til stasjonen når det ikke er strengt nødvendig.

I tabellen under blir et utvalg av tiltak oppsummert. Dette er tiltak som har gått igjen på flere stasjoner. For Gulskogen og Brakerøya blir det drøftet om innføring av bypris (250,- / 30 dager) kan være et effektivt virkemiddel for å redusere parkeringspresset som også kan gjøres med få ressurser. Før dette settes i gang bør det likevel utredes om den eventuelt reduserte bilbruken resulterer i at de reisende velger andre fremkomstmidler til stasjonen eller kjører hele veien. Generelt sett viser det seg at prising av parkering har hatt effekt. En kartlegging som ble gjort av TØI i (2019) viser at belegget på stasjonene som fikk innført pendlerparkering har sunket moderat. For Lier og Brakerøya stasjon må prisingen sees nærmere på i lokal kontekst. Det må også nevnes i denne sammenheng at tellingene ble gjennomført da myndighetene anbefalte redusert reisevirksomhet, noe som påvirker tallenes gyldighet. Derfor benyttes det i hovedsak 2019-tall.

Bane NOR skal være en fremoverlent aktør når det kommer til nye mobilitetsløsninger, og i denne utredningen ser vi på konkrete løsninger for hver stasjon når det kommer til ny mobilitet. Det legges ikke opp til at Bane NOR skal tilby noen av disse mobilitetstjenestene, men heller vise hvor potensialet kan være stort, slik at organisasjonen kan ha en mer fremoverlent holdning til slike tilbud. Dette er en viktig del av Bane NORs mobilitetsstrategi. Tilrettelegging for mikromobilitet, omdisponering av p-plasser for delebilordninger og mobilitetspunkt er tiltak som kan gjøre det mer attraktivt å velge nye mobilitetsløsninger, men kan være krevende å få innført. Straktiltak på sykkel kan innebære flere sykkelplasser under tak eller omdisponering etter behov. Dette er forholdsvis enkle tiltak som kan gjøres på kort sikt. Kollektivstyrte bestillingstjenester som HentMeg anses som alternativ der kollektivtrafikken ikke har god flatedekning, og krever minimal tilrettelegging på stasjonsområdet fra Bane NORs side. Selv om dette er nyttige tiltak for bærekraftig mobilitet er det viktig at tilretteleggingen av disse fremkomstmidlene ikke går på bekostning av kollektiv, sykkel og gange som er øverst i prioriteringspyramiden.

Nullvekstmålet har som mål at veksten i trafikk i de største byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Med et klima i endring, økt arealpress i byene og fokus på bedret folkehelse er det viktig at reisene i fremtiden tas med bærekraftige transportmidler. Som en sentral knutepunktaktør spiller Bane NOR en viktig rolle for å tilrettelegge for grønne, smarte og sømløse reiser. Arbeidet med denne konkretiseringen har vist hvordan man kan tilrettelegge for dette i Buskerudbyen.

	PRISING AV PARKERING	TILRETTELEGGING FOR MIKROMOBILITET*	ENDRE P-PASSER TIL BILDELING**	MOBILITETSPUNKT***	NUMMERPLATEREGISTRERING	HENTMEGTJENESTER	STRAKSTILTAK SYKKEL****	TILTAK PARKERING
Lier								
Brakerøya								
Drammen								
Gulskogen								
Mjøndalen								
Steinberg								
Hokksund								
Vestfossen								
Darbu								
Kongsberg								

\* Mikromobilitet innebærer elsykkel, elsparkesykkel og andre deletjenester eller private fremkomstmidler.  
 \*\* Omdisponerte parkeringsplasser skal som hovedregel tas av pendlerparkeringsplasser dersom kapasiteten tillater det  
 \*\*\* Mobilitetspunkt i denne sammenhengen er beskrevet nærmere i bakgrunnsdokumentet.  
 \*\*\*\* Innebærer tiltak som kan gjøres på kort sikt, f.eks. øke antall sykkelplasser under tak ved en stasjon.

Oppsummering av anbefalte tiltak for hver stasjon



# REFERANSER

**Bane NOR (2017)** Bane NORs parkeringsstrategi.

Tilgjengelig på: <https://www.banenor.no/contentassets/3a3630357184416584f44d1460de5250/parkeringsstrategi-bane-nor-pr-september-2017.pdf>

**Bane NOR (2018 a)** Ny oversendelse av Kommunedelplan med konsekvensutredning for "Dobbeltspor Gulsbogen - Hokksund" til andre gangs politisk behandling, Øvre Eiker kommune.

Tilgjengelig på: <https://ovre-eiker.kommune.no/bygg-eiendom/reguleringsplan/Documents/dobbeltspor%20Gulsbogen%20-%20Hokksund.pdf>

**Bane NOR (2018 b)** Detaljregulering for InterCity-strekningen Drammen - Kobbervikdalen. Tilgjengelig på: <https://www.banenor.no/contentassets/2799ed69067941778463f5ca10dbd6d7/planbeskrivelse-vedtatt.pdf>

**Brakar (2020)** HentMeg i Kongsberg. Tilgjengelig på: <https://www.brakar.no/hent-meg/>

**Buskerudbyen (2012)** Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Tilgjengelig på: <https://drive.google.com/file/d/0B0tOIBNo6Uinc2xFM1JpMHp1MzQ/view>

**Buskerudbyen (2020 a)** Om Buskerudbyen. Tilgjengelig på: <https://www.buskerudbyen.no/om-buskerudbyen/>

**Buskerudbyen (2020 b)** Elsykkelbiblioteket utvider. Tilgjengelig på: <https://www.buskerudbyen.no/elsykkelbiblioteket-utvider/>

**Engebretsen (2019)** El-sparkesyklene testes ut som pilotprosjekt i Drammen. Tilgjengelig på: <https://drm24.no/nyheter/drammenserne-har-sansen-for-elsparkesyklene-1972228>

