



Buskerudbyen

Raskere reiser – bedre miljø

Buskerudbypakke 1 del 2

Handlingsplan 2014-2017 med tiltaksplan 2014 og 2015



Vedtatt 06.02.2015

Forord

Satsingen på kollektivtransport, gåing og sykling som er startet opp med Buskerudbypakke 1 2010-2013 videreføres i ny avtaleperiode 2014 -17. Det skal gjennomføres tiltak for 308,3 mill. kr de nærmeste tre årene. De foreslåtte tiltak vil gi forbedringer for kollektivtrafikk, sykkel og pendlerparkeringer i de kommende tre årene. Dette er også en forberedelse til det store samferdselsløftet i Buskerudbypakke 2 som antatt tidligst kan starte i 2018.

I tråd med handlingsprogrammet i søknaden til departementet inneholder handlingsplan 2014-2017 syv tiltaksområder. Fordelingen mellom de 7 tiltaksområdene i søknaden har vært en overordnet føring for forslag til prioritering av tiltak.

Dette dokumentet inneholder tre hoveddeler:

Handlingsplan 2014 – 2017 er et styringsdokument for prioritering av tiltak innenfor den fireårige avtalen om belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk datert 28.11.2014 som er inngått med Samferdselsdepartementet.

Tiltaksplan 2014 gir tildeling av midler til tiltak for 73,3 mill.kr. Midlene er overført fra Samferdselsdepartementet i desember 2014 i tråd med avtale. 0,3 mill kr er overført fra 2013 og inngår også i tiltaksplanen.

Tiltaksplan 2015 gir tildeling av midler til tiltak for 75 mill.kr. I tråd med avtale vil disse midlene utbetales fra departementet innen 31. mars 2015 forutsatt godkjent rapportering oversendt innen 06.02.2015.

Vedtatt i ATM-utvalget, 6. februar 2015

Tore Opdal Hansen (leder)
Ordfører Drammen kommune

Vidar Lande (nestleder)
Ordfører Kongsberg kommune

Helene Justad
Ordfører Lier kommune

Bent Inge Bye
Ordfører Nedre Eiker kommune

Ann Sire Fjerdingsstad
Ordfører Øvre Eiker kommune

Morten Eriksrød
Fylkesordfører Buskerud

Helen Bjørnøy
Fylkesmann Buskerud

Sjur Helset
Jernbaneverket

Kjell Inge Davik
Regionvegsjef Statens vegvesen

Innholdsfortegnelse

1. Rammeverk for handlingsplan og tiltaksplan	4
1.2 Mål for perioden 2014-2017.....	4
1.3 Hovedprioritering 2014-2017	5
1.4 Forholdet til Buskerudbypakke 2.....	5
1.5 Mål- og resultatoppfølging	6
1.6 Prioriteringskriterier	7
1.7 Tilskuddsprinsippet, tildeling av midler og ansvar.....	8
1.8 Porteføljestyring	8
1.9 Årlig prosess.....	9
1.10 Resultatrapportering og synliggjøring av tiltak.....	9
2. Handlingsplan 2014-2017 med tildeling 2014 og 2015	10
2.1 Prosess.....	10
2.2 Økonomiske rammer for handlingsplan 2014–2017	10
2.3 Partnernes samferdselsmidler - egenandeler.....	10
3. Tiltaksområder	12
3.1 Tiltaksområde 1 - Forbedring av kollektivtilbudet.....	13
3.2 Tiltaksområde 2 - Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering	18
3.3 Tiltaksområde 3 - Tiltak for syklende.....	29
3.4 Tiltaksområde 4 - Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	38
3.5 Tiltaksområde 5 - Arealutvikling og fortetting.....	42
3.6 Tiltaksområde 6 - Felles kunnskapsgrunnlag og innovasjon.....	44
3.7 Tiltaksområde 7 - Kommunikasjon	46
Vedlegg	48
Vedlegg 1: Tiltaksplan 2014	48
Vedlegg 2: Tiltaksplan 2015	48
Vedlegg 3: Handlingsplan 2014-2017 - sammenstillingstabell	48
Vedlegg 4: Oversikt over innspill som ikke er prioritert	48

Buskerudbysamarbeidet er et langsiktig og avtalebasert samarbeid om areal, transport og miljø mellom 9 likeverdige partnere; Lier kommune, Drammen kommune, Nedre Eiker kommune, Øvre Eiker kommune, Kongsberg kommune, Buskerud fylkeskommune, Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen region sør og Jernbaneverket.

Buskerudbypakke 1 del 2 - Handlingsplan 2014-2017 med tiltaksplan 2014 og 2015
Vedtatt i ATM-utvalget 06.02.2015.
Buskerudbysamarbeidet, Postboks 76, 3301 Hokksund post@buskerudbyen.no
www.buskerudbyen.no

1. Rammeverk for handlingsplan og tiltaksplan

1.1 Avtale om belønningstilskudd

I perioden 2010-13 har Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier hatt avtale med Samferdselsdepartementet (SD) om belønningsmidler og gjennomført tiltak for tilsammen 280 mill. kr (Buskerudbypakke 1 del 1).

Ny avtale for perioden 2014 -17 forelå 04.12.14. Avtalen omfatter tilskudd fra belønningsordningen på til sammen 308,3 mill. kr fordelt med følgende årlige beløp: 2014: 73,3 mill. kr, 2015: 75 mill. kr, 2016: 80 mill. kr, 2017: 80 mill. kr. I tråd med pkt. 5 i avtalen om Buskerudbysamarbeidet ivaretar ATM-utvalget rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtalen med SD bl.a. med prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammer.

Avtalen muliggjør realisering av Buskerudbypakke 1 del 2 for perioden 2014-2017 som er viktig for forberedelse til Buskerudbypakke 2, antatt tidligst oppstart i 2018.

1.2 Mål for perioden 2014-2017

Kontinuitet i samferdselssatsingen er viktig for måloppnåelse i tråd med regional plan for areal- og transport Buskerudbyen 2013 -2023. En fireårsperiode er kort tid for å gjennomføre nødvendige, og store nok tiltak, til å gi nødvendig effekt i forhold til målene i areal- og transportplanen. Tiltak i denne fireårsperioden, vil likevel berede grunnen for å høste større effekt senere, gjennom Buskerudbypakke 2.

Mål i belønningsavtalen tar utgangspunkt i målsettingene i Klimaforliket 2012 og NTP 2014-2023 om at veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det heter i punkt 3 i avtalen:

“Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i avtaleperioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt (fotnote). Veksten i persontransporten skal således tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Fotnote:

Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtaleperioden 2014-17. Tidspunkt for oppnåelse av 0-vekstmålet er ett år etter at bompenger er iverksatt som en del av Buskerudbypakke2, alternativt at virkemidler med tilsvarende effekt iverksettes.

Opplegg for hvordan resultatene skal måles inngår i første rapportering, senest 31. januar 2015. Samferdselsdepartementet skal godkjenne opplegget.

Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutviklingen skal nås gjennom kollektivtransportfremmende tiltak, arealpolitiske virkemidler og restriktive tiltak for personbiltrafikk (evt. også tiltak for sykkel og gange). Dersom det ligger an til at målene ikke vil bli nådd, må byområdet justere virkemiddelbruken.

I februar 2013 ble Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtatt. I planen fremgår helhetlige strategier for utvikling av arealer og transportsystem for byområdet og med langsiktige mål for utvikling på transportområdet (fram til 2023).

Følgende hovedmål er vedtatt for areal- og transportutvikling:

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
3. Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner

4. Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensede kommuner og regioner med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen arealutviklingen og transportsystemet.

På transportområdet skal planen bidra til at nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontransporten i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Frem til 2023 er det et mål å endre reisevanene for innbyggerne i Buskerudbyen (jfr. RVU 2009):

- Andel kollektivreisende skal dobles (fra 7 til 14%)
- Andel syklende skal dobles (fra 4 til 8%)
- Andel gående skal øke (fra 21%)
- Andel bilreisende (bilfører + passasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng (fra 65%).

For å nå disse ambisiøse målsettingene kreves det kontinuerlig innsats innen samordnet arealutvikling og transporttiltak.

1.3 Hovedprioritering 2014-2017

Hovedprioriteringen for perioden 2014-2017 fram mot BBP2 er å tilrettelegge for et bedre busstilbud (frekvens, nye tilbud, fremkommelighet, brukervennlighet), bedre tilrettelagt for kollektivknutepunkter, sykling, pendler- / innfartsparkeringer. Det er en politisk forutsetning at gode alternativer til privatbil må foreligge når bompenger eventuelt innføres.

Med følgende tiltak av både positive og biltrafikkreduserende karakter vurderes muligheten for måloppnåelse som god:

- Prioritering av kollektivtransportens fremkommelighet og samtidig forbedre tilbudet (frekvens, nye tilbud, fremkommelighet, brukervennlighet)
- Økt attraktivitet for syklende gjennom utvikling av sammenhengende sykkelvegnett og bedret drift og vedlikehold
- Videreutvikling av parkeringspolitikken

1.4 Forholdet til Buskerudbypakke 2

Buskerudbypakke 2 kan tidligst starte fra 2018. Belønningsavtalen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk er innrettet mot å styrke tilbudet for kollektivtransport, sykkel og gange i perioden 2014-17 før BBP2 igangsettes. I forslaget til handlingsplan 2014 -17 er det prioritert noe midler til større tiltak for forberedelse til BBP2. Dette gjelder oppgradering av Bragernes bussterminal.

1.5 Mål- og resultatoppfølging

Det legges opp til et system for mål- og resultatoppfølging av belønningsordningen 2014-17 som tar utgangspunkt i det fastsatte rammeverket med mål/ indikatorer for bymiljøavtaler.

Overordnet mål

Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen.

Hovedmål for hele fireårsperioden

Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i avtaleperioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt (fotnote). Veksten i persontransporten skal således tas med kollektivtransport, sykkel og gange. *Fotnote:*

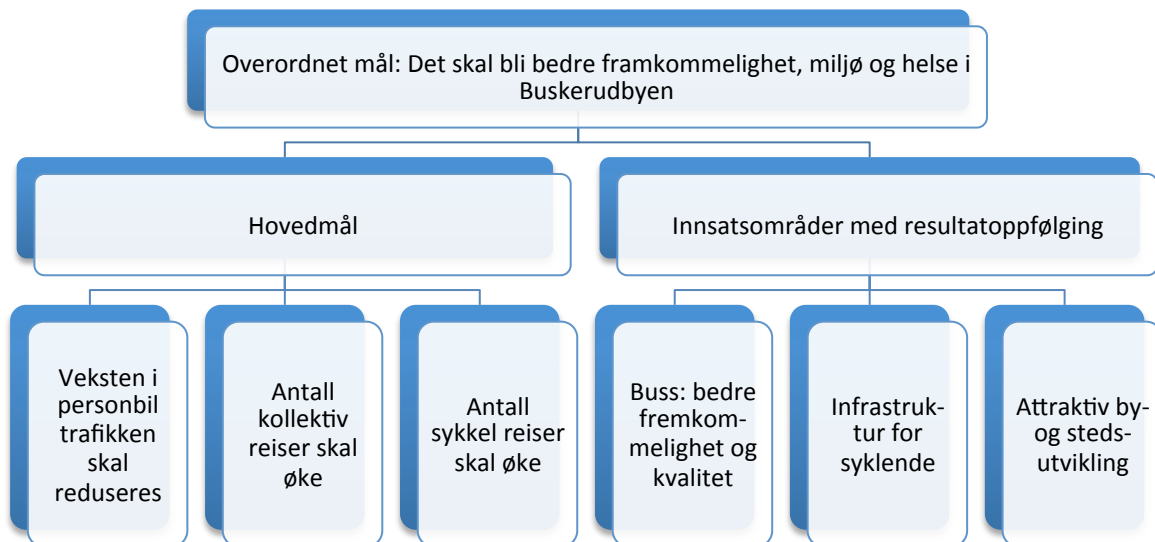
Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtaleperioden 2014-17.

Tidspunkt for oppnåelse av 0-vekstmålet er ett år etter at bompenger er iverksatt som en del av Buskerudbypakke2, alternativt at virkemidler med tilsvarende effekt iverksettes.

Innsatsområder (tiltaksområder) med resultatoppfølging

I tillegg til rapportering til SD på hovedmålet over legger partnerne i Buskerudbysamarbeidet opp til egenrapportering på indikatorer for de mest sentrale tiltaksområder for å få en bredere oppfølging av belønningsmidlene og for å forberede en senere implementering med bymiljøavtale/bypakke.

