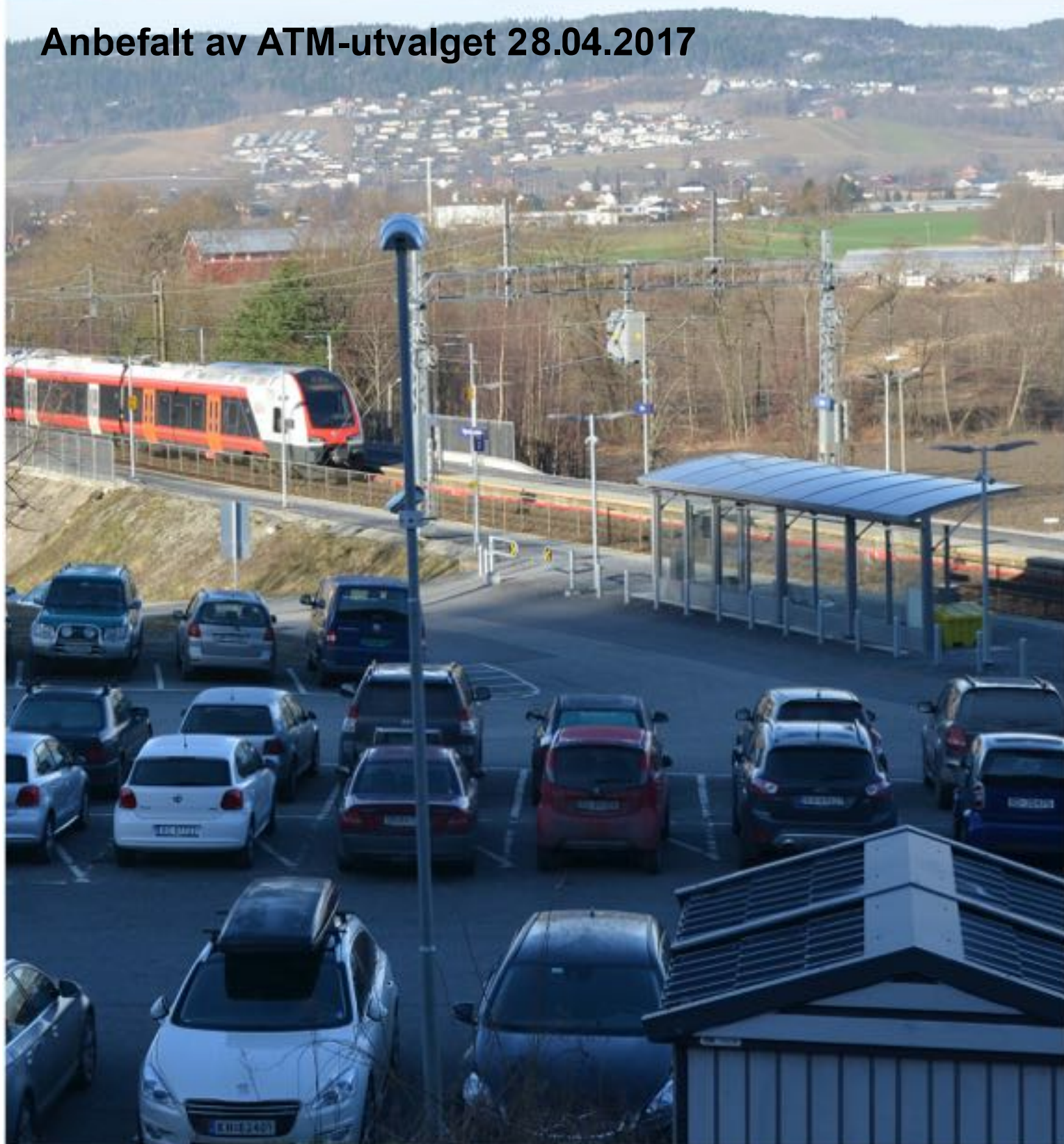


Handlingsplan for pendler- og innfartsparkering 2017-2020



Buskerudbyen
Raskere reiser – bedre miljø

Anbefalt av ATM-utvalget 28.04.2017



Forord

Arbeidet med strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen er utført i regi av Buskerudbysamarbeidet hvor kommuner, fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og kollektivselskapet Brakar samarbeider.

Behovet for innfarts- og pendlerparkering forventes å øke når bompenger innføres som del av Buskerudbypakke 2. Målgruppen for dokumentet er partnerne i Buskerudbysamarbeidet. Handlingsplan for pendler- og innfartsparkering i Buskerudbyen 2017-2020 legger til grunn "Strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen" vedtatt av ATM-utvalget som er politisk styringsgruppe for Buskerudbysamarbeidet den 18. desember 2015.

Handlingsplanen skal gi grunnlag for prioritering av tiltak i "Belønningsavtalen for bedre kollektivtrafikk og redusert bilbruk" med staten (BBP1) og Buskerudbypakke 2 (BBP2). Prosessen skal øke kunnskapen hos involverte parter om sentrale sammenhenger knyttet til temaet og være underlag for partnernes prioritering av tiltak ut over BBP1 og BBP2.

ATM-utvalget vedtok 17.10.2014 at det skal utarbeides en felles strategi for innfarts- og pendlerparkering for Buskerudbyen. I Areal og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 vedtatt 07.02.2013 heter det at "Tilrettelegging for pendlerparkering bør være et tiltak som inngår i Buskerudbypakke 2". Fylkesting-, kommunestyre- og bystyrevedtak i juni 2013 om Buskerudbypakke 2 innebærer at økt tilbud til pendlerparkering skal være på plass når trafikantbetaling innføres. Pendlerparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen.

I endelig omforent skisse til Buskerudbypakke 2 av 23. juni 2014 heter det under pkt. 2.4 Tiltak på plass før 2017: "Det er en forutsetning at alternativt transporttilbud må styrkes før bompenger blir innført; herunder pendlerparkeringer og bedre kollektivtilbud og tilbud for sykkel".



De ni partnerne i Buskerudbysamarbeidet

Innholdsfortegnelse

Forord	2
Innholdsfortegnelse.....	3
Innledning	4
<i>Samordnet parkeringspolitikk i Buskerudbyen</i>	4
1. Strategi for innfarts- og pendlerparkering	5
<i>Mål</i>	5
<i>Strategi for utvikling av tilbudet</i>	5
<i>Ansvarsdeling</i>	6
<i>Utvikling av tilbudet</i>	6
2. Dagens tilbud og bruk	7
<i>Dagens innfarts- og pendlerparkeringstilbud i Buskerudbyen</i>	7
<i>Bruken av dagens tilbud</i>	7
<i>Fordeling av kapasitet</i>	19
3. Statlig parkeringsstrategi jernbanestasjoner	19
3. Forslag til handlingsplan 2017-2020	21
3.1 Forslag til tiltak i Lier kommune	21
3.2 Forslag til tiltak i Drammen kommune.....	22
3.3 Forslag til tiltak i Nedre Eiker kommune.....	23
3.4 Forslag til tiltak i Øvre Eiker kommune	23
3.5 Forslag til tiltak i Kongsberg kommune	23
3.6 Samlet oversikt over forslag til tiltak.....	25
4 Finansiering og forslag til prioritering	26
4.1 BBP1 handlingsplan 2014-2017	26
4.2 Buskerudbypakke 2.....	26
4.3 Forslag til prioritering.....	26
4.4 Videre prosess	27
Vedlegg: Kart som viser lokalisering av forslag til tiltak omtalt i kapittel 3.	27

Innledning

Behovet for innfarts- og pendlerparkering forventes å øke når bompenger innføres som del av Buskerudbypakke 2. Målgruppen for dokumentet er partnerne i Buskerudbysamarbeidet. Handlingsplan for pendler- og innfartsparkering i Buskerudbyen 2017-2020 legger til grunn "Strategi for innfarts- og pendlerparkering" vedtatt av ATM-utvalget den 18. desember 2015.

Handlingsplanen skal gi grunnlag for prioritering av tiltak i "Belønningsavtalen for bedre kollektivtrafikk og redusert bilbruk" med staten (BBP1) og Buskerudbypakke 2 (BBP2). Prosessen skal øke kunnskapen hos involverte parter om sentrale sammenhenger knyttet til temaet og være underlag for partnernes prioritering av tiltak ut over BBP1 og BBP2.

Samordnet parkeringspolitikk i Buskerudbyen

Kommunene i Buskerudbyen har alle vedtatt en samordnet parkeringspolitikk som innebærer at korttidsplasser skal prioriteres foran arbeidsplassparkering i sentrumsområdene, at antall parkeringsplasser skal reduseres og at innfartsparkering prioriteres på utvalgte jernbanestasjoner og bussholdeplasser. Parkering skal i større grad enn tidligere brukes som et virkemiddel for å redusere biltrafikk, særlig i rush.

Nasjonal transportplan

NTP 2014-2023 definerer innfartsparkering som særlig godt egnet ved stasjoner og knutepunkt som ligger utenfor by- og tettstedssentra, som har nærhet til hovedveier med god framkommelighet, og hvor det ikke er god kollektiv tilbringertransport.

1. Strategi for innfarts- og pendlerparkering

I det følgende gjengis hovedelementer i "Strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen". Strategien ble vedtatt av ATM-utvalget den 18. desember 2015.

Mål

Det er et overordnet mål for utvikling av transportsystemet i Buskerudbyen at transportveksten skal løses gjennom gange, sykling og kollektive transportmidler.

- Innfarts- og pendlerparkering skal bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen.
- Innfarts- og pendlerparkering skal primært legge til rette for at hovedreisen kan foregå med kollektivtransport, sekundært som samkjøring med bil for å avlaste vegnettet for biltrafikk.
- Innfarts- og pendlerparkering skal fange opp bilister så tidlig som mulig på reisen.
- Innfarts- og pendlerparkering skal gjøre kollektivtransportsystemet tilgjengelig for flest mulig, og gjøre det mulig å kombinere en kollektivreise med andre ærend som for eksempel levering av barn i barnehage.

Strategi for utvikling av tilbudet

Ved videreutvikling av eksisterende innfarts- og pendlerparkeringstilbud og etablering av nye tilbud legges følgende strategi til grunn:

1. Innfarts- og pendlerparkering skal primært lokaliseres til steder med et attraktivt kollektivtilbud for pendlerreiser.
2. Det må tas hensyn til jordvern og ønsket byutvikling i valg av løsning og lokalisering.
3. Det skal legges til rette for trygg og effektiv sykkelparkering for å styrke sykkel som tilbringermåte til kollektivsystemet. Sykkelparkeringsplassene skal prioriteres fremfor biler i forhold til en kort avstand til plattform/holdeplass.
4. Det bør legges opp til et balansert og samordnet tilbud for å unngå at bilister kjører lengre turer enn nødvendig for å finne et mer attraktivt parkeringstilbud. Dette må ses i forhold til prissoner for kollektivtransport og eventuelle bomstasjoner.
5. Ved kapasitetsproblemer skal alternativer til flateutvidelse vurderes. Dette kan for eksempel innebære etablering av

INNFARTS- OG PENDLERPARKERING

En form for «underveis-parkering» som kan ses som et tilbud til bilister til å benytte kollektivtransport på hoveddelen av reisen, i stedet for å benytte bilen hele veien.

TILBRINGERREISE

Reisen fra startpunkt til stasjon/holdeplass kalles gjerne tilbringerreise. Den kan foregå til fots, med sykkel, med annet kollektivmiddel (som regel buss), med drosje, som passasjer i bil som ikke parkeres og i bil som parkeres så lenge reisen varer. Innfarts- og pendlerparkering handler primært om tilbringerreiser der bilen parkeres, men også om sykkel i tilbringerreisen.

HOVEDREISE

Innfartsparkering er mest aktuelt i forbindelse med hovedreiser med raske kollektivmidler (tog, ekspressbuss), går ofte og i retning Drammen sentrum, andre sentrums-områder og Oslo/Akershus.

parkeringshus, bedret tilkomst for syklister, oblatordning knyttet til periodekort for kollektivtransport eller moderat brukerbetaling til dekning av drift og vedlikehold av parkeringsanleggene.

6. Ved tilpassing av innfarts- og pendlerparkeringstilbudet i byområdene må dette ses i sammenheng med øvrig parkeringstilbud i byområdet for å unngå at langtidsparkerende opptar parkeringsplasser i sentrumsområdene.
7. Eventuell utvidelse av innfart- og pendlerparkeringstilbudet for bil utenfor byområdene bør skje ved de store kollektivknutepunktene, særlig ved jernbanestasjoner og langs hovedbusskorridorene.

Ansvarsdeling

Hver etat skal ivareta innfarts- og pendlerparkeringstilbudet på sine holdeplasser og stasjoner. Dette gjelder planlegging, finansiering og gjennomføring av kapasitetsøkende tiltak; drift og vedlikehold; regulering av kapasitet og oppsyn med P-anleggene, og eventuelt samarbeid med vertskommunene eller andre om oppgavene. Buskerud fylkeskommune påtar seg et koordineringsansvar mellom de ulike etatene, for videre utbygging av innfartsparkeringsplasser i Buskerudbyen.

- JBV har ansvaret for innfarts- og pendlerparkeringstilbudet ved stasjoner og holdeplasser langs jernbanen
- Bfk har ansvaret for innfarts- og pendlerparkeringstilbudet langs fylkesveiene
- SVV har ansvaret for innfarts- og pendlerparkeringstilbudet langs riksveiene
- Kommunene har ansvar for innfarts- og pendlerparkeringstilbudet langs kommunale veier

Drift og utbygging av innfartsparkeringsanlegg finansieres gjennom:

- Ordinære budsjetter hos staten og fylkeskommunen
- Buskerudbypakke 1 belønningsmidler
- Buskerudbypakke 2

Utbedringer og mindre utvidelser må hver enkelt etat finansiere selv.

Utvikling av tilbudet

BBP1: På kort sikt handler det om å få på plass et tilfredstillende innfarts- og pendlerparkeringstilbud før innføring av bomsystem ved oppstart av BBP2 i 2019. I denne perioden utvides tilbudet gjennom BBP1 midler etter strategien over for tiltak som er gjennomførbare i perioden. Tiltak for økt bruk av sykkel som tilbringertransport til kollektivreise bør prioriteres.

BBP2: På lengre sikt, i BBP2 perioden 2019-2033, legges strategien vedtatt av ATM-utvalget til grunn for videreutvikling av innfarts- og pendlerparkeringstilbudet.

2. Dagens tilbud og bruk

Dagens innfarts- og pendlerparkeringstilbud i Buskerudbyen

Tilbudet kan deles inn i tre hovedkategorier:

1. Tog- og busstasjon i bysentra (Drammen, Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg)
2. Tog- og busstasjon utenfor bysentra (Lier jbst, Brakerøya jbst, Gulskogen jbst, Steinberg jbst, Vestfossen jbst og Darbu jbst)
3. Buss omstigningspunkt inkl ekspressbusstopp (Lerberg, Heiatoppen, Langebru, Dunserud, Bangeløkka, Åssiden vgv v/fv283, Mjøndalen v/E134, Kongsbergtoppen v/E134, Tollerudmoen v/E134)

Figur 1 viser bruken av dagens offentlig tilrettelagte tilbud for innfarts- og pendlerparkeringsplasser i Buskerudbyen basert på registreringer fra TØI rapport 1367/2014 gjennomført i februar-april 2014 (TØI rapport 1367/2014). Mindre plasser eksisterer flere steder, men er ikke med i oversikten. Bruken av Steinberg stasjon er registrert en hverdag i september 2015.

