**Vedlegg 4 (til sak 3/20)**



**Notat**Fra BuskerudbysekretariatetOppdatert foreløpig notat pr 10.02.2020

**Hva gjør kommunene og fylkeskommunen på områder hvor de selv har et ansvar?**

**Introduksjon**

Buskerudbyen, med alle kommuner og fylkeskommunen vedtok i 2013 Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Den regionale planen inneholder omforente strategier for framtidig arealbruk og med mål på transportområdet. Målsettingene for Buskerudbyen er i stor grad sammenfallende med nasjonale mål i NTP 2022-33.

Buskerudbyen har siden 2010 iverksatt en rekke tiltak for å nå lokale, regionale og nasjonale mål. Innsatsen har vist resultater da antall kollektivreisende har hatt sterk vekst, langt sterkere enn befolkningsveksten skulle tilsi. Samtidig har veksten i personbilbruken flatet ut og byindeksen for 2016-2019 viser at nullvekstmålet er nådd (-0,1% for perioden).

Felles innsats gjennom Buskerudbypakke 1 (belønningsavtalen), der både stat, fylkeskommune og kommuner har bidratt, har så langt lyktes godt. Belønningsmidler har spilt en avgjørende rolle for et styrket kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for gående og syklende fra 2010 og frem til i dag.

Fremover må Buskerudbyen utvikle nye strategier for å nå målene – uten en bompengefinansiert bypakke. Dagens nivå på belønningsmidler gir ikke stort rom for videre vekst i kollektivtilbudet. Fremover blir det derfor enda viktigere at både stat, fylkeskommune og kommuner styrker innsatsen gjennom ordinære budsjetter. Her inngår statlige midler i NTP. Flere tiltak i gjeldende NTP, bl.a. opprusting av Mjøndalen stasjon og statlig innsats på sykkelvegnettet forutsetter at det etableres en byvekstavtale for Buskerudbyen.

Samferdselsdepartementet er opptatt av hva kommunene og fylkeskommunen gjør selv på områder hvor de selv har et ansvar. Etterfølgende gir en kort redegjørelse for innsats i hver av kommunene. (Redegjørelsen er under kvalitetssikring).

**Viken fylkeskommune**

Viken fylkeskommune ble etablert 1.1.2020 og det pågår nå prosesser for utforming av ny politikk og med nytt ambisjonsnivå. Av relevante, foreliggende vedtak kan nevnes:

**Bærekraftsmålene i Viken (viken.no)**

Fellesnemnda for Viken vedtok i 2018 at FNs 17 bærekraftsmål skal ligge til grunn for samfunnsutviklingen i Viken, kort sagt i "alt" Viken fylkeskommune gjør. Dette gjenspeiler seg også i Viken fylkeskommunes visjon og tre hovedmål: *Viken viser vei. Bærekraft - Utvikling - Kompetanse.*Bærekraftsmålene skal danne utgangspunkt for [ny regional planstrategi](https://viken.no/tjenester/planlegging/midlertidig-plan-og-styringssystem/), som skal vedtas i desember 2020. De danner også utgangspunkt for ["Vi i Viken", kunnskapsgrunnlaget for regional planstrategi (PDF, 34 MB)](https://viken.no/_f/p1/i4f0b8206-d207-4524-b400-9200b65ae0f9/kunnskapsgrunnlag-regional-planstrategi-viken-vi-i-viken.pdf), som ble fremlagt i november 2019.

Kunnskapsgrunnlaget fremviser status for hvert av de 17 bærekraftsmålene i statistikk og fakta. I 2019 har Viken [deltatt som en av ni piloter](https://viken.no/aktuelt/far-viktig-innsikt-i-arbeidet-med-a-na-barekraftsmalene.18955.aspx) i et prosjekt i regi av OECD (Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling). Målet med prosjektet *"*[*A Territorial Approach to the SDGs*](http://www.oecd.org/cfe/territorial-approach-sdgs.htm)*"* er å støtte byer og regioner som arbeider for å nå FNs bærekraftsmål.

**Nasjonal Transportplan 2022-2033**   
Innspill på hovedutfordringer på transportområdet, behandlet av fellesnemda 2.5.2019 (vedlagt).

**Felles politisk plattform**.   
Her står det en del om både bærekraftige byer, fremtidens transporter, satsing på kollektiv og sykkel mm. <https://viken.no/politikk/fylkesradet/politisk-plattform-for-fylkesradet/>

**Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23**  
Regional plan etter plan- og bygningsloven, stadfestet i fylkestinget i februar 2013. Handlingsprogrammet i planen er nå under revisjon og hele planen vurderes revidert mot slutten av planperioden.