System for mål og resultatoppfølging:





For hovedmålet for rapportering til SD legges det opp til å bruke følgende indikatorer/datakilder for de områder der tiltak iverksettes i avtaleperioden:

MÅL	INDIKATORER	REFERANSE INDIKATORER
Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtale-perioden 2014-17	Vegtrafikkindeks i kombinasjon med vurdering av utvalgte målepunkter	Reisemiddel-fordeling kollektiv, sykkel, gange og bil fra NRVU 2013 med tilleggs-utvalg fra Buskerudbyen Befolkningsvekst og Befolkningsvekst sammenlignet med andre byområder
Antall kollektivreiser skal øke	Passasjertellinger på tog Passasjertellinger på buss	
Antall sykkel reiser skal øke	Volumtelling på enkelte strekninger	
Bedre bussfremkom-melighet og kvalitet	Reisehastighet i rush (km/t) på utvalgte strekninger Bruker- og evt. innbyggertilfredshet med kollektivtilbudet	
Infrastruktur for syklende	Antall km nye og oppgraderte sykkelanlegg	
Attraktiv by- og stedsutvikling	Gjennomsnittlig tetthetsgrad i de prioriterte utviklingsområdene	

1.6 Prioriteringskriterier

I tråd med behandling i ATM utvalget legges følgende til grunn for tiltak i handlingsplan 2014 -17 og årlige tiltaksplaner:

Prioriteringskriterier:

- Tiltak som gir høy måloppnåelse
- Tiltak som gir raske og synlige resultater
- Tiltak som kombinerer kollektivtrafikkforbedringer med biltrafikkreduserende tiltak
- Tiltak i alle kommunene (i tråd med samarbeidsavtalen)

Med utgangspunkt i avtalen med Samferdselsdepartementet vektlegges høy måloppnåelse høyest. Det vektlegges målrettede og synlige tiltak i alle kommuner. Tiltakene er basert på innspill fra partnerne. Partnerne stiller med forskjellige egenandeler ved gjennomføring av tiltakene. Ved å stille egne midler til disposisjon bidrar det til et større omfang av tiltak og bedre måloppnåelse.

Prinsipper for planarbeidet:

- Handlingsplan skal være mål og resultatorientert
- Handlingsplanen skal ha tiltaksområder med føringer for de tiltak som skal gjennomføres
- Belønningsmidlene skal være et supplement til egne midler
- Årlige tiltaksplaner følger opp handlingsplanen

1.7 Tilskuddsprinsippet, tildeling av midler og ansvar

I tråd med behandling i ATM utvalget og videreføring av eksisterende praksis legges følgende til grunn ved tildeling av midler:

Belønningsmidlene er som det står i retningslinjene for belønningsordningen et tillegg til midler fra lokale myndigheter: *“Midlene fra belønningsordningen forutsettes ut fra formålet anvendt til å redusere behovet for transport med personbil og styrke kollektivtransportens konkurransekraft. Det forutsettes videre at midlene skal komme som et tillegg til, ikke erstatning for, midler fra lokale myndigheter og eventuelle bominntekter”*.

Gjeldende praktisering av tilskuddsprinsippet innebærer:

Tildelingen er et tilskudd. Gjennomføringsansvarlig har ansvar for å dekke evt. merforbruk. Egenandel tilpasses prosjektene og den enkelte gjennomføringsansvarlige.

Desentralisert gjennomføringsmodell. Gjennomføring av tiltak skjer med desentralisert ansvar. Det vil si at gjennomføringsansvarlig partner (kommunene, fylkeskommunen, Brakar, Statens vegvesen og Jernbaneverket) har ansvar for planlegging, gjennomføring og rapportering for de tiltak som får tildeling. Fylkeskommunen eller en kommune kan si nei takk til et prioritert tilskudd hvis tiltaket skulle vise seg ikke å være i tråd med egne mål.

Forutsetning for tildeling av midler til et tiltak i tråd med vedtak, er at det foreligger godkjent tiltaksbeskrivelse og at tiltaket er forankret i gjennomføringsorganisasjonen inkl. avklart evt. egenandel.

1.8 Porteføljestyring

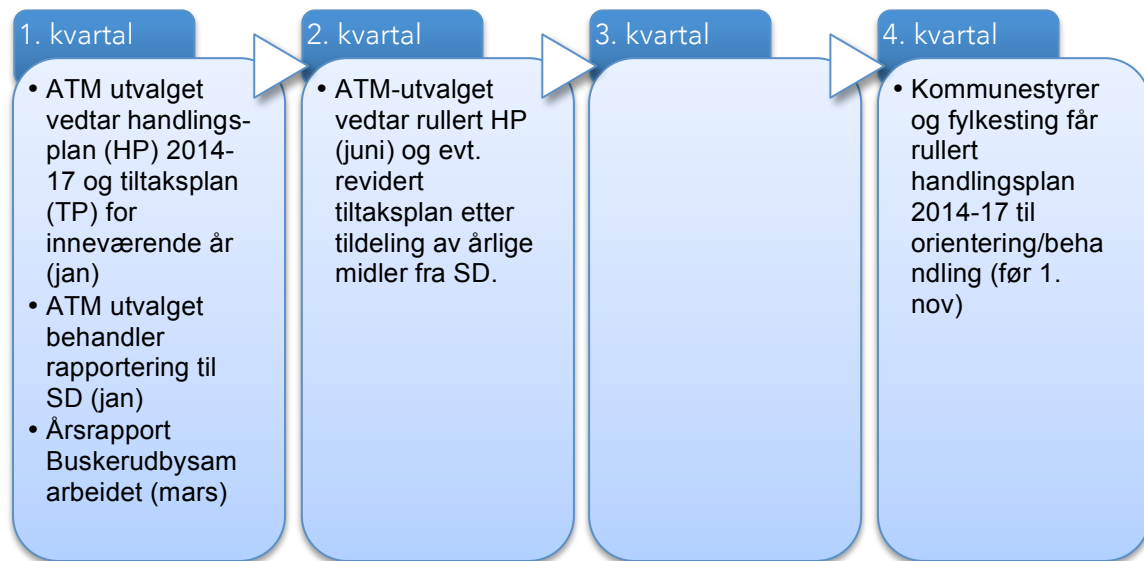
Det legges til grunn at etablert porteføljestyring (system for omdisponeringer i vedtatt årsplan) videreføres i en mer systematisk form for å øke løpende gjennomføringskraft, økt framdrift og økt måloppnåelse. Dette gjøres av ATM-utvalget eller i form av delegert myndighet til administrativ styringsgruppe i tråd med gjeldene delegasjonsvedtak: *“ATM-utvalget gir administrativ styringsgruppe fullmakt til justering av midlene innenfor vedtatte rammer i tiltaksplanen. Ved behov delegeres denne fullmakten videre til prosjektsjef i samråd med leder av adm.styringsgruppen”*.

Porteføljestyring som innebærer at omdisponeringer prioriteres på bakgrunn av følgende kriterier:

- Disponible midler (mindreforbruk / ubrukte midler)
- Mål/resultatoppfølging og effekt
- Oppdaterte tiltaksbeskrivelser med planstatus og begrunnelse for tiltak
- Framdrift, kapasitet for planlegging og gjennomføring

Alle tiltak som har fått prioritert midler vil ha ulik grad av usikkerhet. Denne usikkerheten reduseres bla. gjennom oppdaterte tiltaksbeskrivelser. Prosjekter kan få mindreforbruk / økte kostnader og endret framdrift. Porteføljestyring vil bidra til at samlet ressursinnsats og prioritering av tiltak, er mest mulig i samsvar med målene for avtalen om belønningsmidler.

1.9 Årlig prosess



1.10 Resultatrapportering og synliggjøring av tiltak

Synliggjøring av de positive tiltakene som iverksettes med finansiering av belønningsmidler, både gjennom god merking/skilting og gjennom medieomtale, er en viktig oppgave for partnerne. På www.buskerudbyen.no finnes en prosjektoversikt og beskrivelser som skal ajourføres løpende. Buskerudbysamarbeidet skal innen 1.02. hvert år, utarbeide en rapport for foregående kalenderår som bl.a. viser

- framdrift med sikte på måloppnåelse ved avtaleperiodens slutt og tilhørende virkemiddelbruk
- rapportering over belønningsmidler mottatt så langt i avtaleperioden, samt planlagt bruk av eventuelle ubrukte midler
- gjennomførte og påbegynte tiltak
- eventuelle forsinkelser i henhold til tiltaksplan

Ved utløpet av avtaleperioden skal Buskerudbysamarbeidet utarbeide en evaluering som viser

- i hvilken grad målene i avtalen er oppnådd og avtalte tiltak er gjennomført
- eventuelle avvik med kommentarer
- rapportering over belønningsmidler mottatt i avtaleperioden, samt planlagt bruk av eventuelt ubrukte midler
- utviklingen i biltrafikk og kollektivtrafikk i perioden
- suksessfaktorer for vellykkede tiltak
- kritiske faktorer for eventuell manglende måloppnåelse eller manglende gjennomføring av planlagte tiltak

Tilbakemeldinger til by-/kommunestyret og fylkestinget gjennom resultatrapport og årsrapport.

2. Handlingsplan 2014-2017 med tildeling 2014 og 2015

2.1 Prosess

Handlingsplan er utarbeidet med følgende grunnlag og prosesser:

1. Søknad om ny belønningsavtale inkl. forslag til handlingsprogram 2014 -2017. Vedtak i ATM-utvalget 07.02.14.
2. Buskerudbypakke 1 2014 -17. Rammeverk. Vedtak i ATM-utvalget 17.10.14.
3. Konkrete forslag fra kommunene, fylkeskommunen, Buskerud kollektivtrafikk AS (Brakar) og Statens vegvesen
4. Dialogmøter med alle partnerne og arbeidsmøter.
5. Den enkelte kommune og fylkeskommunen har hatt ansvar for administrativ og politisk forankring/innsjutt under veis i prosessen.
6. Administrativ behandling i Buskerudbysamarbeidets organer; a) fagrådet – en rekke faglige drøftinger og behandling i perioden våren 2014 – januar 2015. b) administrativ styringsgruppe – noen drøftinger og behandlinger med anbefaling av rammeverk overfor i ATM-utvalget.
7. Sluttbehandling i ATM-utvalget 06.02.2015 etter anbefaling fra administrativ styringsgruppe 23.01.2015.

2.2 Økonomiske rammer for handlingsplan 2014-2017

De økonomiske rammene for handlingsplan 2014-2017 følger av avtalen om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet for perioden 2014-2017 med 308,3 mill. kr over 4 år med følgende fordeling over år:

- 2014 : 73,3 millioner kroner (midlene er utbetalt fra SD)
- 2015 : 75,0 millioner kroner
- 2016 : 80,0 millioner kroner
- 2017 : 80,0 millioner kroner

I tillegg er 0,3 mill overført fra 2013.

2.3 Partnernes samferdselsmidler - egenandeler

Tilskuddsprinsippet videreføres for 2014 -17 (se kap. 2.7). Det vil si at midlene fra belønningsavtalen kommer i tillegg til fylkeskommunale og kommunale samferdselsmidler samt ordinære statlige samferdselsmidler (Statens vegvesen og Jernbaneverket). Egenandel fra partnerne vil variere.

Partnerne har så langt, i ulik detaljeringsgrad, synliggjort hvilke egenandeler de vil bidra med til prosjekter som inngår i handlingsplanen eller tilgrensede satsing.

Buskerud fylkeskommune. Det er i Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram fylkesveger for perioden 2014-17 satt av 10 mill kr til infrastrukturtiltak for kollektivtransport og universell utforming i Buskerudbyen. Fylkeskommunen har prioritert dette til å styrke innsatsen innenfor tiltak 2.2.2 : Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ etablering av nye holdeplasser .

Fylkeskommunen har også i perioden 2014 -17 prioritert 10 mill.kr. til gang-/sykkelveier i Buskerudbyen (handlingsprogram fylkesveger for perioden 2014-17) knyttet til tiltak 3.3.8 Fv 28 fra jernbane til Ytterkollen gang- og sykkelveg (del av etappe 3) med 5 mill og tiltak 3.3.9 Fv283- gang- og sykkelveg Klommestein – Horgen med 5 mill.

Fylkeskommunen prioriterer årlig 23,5 – 25 mill kr til ekstrasatsing for kollektivtransport i perioden 2015-18 hvorav følgende tiltak er tildelt midler for 2015: tiltak 1.2.2 Nytt billettsystem med 4 mill og tiltak 1.2.4 TID – trafikantinformasjon med 2 mill .

I tillegg brukes 3,5 mill i 2015 til nytt sonesystem som er en forutsetning for løsninger for gjennomgående billettering for buss og tog i Buskerudbyen og mot Oslo.

Kommunene

Kongsberg kommune: Bidrar samlet med egenandel på kr 9-11 mill og har i sitt handlingsprogram/økonomiplan vedtatt to strategiske prosjekter som er i tråd med prioriteringene i Buskerudbypakke 2. Disse er togstopp og bru over lågen. Det er satt av 3 millioner kroner for å understøtte forberedelser (planlegging / regulering mm) for disse tiltakene. Summen skal også bidra til andre infrastrukturprosjekter. Sykkelplassen for Kongsberg kommune (vedtatt 2014) og vedtatt handlingsprogram omtaler den vedtatte reguleringsplanen for Baneveien Nord som et satsningsområde. Prosjektet delfinansieres gjennom kommunens sykkelbymidler i størrelsesorden 6-8 millioner i tillegg til midlene som kommer via Buskerudbypakke 1.