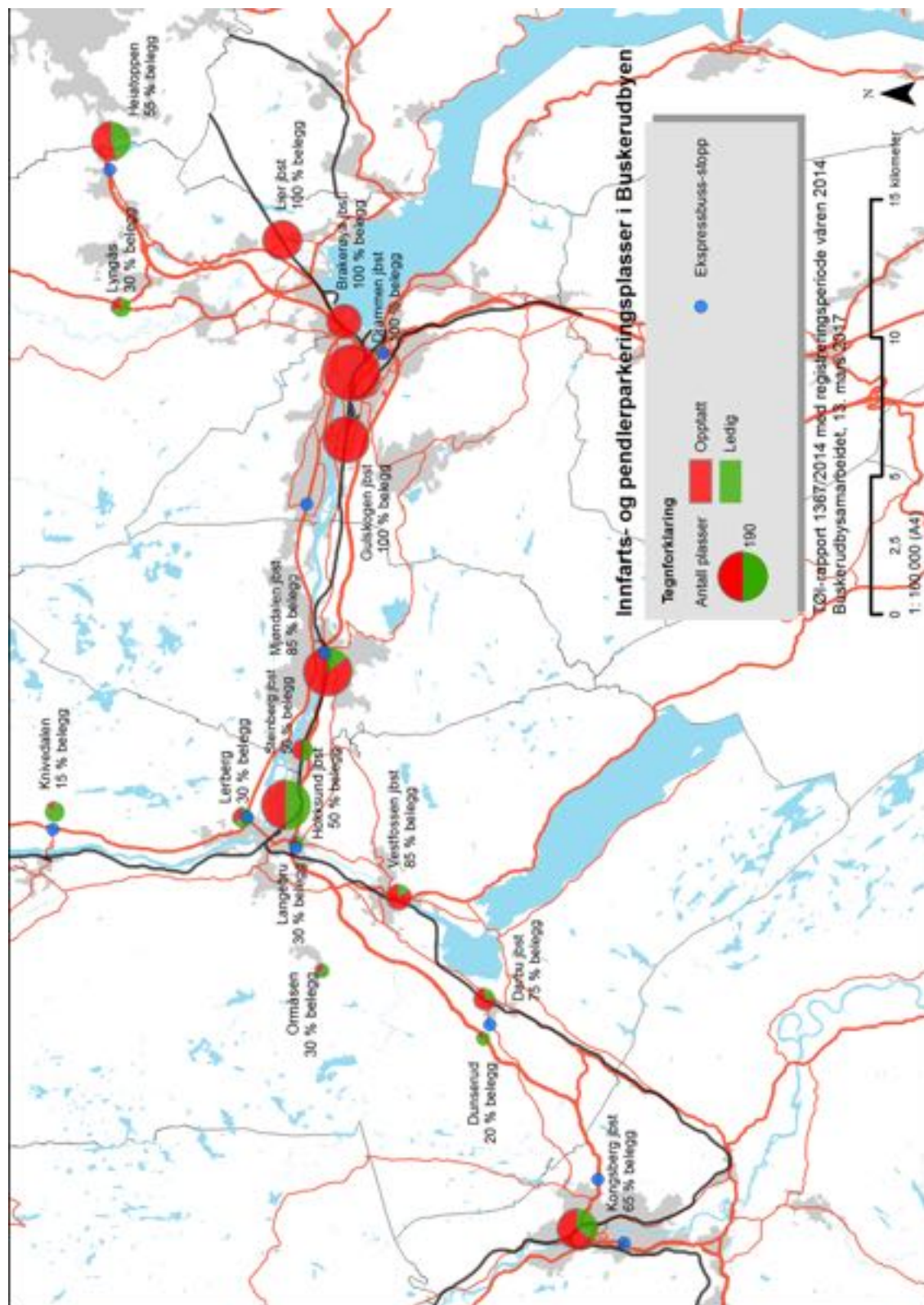
Bruken av dagens tilbud

Undersøkelser viser at mange brukere av innfarts- og pendlerparkering bor innen gang- og sykkelavstand. Bruken av innfartsparkeringsplasser påvirkes av plassenes tilgjengelighet, takstsoner og kollektivtilbud, men også av at plassene er gratis, eller svært billige, å benytte.

I Buskerudbyen bor en vesentlig andel av de som benytter innfarts- og pendlerparkering innenfor gang- avstand til en togstasjon. Ca 10 prosent bor innen gangavstand (ca 1 km) i luftlinje og 40 prosent innen 2 km i luftlinje. For en del områder vil det være vesentlige høydeforskjeller som er en mindre hindring for sykling enn før grunnet økt bruk av el-sykkel. Dette aktualiserer trygg sykkelparkering.

I ytre deler av Buskerudbyen er bildet mer sammensatt, med en betydelig høyere andel som bor utenfor gangavstand. En stor andel bor allikevel innenfor sykkelavstand (3-5 km). Det er behov for å tilrettelegge for trygg og effektiv sykkelparkering for å styrke sykkel som tilbringer til kollektivsystemet.

Kartene som vises på de neste sidene viser bruken av eksisterende innfarts- og pendlerparkeringstilbud i Buskerudbyen. Disse er basert på registreringer utført av Transportøkonomisk institutt i perioden februar-mars 2014 og er dokumentert i TØI rapport 1367/2014 "Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere", november 2014.

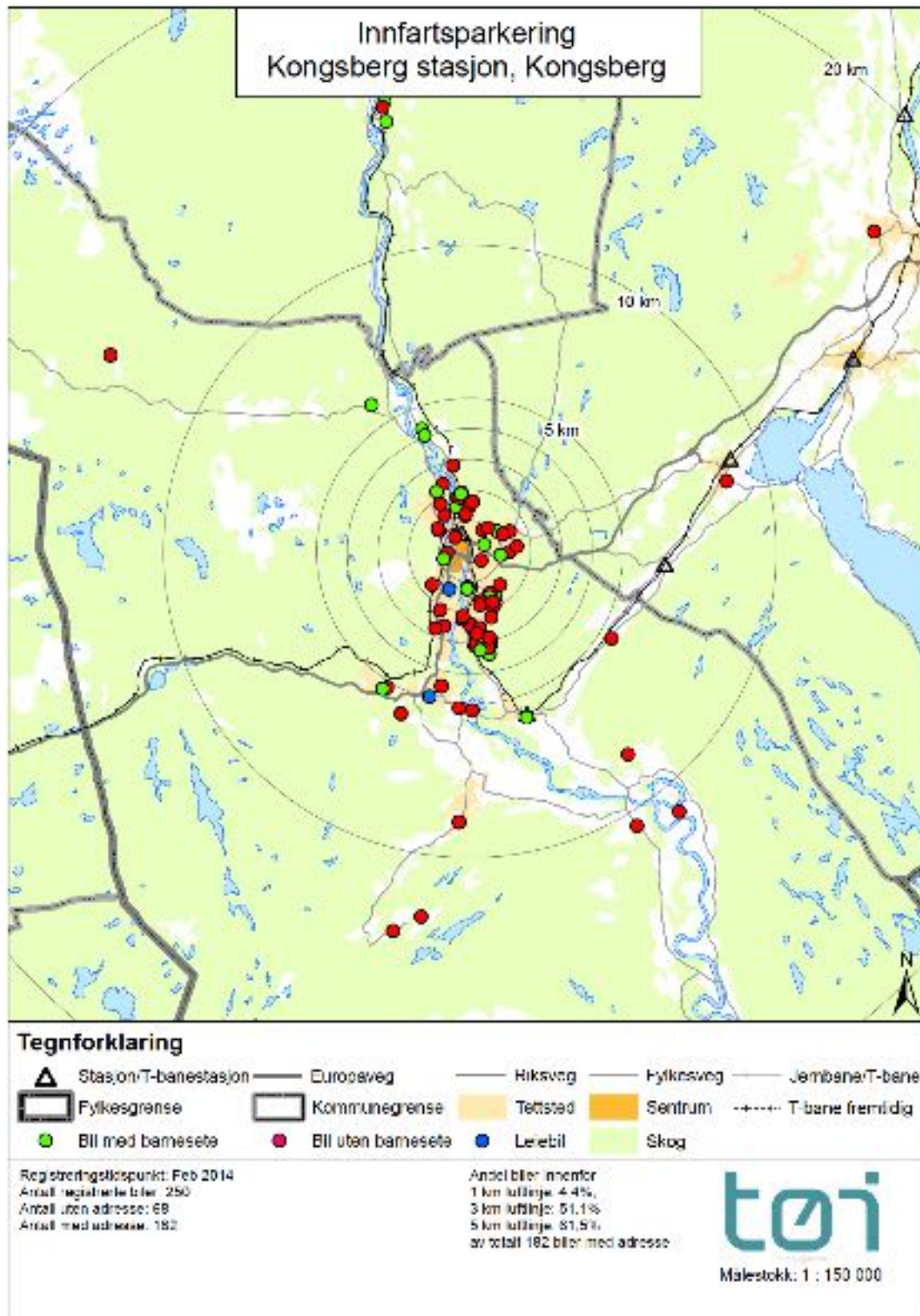


Figur 1: Kartet over viser dagens tilbud for pendler- og innfartsparkering i Buskerudbyen med lokalisering og bruk. Data er hentet fra TØI sin undersøkelse i 2014 supplert med nyere etablerte parkeringstilbud på Steinberg, Ormåsen, Lerberg og Lyngås.

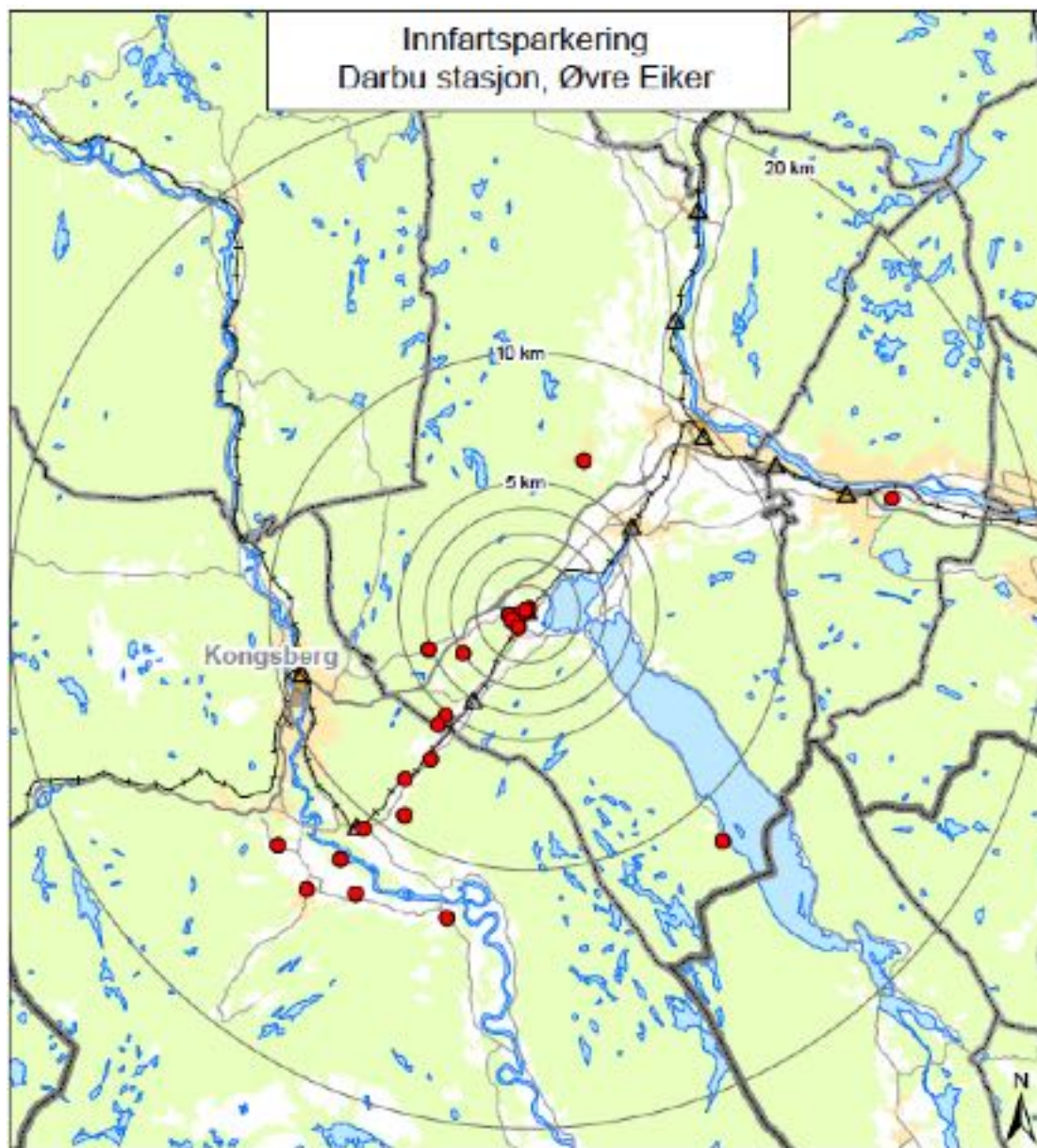
Tabell 1 viser antall parkeringsplasser for bil og bilbelegg på dagens pendler- og innfartsparkeringer i Buskerudbyen.

Sted	Type kollektiv tilbud	Parkeringsbelegg bil	Antall p-pl. bil
Kongsberg st	Togstasjon	65 %	127
Knivedalen	Bussholdeplass	15 %	20
Ormåsen	Bussholdeplass	30 %	15
Skotselv	Bussholdeplass	50%	4
Dunserud	Bussholdeplass	20 %	25
Darbu st	Togstasjon	75 %	72
Vestfossen st	Togstasjon	85 %	100
Langebru	Bussholdeplass	30 %	40
Lerberg	Bussholdeplass	30 %	30
Hokksund st	Togstasjon	50 %	190
Steinberg st	Togstasjon	50 %	30
Mjøndalen st	Togstasjon	85 %	185
Gulskogen st	Togstasjon	100 %	127
Drammen st	Togstasjon	100 %	245
Brakerøya st	Togstasjon	100 %	73
Lier st	Togstasjon	100 %	118
Lyngås	Bussholdeplass	30 %	20
Heiatoppen	Bussholdeplass	55 %	119

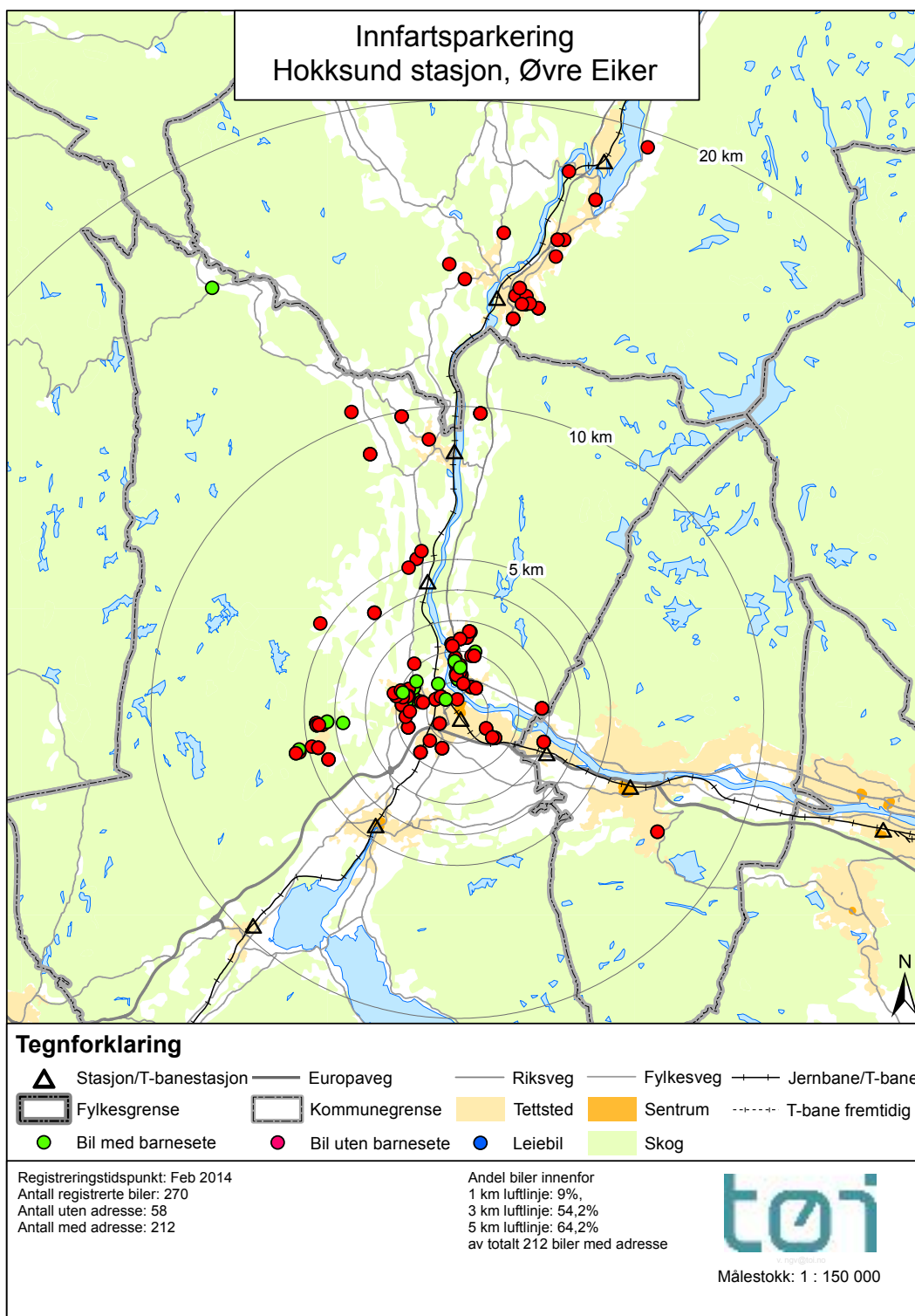
Tabell 1: Antall parkeringsplasser for bil og bilbelegg på dagens pendler- og innfartsparkeringer i Buskerudbyen. Kilde TØI rapport 1367/2014 supplert med oppdaterte data fra kommunene i 2017.