**Felles sykkelplan for Buskerudbyen**

Felles sykkelplan for Buskerudbyen er en temaplan utarbeidet i fellesskap mellom alle kommuner, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Planen definerer et sammenhengende regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen og som binder sammen alle prioriterte utviklings-områder. Planen synliggjør et stort investeringsbehov for å etablere et sammenhengende nett, behovet er også stort langs riksveger og riksvegruter. Statlig innsats på sykkelområdet har i senere år uteblitt i påvente av en byvekstavtale.

**Styrket busstilbud og elektrifisering av bussparken**

Vedr. fylkeskommunens innsats for kollektiv har Buskerudbyen vært prioritert mht opprusting av tilbudet. Sanntidsinformasjon, signalprioritering og kollektivfelt er utviklet med delfinansiering gjennom Buskerudbypakke 1. Det er fortsatt fokus på å prioritere byområdet med bedre tilbud/økt frekvens og  elektrifisering <https://www.brakar.no/prosjekter/elbuss/>

**Felles pris- og betalingsmodell**

Det jobbes nå med på få på plass en felles pris- og betalingsmodell for Viken de neste 4 årene. Første skrift på veien har vært å gjøre Brakars billetter tilgjengelig i entur-app. <https://www.brakar.no/viken-hva-na/>.  
Målet er sømløse reiser og en enklere hverdag for de reisende.

**Autonome busser**

Pilotprosjektet med selvkjørendebusser på Kongsberg ble avsluttet sommer 2019, og bussene går nå i ordinær drift på strekningen. Driften er finansiert av Buskerud fylkeskommune. <https://www.brakar.no/prosjekter/testprosjekt-med-selvkjorende-buss-i-kongsberg/>

Viken satser på utvikling av nye løsninger for fremtidens transport og har etabler en egen seksjon som skal arbeide konkret og målrettet med dette. Seksjonen vil kunne bidra med personalressurser inn i Buskerudbysamarbeidet, og man har allerede startet planleggingen av en workshop om hvordan byområdet kan jobbe satse på dette videre.

**Handlingsprogram 2019-21**

Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for 2019-2021 gjelder ut 2021. Samferdselsstrategi/handlingsprogram som skal gjelde for Viken fra 2022 er i støpeskjeen og der den politiske plattformen til fylkesrådet vil være førende.

Buskerud fylkeskommune har i sitt «Handlingsprogram for samferdsel 2019-2021» satt av 50,9 mill.kr. til Buskerudbyen (Buskerudbypakke2) i hhv. 2020 og 2021. Midlene ble prioritert med utgangspunkt i handlingsprogrammets delmål 1: *«Ta veksten i personbiltrafikk i byområder og tettsteder med sykkel, gange og kollektiv, og overholde klimaklimaforpliktelsene Norge har underskrevet i Paris-avtalen gjennom å redusere utslipp fra transportsektoren»* (s.32) og satt av til *«Infrastruktur kollektiv, gange og sykkel vedtatt i sak til Fylkestinget.»* (s.34).

Når Buskerudbypakke 2 falt er bindingene til byområdet borte.

**2020:**

Ny prioritering av de 50 mill.kr ble gjort i budsjettbehandling des. 2019:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Prosjekt** | **Fv.nr** | **Kommune** | **Mill.kr** | **Merknad** |
| Styrking av Brakars egenkapital | - | - | 20 | Muliggjør lånefinansiering av infrastruktur for elektrifisering av busser i byområdet i samarbeid ENOVA |
| Forfallstiltak  Svelvikveien | 319 | Drammen | 30 | Strekning Hans Thordsens gate - Oscar Kjærs vei. Gateopprustning inkl. fortau og iht. reg.plan. Ansees som fullfinansiert med de 30 ekstra mill. |

Andre relevante investeringsprosjekter innenfor kommunegrensene:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Prosjekt** | **Fv.nr** | **Kommune** | **Mill.kr** | **Merknad** |
| Kollektivtiltak, Tiltak etter ny E134 | - | Kongsberg | 6,2 | Infrastrukturtiltak, holdeplasser. |
| (Tilrettelegging for gående og syklende – mindre tiltak skoleveg) | - | - | 5,1 | Sekkepost hele Buskerud. |
| (Trafikksikkerhet Strakstiltak) | - | - | 3,1 | Sekkepost hele Buskerud. |