**EY (2020)** Micromobility: moving cities into a sustainable future.

**Fjellinjen (2020)** Priser. Tilgjengelig på: <https://www.fjellinjen.no/privat/priser/>

**Fremtiden i våre hender (2020)** Klimagassutslippet fra ulike reisemåter. Tilgjengelig på: <https://www.framtiden.no/gronne-tips/reise-og-transport/klimagassutslippet-fra-ulike-reisemater.html>

**Jernbaneverket (2016)** Utredning Kongsberg - Hokksund. Tilgjengelig på: <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/be132d4fda4941c5a66468c9604314e3/utredning-kongsberg---hokksund---hovedrapport.pdf>

**Kvamme (2019)** Lykkes der andre feiler: Setter inn førerløs buss på ordinær bussrute. Tilgjengelig på: <https://www.tu.no/artikler/lykkes-der-andre-feiler-setter-inn-forerlos-buss-pa-ordinar-bussrute/463500>

**Multiconsult (2018)** Detaljregulering for nytt sykehus i Drammen. Tilgjengelig på: <https://www.lier.kommune.no/globalassets/11.-kunnngjoringer-og-horinger/dokumenter/varsel-om-oppstart/nytt-sykehus-drammen/planinitiativ---detaljregulering-for-nytt-sykehus-i-drammen.pdf>

**Nebell (2019)** Det blir ikke bomstasjon ved Teigenundergangen eller i Saggrenda. Tilgjengelig på: <https://www.eikerposten.no/det-blir-ikke-bomstasjon-ved-teigenundergangen-eller-i-saggrenda/>

**Norconsult (2017)** Utredning om matebusstilbud til Lier stasjon. Tilgjengelig på: [https://www.brakar.no/wp-content/uploads/2018/03/2017-11-27-Endelig-rapport\\_matebuss\\_Lier\\_st.pdf?x70156](https://www.brakar.no/wp-content/uploads/2018/03/2017-11-27-Endelig-rapport_matebuss_Lier_st.pdf?x70156)

**Olsen (2016)** Fikk 140 mill for å redde stasjonen - færre brukte den. Tilgjengelig på: <https://www.aftenposten.no/norge/i/ved4/fikk-140-mill-for-aa-redde-stasjonen-faerre-brukte-den>

**Samferdselsdepartementet (2016)** Nasjonal transportplan 2018-2029. (Meld. St. 33(2016- 2017)). Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>

**Solberg (2019)** Politikerne i Nedre Eiker skroter bomring og Buskerudbypakke 2. Tilgjengelig på: <https://www.dagsavisen.no/fremtiden/politikerne-i-nedre-eiker-skroter-bomring-og-buskerudbypakke-2-1.1527084>

**SSB (2019)** Tettsteders befolkning og areal. Tilgjengelig på: <https://www.eikerposten.no/det-blir-ikke-bomstasjon-ved-teigenundergangen-eller-i-saggrenda/>

**Statens vegvesen (2020)** Bymiljøpakken. Tilgjengelig på: <https://bymiljopakken.no/>

**Statens vegvesen (2020)** E134 Damåsen - Saggrenda. Tilgjengelig på: <https://www.vegvesen.no/Europaveg/Damasen>

**Transportøkonomisk institutt (2014)** Innfartsparkering - undersøkelse av bruk og brukere. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39158>

**Transportøkonomisk institutt (2015)** Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=41578>

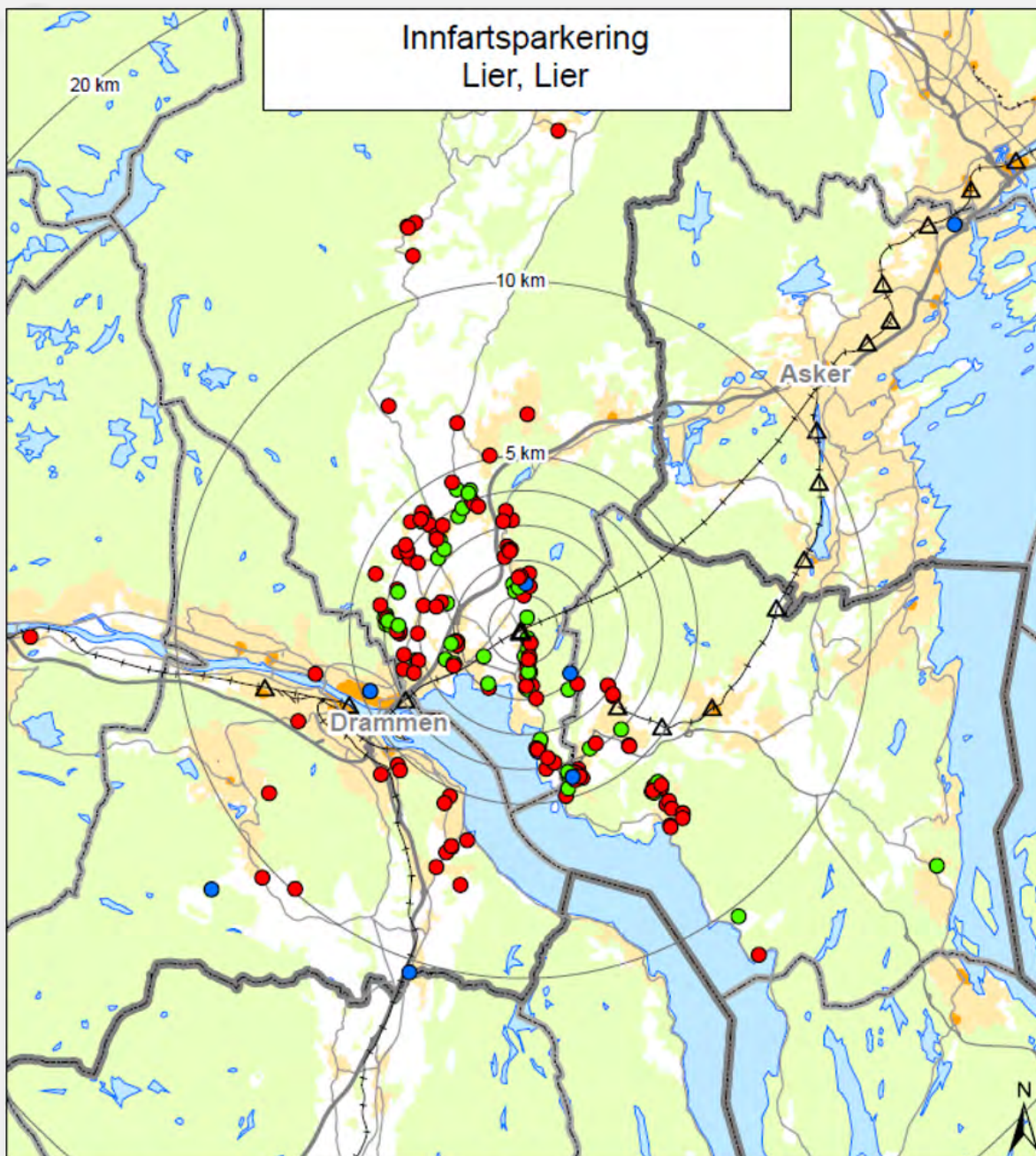
**Transportøkonomisk institutt (2019)** Elsparkesyklene - nye fakta om tilbud og bruk i Oslo. Tilgjengelig på: <https://samferdsel.toi.no/forskning/elsparkesyklene-nye-fakta-om-tilbud-og-bruk-i-oslo-article34312-2205.html?noredirect=1>