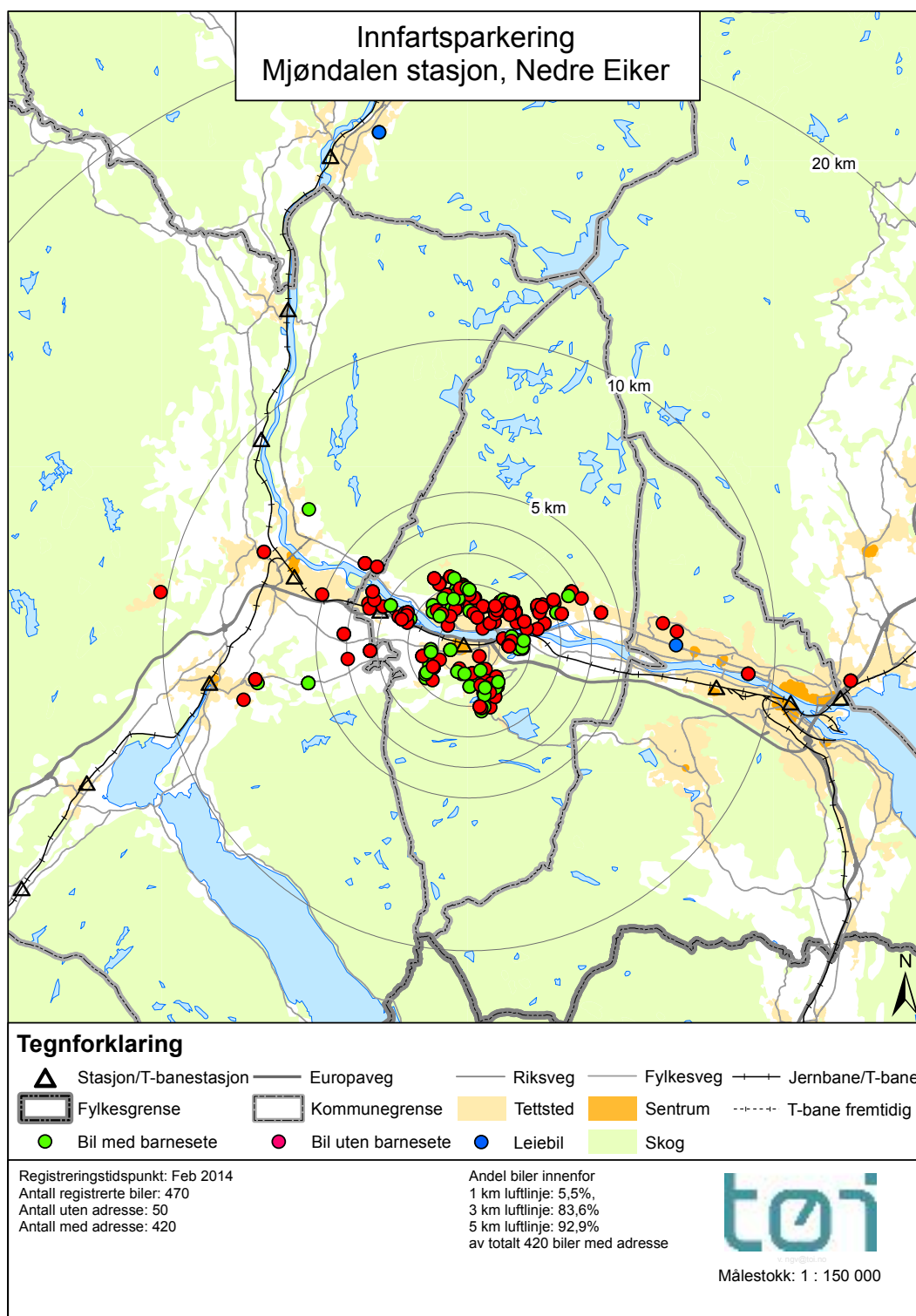
Figur 2: Kartet over viser bosted til eiere av biler parkert ved Kongsberg stasjon og viser en situasjon hvor mange bor i gang- og sykkelavstand til stasjonen. Bilbelegg ca 65 %.



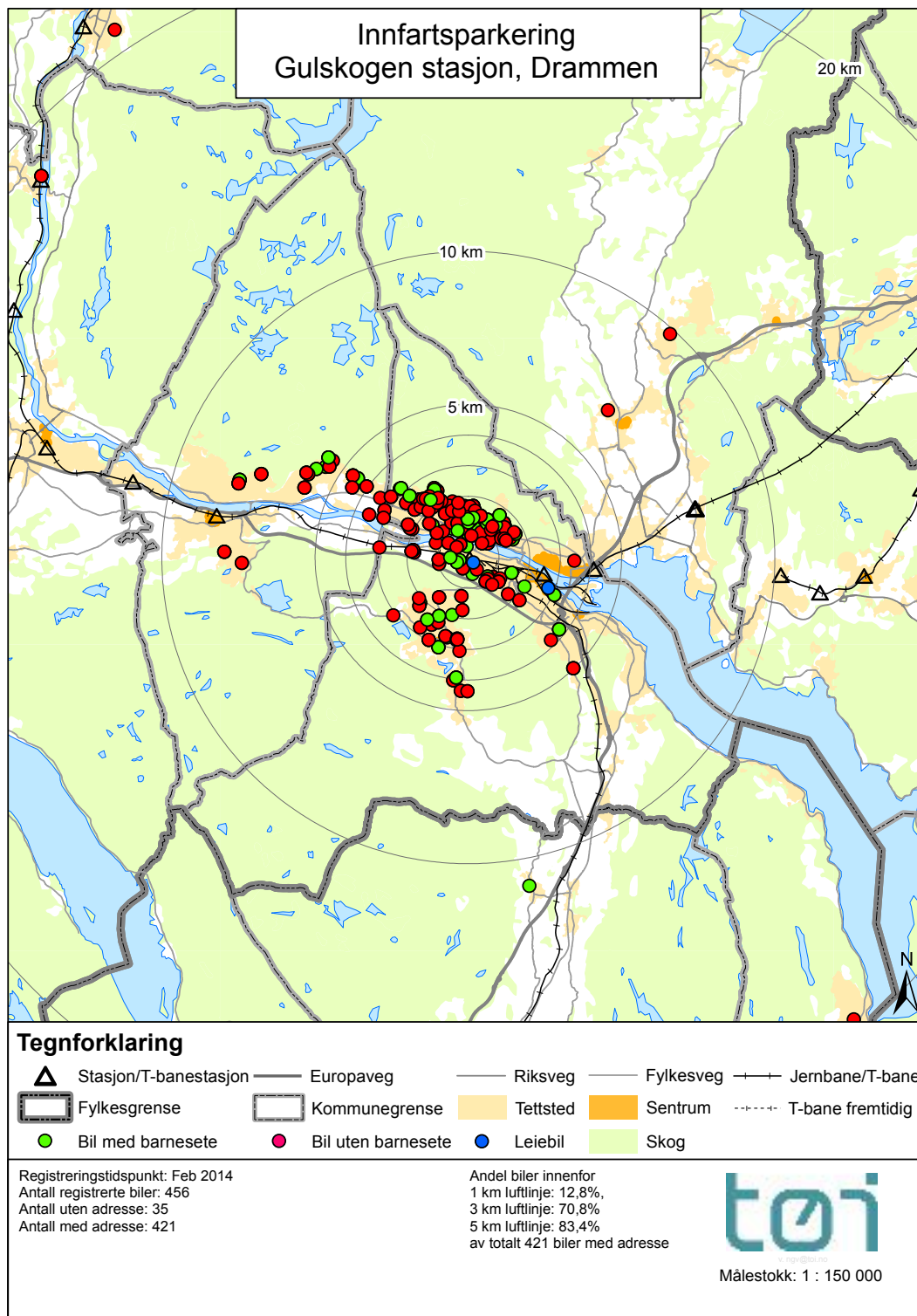
Figur 3: Kartet over viser bosted til eiere av biler parkert ved Darbu stasjon. Dette illustrerer en situasjon hvor få bor i gang- og sykkelavstand til stasjonen. Mange reisende har et dårlig kollektivtilbud der de bor. Et godt innfarts- og pendlerparkeringstilbud kan fange opp bilister tidlig på reisen så hovedreisen kan skje med kollektivtransport. Bilbelegg ca 75 %.



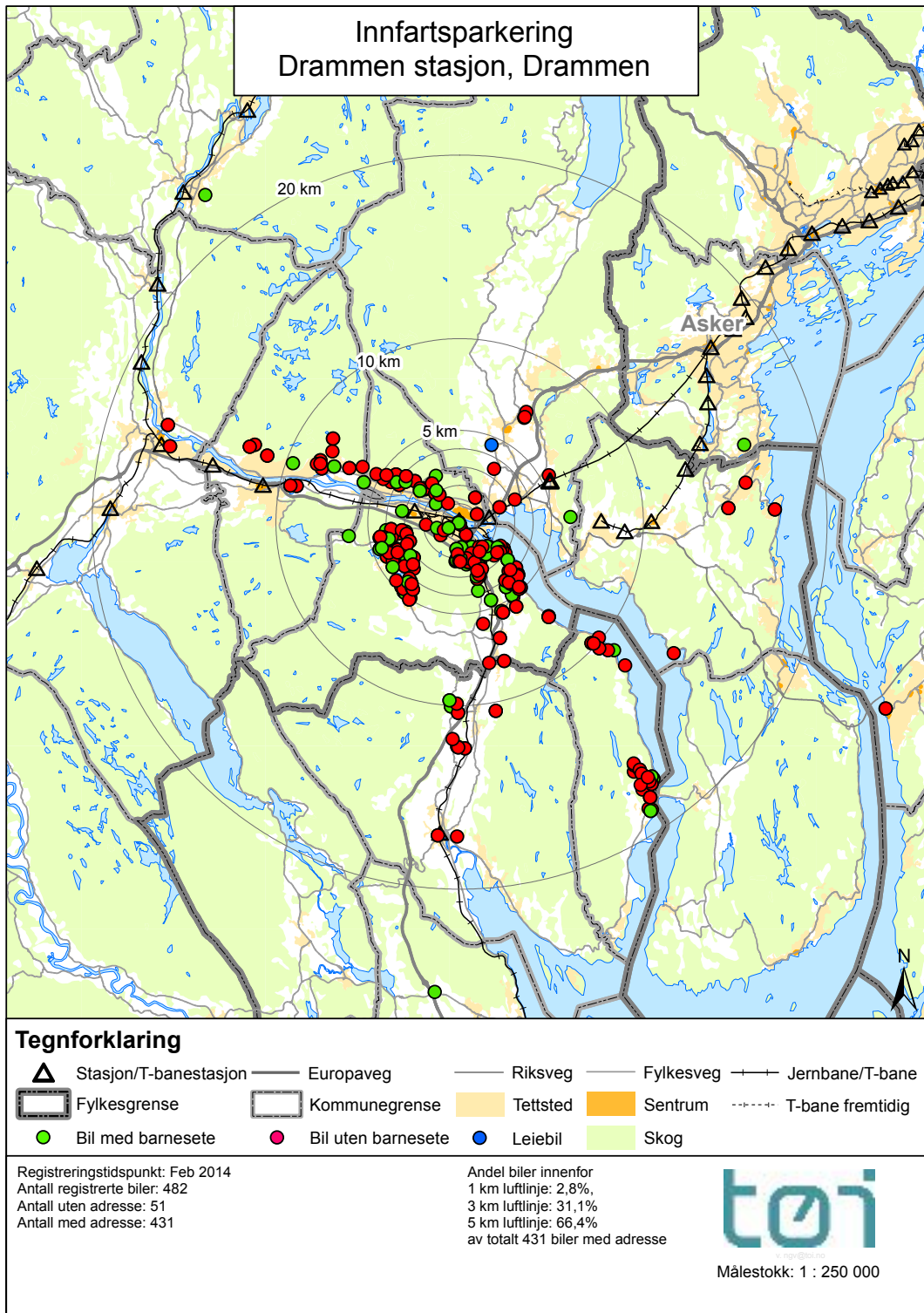
Figur 4: Kart som viser bosted til eiere av biler parkert ved Hokksund stasjon i Buskerudbyen. En vesentlig andel bor innen sykkelavstand på 3-5 km til p-plassene. Bilbelegg ca 50 %.



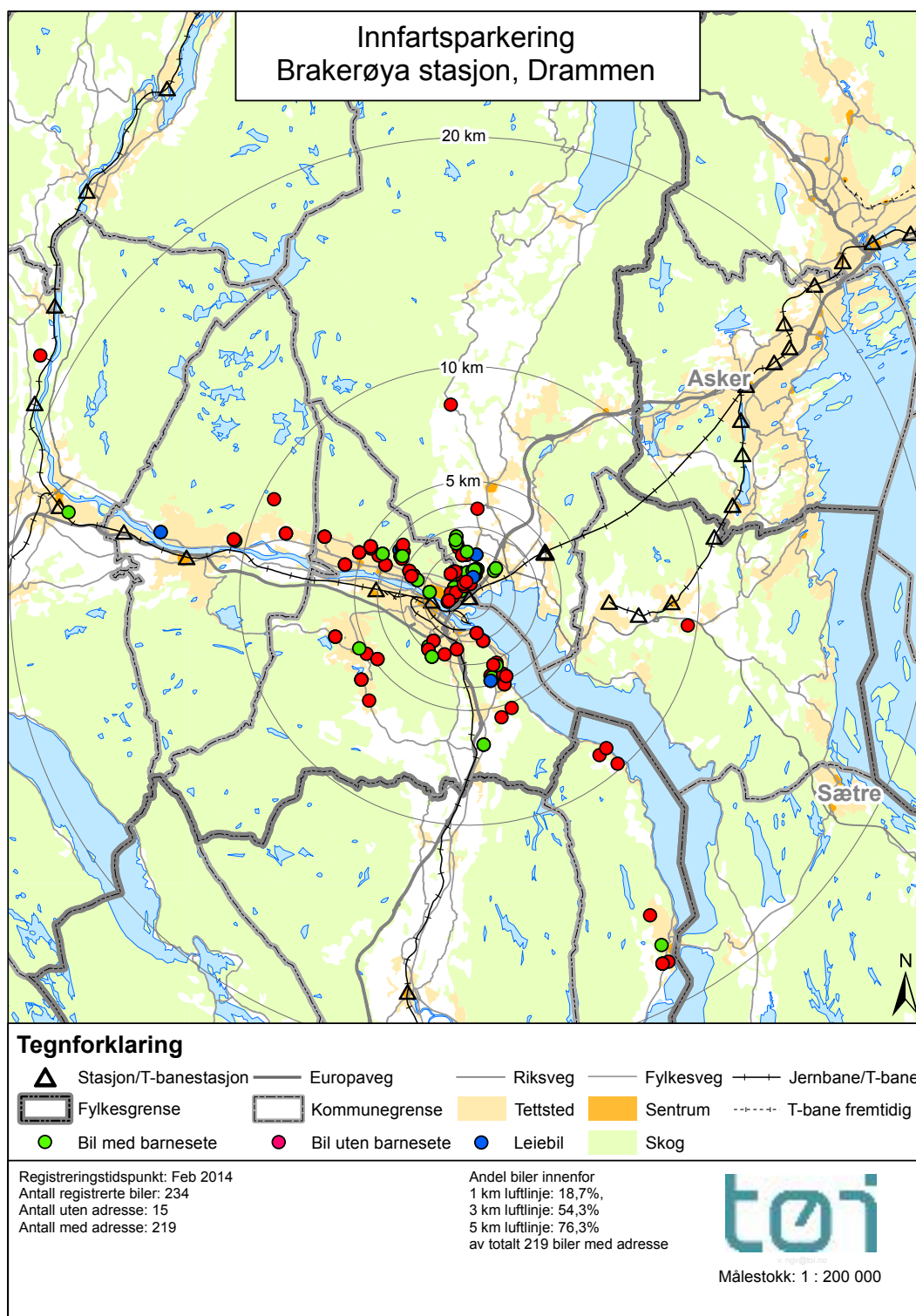
Figur 5: Kart som viser bosted til eiere av biler parkert ved Mjøndalen stasjon i Buskerudbyen. En vesentlig andel bor innen sykkelavstand på 3-5 km til p-plassene. Bilbelegg ca 85 %.