Øvre Eiker kommune: bidrar samlet med egenandel på kr 5-6 mill basert på følgende prosjekter: Tiltak 2.2.5 Knutepunktutvikling Hokksund og Mjøndalen. Totalkostnad 0,6 mill. Egenandel 0,25 mill. Tiltak 2.3.4 Pendlerparkering Lerberg. RV 35/fv 283. Totalkostnad 4 mill. Egenandel kroner 0,15 mill. Tiltak 2.3.5 Pendlerparkering Langebru E134. Totalkostnad 2 mill. Egenandel kroner 0,1 mill. Tiltak 3.1.3 G/S vei krysningspunkt Drammensveien/Støperigata i Hokksund. Totalkostnad 2,5 mill. Egenandel 1,5 mill. Tiltak 3.1.4 Gang/sykkelvei RV 35 Kirkealleen. Totalkostnad 8 mill. Egenandel 4 mill. Tiltak 3.3.7 Gang- og sykkelvei Drammensveien og kryss ved Teigen. Total kostnad 0,5 mill. Egenandel 0,5 mill. Tiltak 3.3.11 Gang- og sykkelvei Horgen/ Lerberg fylkesvegprosjekt. Totalkostnad 10 mill. Egenandel 0. Tiltak 3.4.8 Sykkelveginspeksjoner. Totalkostnad kroner 0,5 mill. Egenandel 0,05 mill.

Drammen kommune: Drammen kommune vil gjennom sine ordinære budsjetter bidra inn i de ulike investeringsprosjektene som gjennomføres i Drammen. Det vil ut fra gjeldende omforent handlingsplan i Buskerudbyen og kostnadsanalyser av hvert prosjekt gjøres en vurdering i forbindelse med utarbeidelse av årlig økonomiplan i hvilken størrelsesorden bidraget vil kunne være. For 2015 er det satt av 5 mill. kr til knutepunktutvikling, 8 mill. kr til kollektivtrafikk/sykel/fotgjengere/trafikksikkerhet. I tillegg er det avsatt midler til samarbeidsprosjekter med private og offentlige utbyggere. Deler av disse midlene kan benyttes til egenandel i prosjektene som er initiert gjennom belønningsordningen.

Nedre Eiker kommune: bruker i perioden 2014-2017 samlet om lag kr 3,3 mill knyttet til kollektivtrafikk (0,3 mill), gang- sykkelveier (1,5 mill) og trafikksikkerhetstiltak (1,5 mill).

Lier kommune: bidrar samlet med egenandel på kr 2,947 mill med følgende egenandeler knyttet til tiltakene:

- Kr 137.000 i egenandel til mulighetsstudie knutepunkt Lierstranda som har kostnadsoverslag på kr 680.000.
- Kr 2,4 mill i egenandel for 2015-midler til trafikksikkerhetstiltak og mindre tiltak for tilrettelegging gang- og sykkel.
- Kr 160.000 i egenandel til mulighetsstudie for kollektivtrase fra Brakerøya til Lierstranda som har kostnadsoverslag på kr 240.000. i 2014.
- Kr 250.000 i egenandel for mulighetsstudie for kollektivtrase fra Lierstranda til Amtmannssvingen – Lierbyen – Gullaug.

Statens vegvesen. Statlige midler til følgende sykkelprosjekter i Buskerudbyen inngår i handlingsprogramperioden 2014-17:

- Rv.23 Gilhusvegen-Amtmannssvingen: 26,9 mill kr.
- Fv.28 (sykkeltrase for E134) Gulskogen-Rød: 22 mill kr.

Ut over dette er ikke ordinære statlige midler prioritert til prosjekter som har sammenheng med denne handlingsplanen.

Jernbaneverket. Jernbaneverket deltar i Mulighetsstudiene for Hokksund, Mjøndalen og Lierstranda kollektivknutepunkt. Reguleringsplanarbeid for knutepunktutvikling på Hokksund og Mjøndalen er i gang og bevilget kr 5,6 millioner for 2015. Videre har JBV i 2015 satt av kr 200 000 til utredning av ny stasjon for å betjene Teknologiparken, kr 800 000 til videre planarbeid for infrastrukturbehov mellom Drammen og Hokksund kr 620 000 for utredning av tilsving Sørlandsbanen/ Randsfjordbanen, samt kr 500 000 til utredning av ny Lierstranda stasjon.

3. Tiltaksområder

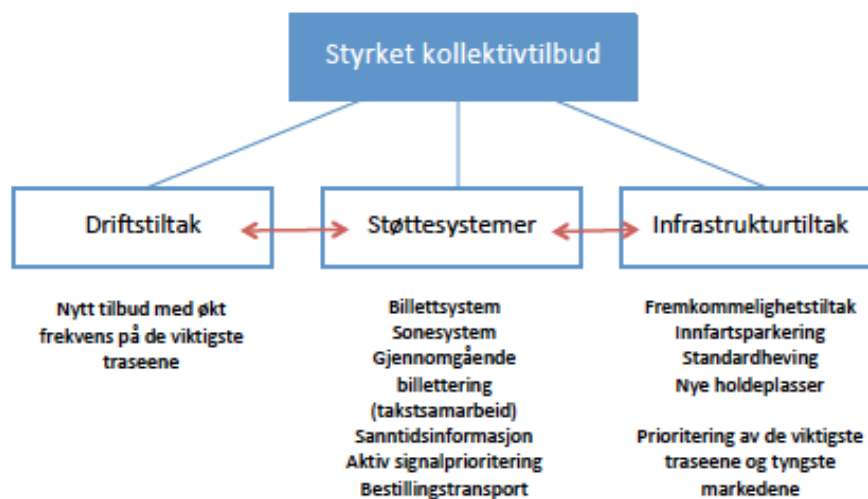
I tråd med handlingsprogrammet i søknaden til departementet inneholder handlingsplan 2014-2017 følgende syv tiltaksområder:

1. **Forbedring av kollektivtilbudet.** Videreføre eksisterende satsing. Tilrettelegge for et bedre busstilbud (frekvens, nye tilbud, fremkommelighet, brukervennlighet) som alternativ til bilbruk
2. **Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter og pendlerparkering.** Tiltak for å øke fremkommeligheten for buss og øke kvaliteten på kollektivknutepunkter og holdeplasser. Etablering av nye pendlerparkeringer.
3. **Tiltak for syklende.** Sammenhengende sykkelvegnett, oppgradering av eksisterende sykkelruter og parkeringsplasser for sykler. Dette er tiltak som gjør sykkel til et godt alternativ til bil på en del reiser.
4. **Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken.** Reis smart for mer effektive og miljøvennlige reiser i næringslivet. Feie for egen dør for mer effektive og miljøvennlige reiser hos partnerne. Bistand til videreutvikling av parkeringspolitikken som bygger opp under levende bysentra.
5. **Arealutvikling og fortetting.** En arealutvikling som gir korte avstander og bygger opp under kollektivtransporten vil gi et mindre bilbasert samfunn.
6. **Kunnskapsgrunnlag og innovasjon.** Utviklingen av et felles kunnskapsgrunnlag og planlegging for BBP2 og oppfølging av BBP1 krever kontinuerlig kunnskapsbasert planlegging, utredningsarbeid og oppfølging .
7. **Kommunikasjon.** Oppfølging av fornyet kommunikasjonsplan for Buskerudbysamarbeidet. Måltrettet informasjons- og motivasjonsarbeid i form av et mangfold av tiltak og kampanjer.

3.1 Tiltaksområde 1 - Forbedring av kollektivtilbudet



Hensikten med tiltaksområde 1 og 2 er å tilrettelegge for bedre busstilbud (frekvens, nye tilbud, fremkommelighet, brukervennlighet) som et alternativ til bilbruk. Tiltaksområde 1 og 2 må ses i sammenheng og tiltakene vil sammen med fylkeskommunens og Statens vegvesens tiltak utgjøre en helhetlig satsing på kollektivtrafikken som vist i figuren under.



Samtidig som det prioriteres fremkommelighetstiltak på veien, må det jobbes med stoppestedskapasitet og effektive betalingsløsninger. Hvis ikke er det en risiko for at tidsbesparelsen på veien spises opp av lengre holdeplassopphold grunnet passasjerøkning og billettering.

Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser at i Norge står bussen for 5,4 % av alle reiser. Tabellen under viser status i de fem kommunene i Buskerudbysamarbeidet:

Buskerudbyen	Kongsberg	Øvre Eiker	Nedre Eiker	Drammen	Lier
5,0 %	3,3 %	3,0 %	4,3 %	6,4 %	5,3 %

Det er arbeidet systematisk med kollektivtransport i Buskerudbyen i 2010-14. Mange tiltak er gjennomført og et kollektivtilbud i en framtidig Buskerudbypakke2 er definert og kostnadsberegnet. Kunnskapsgrunnlaget viser at det er et stort behov for tiltak for kollektivtransporten som må sikres midler til drift og tiltak for fremkommelighet for å kunne bli et alternativ til bilbruk. Kommunene har utarbeidet sykkelplaner som grunnlag for gjennomføring av tiltak på kort sikt (belønningsmidler 2014 - 17) og på lang sikt (Buskerudbypakke2).

Kollektivsatsing i Buskerudbyen i perioden 2014-17 vil følge opp de prioriteringer som er gjort i forrige periode med vekt på:

- Videreføring av styrket busstilbud og evt nye busstilbud
- Fremkommelighetstiltak på prioriterte ruter og områder
- Oppgradering av holdeplasser og knutepunkter på prioriterte ruter
- Øvrige tiltak som omfatter satsing på sanntidsinformasjonssystemer (SIS), fornyet billettsystem, gjennomgående billettering buss/tog i Buskerudbyen

Tiltak 1.1 Midler til drift

Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016	2017	Sum
1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud	5500	14600	15200	15800	51100
1.1.2 Nye busstilbud			3000	3000	6000
SUM 1.1 Midler til drift	5500	14600	18200	18800	57100

Tildelt 2014:

- **2014-1.1.1 - Midler til drift: 5,5 mill. kroner**

Tildelt 2015:

- **2015-1.1.1 - Midler til drift: 14,6 mill. kroner**

Tiltak 1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud

Innenfor tiltak 1.1 prioriteres videreføring av det styrkede busstilbudet som ble igangsatt i perioden 2010-2013. Følgende forsterket busstilbud er finansiert av Buskerudbypakke 1 og videreføres i perioden 2014-17 da BBP2 ikke forventes igangsatt før 2018:

Linje	Beskrivelse
102	Hokksund-Mjøndalen-Drammen (½ times rute sammen med 101)
117	Hokksund-Ormåsen. Timesfrekvens. Korresponderer med toget – kun hverdager
22, 24	Drammen – Konnerud: Fra 15 min til 10 minutter avganger på Konnerud
22	Drammen – Konnerud: Assistansebuss fra Svingen kl 0738 til Bragernes i skoleåret
51	Drammen – Krokstadelva – Mjøndalen: 2 lørdagsavganger og generelt flere avganger
6	Fjell-Liejordet: Flere avganger om sommeren
4	Bera/Vinnes-Knivbråten: 8 rushtidsavganger
401,407	Kongsberg. Sentrum – Gamlegrendåsen. Utvidelse av antall avganger lør og søn. Gjelder Lindbojordet-Eilertsløkka og Teknologiparken-Gamlegrendåsen. Begge gjelder kun lørdag. (ingen tilbud søndag).

Tildeling for 2014 gjelder drift i ca 5 mnd. i 2014 som Buskerud fylkeskommune har forskuttert. Kostnader for et års drift er ca 14 mill. kr (13,740 mill. kroner for perioden 1. juli 2013 til 30. juni 2014)). For 2015,2016 og 2017 er årlig tilskuddsbeløp prisjustert med 4 % årlig. Det er ikke tatt hensyn til eventuelle økte billettinntekter. Videreføringen av styrket busstilbud vil bli evaluert underveis og evt justert etter hva som er behov og som bygger best opp under målene i belønningsavtalen.

Det er i forslaget ikke lagt inn driftsmidler for 2018 da dette forutsettes dekket på annen måte (f.eks. bymiljøavtale/ny belønningsavtale fra 2018/Buskerudbypakke 2). Det foreslås at evt. prioritering av midler for deler eller hele 2018 tas opp til nærmere drøfting når det foreligger en nærmere avklaring av videre framdrift Buskerudbypakke2 og ved beslutning om tiltaksplan for 2017.

Tiltak 1.1.2 Nye busstilbud

Det foreslås å gi tilskudd fra 2016 til nytt busstilbud for linje 51 som kjører strekningen Drammen busstasjon – Bragernes torg – Solbergelva – Krogstadelva – Buskerud storsenter – Mjøndalen stasjon. Tiltaket vil dreie seg om økt frekvens i aktuelle tidsperioder og vil bli konkretisert i den videre prosessen.

Tiltak 1.2 Bedre informasjon om rutetilbudet, effektivisering av billettsystem etc

Hensikten med tiltakene er å bedre informasjon om rutetilbudet og forbedre billettsystemet for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv for de reisende og som et alternativ til bilbruk.

Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
1.2.1 Sanntidsinformasjon (SIS)	1000	3000	9500	13500
1.2.2 Nytt billettsystem for raskere og mer kundevennlig billettering	3500	2500	2500	8500
1.2.3 Nytt prissystem med gjennomgående billettering for buss og tog i Buskerudbyen			9000	9000
1.2.4 Bedre trafikantinformasjon (TID)	3000	2500		5500
1.2.5 Detaljplanlegging av busstilbud for ny satsing i BBP2		500	2000	2500
1.2.6 Driftsmidler til SIS og TID			2250	2250
SUM 1.2 Bedre informasjon om rutetilbudet, effektivisering av billettsystem etc	7500	8500	25250	41250

Tildelt 2014:

- **2014-1.2.1 - Sanntidsinformasjon (SIS): 1 mill. kr**
- **2014-1.2.2 - Nytt billettsystem for raskere billettering: 3,5 mill. kr**
- **2014-1.2.4 - TID (trafikantinformasjon og design): 3 mill. kr**

Tildelt 2015:

- **2015-1.2.1 - Sanntidsinformasjon (SIS): 3 mill. kr**
- **2015-1.2.2 - Nytt billettsystem for raskere billettering: 2,5 mill. kr**
- **2015-1.2.4 - TID (trafikantinformasjon og design): 2,5 mill. kr**
- **2015-1.2.5 - Detaljplanlegging av rutetilbud for ny satsing i BBP2: 0,5 mill kr**

Tiltak 1.2.1 Sanntidsinformasjonssystem (SIS)

Sanntidsinformasjonssystem (SIS) er et system som beregner bussens "sanne" avgangstid fra en holdeplass basert på informasjon om hvor kjøretøyet befinner seg. Sanntidsinformasjon blir formidlet til publikum via skilt på holdeplass, internett og mobilapplikasjoner. SIS gir også mulighet for automatisk holdeplassopprop, automatisk skilting av destinasjon i og på buss og automatisk passasjertelling ved på- og avstigning. Systemet gir informasjon til kundene om kollektivbudet i sanntid, dvs reell tid som tar høyde for eventuell forsinkelse. SIS består både av baksystemer, fysisk utstyr på holdeplasser/terminaler og i busser med systemer for å sende og motta informasjon fra bussene.

Det vil i første omgang bli prioritert å etablere SIS-utstyr om bord i flest mulig kjøretøy. Utgangspunktet er at flest mulig linjer i Buskerudbyområdet skal inngå i sanntidssystemet. Holdeplasser får elektroniske skilt basert på beliggenhet og antall påstigende. Sentrale holdeplasser og kollektivknutepunkt blir prioritert. Kundene kan i tillegg finne sanntidsinformasjon via internett og mobilapplikasjon og er ikke avhengig av skilt. Kundens mulighet til å ta informerte avgjørelser vurderes å være av stor betydning for kollektivtransportens attraktivitet i Buskerudbyen.

Brakar legger opp til innhenting av tilbud og kontraktsinngåelse i 2015, gjennomføring av prosjekt med leverandør i 2016 og installasjon og igangsetting av utvidet SIS vår 2017.

Tiltak 1.2.2 Nytt billettsystem for raskere og mer kundevennlig billettering

Nye billett- og betalingsløsninger er forutsatt på plass i 2017 med kontantfrie busser som f eks mobilbilletter og internetsalg av billetter innebærer at betalingen flyttes ut av bussene. Samtidig må det videreføres betalingsløsninger for kundegruppene som faller utenfor mobilbillett og internett. Tiltakene nye billett- og betalingsløsninger og tiltaket forenkling og fornying av billettsystemet må sees i sammenheng og er en forutsetning for realisering av gjennomgående billettering med Oslo/Akershus. Det prioriteres å få installert egne billettvalidatorer bak på bussene for å effektivisere påstigning og redusere bussenes ståtid på holdeplassene, spesielt for leddbusser. Systemet består av følgende hovedelementer:

- Oppgradert baksystem for nye betalingsløsninger
- Validatorer for egenbillettering ved påstigning bak på busser
- Billettmaskiner/lesere

Tiltak 1.2.3 Nytt pris- og sonesystem med gjennomgående billettering for buss og tog i Buskerudbyen

Det prioriteres også å innføre nytt pris og sonesystem i Buskerudbyen for buss og tog med gjennomgående billettering. Jernbanen utgjør ryggraden i Buskerudbyens kollektivtrafikk, mens bussene gir flatedekning og fleksibilitet. I tråd med overordnede mål for kollektivandelen i Buskerudbyen, skal buss og tog utgjøre et samspill hvor driftsartenes fordeler utnyttes best mulig. NSB og Brakar har i dag hvert sitt billettsystem. Overgang buss-tog fungerer ikke like sømløst som det burde vært overfor kundene. Målet må være at kunden betaler en og samme pris for en reisestrekning uavhengig av om man velger å reise med buss eller tog. Tiltaket forutsetter ny sonestruktur og at det gjennomføres forhandlinger med NSB der det oppnås enighet. Kostnadene er i stor grad knyttet til kompensasjon til NSB for reiser utført med buss da bussreiser er billigere enn togreiser.

Tiltak 1.2.4 Bedre trafikantinformasjon (TID)

Dette tiltaket omfatter videreføring av å bedre informasjon om rutetilbudet gjennom Brakars implementering av TID (trafikantinformasjon og design) som i forrige periode ble prioritert til Drammen busstasjon (slutføring våren 2015). Trafikantinformasjon kan omfatte mange typer tiltak som for eksempel tydelig merking av busser (rute, linjenummer), informasjon på holdeplasser (linjekart, rutetider). TID vil i første rekke omfatte de mest sentrale knutepunkt og overgangspunkter på prioriterte buss-strekninger. Når finansieringen er på plass vil implementeringen av informasjonstavler mm, kunne drives fortløpende til knutepunktene Mjøndalen, Hokksund, Kongsberg og Lierbyen. TID tiltak må koordineres med andre tiltak på prioriterte buss-strekninger.

Tiltak 1.2.5 Detaljplanlegging av nytt busstilbud i BBP2

Et forsterket kollektivtilbud er avgjørende for å kunne tilby bilister et alternativ til bilbruk når Buskerudbypakke 2 med bompenger iverksettes og bidra til å nå nasjonale og lokale målsettinger. Brakar anbefaler i notat "BBP2: Rutetilbud 2017" fra april 2014 at et forsterket kollektivtilbud innføres senest 3 måneder før bompengene innkreves starter, slik at befolkningen får muligheten til å bli kjent med alternative måter å reise på. Det er behov for konkretisering og detaljert planlegging av dette rutetilbudet.

Tiltak 1.2.6 Driftsmidler til SIS og TID

Drift av SIS og TID ut over tilskudd dekkes av Bfk.

3.2 Tiltaksområde 2 - Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering

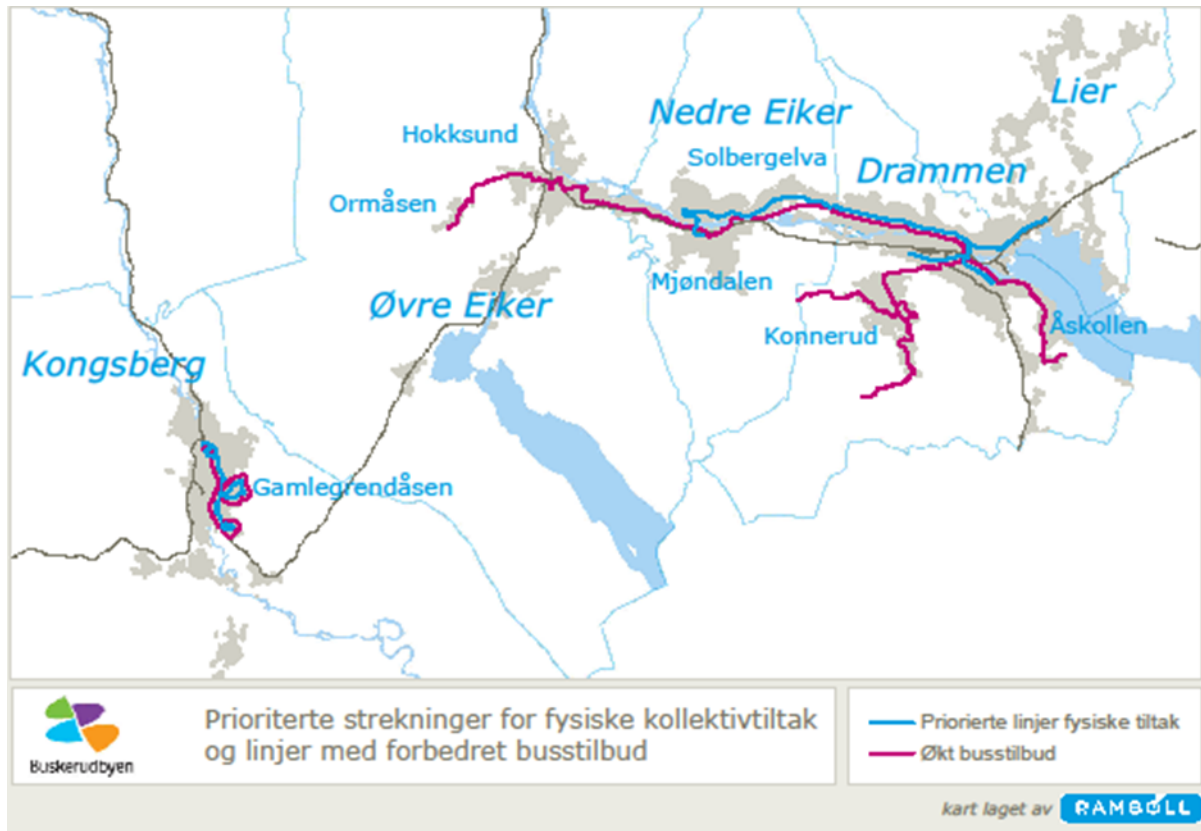


Prioritering av følgende fem strekninger prioriteres for innsats for bedring av infrastruktur for buss:

- 1A: Drammen sentrum – Travbanen/Vinnes
- 1B: Travbanen/Vinnes – Krokstadelva- Mjøndalen
- 2: Tordenskioldsgate i Drammen
- 3: Drammen sentrum – Gulskogen
- 4: Kongsberg sentrum – Gamlegrendåsen/Gomsrud
- 5: Lierstranda - Drammen sentrum (Strandveien)

Fokus for tiltaksområde 2 er på de viktigste infrastrukturtiltakene som legger til rette for igangsettelse av et nytt kollektivtilbud når BBP2 iverksettes. Tiltak kan gjelde hele Buskerudbyområdet, men de fem prioriterte buss-strekningene og de 6 prioriterte utviklingsområdene skal ha høyest prioritet. Det legges til grunn at de 6 utviklingsområdene som beskrevet i *ATP-planen for BB 2013-23*, skal prioriteres spesielt:

- Drammen sentrum
- Kongsberg sentrum
- Hokksund
- Mjøndalen/Krogstadelva
- Vestfossen
- Lierbyen (inntil Lierstranda kan realiseres)



Tiltakstyper som skal prioriteres innefor disse strekningene:

- Etablering av kollektivfelt/gate og kollektivtraséer
- Utbygging av sentrale knutepunkter og holdeplasser
- Innfartsparkering på jernbanestasjonene (bil og sykkel) og sentrale bussholdeplasser
- Etablering av informasjonssystemer for buss med sanntidsinformasjon til holdeplasser
- Etappevis innføring av teknologi med basis i sanntidsinformasjonssystemet (SIS) for aktiv prioritering av buss i lyskryss (ASP)
- Planlegging og prosjektering av større tiltak

Tiltak 2.1 Tiltak for å øke fremkommeligheten for buss med fysiske tiltak langs prioriterte traseer

Hensikten med fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken er å bidra til effektiv, punktlig og forutsigbar kollektivtrafikk. Dette vurderes som avgjørende for å gjøre bruk av buss til et alternativ til bilbruk. Dette oppnås blant annet gjennom fysiske tiltak for å bedre framkommeligheten. Både egne kollektivfelt og prioritering i kryss kan inngå i dette. Samtidig som det prioriteres fremkommelighetstiltak på veien, må det jobbes med stoppestedskapasitet og effektive betalingsløsninger. Hvis ikke er det en risiko for at tidsbesparelsen på veien spises opp av lengre holdeplassopphold grunnet passasjerøkning og tid til billettering.

Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
2.1.1 Fremkommelighetstiltak med kollektivprioritering i Tollbugata ved Rundtomkrysset (D12)		1500	2500	4000
2.1.2 Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg - krysset Vinjesgate x Haugesgate (D4)	5200	2100	1700	9000
2.1.3 Framkommelighetstiltak med kollektivprioritering i kryss Konnerudgata - 2. Strøm terrasse. (D10)			1000	1000
2.1.4 Bru over Lågen Withsgt-Kongsberg bruk . Planlegging av forsterket busskjøring (K)	400			400
SUM 2.1 Tiltak for å øke fremkommeligheten for buss med fysiske tiltak langs prioriterte traseer	5600	3600	5200	14400

Tildelt 2014:

- **2014-2.1.2 - Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg: Krysset Vinjesgate x Haugesgate: 5,2 mill kr**
- **2014-2.1.4 - Bru over Lågen Withsgt-Kongsberg bruk. Planlegging av forsterket busskjøring: 0,4 mill. kr**

Tildelt 2015:

- **2015-2.1.1 - Fremkommelighetstiltak med kollektivprioritering i Tollbugata ved Rundtomkrysset: 1,5 mill. kr**
- **2015-2.1.2 - Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg: Krysset Vinjesgate x Haugesgate: 2,1 mill kr**

Tiltak 2.1.1 Fremkommelighetstiltak med kollektivprioritering i Tollbugata ved Rundtomkrysset

Et større ombyggingsprosjekt som inkluderer Rundtomkrysset er planlagt og kommer i framtiden men har pr i dag ikke finansiering eller gjennomføringstidspunkt. Det er behov for bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken i krysset. Tiltaket er lokalisert til sør-øst gående retning i Tollbugt. inn mot Rundtomkrysset. Enkel løsning med innføring av tilfartskontroll (aktiv signalprioritering) og mulig utvidelse til to felt inn mot kryss.

Tiltak 2.1.2 Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg - Krysset Vinjesgate x Haugesgate

I rushtiden er det store forsinkelser for bussene i Haugesgate på strekningen forbi Vinjesgate. Dagens kryssløsning i Rosenkrantzgata x Vinjesgate gir oppstuvning av biler og køer på over 140 meter, hvor også bussen må vente. Dette gir store forsinkelser og går ut over attraktiviteten ved busstilbudet. Tiltaket innebærer etablering av nytt snitt mellom Vinjesgate og Kongegata, samt utforming av "restareal" i Haugesgate og etablering av høyresvingefelt i Vinjesgate inn mot rundkjøringen:

- Opprydning av krysset Haugesgate x Rosenkrantzgate for bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter og bedre lesbarhet av situasjonen.
- Etablering av høyresvingefelt og rabatt/middeler mot venstre fra Rosenkrantzgata mot Vinjesgate
- Opprydning av krysset Vinjesgate x Rosenkrantzgate
- Etablering av fortau fra Vinjesgate mot Kongegata langs den aktuelle strekning

Tiltaket vurderes som viktig for fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Angitt total økonomisk ramme for tiltaket er 11,5 mill.

Tiltak 2.1.3 Fremkommelighetstiltak med kollektivprioritering i kryss Konnerudgata - 2. Strømterrasse

Behov for bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken i krysset. Aktiv signalprioritering (ASP) er etablert i dag, men systemet er gammelt og har behov for oppgradering. Nytt sanntidsinformasjonssystem (SIS) og aktiv signalprioritering (ASP) må etableres for å kunne gjennomføre kollektivprioritering i krysset. Det er nødvendig å planlegge tiltaket godt. Tiltaket vurderes som viktig for fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Total økonomisk ramme for tiltaket er 1 mill.

Tiltak 2.1.4 Bru over Lågen Withsgt.-Kongsberg bruk. Planlegging av forsterket busskjøring

Videre planlegging av bru over Lågen for mulighet for forsterket busskjøring og gang/sykkel. Kongsberg kommune har tidligere fått 0,5 mill. kr til mulighetsstudie og forundersøkelser. De ønsker nå å gå i gang med planlegging med konsekvensutredninger. Tiltaket vurderes som viktig for å utvikle løsninger for å gjøre gange, sykkel og kollektivtrafikk mer attraktivt.

Tiltak 2.2 Tiltak for å øke kvaliteten på kollektivknutepunkter og holdeplasser på de viktigste i hver kommune

Kvaliteten på kollektivknutepunktene og holdeplassene utgjør en vesentlig del av kollektivtransportens attraktivitet overfor de reisende. Tiltakene innebærer både standardheving og utbedring av holdeplasser og kollektivknutepunkter på prioriterte strekninger og utviklingsområder.

Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
2.2.1 Utbedring av kollektivtraseer, knutepunkter og holdeplasser i Buskerudbyen. Planlegging.	500			500
2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring	5000	11600	7000	23600
2.2.3 Planleggingsmidler Bragernes bussterminal (D6) med forberedelser til BBP2	2000			2000
2.2.4 Fase 1 Bragernes bussterminal (D6) med forberedelser til BBP2. Gjennomføring.		12350	20650	33000
2.2.5 Knutepunktutvikling for Hokksund og Mjøndalen stasjon	600			600
2.2.6 Forprosjekt for nytt kollektivknutepunkt Lierstranda	125			125
2.2.7 Planlegging av infrastrukturtiltak buss for BBP2		500	500	1000
2.2.8 Planlegging av bussprioritering Mjøndalsbrua		125		125
SUM 2.2 Øke kvaliteten på kollektivknute-punkter og holdeplasser på de viktigste i hver kommune	8225	24575	28150	60950

Tildelt 2014:

- **2014-2.2.1 - Utbedring av kollektivtraseer, knutepunkter og holdeplasser i Buskerudbyen. Planlegging: 0,5 mill. kr**
- **2014-2.2.2 - Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring: 5 mill. kr**
- **2014-2.2.3 - Planleggings midler nytt volum av buss Bragernes kollektivterminal med forberedelser til BBP2: 2 mill. kr**
- **2014-2.2.5 - Knutepunktutvikling for Hokksund og Mjøndalen stasjon: 0,6 mill kr**
- **2014-2.2.6 - Forprosjekt for nytt kollektivknutepunkt Lierstranda: 0,125 mill. kr**

Tildelt 2015:

- **2015-2.2.2 - Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring: 11,6 mill kr**
- **2015-2.2.4 - Fase 1 Bragernes bussterminal med forberedelser til BBP2. Gjennomføring: 12,350 mill kr**
- **2015-2.2.7 - Planlegging av infrastrukturtiltak buss for BBP2: 0,5 mill kr**
- **2015-2.2.8 - Planlegging av bussprioritering Mjøndalsbrua: 0,125 mill kr**

Tiltak 2.2.1 Utbedring av kollektivtraseer, knutepunkter og holdeplasser i Buskerudbyen. Planlegging.

Det er igangsatt et lanleggingsarbeid i regi av Bfk/Brakar for konkretisering av tiltak innen kollektivprioritering med utbedring av kollektivtraseer, knutepunkter, standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ etablering av nye holdeplasser i Buskerudbyen. Tiltaket gir forslag til prioriteringer som vil inngå i grunnlaget for rullering av handlingsplanen for 2014-17.

Tiltak 2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring.

Konkretisering og prioritering av tiltakene skjer som del av prosjektet i tiltak 2.2.1 omtalt over. Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring.

Tiltak 2.2.3 Planleggingsmidler nytt volum av buss Bragernes kollektivterminal /2.2.4 Fase 1 kollektivknutepunkt Bragernes torg

Kollektivterminalen på Bragernes torg er et svært viktig anlegg for busstrafikken i hele Drammens-regionen. Med den forventede økningen i antall busser når Buskerudbypakke2 skal iverksettes er det helt nødvendig at knutepunktet tåler denne belastningen og samtidig er effektiv og attraktiv. Tiltaket innebærer standardheving av holdeplasser, bedret fremkommelighet, tilpasning til leddbuss, kapasitetsøkning på holdeplassene, bedret belysning og en helhetlig pakke rundt fotgjengere, syklist, busser og taxi.

Busstrafikken på Bragernes torg avvikles hovedsakelig i kjørefelter med blandet trafikk. Dette påfører busstrafikken forsinkelser og derfor dårlig regularitet og punktlighet som igjen går ut over attraktiviteten ved buss som reisemiddel. Spesielle problemer i planområdet er:

- Kryssene Bragernes Torg / Bybrua / Øvre- / Nedre Strandgate
- Parkering og varelevering på samme areal som delvis er til hinder for fremkommeligheten for bussene
- Konflikter mellom fotgjengere, syklist og busser
- Busser hindrer hverandre både ved inn- og utkjøring fra holdeplassene
- Konfliktsituasjoner med taxi

Det er gjennomført forprosjekt for busstraseer og holdeplasstruktur inkludert taxi og myke trafikanter på Bragernes torg. Videreføring av forprosjektet innebærer planlegging og detaljprosjektering av

holdeplasstruktur på Nedre Bragernes torg inkludert Øvre Storgate fra torget til St. Olavs gate og Øvre Strandgate fra Bybrua til Gamle Kirkeplass inkl. Sigurd Christiansens promenade.

Deretter bygging av første byggetrinn; Øvre Strandgate-Sørsiden av torget – St. Olavsgate

Tiltaket omfatter oppgradering og effektivisering av dagens kollektivterminal og endring av krysset mot Bybrua, som i dag er utformet med tanke på et trafikkbilde som ikke lenger er gjeldende. Tilpasning til leddbuss og kapasitetsøkning på holdeplass. Kapasitetsvurdering for dagens og fremtidig situasjon pågår.

Som forberedelser til forsterket bussatsing i BBP2 er det nødvendig å detaljprosjekttere hele området, men også møte behovet for økt kapasitet for å sikre punktlighet, fremkommelighet, effektivitet og derigjennom attraktivitet med den økte buskapasiteten og å ha et tilgjengelig anlegg når ombyggingen av selve torget igangsettes.

Tiltaket er avgjørende for å få realisert et styrket kollektivtilbud som del av BBP2. Fase 1 av tiltaket har kostnadsanslag på ca 75 mill kr. Det forutsettes at det jobbes videre med fullfinansiering av fase 1 og fullføring av hele tiltaket.

Tiltak 2.2.5 Knutepunktutvikling Hokksund og Mjøndalen stasjoner

Mulighetsstudien for Hokksund og Mjøndalen knutepunkter som ble påbegynt i 2014 vil bli ferdigstilt i 1. kvartal 2015. Jernbaneverket vil starte opp arbeid med reguleringsplan og teknisk hovedplan for de to stasjonene i 2015 med sikte på ferdig reguleringsplan og teknisk hovedplan i 2016/17 og oppstart gjennomføring / bygging fra 2018. Disse reguleringsplanprosessene vil kunne fungere som samordningsarena for videre planarbeid. Kommunene bør arbeide med planer for tilgrensende områder til knutepunktet for at gode helhetsløsninger (og på et mer detaljert nivå enn i mulighetsstudien) vil kunne bli planlagt og realisert.

Tiltak 2.2.6 Nytt kollektivknutepunkt Lierstranda

Lier og Drammen kommuner og ROM eiendom har utarbeidet forslag til prosjekt for knutepunktutvikling på Lierstranda og inviterer i tillegg Jernbaneverket, Buskerud Fylkeskommune, Statens vegvesen, NSB som parter. Partene skal utarbeide mulighetsstudie for ny Lierstranda stasjon som et framtidsrettet og effektivt kollektivknutepunkt som støtter opp under miljøvennlig transport og fjordbyen Lierstranda. Mulighetsstudien skal belyse mulighetene for knutepunktutvikling ved ulike alternative plasseringer av knutepunktet, samt løsninger for infrastrukturen og bystrukturen. Oppstart september 2014. Forventet ferdigstillelse høsten 2015.

Tiltak 2.2.7 Planlegging av infrastrukturtiltak buss for BBP2

Det er behov for å planlegge konkrete infrastrukturtiltak for å sikre bussenes fremkommelighet på vegnettet når BBP2 iverksettes. Kollektivtransportens fremkommelighet bør ses i sammenheng med løsninger for gående og syklende for å definere den framtidige bruken av veg- og gatenettet for ulike trafikantgrupper.

Tiltak 2.2.8 Planlegging av bussprioritering Mjøndalsbrua

Det er behov for å finne en løsning for å bedre framkommeligheten for buss på Mjøndalsbrua.

Tiltak 2.3 Pendler- og innfartsparkering langs linjer (buss og tog) som retter seg mot sentrumsområder med kø og/eller parkeringsproblemer

I Samferdselsdepartementets handlingsplan for kollektivtrafikken heter det;
“Føremålet med innfartsparkeringsplassar ved haldeplassar/stasjonar er i første omgang å bidra til at dei som ikkje bur innan gang- og sykkelavstand kan ha god tilgang til eit kollektiv-nett. Innfartsparkering skal mellom anna nyttast som eitt av fleire verkemiddel for å styrkje framkomsten på vegnettet, gjennom meir effektiv utnytting av kapasitetspotensialet og styrkje kundegrunnlaget til kollektivtransporten.

Innfartsparkering bør først og fremst etablerast ved stasjonar og haldeplassar der trafikanten blir fanga opp tidleg på reisa. I byområde vil ein ofte fortette rundt stasjonar/haldeplassar og prioritere tilkomsten til kollektivtransporten, syklistar og fotgjengarar. For å ivareta kryssande omsyn, vil det ofte vere naudsynt å sjå heile transportkorridorar i samanheng. Dersom det er vanskeleg arealmessig å prioritere innfartsparkering i ein by, kan det vere tenleg å leggje til rette for dette utanfor byen eller ved neste stasjon.