**Urbanet Analyse (2016)** Tiltak for redusert biltrafikk i byområder. Tilgjengelig på: [https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArappport\\_82\\_2016\\_Tiltak-for-reduert-biltrafikk-i-by.pdf](https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArappport_82_2016_Tiltak-for-reduert-biltrafikk-i-by.pdf)

**Analysekart for Lier - Kongsberg (2020)**  
<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1qHBuTOPIFxQxQNXvgRV0xb-b9VX6g53Lw&usp=sharing>

# 5 VEDLEGG





## Innfartsparkering Lier, Lier

### Tegnforklaring

Stasjon/T-banestasjon	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Jernbane/T-bane
Fylkesgrense	Kommunegrense	Tettsted	Sentrum	T-bane fremtidig
Bil med barnesete	Bil uten barnesete	Leiebil	Skog	

Registreringstidspunkt: Vår 2013  
 Antall registrerte biler: 233  
 Antall uten adresse: 5  
 Antall med adresse: 228  
 Antall biler i kartutsnitt: 210

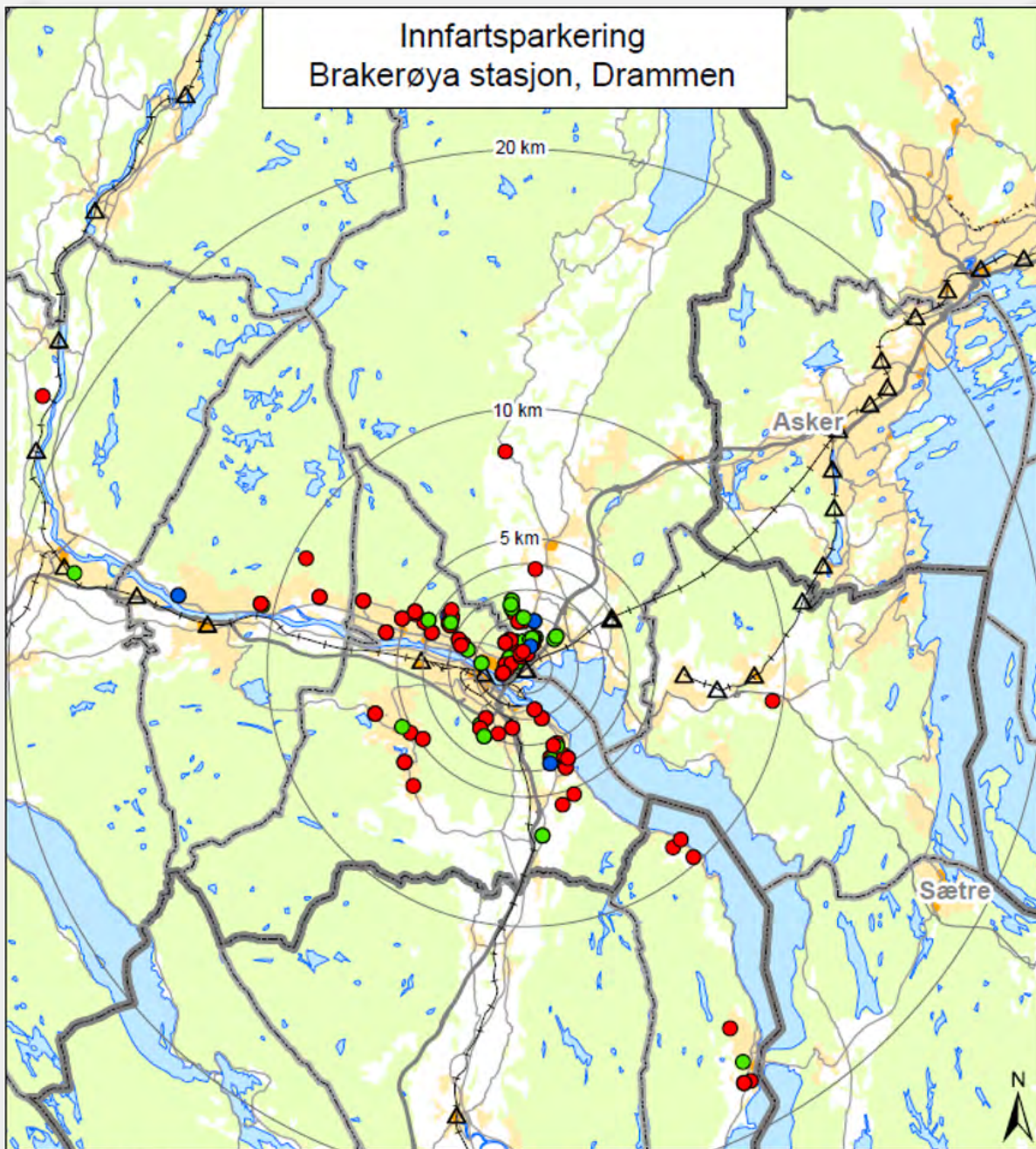
Biler ikke på kartet:  
 4 fra Buskerud  
 4 fra Akershus  
 4 fra Trøndelag  
 2 fra Vestfold  
 2 fra Hordaland  
 1 fra Telemark  
 1 fra Østfold

Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 5,7%  
 3 km luftlinje: 31,1%  
 5 km luftlinje: 70,6%  
 av totalt 228 biler med adresse

**tøi**

Målestokk: 1 : 150 000

## Innfartsparkering Brakerøya stasjon, Drammen



### Tegnforklaring

Stasjon/T-banestasjon	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Jernbane/T-bane
Fylkesgrense	Kommunegrense	Tettsted	Sentrum	T-bane fremtidig
Bil med barnesete	Bil uten barnesete	Leiebil	Skog	

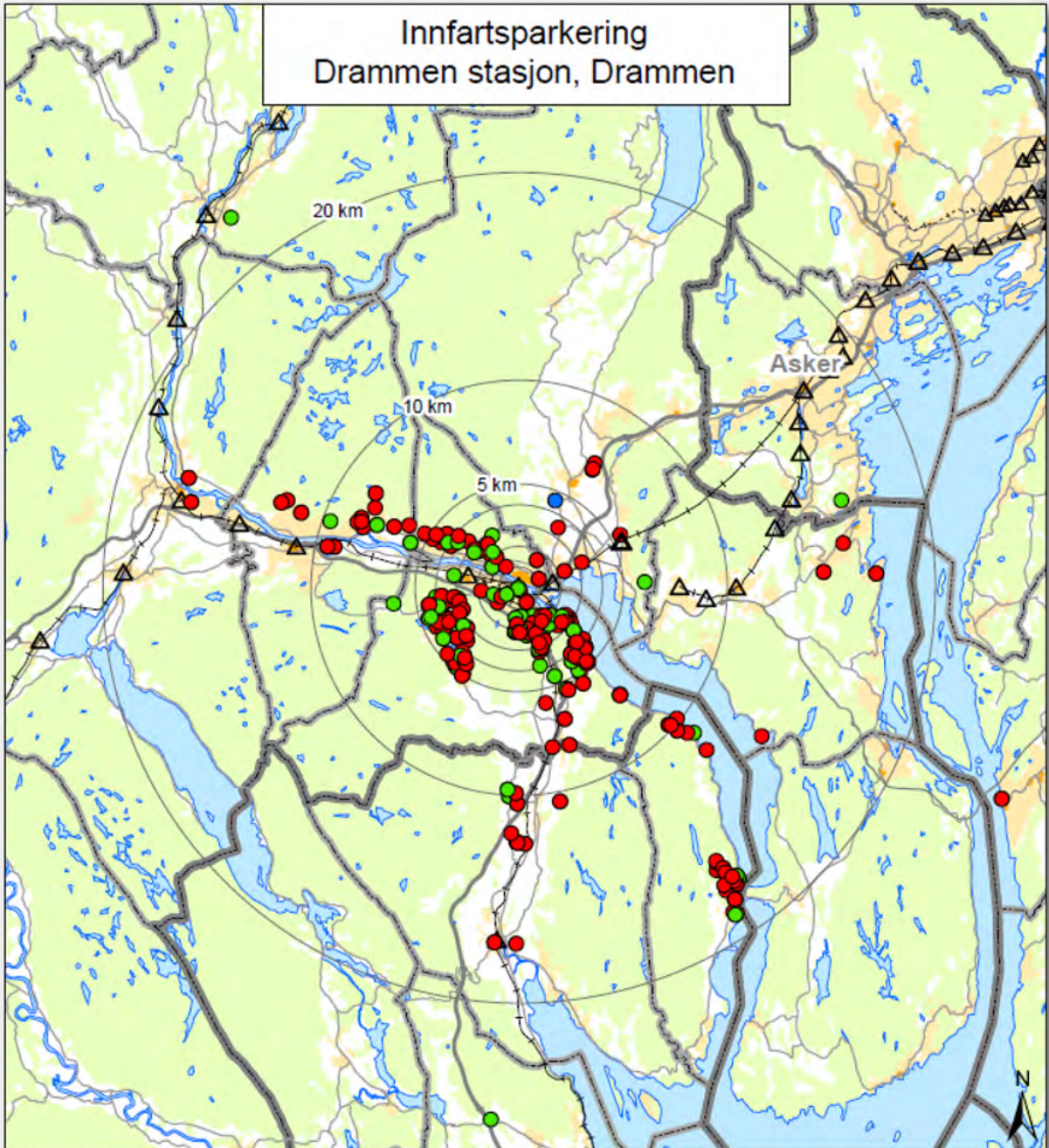
Registreringstidspunkt: Feb 2014  
 Antall registrerte biler: 234  
 Antall uten adresse: 15  
 Antall med adresse: 219

Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 18,7%,  
 3 km luftlinje: 54,3%  
 5 km luftlinje: 76,3%  
 av totalt 219 biler med adresse