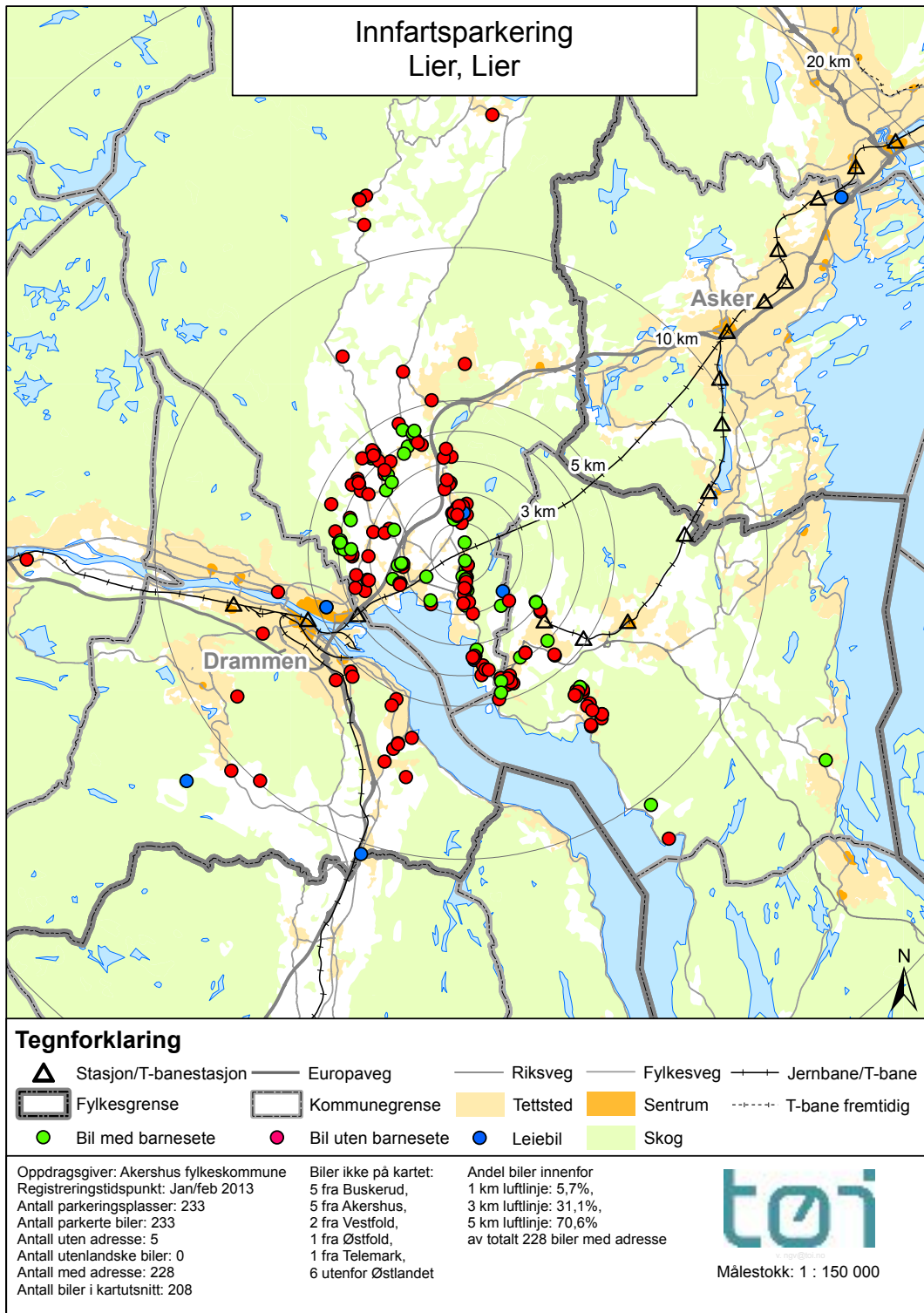
Figur 6: Kart som viser bosted til eiere av biler parkert ved Gulskogen stasjon i Buskerudbyen. En vesentlig andel bor innen sykkelavstand på 3-5 km til p-plassene. Bilbelegg ca 100 %.



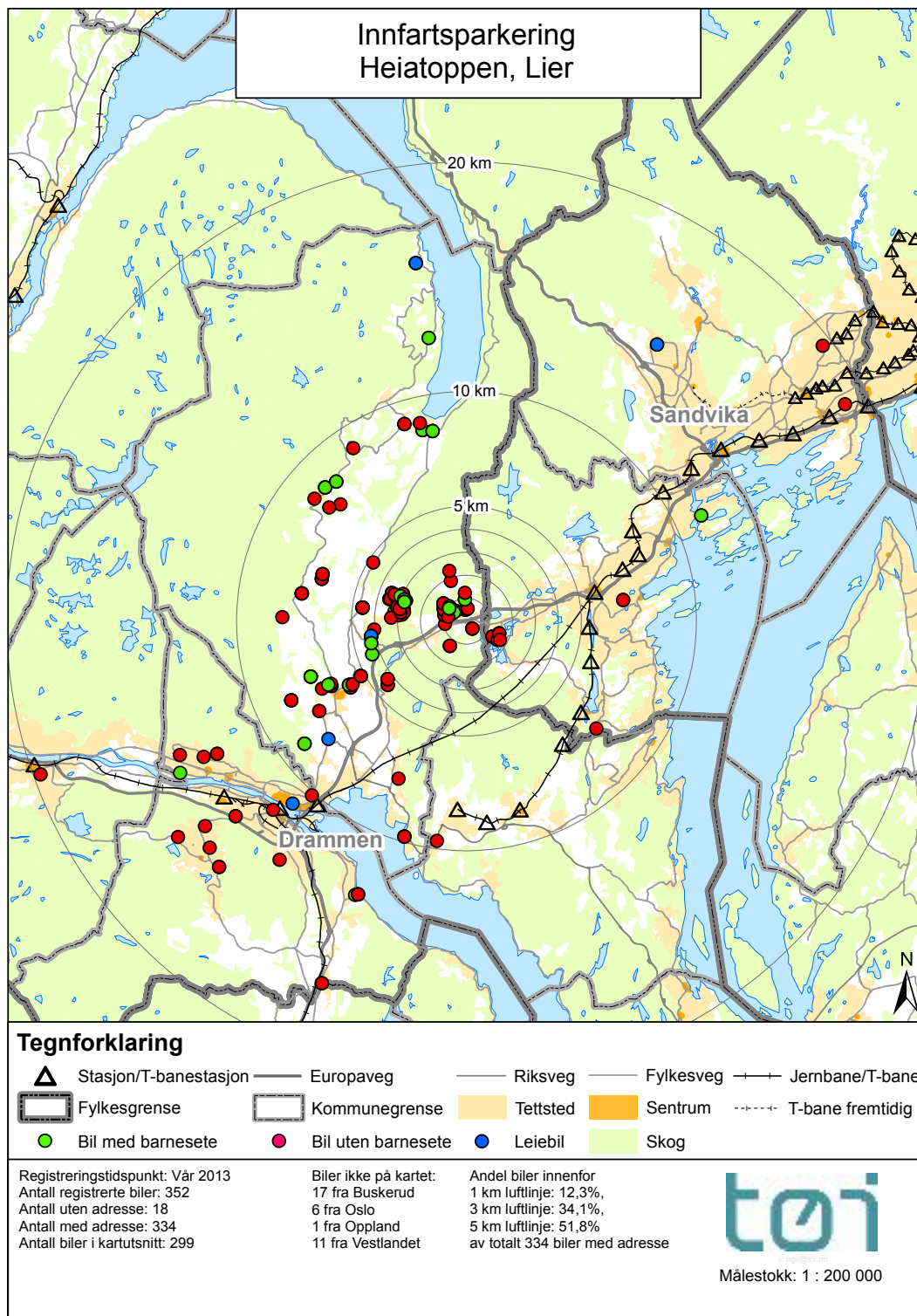
Figur 7: Kart som viser bosted til eiere av biler parkert ved Drammen stasjon i Buskerudbyen. En vesentlig andel bor innen sykkelavstand på 3-5 km til p-plassene. Bilbelegg ca 100 %.



Figur 8: Kart som viser bosted til eiere av biler parkert ved Brakerøya stasjon i Buskerudbyen. En vesentlig andel bor innen sykkelavstand på 3-5 km til p-plassene. Bilbelegg ca 100 %.



Figur 9: Kart som viser bosted til eiere av biler parkert ved Lier stasjon i Buskerudbyen. En vesentlig andel bor innen sykkelavstand på 3-5 km til p-plassene. Bilbelegg ca 100 %.



Figur 10: Kartet over viser bosted til eiere av biler parkert ved Heiatoppen. Bilbelegg ca 55 %.

Fordeling av kapasitet

Det finnes i dag omtrent 1450 registrerte innfarts- og pendlerparkeringsplasser i Buskerudbyen. De fleste plassene ligger ved jernbanestasjonene. Samlet sett er det i dag ikke ledig kapasitet i Drammen men mer ledig kapasitet i områder rundt. Det gjennomsnittlige belegget er på 70 %.

3. Statlig parkeringsstrategi jernbanestasjoner

Hovedpunkter fra rapporten "Jernbaneverkets konkretisering av parkeringsstrategi Lier-Kongsberg" datert 28.08.2014 er gjengitt i det videre.

Jernbaneverket legger følgende prinsipper til grunn for arbeidet:

1. Funksjonshemmede skal ha gratis parkering
2. Flateparkering skal være gratis dersom eksisterende anlegg har tilstrekkelig kapasitet
3. Det innføres adgangskontroll/ utstedes parkeringsbevis til faste togkunder når det oppstår kapasitetsproblemer
4. Det kan fastsettes en parkeringsavgift for å bringe tilbud og etterspørsel i balanse
5. Jernbaneverket legger til rette for parkering på stasjonene for at flere skal velge å reise med tog

Det overordnede målet er at innfartsparkering skal:

- Bidra til å øke mobiliteten og gi flere muligheten til å reise kollektivt
- Bidra til redusert trafikkbelastning i byområder

Det skal legges till rette for:

1. Løsninger som gir nye kunder; dvs. som ikke tar kunder fra annen kollektivtransport, sykkel og gange
2. Kapasitetssterke og trygge parkeringsløsninger for sykkel og bil
3. Et parkeringstilbud til både daglige pendlere, sporadisk reisende og flytoggpassasjerer
4. Adgangsbegrensninger og prissetting ut fra tilbud/ etterspørsel og samfunnsøkonomi

Konkretisering av parkeringsstrategi

KORT SIKT (FRA 2015)

- Bilparkering- utvide: Lier (hvis tilgjengelig areal)
- Bilparkering - erstatte gateparkering med p-hus eller lokalisering lengre fra stasjonen
- Oblat- innføre: Gulskogen, Hokksund (ved 80 % belegg)
- Brukerbetaling- innføre månedsbetaling: Brakerøya, Mjøndalen, Drammen
- Sykkelparkering - oppgradere stativ med tak: Lier, Drammen, Hokksund, Vestfossen, Darbu

- Sykkelparkering- utvide: Lier, Mjøndalen, Vestfossen
- Sykkelparkering- etablere sykkelhotell: Brakerøya, Kongsberg
- Buss- pådriver for matebuss: Kongsberg
- Billettsoner- påvirke sonestruktur i smh. med. bomsnitt: Brakerøya, Gulskogen, Hokksund, Vestfossen

MELLOMLANG SIKT (MOT 2027)

- Bilparkering - vurdere sambruk, flytting, evt. P-hus ved fortetting: Hokksund, Mjøndalen, Gulskogen
- Bilparkering - erstatte gateparkering med p-hus eller lokalisering lengre fra stasjonen: Drammen
- Brukerbetaling- vurdere månedsbetaling priskategori: Gulskogen, Hokksund
- Sykkelparkering- etablere høystandard anlegg med god tilkomst: Lierstranda
- Sykkelparkering - utvide i takt med trafikkvekst og iht. nasjonale mål: Alle stasjoner
- Buss- pådriver for matebuss: Lierstranda

3. Forslag til handlingsplan 2017-2020

Forslag til tiltak i handlingsplan for 4-årsperioden 2017-2020 er basert på føringene i "Strategi for innfarts- og pendlerparkering" vedtatt av ATM-utvalget den 18. desember 2015.

For jernbanestasjoner legges det til grunn at tilbudet for alternativer til bil forbedres før parkeringsavgift eventuelt innføres eller tilpasses. Dette betyr at en sterk satsing på tilgjengelighet til jernbanestasjoner med buss, sykkel og gange er nødvendig før parkeringsavgift innføres.

For alle forslag til etablering eller videreutvikling av pendler- og innfartsparkering legges det til grunn at anlegg for sykkelparkering etableres.

Forslagene er fremkommet etter innspill fra kommunene.

3.1 Forslag til tiltak i Lier kommune

Forslag til tiltak i Lier kommune:

- **L1 Lier jernbanestasjon:** Pågående prosess mellom kommune, fylkeskommune, Brakar og BaneNor legger en helhetlig tilnærming til grunn for videreutvikling av tilbudet for togreisende. Parkeringspapasitet for bil er allerede utvidet med tilskudd fra belønningsordningen og ytterligere utvidelse er vanskelig. Videre utvikling av tilbudet som utredes er tilrettelegging for sykling og gange til stasjonen, forbedret parkeringsmuligheter for sykkel og eventuell tilpassing av pris for parkering av bil. Buskerud fylkeskommune og Brakar utreder muligheter for forsterket eller utvidet busstilbud til stasjonen. Dette ses også i sammenheng med mulig tilrettelegging for pendler- og innfartsparkering ved bussstasjon i sentrum av Lierbyen. Det legges også opp til et nytt tilbud med el-bysykkelordning på Lier stasjon med tilhørende anlegg i boligkonsentrasjoner og sentrale samlingspunkter sør for stasjonen.
- **L2 Lierbyen:** Det planlegges et pilotprosjekt hvor deler av dagens parkeringsareal på kommunal grunn ved buss-stasjonen i Lierbyen sentrum reserveres til langtidsparkering for bilister som kjører buss videre. Det undersøkes om dette også kan kobles til el-bysykkel tilbud.
- **L3 Amtmannssvingen:** Eksisterende parkeringsareal ved Amtmannssvingen kan rustes opp og det kan anlegges sykkelparkering og eventuelt knyttes til bysykkelordning.