Erfaring viser at dei som nyttar innfartsparkeringsplassar i bynære strog, ofte har korte bilreiser som relativt enkelt kan erstattast med sykkel eller gonge. For å kunne oppnå målet om at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gonge, er det ikkje ønskeleg med overføring av trafikantar frå sykkel og gonge til bil som tilbringartransport til kollektive transportmiddel”.

Politisk vedtak i juni 2013 forutsetter at økt tilbud til pendlerparkering skal være på plass når trafikantbetaling innføres. Pendlerparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. I skisse til Buskerudbypakke2 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”. Forslag til pendlerparkeringer er forankret i ATM utvalgsmøte 17.10.2014. (Henvisningene i parentesene viser til Statens Vegvesens utredning Kollektivtransport i Buskerudbypakke 2 – Infrastrukturtiltak av 8. april 2014).



Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
2.3.1 Pendlerparkering Gulsbogen stasjon (D17)			2000	2000
2.3.2 Utvidet pendlerparkering Heiatoppen (L11) Fv16/E18. Planlegging, prosjektering og gjennomføring.	500		6500	7000
2.3.3 Pendlerparkering Lyngås (L6)	1275	725		2000
2.3.4 Pendlerparkering Lerberg (ØE3)	4000			4000
2.3.5 Utvidet pendlerparkering Langebru (ØE5)	2000			2000
2.3.6 Mulighetsstudie for pendlerparkering ved Kjellstad v/E18 (L3)		100		100
2.3.7 Planleggingsmidler for pendlerparkering i NEK	200			200
2.3.8 Gjennomføringsmidler for pendlerparkering i NEK			1800	1800
2.3.9 Prosjekteringsmidler for pendlerparkeringsstrategi i Drammen (D18)	200			200
2.3.10 Pendlerparkering Konnerud og Tangen/ Åskollen (D18). Gjennomføring.		2000	2000	4000
2.3.11 Planlegging og oppfølging av felles pendlingsparkeringsstrategi	500			500
2.3.12 Gjennomføring av felles pendlingsparkeringsstrategi			2600	2600
SUM 2.3 Pendlerparkering langs linjer (buss og tog) som retter seg mot sentrumsområder med kø og/eller parkeringsproblemer	8675	2825	14900	26400

Tildelt 2014:

- **2014-2.3.2 - Utvidet pendlerparkering Heiatoppen: 0,5 mill. kr**
- **2014-2.3.3 - Lyngås: 1,275 mill. kr**
- **2014-2.3.4 - Lerberg i Hokksund: 4 mill. kr**
- **2014-2.3.5 - Utvidet pendlerparkering Langebru: 2 mill. kr**
- **2015-2.3.7 - Planleggingsmidler for pendlerparkering i NEK: 0,2 mill. kr**
- **2015-2.3.9 - Prosjekteringsmidler for pendlerparkeringsstrategi i Drammen: 0,2 mill. kr**
- **2014-2.3.11 - Planlegging og oppfølging av felles pendlingsparkeringsstrategi: 0,5 mill. kr**

Tildelt 2015:

- **2015-2.3.3 - Pendlerparkering Lyngås: 0,725 mill. kr**
- **2015-2.3.6 - Mulighetsstudie for pendlerparkering ved Kjellstad v/E18: 0,1 mill. kr**
- **2015-2.3.10 - Pendlerparkering Konnerud og Tangen/Åskollen. Gjennomføring: 2 mill. kr**

Tiltak 2.3.1 Pendlerparkering Gulskogen stasjon

Gulskogen er en bydel i sterk vekst i Drammen, og Jernbaneverket og NSB signaliserer et forsterket tilbudet framover. Stasjonen ligger sentralt i bydelen. Dagens ankomstforhold med bil er uryddig og vanskelig å forstå og arealene er dårlig utnyttet. Drammen kommune har samarbeidet med Jernbaneverket og Rom Eiendom for å finne løsninger for Gulskogen stasjon. Forslag til prosjekt er en omforent løsning som innebærer en fullverdig og kompakt kiss & ride-løsning og en utvidet parkeringsplass fra 120 til 253 plasser.

Tiltaket er kostnadsberegnet til kr 4,5 mill, for alle delområdene samlet. Drammen kommune er villige til å være byggherre og stå for fullfinansieringen av tiltaket dersom Buskerudbyen kan bidra med en betydelig andel gjennom belønningsmidlene. Da er også Jernbaneverket villige til å ta over for drift og vedlikehold og inngå leieavtale med grunneier. Drammen kommune vil være gjennomføringsansvarlig. Det er behov for å avklare bidrag fra Jernbaneverket og grunneier.

Tiltak 2.3.2 Utvidet pendlerparkering Heiatoppen

Tiltaket er en kapasitetsutvidelse av dagens pendlerparkeringstilbud. Tiltaket er aktualisert gjennom vedtak i Asker kommune om parkering kun for egne innbyggere. Det er Statens vegvesen som er eier av området og det er i dag delvis regulert til parkering. Kostnadsestimat 8 mill. kr for prosjektering og bygging av 100 plasser. Tilbudet er koblet til godt kollektivtilbud og har mulighet for parkering av bil og sykkel selv om tilgjengeligheten for gående og syklende er liten. Det er behov for planlegging av konkret løsning før prosjektering og bygging kan igangsettes.

Tiltak 2.3.3 Pendlerparkering Lyngås

Det ønskes etablert pendlerparkering ved Lyngåskrysset i Lier spesielt for bussrute 169 til Oslo. Den vil gjøre det lettere å ta bussen for mange som bor nordover i Lierdalen. Reguleringsplan foreligger for pendlerparkering på 1000m² og 100 m gangveiforbindelse til bussholdeplass med linje 62, 71, 72 og 169. Kostnadsestimat 4 mill. kr.

Tiltak 2.3.4 Pendlerparkering Lerberg

Ferdig reg. plan nær RV 35/FV283. Utvidelse av antall bilplasser og sykkelparkeringsanlegg bør vurderes. Kostnadsestimat: 4 mill. kr. Effekten vil avhenge av frekvensen på kollektivavgangene. Ekspressbuss til Vestlandet, regionbuss til/fra Vikersund/Hønefoss.

Tiltak 2.3.5 Utvidet pendlerparkering Langebru

Innfartsparkering/ekspressbussholdeplass på Langebru ved E134 i Hokksund. Utvidelse av eksisterende parkeringsplass da denne er oppfylt. Sykkelparkeringsanlegg bør vurderes. Estimerte kostnader 2 millioner kroner. Effekten vil avhenge av frekvensen på kollektivavgangene. Vil hovedsakelig ha effekt for ekspressbussreisende.

Tiltak 2.3.6 Mulighetsstudie for pendlerparkering ved Kjellstad v/E18

Mulighetsstudie for å avklare pendlerparkering og ekspressbusstopp på Kjellstad v/E18 sett i forhold til muligheter på Lierstranda.

Tiltak 2.3.7 Planleggingsmidler for pendlerparkering i NEK

Det foreslås å sette av midler til planleggingsmidler for pendlerparkering i Nedre Eiker kommune for å definere aktuelle prosjekter for gjennomføring i perioden.

Tiltak 2.3.8 Gjennomføringsmidler for pendlerparkering i NEK

Det foreslås å sette av midler til planleggings- og gjennomføringsmidler for pendlerparkering i Nedre Eiker kommune for å definere aktuelle prosjekter for gjennomføring i perioden.

Tiltak 2.3.9/2.3.10 Pendlerparkering Konnerud og Tangen/Åskollen

Gjennomført analyse av mulige pendlerparkeringsplasser i Drammen og eventuelle sambruk av disse for å sikre fremkommelighet og kombinasjonsreiser med bil, sykkel og/eller buss. Midler til prosjektering av innfartsparkeringer i 2014/2015. Tilskuddsbehov: 600 000 kr. Tilskudd til gjennomføring av parkeringsplasser på Konnerud og Tangen/Åskollen.

Tiltak 2.3.11 Planlegging og oppfølging av felles pendlingsparkeringsstrategi

I ATM-utvalgets møte 17. oktober ble det vedtatt å utarbeide en felles strategi for innfarts-/pendlerparkeringer for Buskerudbyområdet som grunnlag for prioritering av denne type tiltak i perioden fram mot BBP2. Strategien for pendlerparkering i Buskerudbyen må se de ulike tilbudene i sammenheng, spesielt gjelder dette i bysentra med jernbanestasjon hvor parkeringspolitikken for knutepunkt og bysenter må ses i sammenheng.

Tiltak 2.3.12 Gjennomføring av felles pendlingsparkeringsstrategi

I ATM-utvalgets møte 17. oktober ble det vedtatt å utarbeide en felles strategi for innfarts-/pendlerparkeringer for Buskerudbyområdet som grunnlag for prioritering av denne type tiltak i perioden fram mot BBP2. Strategien for pendlerparkering i Buskerudbyen må se de ulike tilbudene i sammenheng, spesielt gjelder dette i bysentra med jernbanestasjon hvor parkeringspolitikken for knutepunkt og bysenter må ses i sammenheng. Gjennomføringsmidler til aktuelle tiltak konkretisert i tiltak 2.3.11.

3.3 Tiltaksområde 3 - Tiltak for syklende



Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser at i Norge står sykkelen for 4,2 % av alle reiser. Tabellen under viser status i de fem kommunene i Buskerudbysamarbeidet:

Buskerudbyen	Kongsberg	Øvre Eiker	Nedre Eiker	Drammen	Lier
4,5%	9,9%	4,1%	3,8%	3%	3,6%

Mål for sykling i Buskerudbyen:

- Sykkeltrafikken i Kongsberg skal være minimum 15 % i 2023
- Sykkeltrafikken i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker skal være minimum 8 % i 2023
- Legge til rette for sykling til jobb, skole, fritidsaktiviteter og handling
- Bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklister
- 80 % av barn og unge som ikke har skoleskysse skal gå eller sykle til og fra skolen

Det er arbeidet systematisk med sykkel i Buskerudbyen i 2010-14. Mange tiltak er gjennomført, felles strategi er utviklet og kostnader for et sammenhengende sykkelvegnett er utredet.

Kunnskapsgrunnlaget viser at det er et stort behov for tiltak for syklende, både når det gjelder utbedring på eksisterende nett og nye sykkelveier. Kommunene har utarbeidet sykkelplaner som grunnlag for gjennomføring av tiltak på kort sikt (belønningsmidler 2014 -17) og på lang sikt (Buskerudbypakke2).

Sykkelsatsing i Buskerudbyen i perioden 2014-17 vil følge opp de prioriteringer som er gjort i forrige periode med vekt på:

- Utbedring av sentrale ruter og sykkeltiltak i byer/tettsteder
- Utbedring av ruter fra byer, tettsteder og kollektivknutepunkt til boligområder
- Realisere strekningsvise tiltak på sammenhengende sykkelvegnett mellom Lier, Drammen, Mjøndalen, Hokksund og Vestfossen og mellom Kongsberg sentrum og de mest sentrale boområdene.

Øvrige tiltak som omfatter tilrettelegging for helårssykling, koordinering av sykkelsatsingen, videre utviklingsarbeid og kampanjer- og holdningsskapende tiltak.