**tøi**

Målestokk: 1 : 200 000

## Innfartsparkering Drammen stasjon, Drammen



### Tegnforklaring

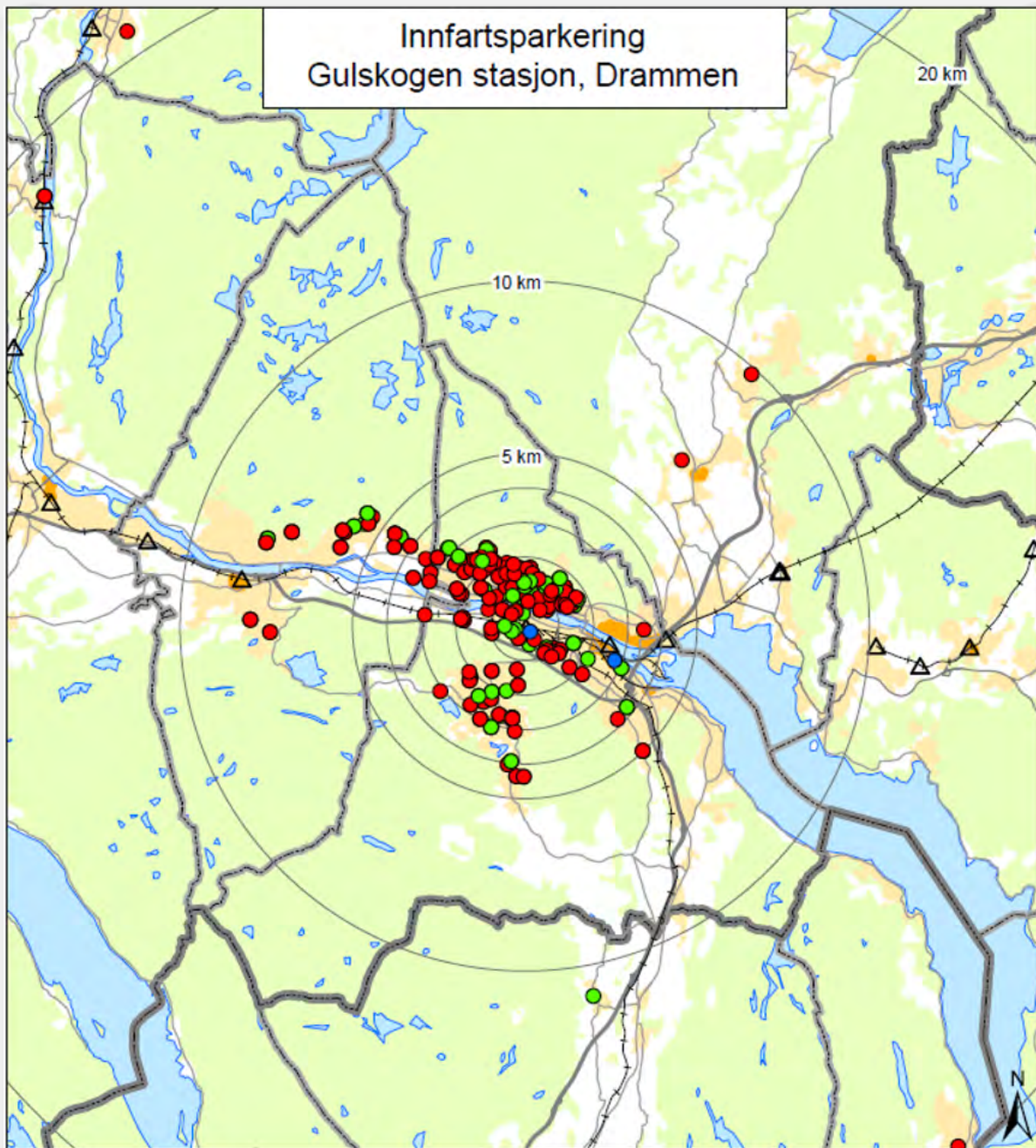
- |                       |                    |          |           |                  |
|-----------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|
| Stasjon/T-banestasjon | Europaveg          | Riksveg  | Fylkesveg | Jernbane/T-bane  |
| Fylkesgrense          | Kommunegrense      | Tettsted | Sentrum   | T-bane fremtidig |
| Bil med barnesete     | Bil uten barnesete | Leiebil  | Skog      |                  |

Registreringstidspunkt: Feb 2014  
 Antall registrerte biler: 482  
 Antall uten adresse: 51  
 Antall med adresse: 431

Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 2,8%,  
 3 km luftlinje: 31,1%,  
 5 km luftlinje: 66,4%  
 av totalt 431 biler med adresse

**tøi**

Målestokk: 1 : 250 000



Innfartsparkering  
Gulskogen stasjon, Drammen

**Tegnforklaring**

- |                       |                    |          |           |                  |
|-----------------------|--------------------|----------|-----------|------------------|
| Stasjon/T-banestasjon | Europaveg          | Riksveg  | Fylkesveg | Jernbane/T-bane  |
| Fylkesgrense          | Kommunegrense      | Tettsted | Sentrum   | T-bane fremtidig |
| Bil med barnesete     | Bil uten barnesete | Leiebil  | Skog      |                  |