3.2 Forslag til tiltak i Drammen kommune

Forslag til tiltak i Drammen kommune:

- **D1 Lollankrysset på Åskollen:** Areal mellom fv. 31 Nordbyveien og Lerpeveien, ca 9000 m². Er i dag LNF-område, men ikke jordbruksareal. Privat eid. Godt plassert i forhold til E18 og framtidig trase for fv. 319 Svelvikveien. Fanger også ny og planlagt boligutvikling i området Knive/Lolland. I hovedsak regional trafikk, men også noe lokal. Antatt anleggskostnad eks mva: 100 plasser (2000 m²): kr 3 680 000,- / 200 plasser (4000 m²): kr 6 810 000,-. Gjennomføring av tiltaket krever både kjøp av eiendom og omregulering. Tidspunkt for etablering må derfor bli mot slutten av perioden.
- **D2 Skoger krk:** Arealet ligger i krysset mellom fv. 33 Jarlsbergveien og fv. 34 Fjellsveien og den kommunale veien Mælen. Bussen går fra Mælen og følger Fjellsveien til Drammen. Er ikke utredet av Rambøll, men virker som et fornuftig sted for trafikk fra Skoger, Sande og områder lenger sør. Både regional og lokal trafikk. Antatt anleggskostnad eks mva: 60 plasser (1200 m²): kr 1 250 000,- Gjennomføring av tiltaket krever både kjøp av eiendom og omregulering. Tidspunkt for etablering må derfor bli mot slutten av perioden.
- **D3 Bernåsvillaen på Konnerud:** Ligger med avkjøring til Djupdalsveien, rett ved fv. 36 Konnerudgata. 12 plasser, men med mulighet for utvidelse til 24. Kort vei til bussholdeplass med god frekvens. Er under byggeplanlegging. Lokal trafikk. Antatt anleggskostnad eks mva for trinn 1 (12 plasser) kr 360 000,- Mulig etableringstidspunkt: 2017/2018. Trinn 2 (12 plasser) kr 430 000,-
- **D4 Aronsløkka på Åssiden:** Slalåmbakken Aronsløypa med tilhørende parkeringsplass ligger med avkjøring til fv. 38 Kristian brenners vei. Plassen har mye ledig kapasitet i arbeidstiden og arealet er kommunalt eid. Det er kort avstand til bussholdeplass, men frekvensen er foreløpig litt lav. Det bør være et potensialet for sambruk av denne plassen. Ligger rett ved og kan også brukes av foresatte ved Aronsløkka barnehage. Lokal trafikk. Antatt anleggskostnad eks mva: 10 plasser (200m²): Kr 160 000,- Mulig etableringstidspunkt: 2017/2018.
- **D5 Brakerøya jbst:** På Brakerøya er det 92 parkeringsplasser for bil. Videre er det plass til 27 sykler under tak (leskur). (Kilde: JBV). P-oblatordning for bil koster kr. 50,- pr. mnd. Det er behov for bedre parkeringsanlegg for sykkel som kan flyttes ved etablering av ny fremtidig Brakerøya stasjon og nytt sykehus. Tiltaket må planlegges i samarbeid med Bane Nor. Antatt kostnad for sykkelcontainer: Kr 400 000,- for 20 p-plasser og kr 600 000,- for 40 p-plasser. Anleggskostnad kommer i tillegg. Mulig etableringstidspunkt: 2019.

Gulskogen jbst: Det pågår en rekke store planarbeider som påvirker Gulskogen stasjon og behovet/løsningene for innfartsparkering. Mest sentralt er forslaget til kommunedelplan med KU for Intercity Drammen – Kobbervikdalen som ble førstegangsbehandlet i Formannskapet i mai 2016 og vedtatt lagt ut på høring. Planen innebefatter ombygging av Gulskogen stasjon. Gulskogen jbst har sykkelhotell (122 plasser) og oblatordning (50 kr/mnd) for bil. For å øke tilgjengelighet til stasjonen med andre transportmidler enn bil er det behov for å forbedre betjeningen av stasjonen med buss.

Drammen jbst: Det er i dag 340 plasser for bil på Drammen stasjon, hvorav 3 HC-plasser. Sykkelhotellet har 244 plasser. I tillegg er det 225 parkeringsplasser for sykkel ute i friluft, fordelt på ulike steder (kilde JBV). P-oblatordning for bil koster kr 50,- pr.mnd. Detaljregulering med KU for Drammen stasjon/Doktor Hansteinsgate ble førstegangsbehandlet i Formannskapet i Drammen den 25. oktober 2016.). Med denne planen blir en stor del av dagens p-plasser ved stasjonen borte, men ny parkering planlegges på Nettbusstomta.

3.3 Forslag til tiltak i Nedre Eiker kommune

Forslag til tiltak i Nedre Eiker kommune:

- **NE1 Nedre Eiker kirke:** Mulighet for etablering av ny pendlerparkering på et område som er på ca 900 m² og er plassert slik at det både kan betjene boligområdene som har Nordlysveien som atkomst og andre deler av Krokstadelva. På grunn av lokalitetens sentrale plassering bør muligheten for etablering av pendlerparkering vurderes nærmere. Etablering krever dispensasjon fra gjeldende kommuneplan, hvor arealformålet er grav og urnelund/eventuelt utarbeiding av reguleringsplan. Lokalitet ved Nedre Eiker kirke må i videre arbeid avklares med kommunens eiendomsavdeling, vegmyndighet og med Nedre Eiker kirkelige fellesråd. Tiltaket er finansiert med belønningsmidler fra BBP1 2014-2017.
- **NE2 Solbergelva:** Utredning pågår for ny innfartsparkering ved Solbergelva senter pågår med flere alternativer til vurdering. Tiltaket er finansiert med belønningsmidler fra BBP1 2014-2017.
- **NE3 Mjøndalen jbst:** Behov for bedre parkeringsanlegg for sykkel. Tiltaket er finansiert med belønningsmidler fra BBP1 2014-2017.

3.4 Forslag til tiltak i Øvre Eiker kommune

Forslag til tiltak i Øvre Eiker kommune:

- **ØE1 Vestfossen jbst:** ParLollandkryssetkeringsplasser for bil er fordelt på begge sider av sporene. Mangler trafiksikker og universelt utformet overgang mellom sporene. Behov for bedre parkeringsanlegg for sykkel.
- **ØE2 Hokksund jbst:** Parkeringsplasser for bil er fordelt på begge sider av sporene. Mulighetsstudie for knutepunktet legger opp til å flytte all parkering til vestsida av sporene. Behov for bedre forbindelse undergang/ny atkomst til plattform nærmere sentrum. Behov for bedre parkeringsanlegg for sykkel.
- **ØE3 Dunserud:** Ca 25 plasser for ekspressbusspendlere. Behov for parkeringsanlegg for sykkel.

3.5 Forslag til tiltak i Kongsberg kommune

Figur 11 viser innfartsparkeringer i Kongsberg .

Innfartsparkeringsplasser bygges i forbindelse med ny E134, en på Toppen og en ved Trollerudmoen. Begge ligger innenfor bommene for ny E134. Begge er lite tilpasset busskorrespondering. Kan fungere i forhold til samkjøring (avmerket med blå ringer).

Ved Kongsberg jbst, Knutepunktet (gul ring) er det parkeringsplass for de som reiser med tog og buss regionalt (TIMEkspressen). Gratis for de med månedskort på tog. Denne er også åpen for brukere av byen, ca 40 kr dagen. Ca 200 bilplasser med høyt belegg. Eksisterende p-areal søkes utnyttet mer effektivt og endringer vurderes blant annet i betalingsordningene. Det kan bli behov for utvidelse. Arealet er regulert for P-hus. Utvidelser bør skje som P-hus evt i kombinasjon med forretningsbygg.

Ved Knutepunktet er det mye sykkelparkering både under tak og plasser uten tak. Det er høyt belegg og kapasiteten er sprengt. Det er registrert at flere og flere pendlere bruker sykkel fra tog til arbeidssted/studiested og tilbake til knutepunktet.

Sykkelparkeringsbehovet er kraftig økt etter registreringene gjort i 2015. Togbruken har økt kraftig i Kongsberg (14% økning i 2016 i forhold til 2015) og sykkel brukes som "first mile" og som "last mile", dvs en del av reisekjeden. Det er derfor behov for å finne en snarlig

løsning på p-behovet for sykkel ved Kongsberg knutepunkt. Dette er beskrevet i JBV parkeringsstrategi. Et spleiselag mellom Buskerudbyen og Bane NOR kan løse dette.

Innfartsparkering mot sentrum fra nord og fra sør (grønne ringer) ved Skavanger og Kongsgårdmoen. Her er det P-plass for bil med enkel overgang til buss, sykkel eller gåing inn til byen. Det er behov for sikre P-hus for sykkel på disse stedene. Ved slike P-hus må det legges til rette for å kunne låse inn egne sykler.



Figur 11: Forslag til videreutvikling av innfartsparkering i Kongsberg kommune. Gul ring er Kongsberg jbst, knutepunktet. Blå ringer er innfartsparkeringsplasser bygges i forbindelse med ny E134, en på Toppen og en ved Trollerudmoen. Grønne ringer er innfartsparkering mot sentrum fra nord og fra sør ved Skavanger og Kongsgårdmoen.

Forslag til tiltak i Kongsberg kommune:

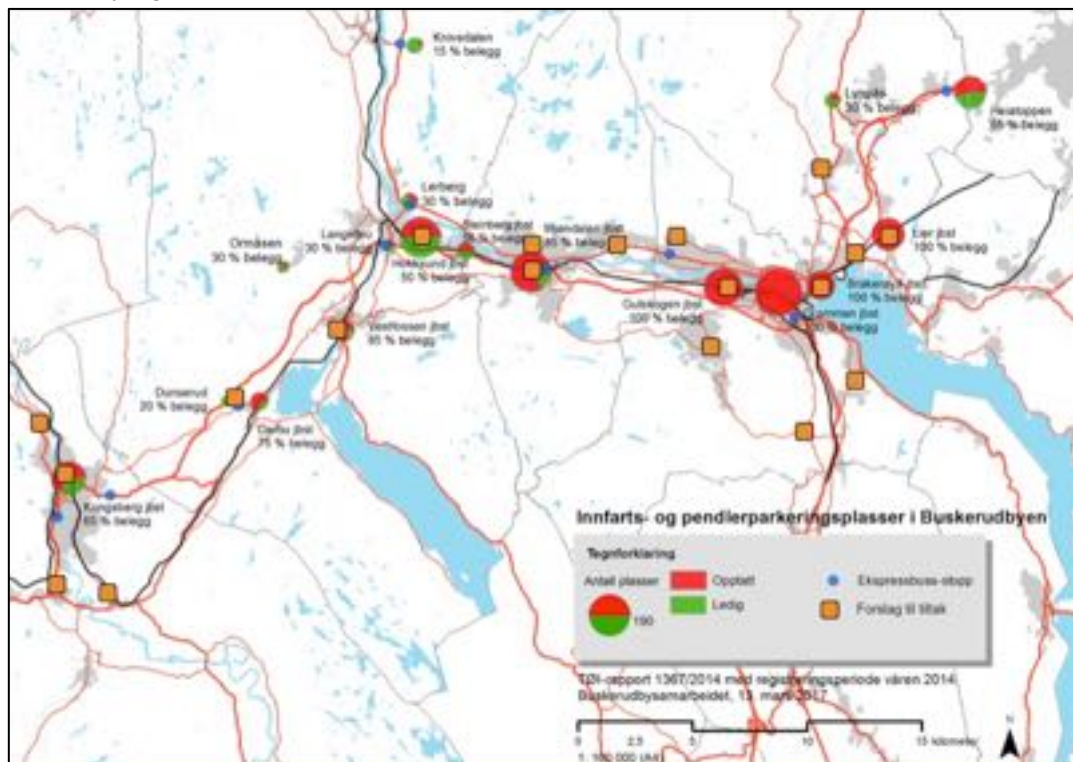
- **K1 Skavanger:** Behov for parkeringsanlegg for sykkel. Kostnad inkl montering og opparbeiding av tomt: ca 450.000,- kr. Kan anlegges i 2017.
- **K2 Kongsgårdmoen:** Behov for parkeringsanlegg for sykkel. Kostnad inkl montering og opparbeiding av tomt: ca 450.000,- kr. Kan anlegges i 2017.
- **K3 Kongsberg jbst:** Behov for utvidelse av parkeringsanlegg for sykkel. Dette kan gjennomføres som spleiselag mellom Bane NOR og Knutepunkt Kongsberg KF. Kostandsanslag er 2 – 3 mill kr. Områden er regulert og nødvendig areal sikret. Utvidelsen kan skje med utvidelse av eksisterende sykkelparkeringsanlegg på begge sider av jernbanelinja. Finansieringsandel med belønningsmidler er 1 mill kr. Arbeidet kan starte så snart det er tilgjengelige finansiering, med start i 2017. Tilpassing av kapasitet for bilparkering gjennom prising og vurdering av behov for bygging av nytt parkeringshus på regulert areal.
- **K4 Gomrudveien** (innfart fra sør på fv 40). Behov for parkeringsanlegg for sykkel. Kostnad inkl montering og opparbeiding av tomt: ca 450.000,- kr. Kan anlegges i 2020.

3.6 Samlet oversikt over forslag til tiltak

Alle forslag til tiltak er i tråd med strategi anbefalt av ATM-utvalget 18. desember 2015. Tabell 2 synliggjør kartlagt behov på vel 18 mill kr for perioden 2017-2020. Det tas forbehold om godkjenning av endelig løsning for enkelttiltak fra Statens vegvesen.

Aktuelle nye tiltak/steder	Type tiltak	Antatt totalkostnad	Mulig tidspunkt for gjennomføring
L1: Lier jbst	Sykkel og evt buss	1 500 000*	2017/18
L2: Lierbyen busst	Sykkel og bil	800 000	2017/18
L3: Amtmannssvingen	Sykkel og bil	800 000	2017/18
D1: Lollankrysset på Åskollen	Sykkel og bil	3 680 000	2018/19
D2: Skoger krk	Sykkel og bil	1 250 000	2018/19
D3: Bernåsvillaen på Konnerud	Sykkel og bil	520 000*	2017/18
D4: Aronsløkka på Åssiden	Sykkel og bil	160 000	2017/18
D5: Brakerøya jbst	Sykkel	800 000*	2019
NE1: Nedre Eiker kirke	Sykkel og bil	800 000*	2017/18
NE2: Solbergelva (under utredning)	Sykkel og bil	1 000 000*	2018/19
NE3: Mjøndalen jbst	Sykkel	3 000 000*	2017
ØE1: Vestfossen jbst	Sykkel	400 000	2017/18
ØE2: Hokksund jbst	Sykkel	800 000	2017/18
ØE3: Dunsrud (ekspressbuss stopp)	Sykkel	400 000	2017/18
K1: Skavanger	Sykkel	450 000	2017
K2: Kongsgårdmoen	Sykkel	450 000	2017
K3: Kongsberg jbst	Sykkel	3 000 000	2017/18
K4: Gomrudveien (fv 40)	Sykkel	450 000	2020
Sum kartlagt behov fra kommunene		18 260 000	2017-2020
Sum tilskudd til allerede prioriterte tiltak i vedtatt BBP1		7 620 000*	2014-2017
SUM ytterligere finansieringsbehov		10 640 000	2017-2020

Tabell 2: Forslag til aktuelle tiltak for perioden 2017-2020. *tiltakene er allerede vedtatt finansiert av i BBP1 for perioden 2014-2017.



Figur 12: Oversikt over eksisterende tilbud og forslag til nye tilbud og viderutvikling av eksisterende tilbud.

4 Finansiering og forslag til prioritering

Buskerudbysamarbeidet har inngått belønningsavtale med staten for bedre kollektivtransport og redusert bilbruk. Eksisterende avtale gjelder for perioden 2014-2017 og det vil bli søkt om ny avtale etter dette.