Tiltak 3.1 Utbedring av sentrale ruter og sykkeltiltak i byer/tettsteder

Sykkeltiltakenes effekt varierer ut fra hvor nær tiltaket er til sentrum/knutepunkter fordi nærhet til knutepunkt innebærer at flere vil ha nytte av tiltaket og fordi potensiale for å overføre korte turer fra bil til sykkel er størst på de korteste reisene. Etablering av et nytt sykkelanlegg på en strekning som ikke har hatt tilbud tidligere er vurdert å ha større effekt enn en oppgradering av et eksisterende tilbud. Partnerne har spilt inn forslag til tiltak som langt overskrider de midler som er stilt til rådighet for sykkel. Under forslag til prioriterte tiltak innenfor sentrale ruter i byer/tettsteder:

Handlingsplan 2014-2017 (mill kr)	2014	2015	2016/17	Sum
3.1.1 Kongsberg - Sykkelfelt ved utbygging av Baneveien Nord (K 1.2)	10000			10000
3.1.2 Drammen - Sykkelparkeringer ved bussholdeplasser i sentrum (D1.1.)	500	1000	1500	3000
3.1.3 Øvre Eiker - Tilrettelegging for syklende og gående kryss Drammensvegen – Støperigt. (ØE1.4)	1000			1000
3.1.4 Øvre Eiker – Gang/sykkelveg langs Kirkeallèn (ØE1.1)			3000	3000
3.1.5 Nedre Eiker - Oppgradering gang/sykkelveg forbi busstopp FV 56 (NE1.1)	250			250
3.1.6 Nedre Eiker – Oppgradering gang/sykkelveg ved bussholdeplass Fv 56 ved Skogen kiosk	300			300
3.1.7 Kongsberg – servicestasjoner, informasjonstavler og parkering i sentrum (K1.8/K1.9)	1500			1500
3.1.8 Nedre Eiker -sykkelhotell Mjøndalen stasjon			3000	3000
3.1.9 Nedre Eiker oppsetting av sykkelstativ i sentrum	100			100
SUM 3.1 Utbedring sentrale ruter i byer og tettsteder	13650	1000	7500	22150

Tildelt 2014:

- **2014-3.1.1 - Sykkelfelt ved videre utbygging av Baneveien i Kongsberg: 10 mill. kr**
- **2014-3.1.2 - Drammen Sykkelparkeringer ved bussholdeplasser i sentrum: 0,5 mill. kr**
- **2014-3.1.3 - Øvre Eiker kryss Drammensvegen – Støperigt: 1 mill. kr**
- **2014-3.1-5 - Nedre Eiker oppgradering gang/sykkelveg forbi busstopp FV 56: 0,25 mill.kr**
- **2014 3.1.6 - Nedre Eiker oppgradering gang/sykkelveg ved bussholdeplass Fv 28 ved Skogen kiosk: 0,3 mil. kr**
- **2014-3.1.7 - Kongsberg – servicestasjoner, informasjonstavler og sykkelparkering: 1,5 mill. kr**
- **2014-3.1.9 - Nedre Eiker oppsetting av sykkelstativ: 0,1 mill. kr**

Tildelt 2015:

- **2015-3.1.2 - Drammen Sykkelparkeringer ved bussholdeplasser i sentrum: 1 mill. kr**

Tiltak 3.1.1 Kongsberg - Sykkelfelt ved utbygging av Baneveien Nord

Kongsberg ønsker å prioritere et større tiltak framfor flere mindre; Etablere sykkelfelt og dobbeltsidig fortau i Baneveien Nord, samt universelt utformet nedfart til undergang/kulvert. Baneveien går parallelt med Kongsberg stasjon og tiltaket vil gi et sammenhengende og mer helhetlig tilbud for syklende og et bedre tilbud for gående, spesielt for de som benytter Gamle Bævergrendvei. Reguleringsplan 409R vedtatt 21.08.13. Oppstart våren 2015 med ferdigstillelse i løpet av året. Tiltaket har en kostnadsramme på 16-20 mill. Kongsberg kommune har nylig vedtatt sin arealdel og iverksatt en områdeplan for Raummyrområdet. Arealplanvedtaket med nye større boligområder i Kampestadområdet samt pågående utbygging gir grobunn for valg av sykkel og gange som transportmiddel fra denne delen av Kongsberg by.

Tiltak 3.1.2 Drammen - Sykkelparkeringer ved bussholdeplasser i sentrum

Drammen har bedt om ca 6 mill. til sykkelparkering under tak i tilknytning til bussholdeplasser og kollektivknutepunkt inkl. sykkelhotell på Brakerøya stasjon. Det er imidlertid noe usikkert hva som på lengre sikt skal skje med Barkerøys stasjon og det foreslås derfor at det ikke gis tilskudd til sykkelhotell.

Tiltak 3.1.3 Øvre Eiker - Tilrettelegging for syklende og gående kryss Drammensvegen – Støperig

Tiltaket er utsatt fra forrige belønningsperiode. Krysset er et viktig krysningspunkt mellom Drammensveien og regional sykkelrute i Hokksund sentrum. Må også sees i sammenheng med knutepunktsutvikling Hokksund. Totalkostnad 3 mill. kr

Tiltak 3.1.4 Øvre Eiker - Gang/sykkelveg langs Kirkeallèn

Etablere gang- og sykkelvei mellom Kirkeveien og Haugveien langs RV 35 ved Haug kirke i Hokksund. Sidearealene benyttes i dag både til parkering og gang/sykkelveg. Del av hovedsykkelnettet og nært kollektivknutepunkt. Det vil også ryddes opp i dagens parkering til kirken. Totalkostnad 8 mill. Foreligger reguleringsplan og prosjekteringsplan er under utarbeidelse.

Tiltak 3.1.5 Nedre Eiker - Oppgradering gang/sykkelveg forbi busstopp FV 28

Større tiltak etter sykkelveginspeksjonene Fv 28, Mjøndalen rute 1, punkt 18. Usynlig og udefinert busslomme der bussen kjører inn på GS-vegen. Uheldig kombinasjonsløsning som går på bekostning av de myke trafikantenes sikkerhet og framkommelighet. Anlegge holdeplass med stopp i vegbanen i henhold til normalene (Hb 232). Gjøre det tryggere og gående og syklende og mer lesbart for bilistene. Kostnadsoverslag kr 250.000.

Tiltak 3.1.6 Nedre Eiker – Oppgradering gang/sykkelveg ved bussholdeplass Fv 56 ved Skogen kiosk

Systemskifte og uforståelig løsning for syklister ved bussholdeplass ved Skogen kiosk (Sykkelveiinspeksjonene rute 1, punkt 19).

Tiltak 3.1.7 Kongsberg – Servicestasjoner, informasjonstavler og sykkelparkering i sentrum

Kongsberg ønsker å legge bedre til rette for syklister i bysentrum gjennom opparbeidelse av servicestasjoner, informasjonstavler og flere parkeringsplasser (K1.8/K1.9). Servicestasjonene kan inneholde sykkelparkering, sykkelpumpe, infotavle med kart og qr-kode, drikkefontene og verktøy. Gjennom diverse undersøkelser, senest gjennom evaluering fra Sykle til jobben aksjonen, viser det seg at det er mange som savner sykkelparkeringsplasser. Gode og trygge muligheter for å parkere sykkelen er viktig for å få flere motivert til å sykle. Gjennomføring sommer 2015.

Tiltak 3.1.8 Sykkelhotell Mjøndalen stasjon

Det er behov for å legge til rette for tryggere sykkelparkering ved Mjøndalen stasjon, det reserveres midler som tilskudd til sykkelhotell i slutten av fireårsperioden. Pågående knutepunktutviklingsprosjekt Mjøndalen vil legge nærmere rammer for plassering av et slikt hotell.

Tiltak 3.1.9 Nedre Eiker oppsetting av sykkelstativ i sentrum

Nedre Eiker kommune har kjøpt inn sykkelstativ for oppsetting i sentrumsområdene. De har også utarbeidet en plan for hvor stativene skal stå og det er klart for oppsetting.

Tiltak 3.2 Utbedring av ruter fra byer, tettsteder og kollektivknutepunkt til boligområder

Utforming av fysiske omgivelser og tilrettelegging er viktig for å få folk til å sykle mer. Sammenhengende sykkelvegnett av høy standard på strekninger, og i kryss, forbedrer syklistenes sikkerhet, trygghet og fremkommelighet, og er dermed et viktig grunnlag for å øke sykkelbruken. Utvikling av hovednett for sykkel i byer og tettsteder vil også spille en stor rolle for valg av transportform til skolen.

Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
3.2.1 Nedre Eiker gang- og sykkelveg Vinnes (NE2.1)	300			300
3.2.2 Drammen sykkelveg med fortau C.O. Lundsgt (D 2.1)	4000	5000		9000
SUM 3.2 Utbedring av ruter fra tettsted, byer og kollektivknutepunkt til boligområder	4300	5000		9300

Tildelt 2014:

- **2014-3.2.1 – Nedre Eiker Gang- og sykkelveg Vinnes: 0,3 mill. kr**
- **2014-3.2.2 - Drammen sykkelveg med fortau C.O. Lundsgt; 4 mill. kr**

Tildelt 2015:

- **2015-3.2.2 - Drammen sykkelveg med fortau C.O. Lundsgt; 5 mill. kr**

Tiltak 3.2.1 Nedre Eiker Gang- og sykkelveg Vinnes

Bygging av en kort etappe gang- og sykkelvei på Vinnes.

Tiltak 3.2.2 Drammen sykkelveg med fortau C.O. Lundsgt.

Etablere sykkelveg med fortau på nordsiden av CO Lundsgate mellom Collettsgate og Austadgata. Denne strekningen er 350 meter lang. I tillegg er det behov for trafikksikre overganger i hver ende til tilgrensende anlegg, belysning, skilting samt oppgradering av VA-anlegg. Ruta er en del av hovedsykkelnettet som i dag ikke er tilrettelagt for verken fotgjengere eller syklister. Strekningen er også skolevei for barn på Brandengen barneskole i ene enden og Marienlyst ungdomsskole i andre enden, med tilhørende arena for fritidsinteresser. Strekningen er tilrettelagt for gående og syklende i begge endene, men mangler denne koblingen på midten. Total økonomisk ramme 10 mill.

Tiltak 3.3 Utbedring av ruter sammenhengende regionalt sykkelnett

Et hovedrutenett for sykkel bør være utformet for hurtig og direkte sykling i 25-40 km/t. Dette er avgjørende for at sykkelen skal være et attraktivt alternativ til bilen på lengre strekninger. Med større andel el-sykler vil flere sykle i høyere hastigheter.

Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
3.3.1 Lier - Kryss Linnestranda – Gilhusveien (L3.1)	100			100
3.3.2 Lier - G/S langs Terminalen (L3.2)	2500			2500
3.3.3 Lier - Kryss – Terminalen – Strandbrua (L3.3)	100			100
3.3.4 Lier - gang-/sykkelveg Brusgaarsvei	1000			1000
3.3.5 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase etappe 1 forbi ridesenter(L3.5)	500		4500	5000
3.3.6 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase. Etappe 2. (L3.6)		500	5000	5500
3.3.7 Øvre Eiker gang og sykkelveg langs Drammensveien asfaltering og kryss (ØE3.2)	1500			1500
3.3.8 Nedre Eiker Fv 28 fra jernbane til Ytterkollen gang- og sykkelveg (del av etappe 3)		1000	6500	7500
3.3.9 Øvre Eiker Fv283- gang- og sykkelveg Klommestein – Horgen	5000			5000
SuUM3.3 Utbedring av ruter sammenhengende regionalt sykkelnett	10700	1500	16000	28200

Tildelt 2014:

- **2014-3.3.1 Lier - Kryss Linnestranda – Gilhusveien; 0,1 mill. kr**
- **2014-3.3.2 Lier - G/S langs Terminalen; 2,5 mill. kr**
- **2014- 3.3.3 Lier - Kryss Terminalen – Strandbrua; 0,1 mill. kr**
- **2014-3.3.4 Lier - gang-/sykkelveg Brusgaarsvei; 1 mill. kr**
- **2014-3.3.5 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase etappe 1 forbi ridesenter; 0,5 mill. kr**
- **2014-3.3.7 - Øvre Eiker gang og sykkelveg langs Drammensveien asfaltering og kryss; 1,5 mill. kr**
- **2014-3.3.9 - Øvre Eiker Fv283- gang- og sykkelveg Klommestein – Horgen; 5 mill. kr**

Tildelt 2015:

- **2015-3.3.6 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase etappe 2; 0,5 mill. kr**
- **2015-3.3.8 Nedre Eiker Fv 28 gang- sykkelvei fra jernbanen til Ytterkollen; 1 mill. kr**

Tiltak 3.3.1 Lier - Kryss Linnesstranda – Gilhusveien

Etablere krappere hjørneavrundinger i alle armer i krysset. Viktig forbindelse inn til Drammen. Klar til gjennomføring. Oppstart april 2015, ferdig juli 2015. Kostnadsoverslag 100 000. Større tiltak fra sykkelvei inspeksjonene.

Tiltak 3.3.2 Lier - gang-/sykkelvei langs Terminalen

Reparere og asfaltere g/s-vei. Belysning. Viktig forbindelse inn til Drammen. Klar til gjennomføring. Ferdig oktober 2015. Kostnadsoverslag 2 500 000. Større tiltak fra sykkelvei inspeksjonene.

Tiltak 3.3.3 Lier - Kryss – Terminalen – Strandbrua

Stramme opp krysset med eksempelvis deleøy slik at kryssing blir enklere for syklende. Etablere belysning over kryssområde slik at kjøretøy og syklist blir mer synlige for hverandre. Viktig forbindelse inn til Drammen. Klar til gjennomføring. Ferdig desember 2015. Totalkostnader 100 000. Større tiltak fra sykkelvei inspeksjonene.

Tiltak 3.3.4 Lier gang-/sykkelveg Brusgaarsvei

Anlegge gang- sykkelvei langs Brusgaarsvei. Større tiltak fra sykkelvei inspeksjonene. Viktig forbindelse inn til Drammen. Klar til gjennomføring. Ferdigstillelse høsten 2015. Kostnadsoverslag 1 000 000.

Tiltak 3.3.5/3.3.6 Lier Sykkelvei på gammel jernbanetrase etappe 1 og 2

Egen sykkelvei av høy standard på den gamle jernbanetraseen vil gi en meget rask og attraktiv sykkelrute mellom Lierbyen og Drammen. Etappe 1: Anlegge 500 m separat ridevei forbi Linnesvollen ridesenter samt asfaltering Kjellstadveien – Heggtoppen, 1200 m, ferdigstilles høsten 2015. Etappe 2: Etablere sikker kryssløsning med Ringeriksveien og forbindelse til Lierbyen, 250m, ferdigstilles høsten 2017. Totale kostnader etappe 1 og 2: 12 mill. kr.