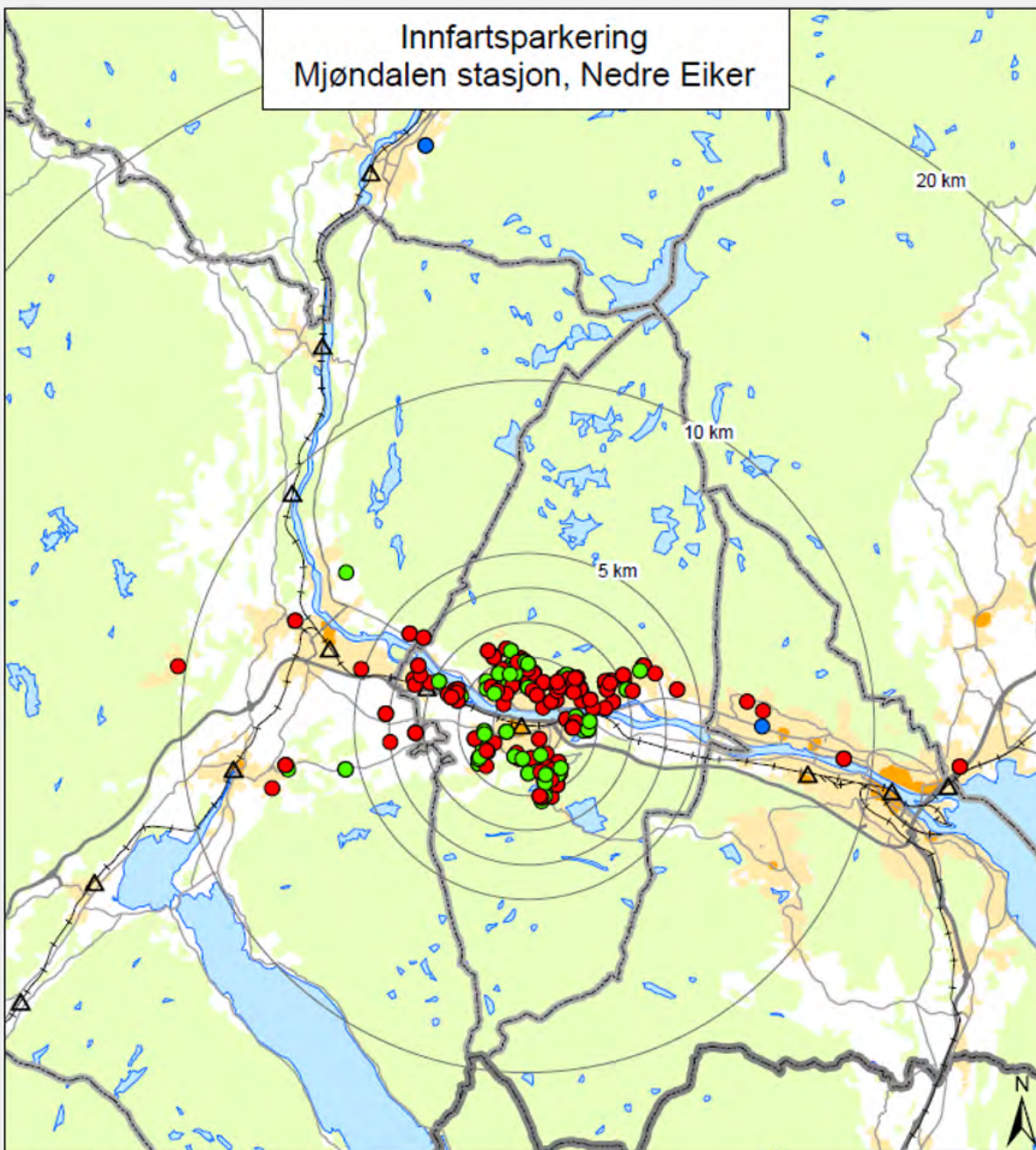
Registreringstidspunkt: Feb 2014  
 Antall registrerte biler: 456  
 Antall uten adresse: 35  
 Antall med adresse: 421

Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 12,8%  
 3 km luftlinje: 70,8%  
 5 km luftlinje: 83,4%  
 av totalt 421 biler med adresse

**tøi**

Målestokk: 1 : 150 000

## Innfartsparkering Mjøndalen stasjon, Nedre Eiker



### Tegnforklaring

Stasjon/T-banestasjon	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Jernbane/T-bane
Fylkesgrense	Kommunegrense	Tettsted	Sentrum	T-bane fremtidig
Bil med barnesete	Bil uten barnesete	Leiebil	Skog	

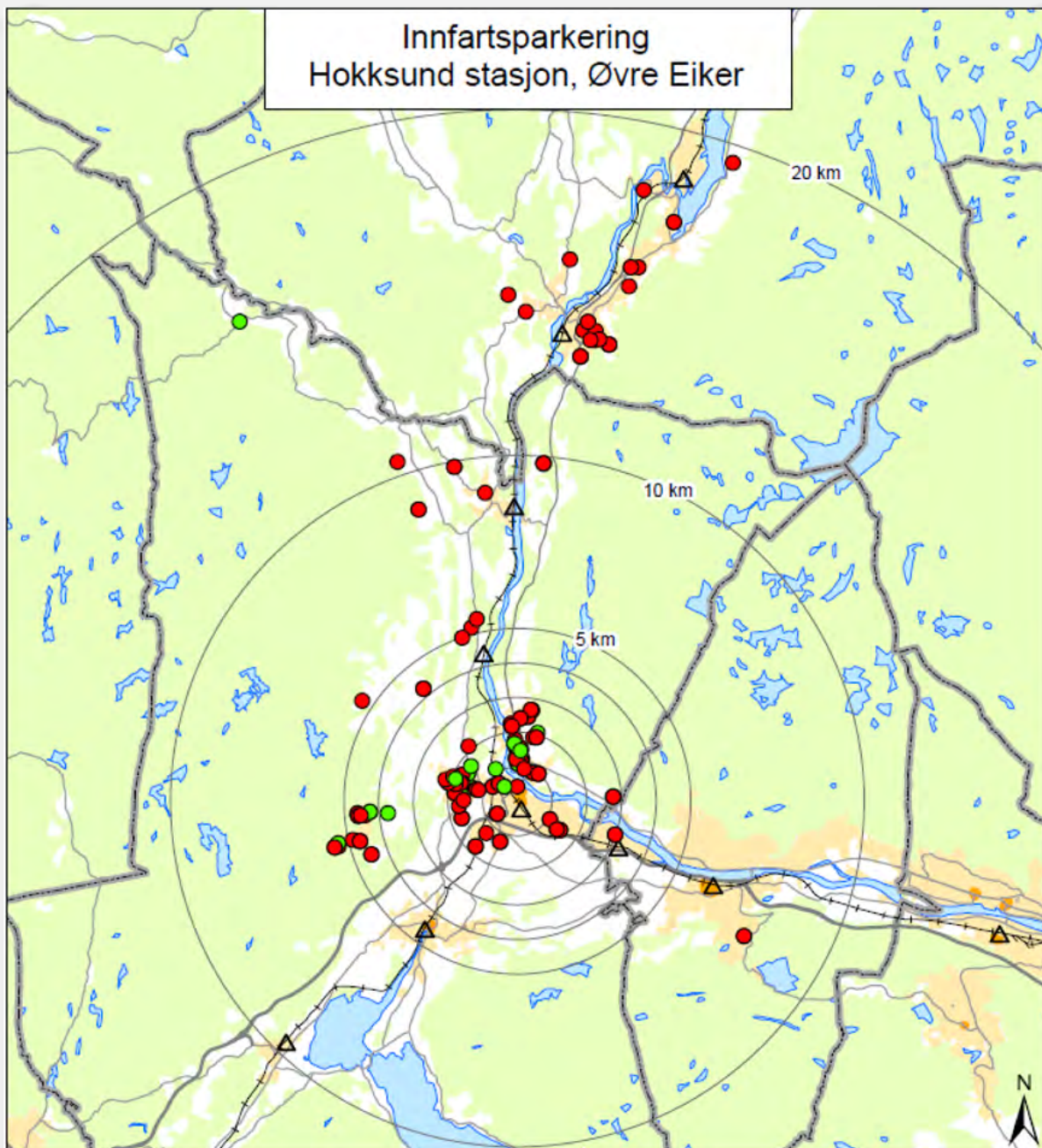
Registreringstidspunkt: Feb 2014  
 Antall registrerte biler: 470  
 Antall uten adresse: 50  
 Antall med adresse: 420

Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 5,5%,  
 3 km luftlinje: 83,6%  
 5 km luftlinje: 92,9%  
 av totalt 420 biler med adresse

**tøi**

Målestokk: 1 : 150 000

## Innfartsparkering Hokksund stasjon, Øvre Eiker



### Tegnforklaring

Stasjon/T-banestasjon	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Jernbane/T-bane
Fylkesgrense	Kommunegrense	Tettsted	Sentrum	T-bane fremtidig
Bil med barnesete	Bil uten barnesete	Leiebil	Skog	

Registreringstidspunkt: Feb 2014  
 Antall registrerte biler: 270  
 Antall uten adresse: 58  
 Antall med adresse: 212

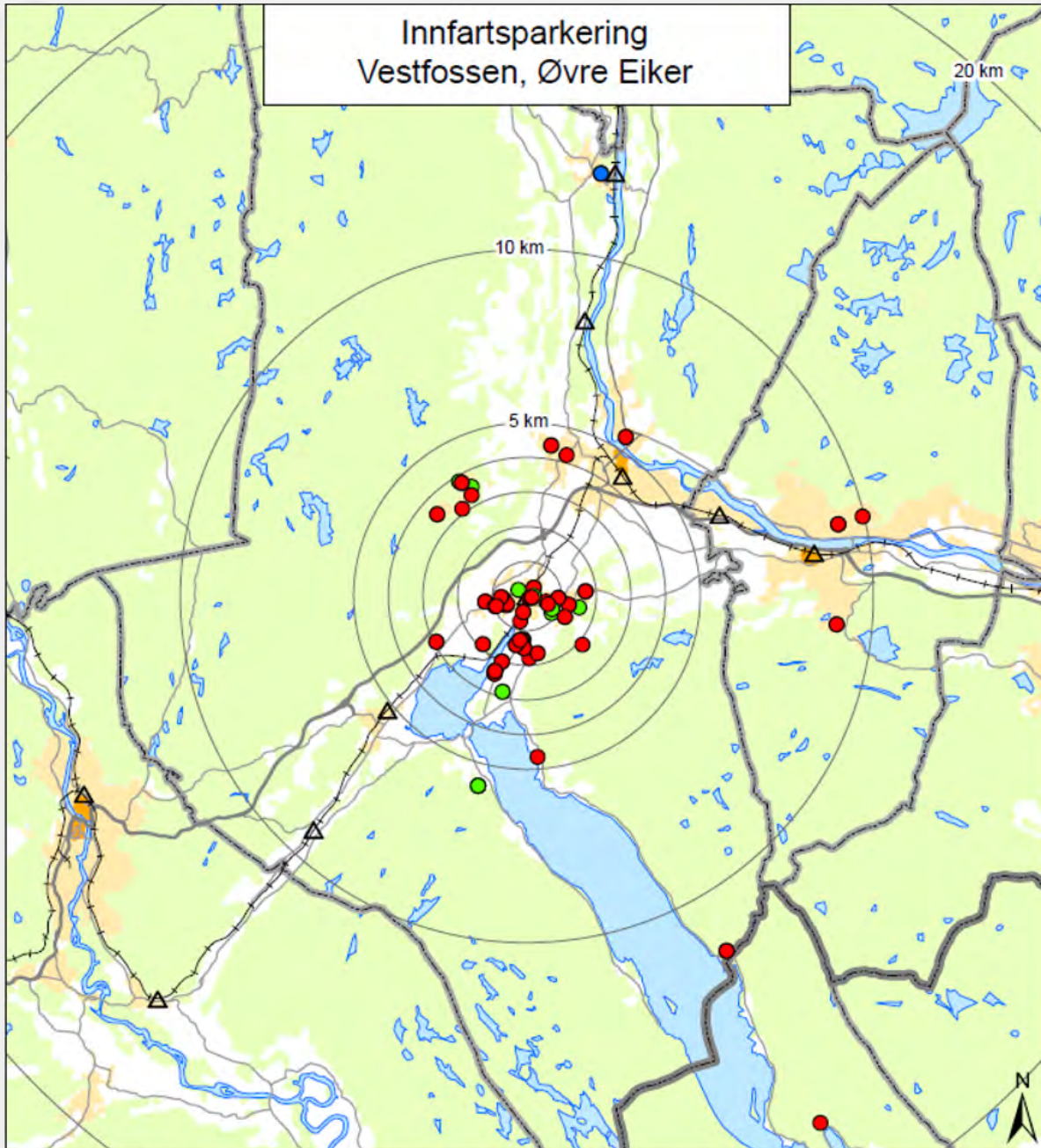
Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 9%,  
 3 km luftlinje: 54,2%  
 5 km luftlinje: 64,2%  
 av totalt 212 biler med adresse