**Drammen kommune**

Drammen kommune ble etablert 1.1.2020, og består av de tidligere kommunene Drammen, Nedre Eiker og Svelvik. Areal- og transportutviklingen i Drammen kommune vil i stor grad forholde seg til de tidligere kommunenes kommuneplaner (arealdelen) som er besluttet videreført inntil ny kommuneplan er vedtatt. Det er mye å bygge videre på fra de tidligere kommunene, samt Buskerudbysamarbeidet, m.h.t. å oppnå nullvekst i privatbilbruk, vekst i kollektiv-, gang- og sykkelbruk og mer klimavennlig byutvikling.

Dette innspillet baseres derfor på:

* Gjeldende kommuneplan (arealdelen) fra de 3 kommunene, og da primært Drammen og Nedre Eiker som har deltatt i Buskerudbysamarbeidet, samt pågående reguleringsplan- og utviklings-arbeid som følger opp kommuneplanene.
* Andre planer, strategier og tiltak tilknyttet areal- og transportområdet som er vedtatt i de tidligere kommunene og som fortsatt har gyldighet – som regional areal- og transportplan for Buskerudbyen.
* Vedtatt økonomiplan 2020-2023 for Drammen kommune.

**Arealstrategier for nullvekst i privatbilbruk**

I tidligere Drammen kommune har det over de siste årene vært ført en arealstrategi med tydelig vekt på fortetting ved knutepunktene. Her kan spesielt nevnes:

* Nytt sykehus og ny helsepark bygges på Brakerøya, rett ved Brakerøya stasjon. Det er her satt tydelige krav til tilrettelegging og infrastruktur for miljøvennlige transportformer og regulering av parkeringsareal. Dette legger til rette for at Brakerøya skal kunne utvikle seg som sterkere knutepunkt, med hyppigere togavganger, bedre busstilbud og bedre tilgjengelighet for gående og syklende.
* I kvartalene nær Drammen stasjon er det bygd kontorer, hotell og forretninger med høy tetthet. Det er vedtatt flere reguleringsplaner nær Strømsø sentrum som legger til rette for at knutepunktsfortettingen vil fortsette.
* Boligutbyggingen i tidligere Drammen har i de seneste årene vært konsentrert til kvartalsbebyggelsen i Bragernes sentrum.

Drammen kommune skal nå i gang med ny kommuneplan. Mål og strategier for arealutvikling vil bli fastsatt i kommuneplanprosessen. Alt ligger til rette for at kommunen skal kunne videreføre arealutviklingsstrategiene som er lagt i Buskerudbyens areal- og transportplan, dvs at arealutviklingen fortsatt vil bygge på knutepunktsutvikling og arealer langs kollektivtraseer.

I påvente av ny kommuneplan blir det planlagt og gjennomført arealutvikling som følger opp de videreførte kommuneplanene fra de tre tidligere kommunene:

* Gulskogen nord – bolig- og bydelsutvikling som knytter seg opp til knutepunktet Gulskogen stasjon.
* Nybyen/Godsterminal-området: planprosess for sentrumsnær boligutvikling (500 m fra Drammen stasjon) etter at området er frigjort etter ferdigstilling av IC- Vestfoldbaneprosjektet.
* Sykehusområdet på Bragernes frigjøres når nytt sykehus åpner i 2025. Det legges til rette for sentrumsnær byutvikling. Parallelloppdrag for byutviklingsretninger ble gjennomført i 2019.
* Tollbukaia/Tangen på Strømsø er en nedlagt del av Drammen havn, som skal utvikles med ny, bymessig bebyggelse, litt over 1 km fra Drammen stasjon.
* Mjøndalen: Knutepunktsutvikling rundt Mjøndalen stasjon, basert på nylig vedtatt områdeplan for Mjøndalen sentrum
* Hotvet bolig og næringspark: Transformasjon av næringsområde i tilknytning til kollektivtrasé (Rosenkrantzgata)
* Travbane-/Berskaug-området: Transformasjon av næringsområde i tilknytning til kollektivtrasé (Rosenkrantzgata)
* Det planlegges fortsatt mange fortettings- og innfillprosjekter i sentrumsbydelene (Strømsø, Bragernes og Brakerøya)
* På Konnerud prioriteres utvikling av Konnerud senterområde, der det er god kollektivdekning og lokalt nærservicetilbud. I øvrige boligutviklingsområder på Konnerud er utbygging begrenset av Konnerudkvota, med maks 20 boliger/år