4.1 BBP1 handlingsplan 2014-2017

I handlingsplanen for BBP1 2014-2017 revidert 03.02.2017 er det totalt for hele perioden satt av 20,809 mill kr til innfartsparkeringer. Av dette er 6,3 mill kr satt av til følgende tiltak i 2016/17:

- Tiltak 3.1.8 Sykkelhotell Mjøndalen jbst: 3 mill
- Tiltak 2.3.8 Gjennomføringsmidler for pendlerparkering i NEK: 1,8 mill
- Tiltak 2.3.12 Gjennomføring av felles pendlingsparkeringsstrategi: 3 mill
- Tiltak 2.3.13 Tiltak Lier stasjon: 1,5 mill

Følgende tiltak er allerede prioritert i handlingsplanen for BBP1 2014-2017 revidert 03.02.2017:

- Tiltak 3.1.8 Sykkelhotell Mjøndalen jbst: 3 mill
- Tiltak 2.3.8 Gjennomføringsmidler for pendlerparkering i NEK: 1,8 mill
- Tiltak 2.3.13 Tiltak Lier stasjon: 1,5 mill

I kapittel 4.3 er derfor kun laget foreløpig forslag foredling av tilgjengelige midler på 3 mill kr for tiltak Tiltak 2.3.12 Gjennomføring av felles pendlingsparkeringsstrategi.

4.2 Buskerudbypakke 2

Budsjettmidler fra Buskerudbypakke 2 vil kun finansiere tiltak i de kommunene som inngår i bypakken. I vedtatt forslag til BBP2 av 15.08.2016 er det satt av 350 mill kr til pendlerparkeringer i alle 4 kommuner for perioden 2018-2032. For perioden 2018-2020 er det satt av 153 mill kr. Det er altså satt av vesentlig mer midler i BBP2 enn enn kartlagt behov for perioden 2017-2020. Det er når saken skrives overveiende sannsynlig at BBP2 får ett års utsettelse med tidligst iverksettelse i 2019, ett år etter stortingsbehandling. Dagens belønningsavtale går ut i 2017 og ny avtale kan tidligst inngås i 2018 etter rapportering til Samferdselsdepartementet tidlig i 2018. Når ny belønningsavtale er inngått eller når BBP2 er behandlet i stortinget kan ytterligere tiltak for innfartsparkering iverksettes. Det er behov for ytterligere analyser som grunnlag for iverksetting av ytterligere tiltak for videreutviklingen av innfarts- og pendlerparkeringstilbudet i Buskerudbyen på lengre sikt.

4.3 Forslag til prioritering

Foreløpig forslag til prioritering av tilskuddsmidler på til sammen 3 mill kr innenfor BBP1 tiltak 2.3.12 Gjennomføring av felles pendlingsparkeringsstrategi:

1. K3: Kongsberg jbst, tilskudd: 1 mill
2. ØE2: Hokksund jbst, tilskudd: 0,7 mill
3. L2: Lierbyen busstasjon, tilskudd: 0,6 mill
4. D5: Brakerøya jbst, tilskudd: 0,7 mill

SUM: 3 mill kr

4.4 Videre prosess

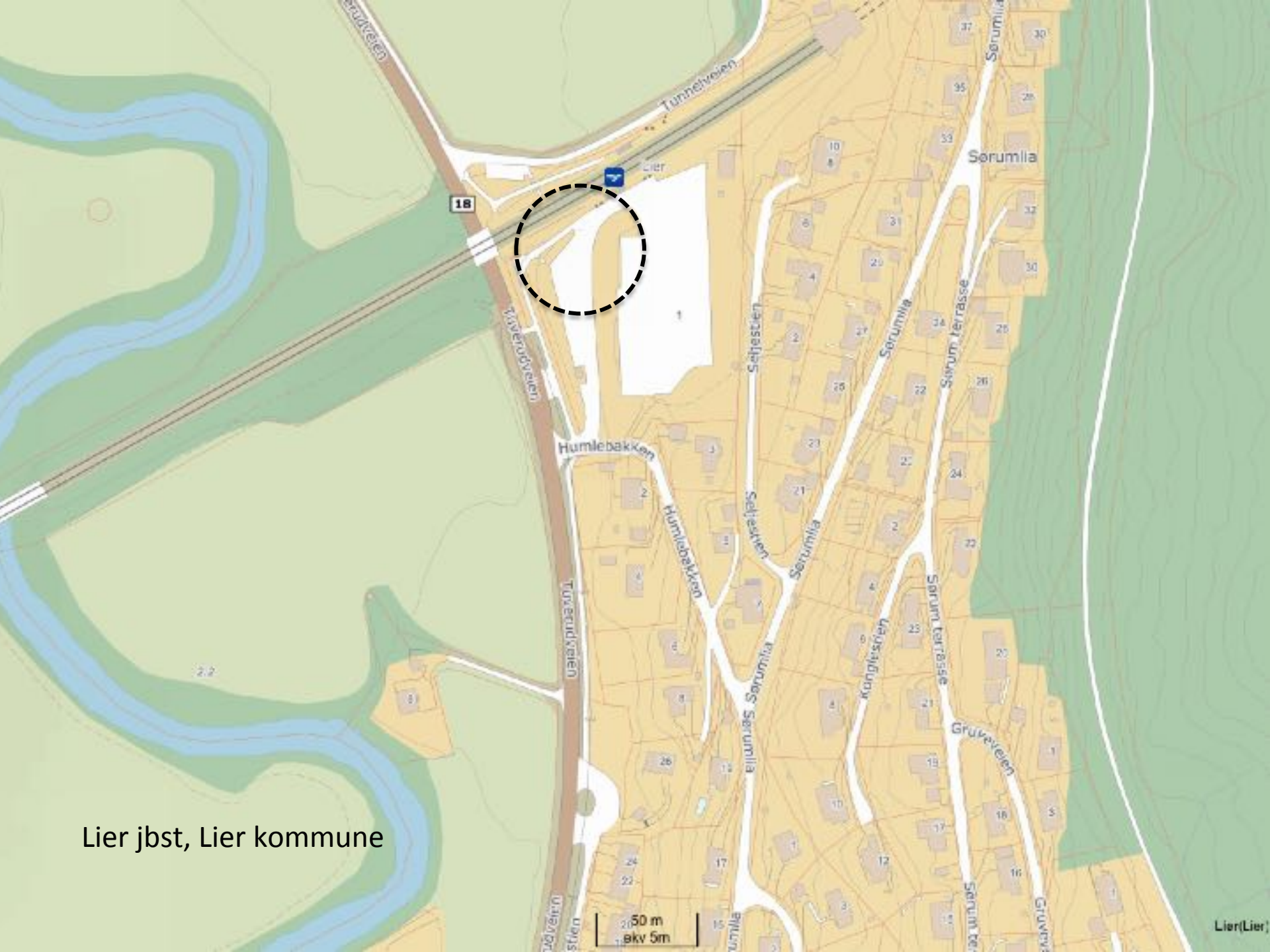
Siden det ikke foreligger detaljerte beskrivelser for alle forslag til tiltak fra kommunene i tabell 2 tas det forbehold om godkjenning av endelig løsning fra Statens vegvesen. Forslagene må konkretiseres med egne tiltaksbeskrivelser og inngå i prosess for handlingsplanen for BBP1 2014-2017. Saken fremmes for administrativ styringsgruppe og ATM-utvalg.

Kartlagt behov fra kommunene er mer enn det som kan finansieres gjennom tilgjengelige midler i eksisterende BBP1 avtale for perioden 2014-2017. Samtidig er det satt av et vesentlig høyere beløp i BBP2 enn det som er kartlagt i arbeidet med handlingsplanen.

Det er når saken skrives overveiende sannsynlig at BBP2 får ett års utsettelse med tidligst iverksettelse i 2019, ett år etter stortingsbehandling. Dagens belønningsavtale går ut i 2017 og ny avtale kan tidligst inngås i 2018 etter rapportering til Samferdselsdepartementet tidlig i 2018. Når ny belønningsavtale er inngått eller når BBP2 er behandlet i stortinget kan ytterligere tiltak for innfartsparkering iverksettes.

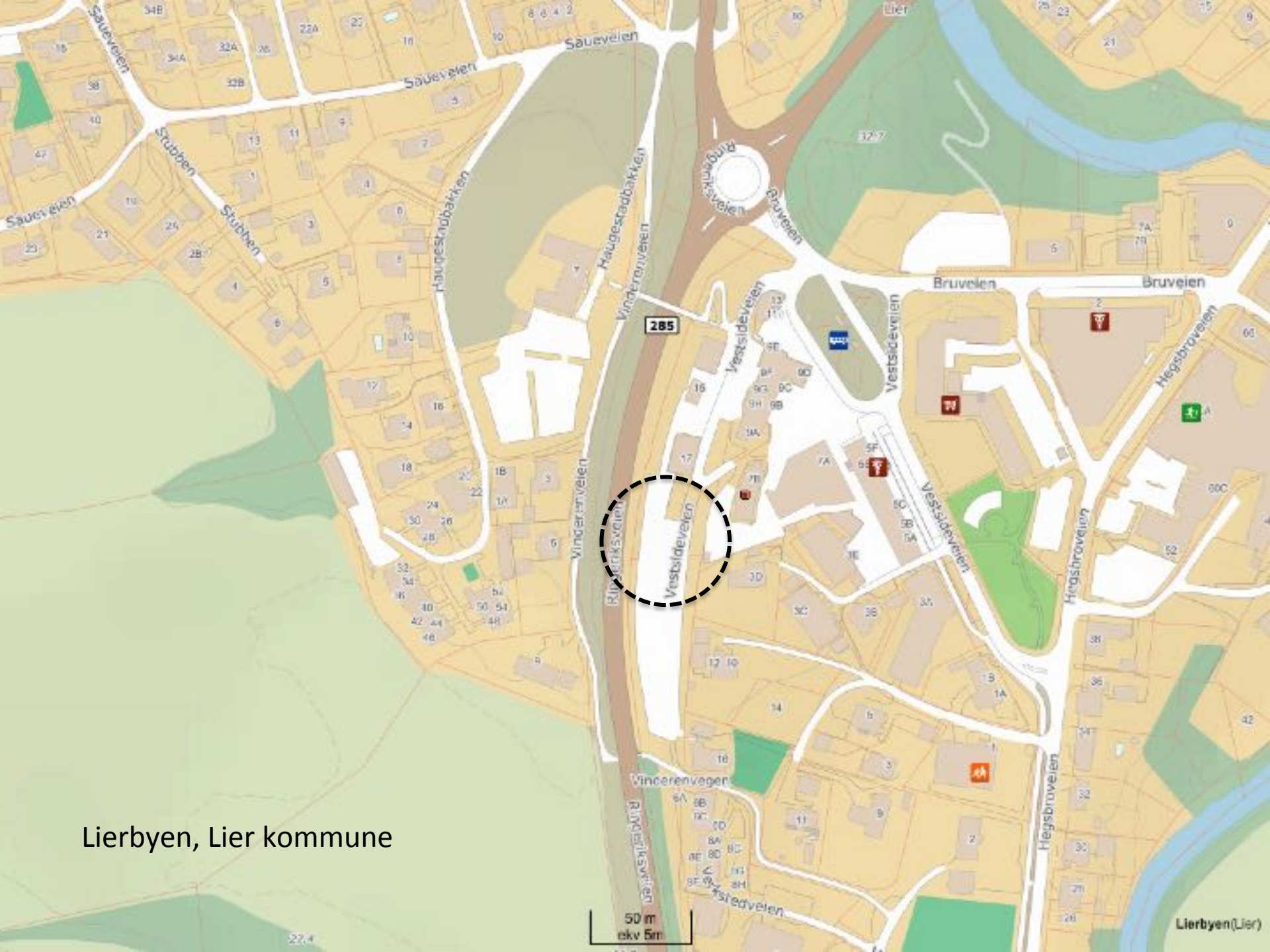
Det er behov for ytterligere analyser som grunnlag for iverksetting av ytterligere tiltak for videreutviklingen av innfarts- og pendlerparkeringstilbudet i Buskerudbyen på lengre sikt.

Vedlegg: Kart som viser lokalisering av forslag til tiltak omtalt i kapittel 3.



Lier jbst, Lier kommune

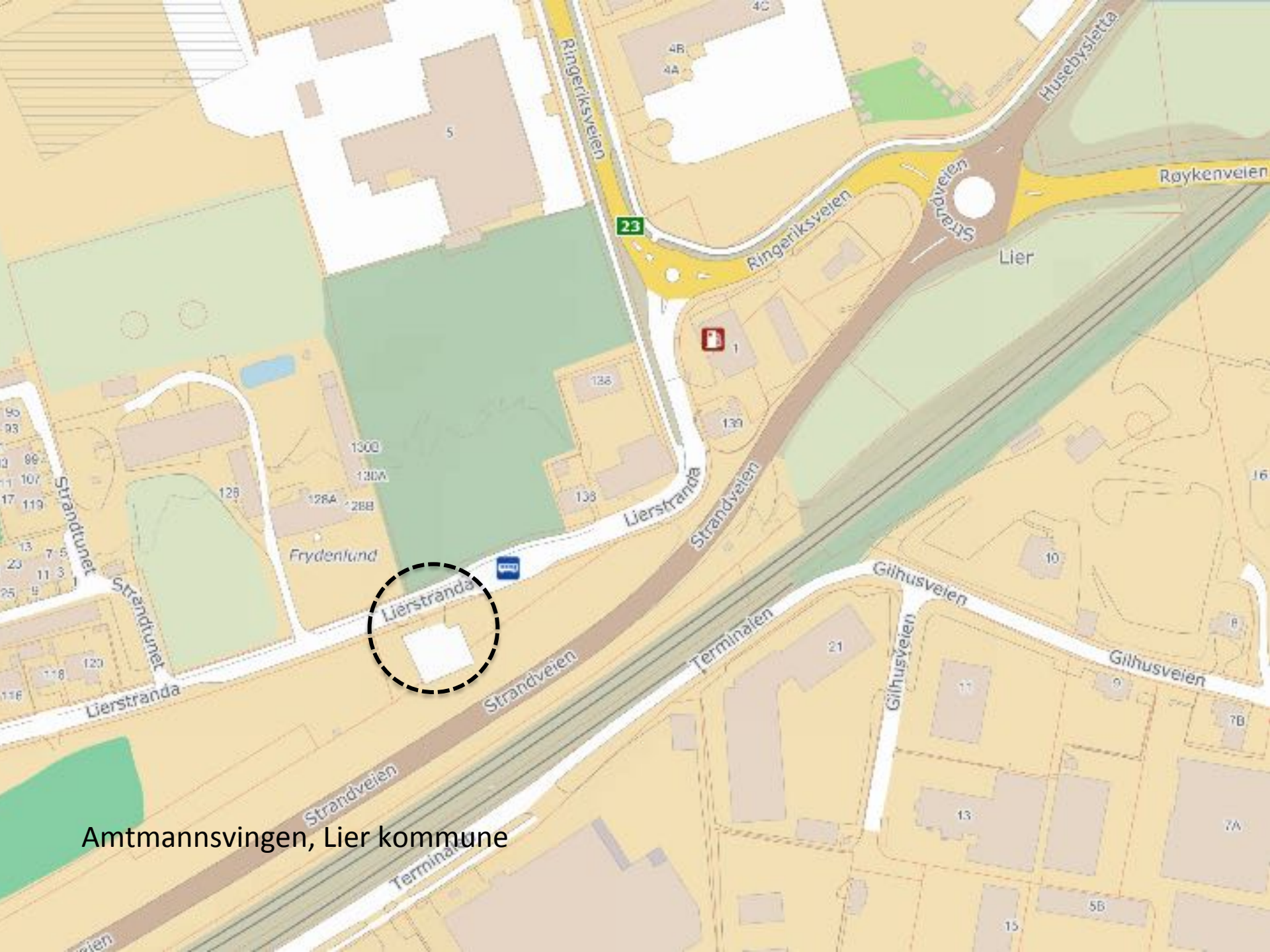
Lier(Lier)