**toi**

Målestokk: 1 : 150 000



## Innfartsparkering Vestfossen, Øvre Eiker



### Tegnforklaring

▲ Stasjon/T-banestasjon	— Europaveg	— Riksveg	— Fylkesveg	++ Jernbane/T-bane
▭ Fylkesgrense	▭ Kommunegrense	■ Tettsted	■ Sentrum	- - - - T-bane fremtidig
● Bil med barnesete	● Bil uten barnesete	● Leiebil	■ Skog	

Registreringstidspunkt: Feb 2014  
 Antall registrerte biler: 134  
 Antall uten adresse: 29  
 Antall med adresse: 105

Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 23,8%,  
 3 km luftlinje: 64,8%,  
 5 km luftlinje: 77,1%  
 av totalt 105 biler med adresse

**tøi**

Målestokk: 1 : 150 000

## Innfartsparkering Darbu stasjon, Øvre Eiker



### Tegnforklaring

Stasjon/T-banestasjon	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Jernbane/T-bane
Fylkesgrense	Kommunegrense	Tettsted	Sentrum	T-bane fremtidig
Bil med barnesete	Bil uten barnesete	Leiebil	Skog	

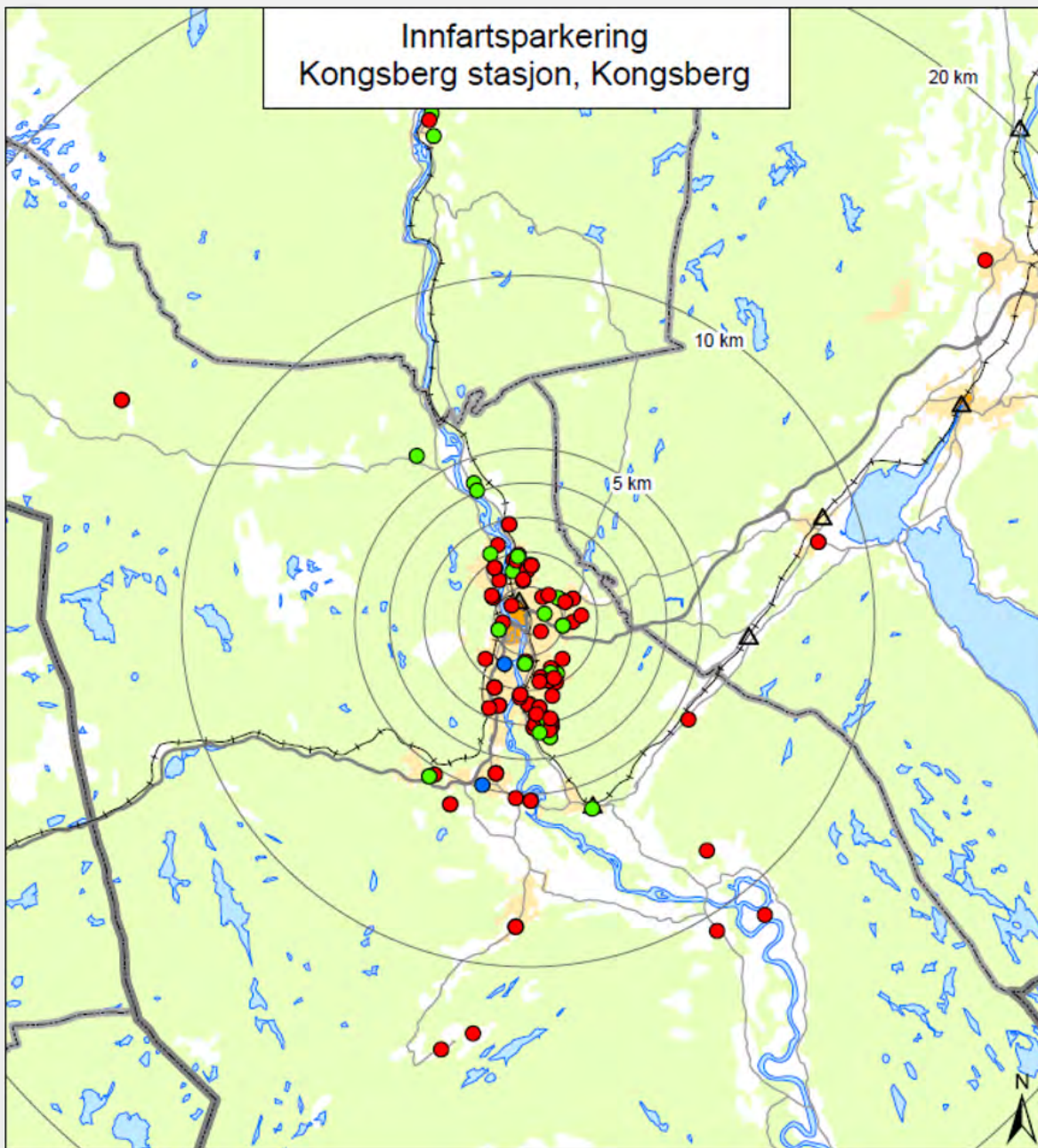
Registreringstidspunkt: Feb 2014  
 Antall registrerte biler: 69  
 Antall uten adresse: 10  
 Antall med adresse: 59

Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 32,2%,  
 3 km luftlinje: 35,6%  
 5 km luftlinje: 40,7%  
 av totalt 59 biler med adresse

**tøi**

Målestokk: 1 : 200 000

## Innfartsparkering Kongsberg stasjon, Kongsberg



### Tegnforklaring

Stasjon/T-banestasjon	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Jernbane/T-bane
Fylkesgrense	Kommunegrense	Tettsted	Sentrum	T-bane fremtidig
Bil med barnesete	Bil uten barnesete	Leiebil	Skog	

Registreringstidspunkt: Feb 2014  
 Antall registrerte biler: 250  
 Antall uten adresse: 68  
 Antall med adresse: 182

Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 4,4%,  
 3 km luftlinje: 51,1%  
 5 km luftlinje: 61,5%  
 av totalt 182 biler med adresse

**tøi**

Målestokk: 1 : 150 000