**Parkeringspolitikk**

Tidligere Drammen kommune vedtok ny parkeringsstrategi 18.12.18. Parkeringsstrategien innebærer:

* Samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser holdes omtrent uendret, selv om befolkningen øker
* Det er innført parkeringstiltak som skal gjøre det mindre attraktivt å kjøre bil til jobb:
  + Pris på gateparkering i sentrum er økt
  + Det er innført betalingsparkering for elbiler (halv pris av vanlig takst)
  + Innkrevingstiden er utvidet (kl. 08-20 på hverdager)
  + Maksimal parkeringstid er satt til 3 timer, mot tidligere 5 timer
* Det er fastsatt lavere minimumskrav til antall parkeringsplasser ved boligbygging, særlig lave krav i de mest sentrumsnære områdene
* Det er satt økte krav til kvaliteten på sykkelparkeringsplasser

Parkeringsreglene i tidligere Nedre Eiker og Svelvik kommuner har tidligere blitt håndhevet kun sporadisk. Drammen kommune har i februar 2020 søkt om rett til å håndheve parkeringsreguleringen i hele den nye kommunen, med mål om å håndheve de gjeldende reglene bedre. Det er satt på dagsorden å utforme en helhetlig parkeringsregulering i hele den nye kommune, men dette vil gjøres over noe tid og som en del av arbeidet med nye planer/strategier og tjenesteutvikling for området.

**Kommunale investeringer**

Drammen kommune har planer for å investere mer enn 600 mill.kr av egne midler frem til 2025, til infrastruktur for kollektiv, gående og syklende, i hovedsak ved knutepunkter.

Ny bybru

Drammen kommune skal bygge ny bybru, til erstatning for dagens nedslitte bybru. Byggingen er delvis forårsaket av at Bane Nor må bygge om deler av bybrua ifbm. ombygging av Drammen stasjon (del av intercity-prosjektet). Drammen kommune har da valgt å bygge helt ny bru på resten av brustrekket, fremfor å tilpasse og rehabilitere dagens bru. Ny bybru skal, i likhet med dagens bru, være forbeholdt buss, taxi, gående og syklende, og har en sentral posisjon for miljøvennlige transportformer i Drammen. Ny bybru vil få økt funksjonalitet gjennom økt bredde, bedre tilpasning til gater og gang/sykkelforbindelser der brua lander på Bragernes- og Strømsøsiden, og trapper direkte fra perrongene på Drammen stasjon til bybrua. Bragernes sentrum vil med dette bli bedre knyttet til Drammen stasjon enn i dag.

Baker Thoens allé

I forbindelse med ny Gulskogen stasjon (del av intercity-prosjektet) må Bane Nor bygge om dagens undergang i Baker Thoens allé. Dagens undergang har 2 felt, men det er behov for å utvide til 4 felt for å kunne ha 2 egne felt for kollektivtrafikk og utvikle Gulskogen som knutepunkt. Utvidelsen fra 2 til 4 felt kan i praksis kun skje samtidig med at Bane Nor uansett må bygge om undergangen. Drammen kommune har inngått utbyggingsavtale med Bane Nor som innebærer utvidelse av undergangen fra 2 til 4 felt, der Drammen kommune bærer 30% av totalkostnaden.

Sykkeltiltak

I økonomiplan 2020-23 for Drammen kommune er det vedtatt å oppgradere sykkelplanen for Drammen. Det er satt av 5 mill.kr ekstra til investeringer for sykkel i 2020.

Andre tiltak/investeringer på lang sikt

* Mikromobilitet: Kommunestyret har gjennom økonomiplanen vedtatt at det skal etableres en avtale som sikrer elbysykler eller andre mikromobilitetsordninger, når eksisterende bysykkelavtale utgår.
* Utrede ny gang/sykkelbru. Det er vedtatt å utrede ny gang/sykkelbru nedstrøms Bybrua.

**Drift**

Med hensyn til vinterdrift av det kommunale veinettet i Drammen er busstraséene, gang-/sykkelveinettet, skolevei og myke trafikanter høyest prioritert. Dette innebærer at driftskontraktens krav til maksimalt snøfall og maksimal syklustid for brøyting er strengere for busstraseer, gang-/sykkelveier og fortau enn for øvrige kommunale veier og gater.