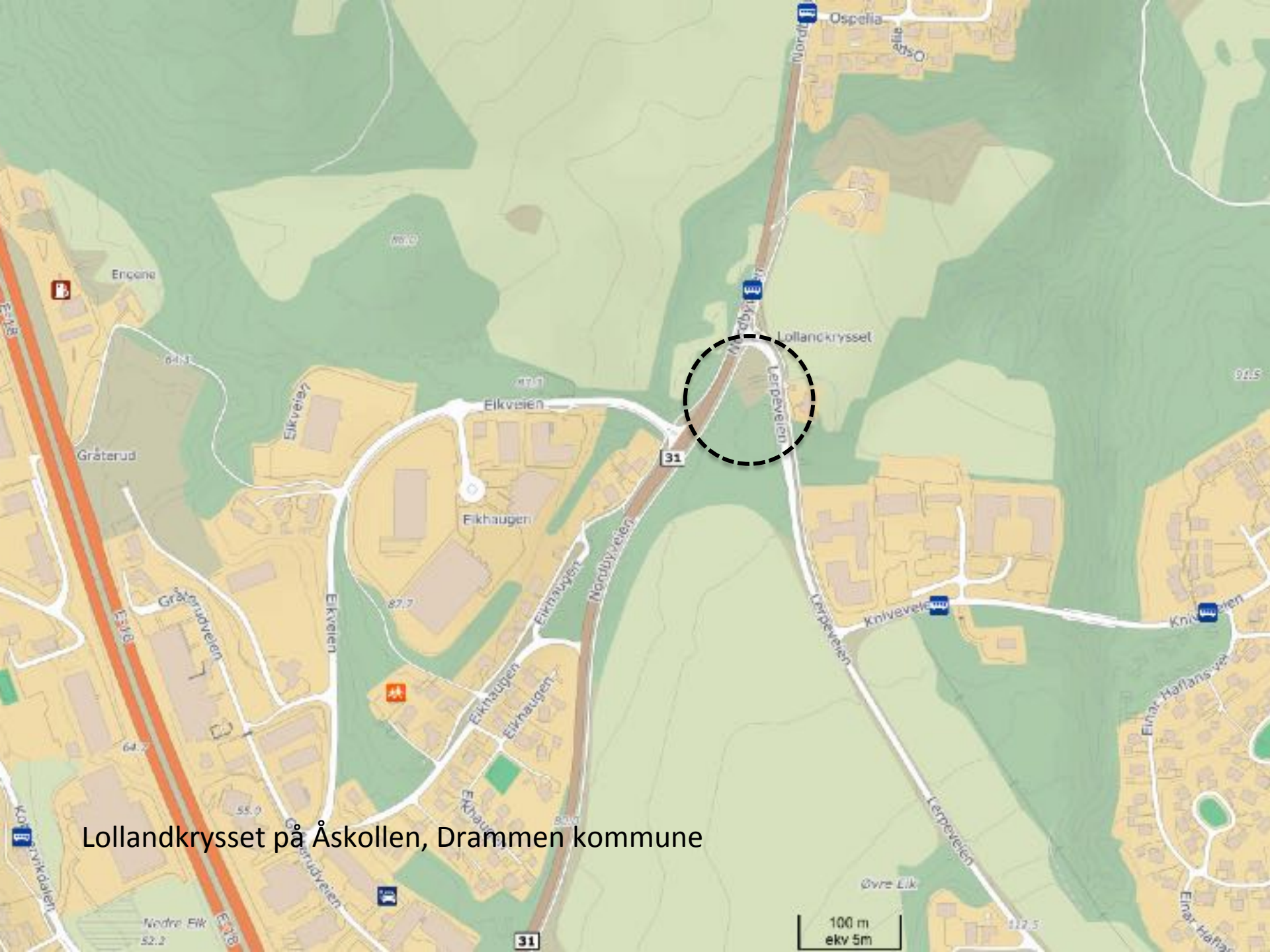
Lierbyen, Lier kommune

50 m
ekv 5m

Lierbyen(Lier)

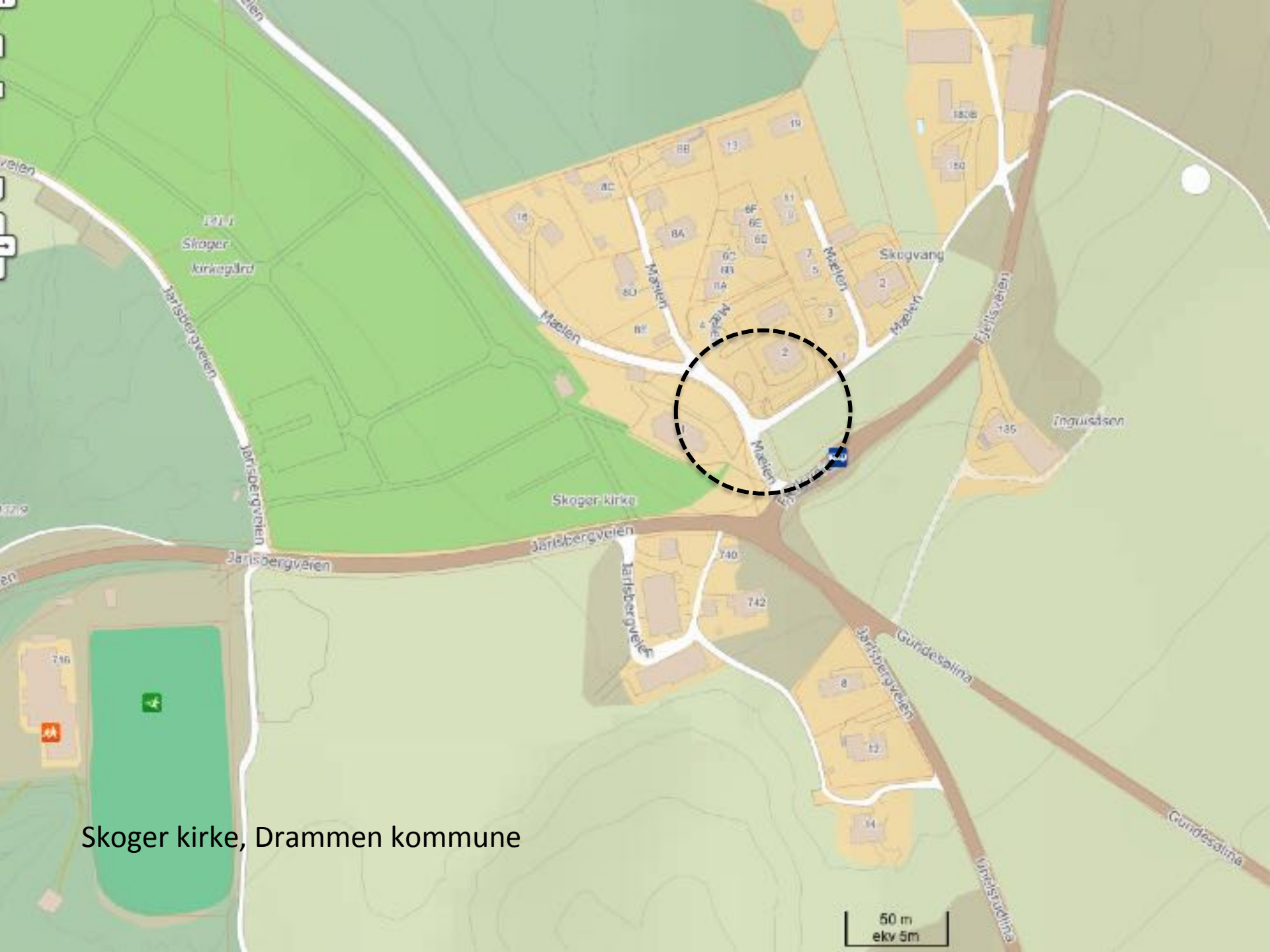


Amtmannsvingen, Lier kommune



Lollandkrysset på Åskollen, Drammen kommune

100 m
ekv 5m



1911
Skoger
kirkegård

Skoger kirke

Skogvang

Ingulsåsen

Skoger kirke, Drammen kommune

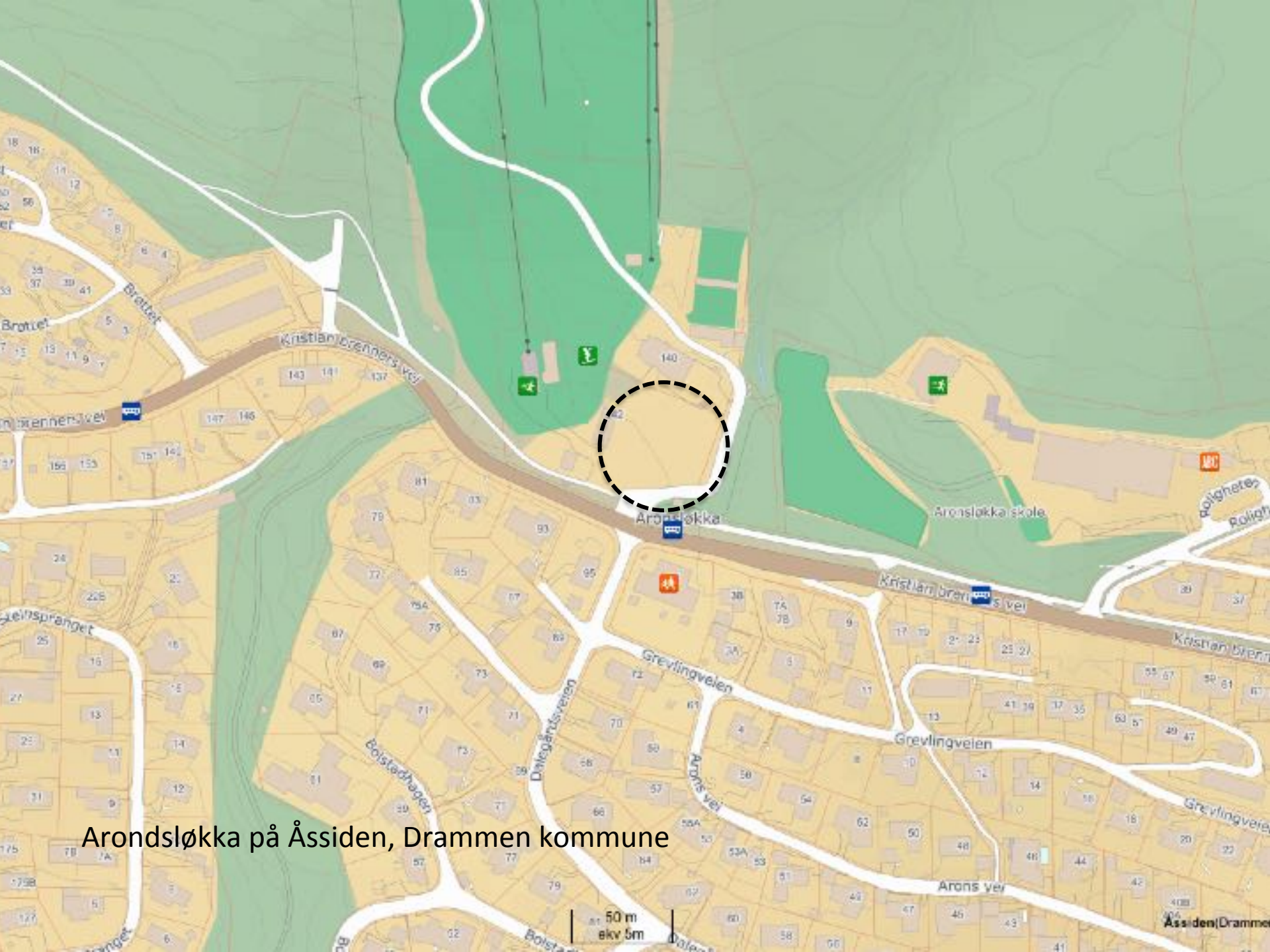
50 m
ekv 5m



Bernåsvillaen på Konnerud, Drammen kommune

20 m
or 1 m (5 m)

Konnerud(Drammen)



Arondsløkka på Åssiden, Drammen kommune

50 m
ekv 5m

Åssiden(Drammen)