**Øvre Eiker kommune**

**Arealbruk**

* Kommuneplan for Øvre Eiker 2015 – 2027 bygger på Areal- og transportplan for Buskerudbyen. Planlagt boligbygging og næringsutvikling er konsentrert om utviklingsområdene Hokksund og Vestfossen. 3 utbyggingsområder (bolig) ble tatt ut av kommuneplanen med henvisning til vurdering etter samordnet areal- og transportplanlegging.
* Det er vedtatt detaljregulering for Hokksund sentrum (2018).
* Det er startet detaljregulering for Vestfossen sentrum (2019).
* Detaljplan for Fiskum næringspark er stadfestet. Utbygging for arealkrevende næring starter i 2020.
* Rullering av kommuneplanen er i oppstart. Behandling høringsutkast for planstrategi 5.2.2020. Grunnlag Areal- og transportplan for Buskerud og Areal- og transportplan for Buskerudbyen. Varslet gjennomgang av alle ikke-regulerte utbyggingsarealer.

**Parkeringspolitikk**

* Søknad om parkeringsmyndighet er under forberedelse i samarbeid med Lier kommune og Sekretariatet i Buskerudbyen.
* Kommunens bilpolitikk og parkering for ansatte er til vurdering.

**Investeringer (gange, sykkel, kollektiv m.m)**

* Årlig investeringsnivå i kommunale veier, g/s veier og trafikksikkerhet 10 – 15 mill. kr.
* Årlige søknader om trafikksikkerhetsmidler fra Fylkeskommunen.
* Flerårig investeringsprogram for gatelys.
* Nært og forpliktende samarbeid med grendeutvalg, skoler og organisasjoner om tilrettelegging for trafikksikkerhet.

**Drift (kollektiv m.m.)**

* Fortau og g/s veier prioriteres både i vinter- og sommerdrift.
* Økt oppmerksomhet om drift av bussholdeplasser og busstopp.

**Lier kommunw**

**Klimamål**

Kommune har som klimamål å være klimanøytral i 2030, og at kommunens egne virksomheter skal være klimanøytrale i 2025 (politisk vedtatt)

**Grønn mobilitet**

Strategi for Grønn mobilitet, strategiforslaget har vært politisk behandlet og er nå ute på høring, forventes vedtatt vår 2020

**Lokale mobilitetsplaner**

Kommunen jobber systematisk med denne tematikken i alle plansaker og gående/syklende har prioritet. Dette ble forsterket i ny kommuneplan (vedtatt sommer 2019) hvor dette nå er lagt inn som en juridisk bindende bestemmelse:

*§7-4       Krav om mobilitetsplan (PBL § 11-9 nr. 8)*

*Det skal utarbeides mobilitetsplan for alle reguleringsplaner og nødvendige tiltak skal sikres gjennomført i reguleringsplan.*

*Retningslinjer*

*Vekst i persontransport skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport*

*Mobilitetsplan skal bl.a. redegjøre for:*

*-Hvordan infrastruktur, bygninger og uteområder tilrettelegger for å begrense transportbehovet, fremme miljøvennlig transport og sikre trygg og hensiktsmessig varelevering, parkering og tilkomst for alle trafikantgrupper*

*-Eksisterende situasjon i forhold til kollektivtilbud og tilbud til gående og syklende skal vurderes om omtales, og det skal foreslås tiltak der dette er relevant*

**Arealbruk**

Når det gjelder arealbruk peker kommunens arealstrategi (en del av kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt sommer 2019), på utbyggingsområder som vil gjøre de fremtidige liunger betydelig mindre bilavhengighet enn de nåværende. De tunge utviklingsområdene i kommunen ligger i nær tilknytning til gode knutepunkt både med tanke på gange/sykkel, buss og tog.

**Parkering**

Kommunen har startet arbeidet med parkeringspolitikken og hvordan denne kan medvirke til redusert bilbruk.  Denne sees i sammenheng med strategi for grønn mobilitet og ladepunktstrategien.

**Hjertesone**

Hjertesone (et prosjekt for å få ned den bilbaserte transporten av barn/unge til fra skole/trening, har vært pilotert ved to barneskoler i kommunen og «rulles» nå ut hos de øvrige. Prosjektet er en kombinasjon av holdningsendringer og fysiske tiltak.

**Gang- og sykkel**

Når det gjelder kommunale innvesteringer i G/S tiltak er følgende prosjekter vedtatt for 2020-2021

* Reasfaltering av G/S veier andel av 3,4 mill NOK
* Veilys langs G/S veier rehabilitering/nye lys andel av 11,2 mill NOK
* Fortau langs Årkvislaveien til Vivelstad (andel av 32,0 mill NOK)
* Ringveien Vest, andel på NOK 3,0 mill NOK
* Generelle trafikksikkerhetstiltak 5,0 mill NOK
* Forsterking av eksisterende G/S 2,0 mill NOK
* Opparbeidelse av nye G/S veier, 4,0 mill NOK

I tillegg ligger det en generell pott på driftsbudsjettet knyttet til feiing, «lapping», etc

**Utbyggingsavtaler**

Når det gjelder nye utbyggingsområder, har G/S (grønn mobilitet) en høy oppmerksomhet.  Alle innregulerte G/S veier, fortau, snarveier, holdeplasser for buss, etc, bekostes av utbygger og overtas av kommunen gjennom utbyggingsavtaler. Det er betydelig mer fokus på dette i dag enn for noen år tilbake. Dette er tiltak som byger opp om grønn mobilitet, men som bekostes av utbyggere.

**Kongsberg kommune**

**Arealbruk**

* Kongsberg kommunes arealplan har fulgt opp prinsippene i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.
* Kongsberg har i et par 10-år nå ført en streng politikk for lokalisering av handel og har ikke tillatt etablering av kjøpesentra utenfor sentrum.
* Kommunen har vært aktiv i å få relokalisert og samlokalisert ulike studietilbud til sentrum. Krona kultur- og kunnskapssenter er lokalisert på Vestsiden i Kongsberg. Videre arbeid nå med campus- og byutvikling i sentrum
* Kommunen har fulgt kompaktbystrategien og lagt til rette for høyere arealutnyttelse rundt kollektivknutepunktet / stasjonsområdet.

**Parkering**

* I forbindelse med etablering av Krona kultur- og kunnskapssenter var det behov for å utforme ny parkeringspolitikk for Vestsiden. Beboerparkering er nå innført og som prioriterer beboerparkering fremfor arbeidsparkering.
* Nitidig administrativt og politisk arbeid over tid med gjennomføring av en parkeringspolitikk som fremmer bruk av andre transportmidler enn bil. Herunder tilrettelegging for handel og by-liv, med redusert tilgang til heldags- og arbeidsparkering i sentrum.
* Bygget og tilrettelagt pendlerparkeringer (utpendling), samt parkeringsanlegg utenfor sentrum (innpendling), med sykkelhoteller og kollektivruter.
* Arbeid og dialog sammen med Bane NOR for videre utvikling av parkeringstilbud til knutepunkt og jernbane.

**Mobilitet og ny teknologi**

* I forbindelse med omlegging av E134 har kommunen større arbeider på gang med nedklassifisering av riks- og fylkesvei til bygater, med bilbegrensende tiltak og tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk
* Kongsberg kommune har utviklet kollektivknutepunktet med bedre sykkelparkering og opprusting av utearealer. Nye bygg i området reduserer transportbehovet med bil.
* Det er etablert flerbrukskryss i sentrum som i større grad prioriterer myke trafikanter.
* Testarena Kongsberg: I et samarbeid med bl.a. Buskerudbyen, Brakar, fylkeskommunen og virksomheter i Teknologiparken er det testet ut autonom bussdrift mellom kollektivknutepunktet og Teknologiparken. Dette er et verdensledende pilotprosjekt med autonom buss i ordinære bygater. Brakar kjører nå prosjekt med autonom buss i ordinær rute mellom knutepunkt og teknologipark med passasjerer.
* Deltagelsen i EU-prosjektetet Sohjoa Baltic med test av autonom buss. Går nå inn i fase II med «kjøring uten vert».
* Prioritering av kollektivtransport i bygatene
* Prioritering av sykkelruter i gatenettet
* Fokus på aksen knutepunktet – teknologiparken
* Særskilt kvalitet på driftsnivået i vintervedlikeholdet av utvalgte sykkelruter

**Investeringer (gange, sykkel, kollektiv m.m.)**

* 33 millioner til ny gang- og sykkelforbindelse nord i byen
* I tillegg er det i perioden 2020 til 2023 satt av 45,6 millioner i investeringer knyttet til sentrumsutvikling med fokus på gater, gaterom, parker og plasser. 20,6 millioner av denne totalen er konkretisert mot parkanlegg-, gang og sykkeltraseer langs elvebreddene på begge sider av elva. Alt sett i sammenheng med byutvikling for et mer attraktivt sentrum, med flere boliger, «urbanisering» og redusert bil-transportbehov.