Brakerøya idrettsplass

E 18

E 18

282

283

Brakerøya jbst, Drammen kommune

50 m
ekv 5m



Nedre Eiker kirke, Nedre Eiker kommune



Solbergelva, Nedre Eiker kommune

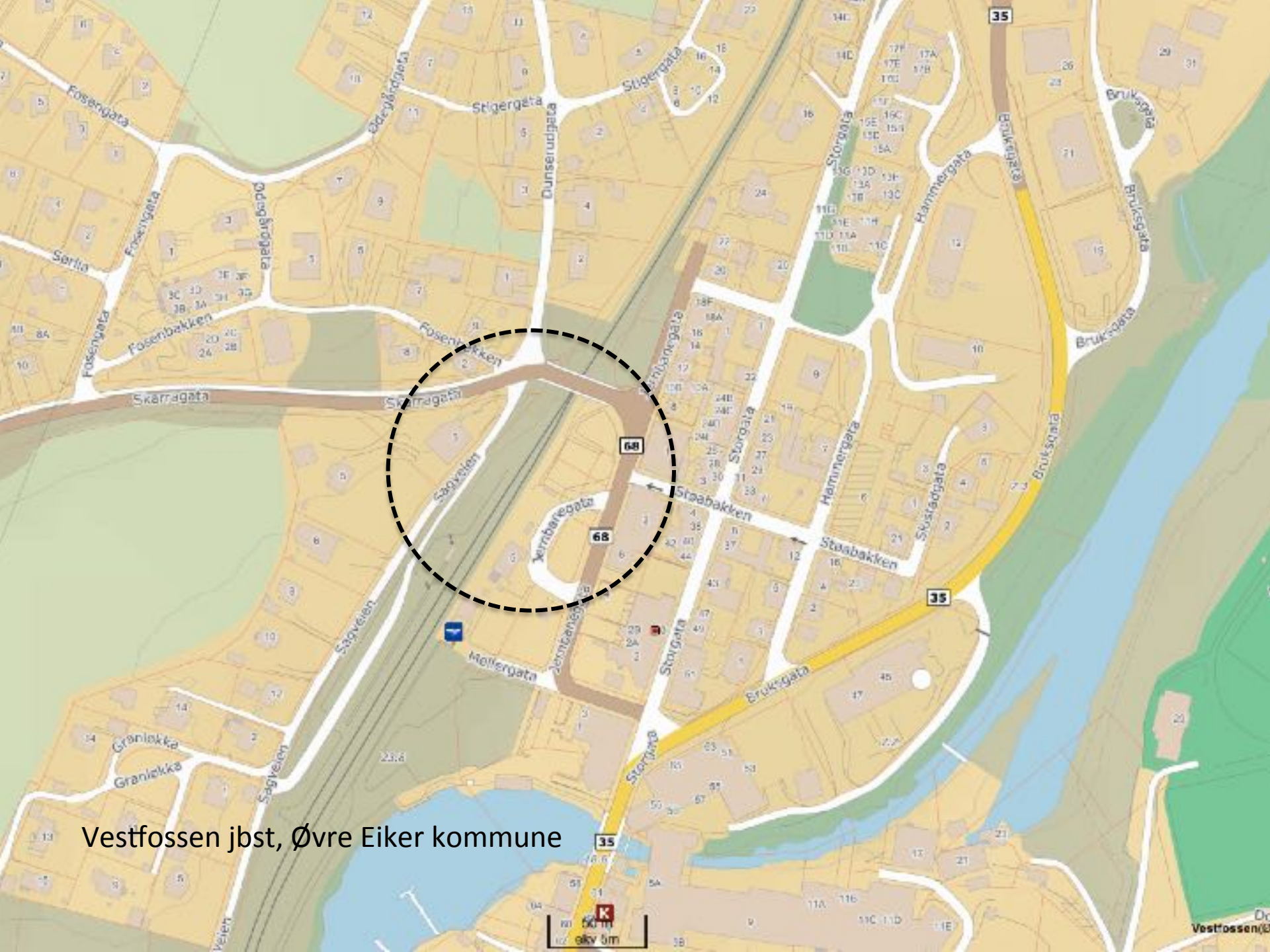


Mjøndalen jbst, Nedre Eiker kommune



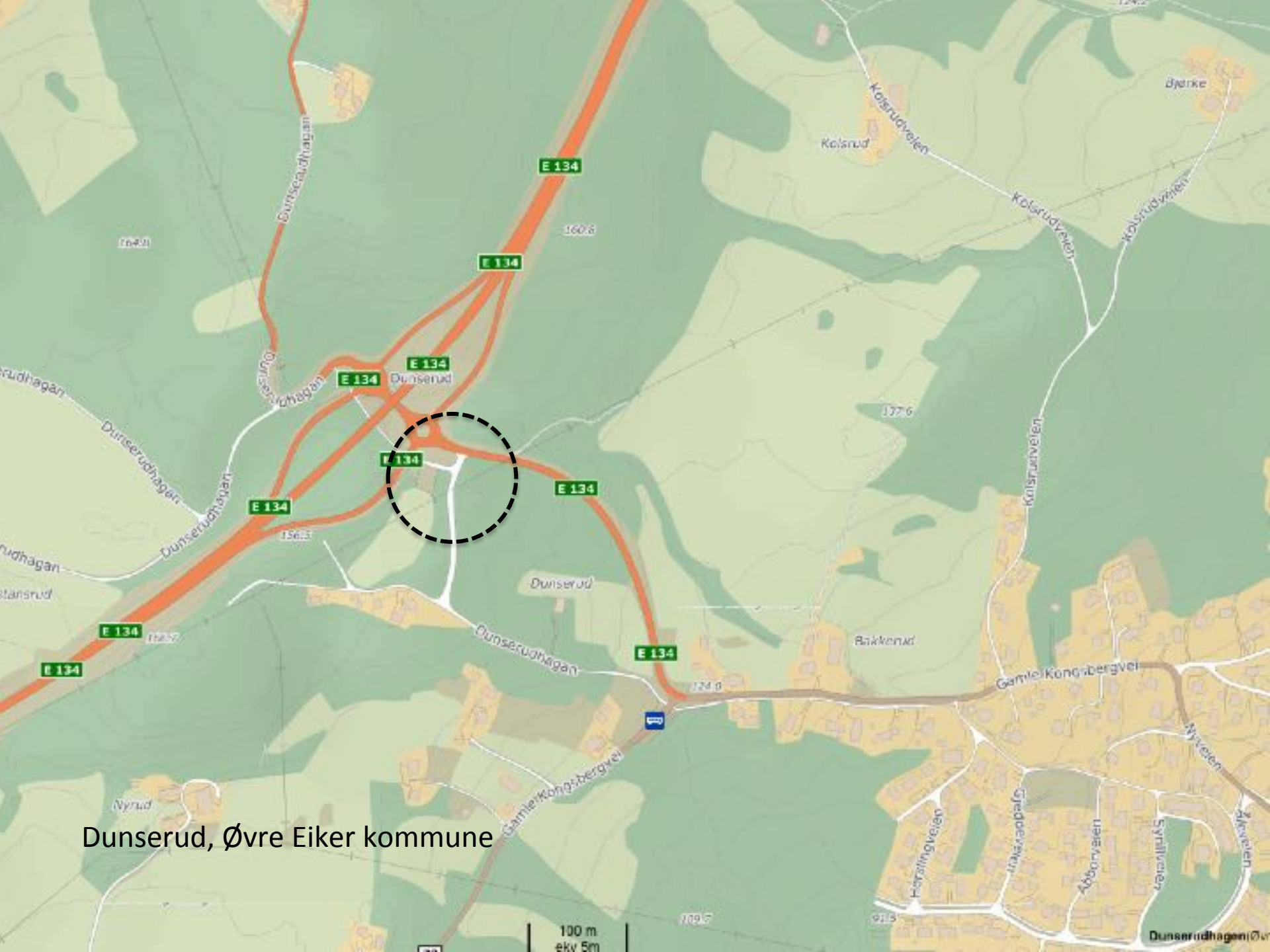
Hokksund jbst, Øvre Eiker kommune

50 m
ekv 5m



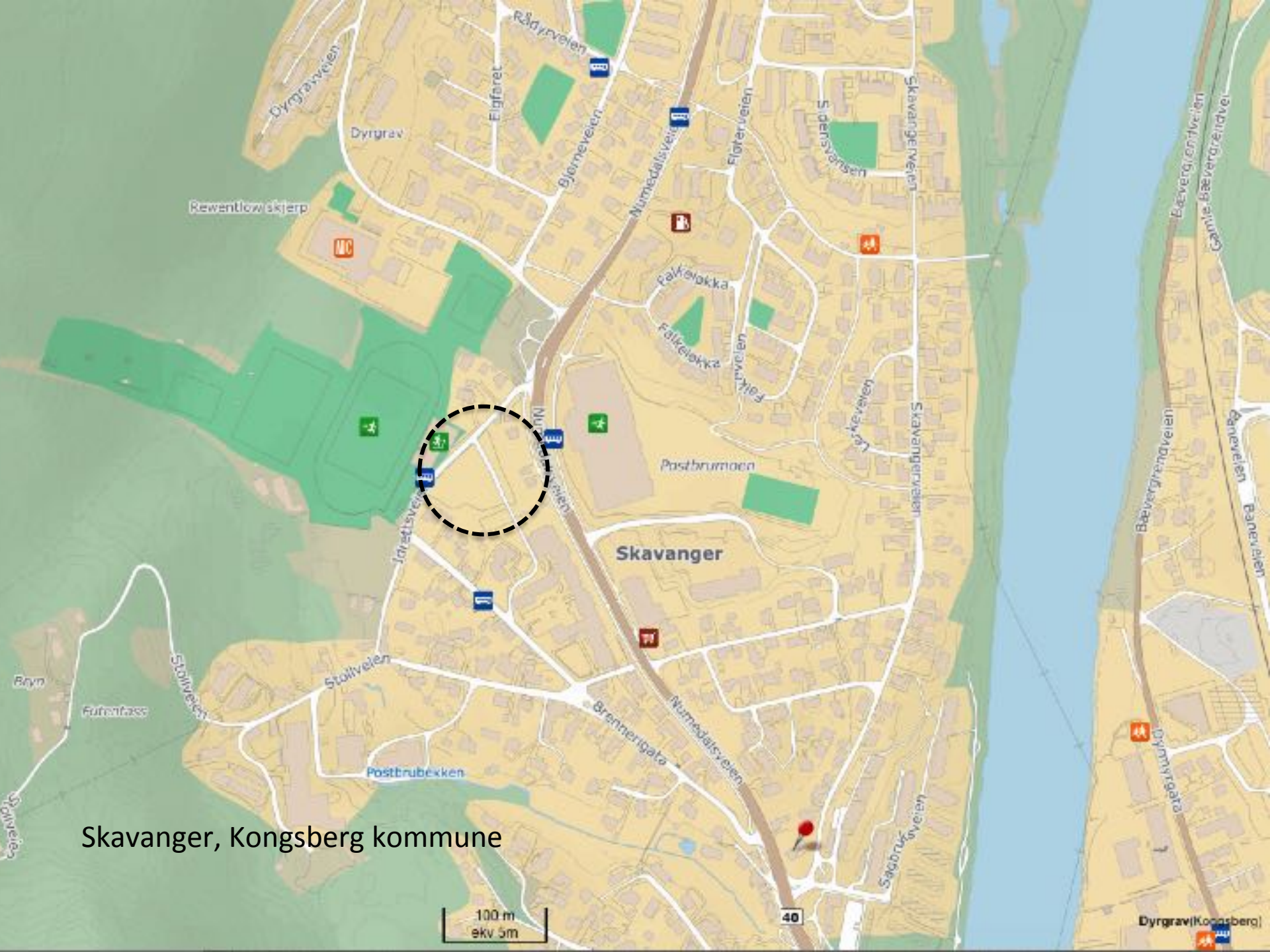
Vestfossen jbst, Øvre Eiker kommune

50 m
50 m



Dunserud, Øvre Eiker kommune

100 m
ekv 5m

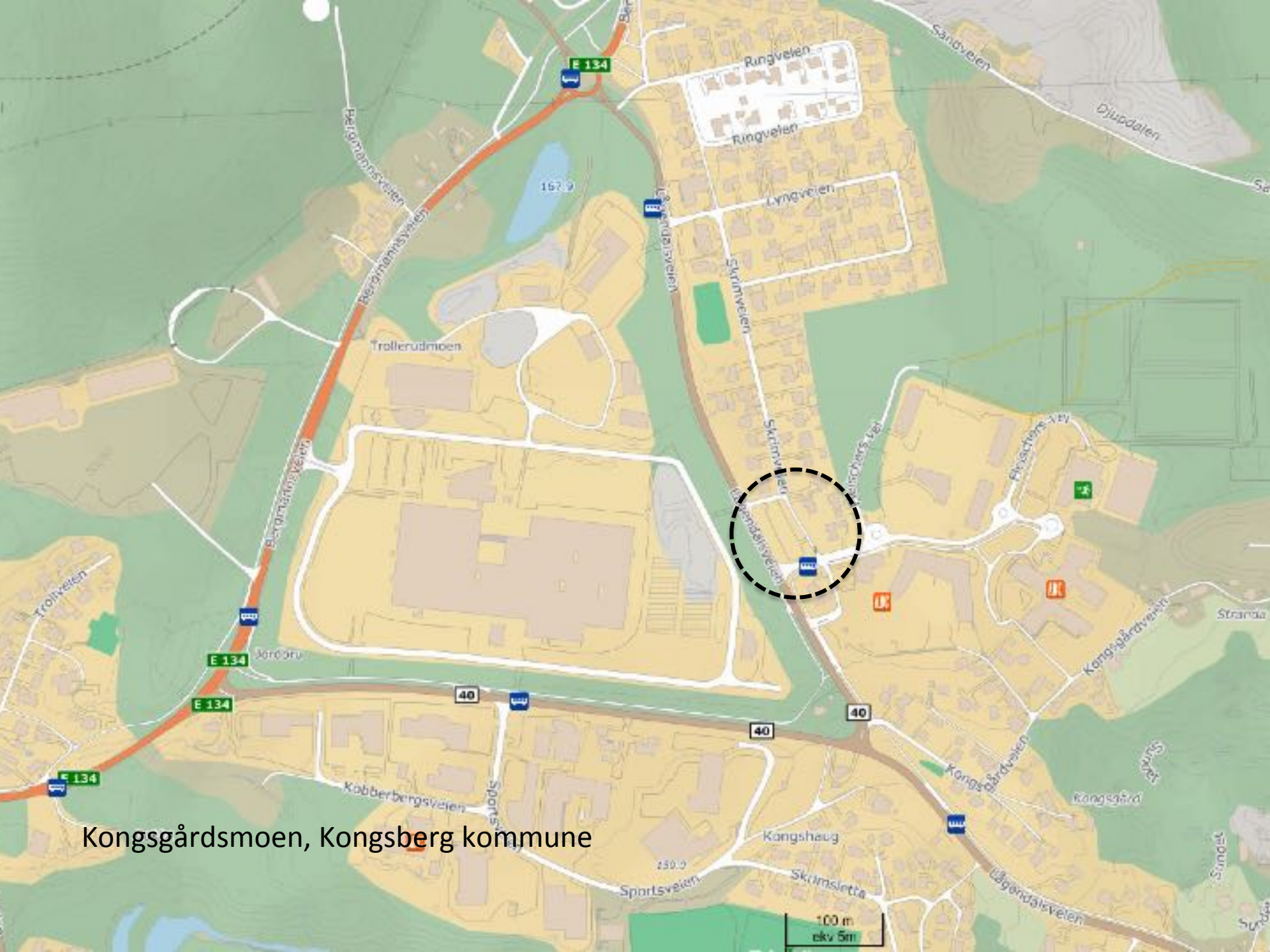


Skavanger, Kongsberg kommune

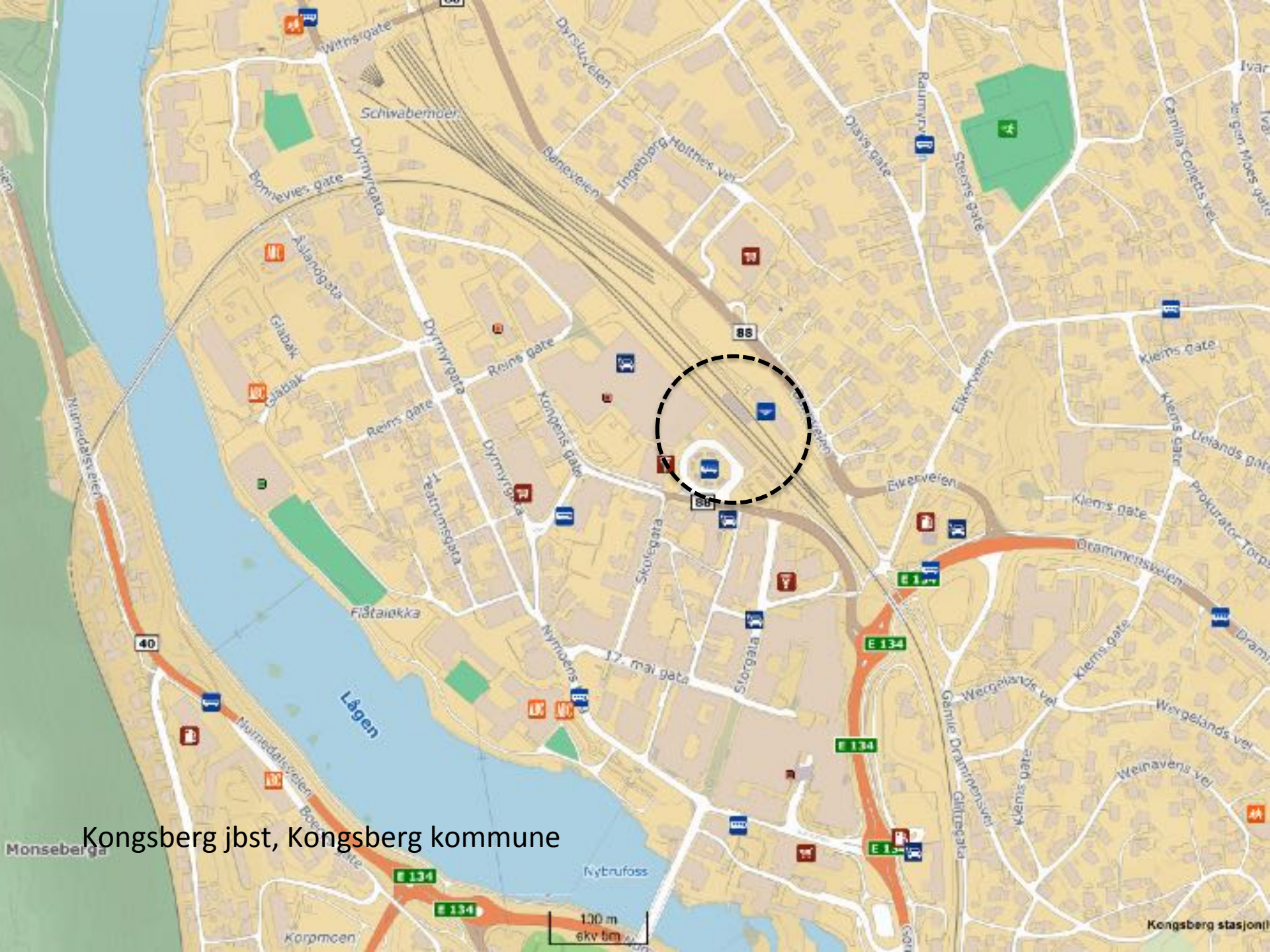
100 m
ekv 5m

40

Dyrgrav(Kongsberg)



Kongsgårdsmoen, Kongsberg kommune



Kongsberg jbst, Kongsberg kommune