Tiltak 3.3.7 Øvre Eiker Drammensveien asfaltering og kryss

Det er tidligere bygget gang- og sykkelveg på strekning fra Nedre Eiker grense til kryss med Loesmoveien ved Hellig Teigen, men det mangler asfaltering. I tillegg er det behov for sikker kryssing av Drammensveien. Total økonomisk ramme 2 mill.kr. Forslag om tilskudd 1,5 mill. kr.

Tiltak 3.3.8 Nedre Eiker Fv 28 fra jernbane til Ytterkollen gang- og sykkelveg

Strekningen mellom Mjøndalen og Drammen sør for Drammenselva er en del av det regionale sykkelnettet og en viktig strekning for å legge til rette for sykkel som alternativt framkomstmiddel til bil (når bompenger iverksettes). Det er viktig å etablere en løsning på kort sikt samtidig som det planlegges for framtidig løsning med høyere kvalitet. Midler fra belønningsordningen 2014-17 sammen med fylkeskommunale midler til sykkeltiltak anbefales stilt til disposisjon for utbedring gang-/sykkel til deler av etappe 3 strekningen fra Ytterkollen – til jernbanen. Det foreligger reguleringsplan. Det er behov for avklaring med JBV og utarbeidelse av prosjektbeskrivelse. Anslåtte kostnader ca 15 mill. Det settes av til sammen 7,5 mill. kr fra belønningsordningen i perioden. Det er videre forutsatt fylkeskommunale midler til prosjektet.

Tiltak 3.3.9 Øvre Eiker Fv283- gang- og sykkelveg Klommestein - Horgen

Etablering av ny gs-veg langs fv. 283 (missing link i dag). Hovedsykkelruta nord for Drammenselva som binder sammen Øvre Eiker og Nedre Eiker. Viktig regional rute. Avklaring om byggestart for midtdeleprosjekter langs den samme strekningen – behov for samordning. Totalkostnad 16 mill. Fylkeskommunen dekker kostnader ut over belønningstilskuddet.

3.4 Øvrige tiltak – kampanjer og annen tilrettelegging for syklister

Det er mange områder det er viktig å jobbe med for å kunne si at man har en helhetlig satsing på sykkel. For eksempel er det viktig å ha god og entydig skilting, høy standard på drift og vedlikehold, et godt lokalveinett for sykkel slik at flest mulig barn og unge kan sykle til/fra skolen samt å drive holdningsgskapende arbeid i form av informasjon og kampanjer.

Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
3.4.1 Koordinering og samordning av sykkelsatsing i Buskerudbyen		1000	2000	3000
3.4.2 Pilot drift/vedlikehold sykkel	1000			1000
3.4.3 Kampanjer og annen tilrettelegging		500	1000	1500
3.4.4 Planlegging regionalt sykkelnett/regional sykkelplan		500		500
3.4.5 Sykkelregnskap		300		300
3.4.6 Fotografering av hovednett sykkel i alle fem kommuner		200		200
3.4.7 Kongsberg Oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjoner	1000	1000		2000
3.4.8 Øvre Eiker Oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene		500		500
3.4.9 Nedre Eiker oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene	500			500
3.4.10 Lier Oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene		500		500
3.4.11 Drammen oppgradering/større tiltak		500	1500	2000
3.4.12 Sykle til jobben		150	300	450
3.4.13 Aktiv på skoleveien		200	400	600
3.4.14 Nye sykkelveginspeksjoner i 2016			500	500
SUM 3.4 Øvrige tiltak sykkel	2500	5350	5700	13550

Tildelt 2014:

- **2014-3.4.2 Pilot drift/vedlikehold sykkel; 1 mill. kr**
- **2014-3.4.7 Kongsberg - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjoner; 1 mill kr**
- **2014-3.4.9 Nedre Eiker - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene; 0,4 mill kr**

Tildelt 2015:

- **2015-3.4.1 Koordinering og samordning av sykkelsetning i Buskerudbyen; 1 mill. kr**
- **2015-3.4.3 Kampanjer og annen tilrettelegging; 0,5 mill. kr**
- **2015-3.4.4 Planlegging regionalt sykkelnett/regional sykkelplan; 0,5 mill. kr**
- **2015-3.4.5 Sykkelregnskap; 0,3 mill kr**
- **2014-3 4.6 Fotografering av hovednett sykkel i alle fem kommuner; 0,2 mill kr**
- **2015-3.4.7 Kongsberg - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjoner; 1 mill kr**
- **2015-3.4.8 Øvre Eiker - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene; 0,5 mill kr**
- **2015-3.4.10 Lier - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene; 0,5 mill kr**
- **2015-3.4.11 Drammen - oppgradering/større tiltak; 0,5 mill kr**
- **2015-3.4.12 Sykle til jobben; 0,15 mill kr**
- **2015-3.4.13 Aktiv på skoleveien; 0,2 mill kr**

Tiltak 3.4.1 Koordinering og samordning av sykkelsetning i Buskerudbyen

Det behov for å videreføre en felles ressurs som prosjektleder sykkel for å holde oppe fokus og fremdrift på sykkel i samarbeidet. Adm. styringsgruppe ga i møte 7.3.14 tilslutning til ansettelse av felles sykkelressurs i fast stilling forutsatt fireårig belønningsavtale.

Tiltak 3.4.2 Pilot drift/vedlikehold sykkel

Som et steg på veien til en videreutvikling av drift og vedlikeholdet for sykkel er kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen oppfordret til å melde inn prosjekter til et mulig pilotprosjekt for drift- og vedlikehold i 2014, finansiert med belønningsmidler. Det er kommet to skisser til piloter på til sammen ca 1 mill. kr.

Tiltak 3.4.3 Kampanjer og annen tilrettelegging for økt sykkelbruk

I sykkelstrategien for Buskerudbyen pekes det på behov for økt informasjon til befolkningen om de fysiske anleggene, brukerrettede- og holdningsskapende kampanjer for å få flere til å sykle og økte muligheter for innbyggerne til å gi tilbakemeldinger på feil, mangler og ønsker i sykkelnettet samt fokus på samspillet mellom syklister og andre trafikanter.

Tiltak 3.4.4 Planlegging regionalt sykkelnett/regional sykkelplan

For å nå målsettingen om økt sykkelandel i Buskerudbyen må hovedrutenettet ha en standard og tilrettelegging som har god kapasitet og innbyr til sykling. Det må bli mer effektivt og rasjonelt å sykle enn å kjøre bil i hverdagssituasjoner, til og fra jobb og skole, til butikken og fritidsaktiviteter. Prosjektet Felles sykkelplan for Buskerudbyen ble igangsatt høsten 2013. Resultatet av prosjektet skulle være en felles sykkelplan for Buskerudbyen. Prosjektet ble delt opp i tre faser;

- Fase 1: utrede felles problemstillinger for sykkelnettet i Buskerudbyen
- Fase 2: utarbeide kommunevise sykkelplaner i de fem kommunene
- Fase 3: Sammenstille de fem kommunevise sykkelplanene til en felles sykkelplan for BB.

Fase 1 og Fase 2 er ferdigstilt. Tidlig 2015 igangsettes et arbeid med en felles sykkelplan.

Tiltak 3.4.5 Sykkelregnskap

Det lages en plan for hvordan sykkelbruken i Buskerudbyen skal følges opp. Et sykkelregnskap skal vise effekten av tiltakene som er gjort, hva som gir positive resultater og hva bevilgningene brukes til. Oslo kommune utarbeidet i 2014 som en av de første kommunene i landet et Sykkelregnskapet etter en mal som er utarbeidet av Vegdirektoratet.

Tiltak 3.4.6 Fotografering av hovednett sykkel i alle fem kommuner

Statens vegvesen har fotografert fylkesveger og riksveger hovednett for sykkel i Buskerudbyen. Bilder tas hver 10 meter. Gjøres for å følge opp dekkestandard og generell tilstand langs ruta. Statens vegvesen kan koordinere fotografering hovednett sykkel langs kommunale veger.

Tiltak 3.4.7 Kongsberg - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjoner

Det ble gjennomført sykkelveginspeksjoner i 2012. Strakstiltakene er gjennomført, men det gjenstår større tiltak/oppgraderingstiltak.

Tiltak 3.4.8 Øvre Eiker - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene

Det ble gjennomført sykkelveginspeksjoner i 2012. Strakstiltakene er gjennomført, men det gjenstår større tiltak/oppgraderingstiltak.

Tiltak 3.4.9 Nedre Eiker - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene

Det ble gjennomført sykkelveginspeksjoner i 2012. Strakstiltakene er gjennomført, men det gjenstår større tiltak/oppgraderingstiltak.

Tiltak 3.4.10 Lier - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene

Det ble gjennomført sykkelveginspeksjoner i 2012. Strakstiltakene er gjennomført, men det gjenstår større tiltak/oppgraderingstiltak.

Tiltak 3.4.11 Drammen oppgradering/større tiltak

Fullføre/forbedre sammenhenger i hovedsykkelnettet, herunder både kryss, systemskifter og strekninger for bedre fremkommelighet, sammenheng, reisetidsforhold, attraktivitet og lesbarhet i sykkelnettet (kartlagt 90 kryss/systemskifter, ellers strekninger som på Brakerøya, Konnerud, Bybrua-rutebilstasjonen, Landfalløybrua-Muusøya)

Tiltak 3.4.12 Sykle til Jobben

Buskerudbysamarbeidet tilbyr da alle ansatte (privat og offentlig) i området Lier-Kongsberg gratis deltakelse i Sykle til Jobben aksjonen. Det anbefales at samarbeidet med Bedriftsforbundet fortsetter i 2015 og at det settes av midler til denne eller lignende kampanjer de senere år.

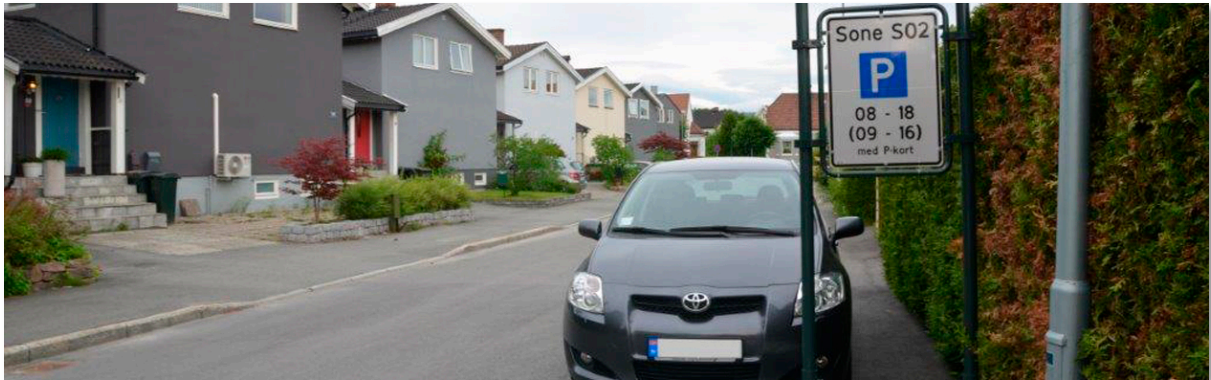
Tiltak 3.4.13 Aktiv på skoleveien

Kampanjen er rettet mot alle elever på 4. – 10 trinn over tre uker. Det blir registrert hvor mange ganger de går eller sykler til skolen. Det er mulig å gå av buss eller bil et stykke fra skolen. Svært mange elever blir kjørt til og fra skolen. Dette skaper mange trafikkfarlige situasjoner ved skolene. Barn og unge blir også kjørt mye til fritidsaktiviteter der det er fullt mulig å gå. Gjennom denne kampanjen ønsker vi å sette fokus på dette; trenger vi å kjøre til alt. Dette er holdningsskapende arbeid som også er rettet mot hele familien. Buskerudbyen har mål om at 80 % av barn og unge bør gå/sykle til skolen.

Tiltak 3.4.14 Gjennomføre sykkelveginspeksjoner i 2016

Det ble gjennomført sykkelveginspeksjoner i Buskerudbyen i 2012, det synes viktig å sette av ressurser til nye inspeksjoner med jevne mellomrom. Det anbefales at det settes av midler fra belønningsordningen til sykkelveginspeksjoner i 2016.

3.4 Tiltaksområde 4 - Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken



Tilrettelegging for mer miljøvennlige reiser gjøres gjennom tiltakene "ReisSmart" i samarbeid med næringslivet og "Feie for egen dør" som gjelder partnerne i Buskerudbysamarbeidet. For å bygge opp under attraktiv byutvikling med levende bysentra og for å nå målene om redusert bilbruk iverksettes tiltak for en stedstilpasset parkeringspolitikk i byområdene i Buskerudbyen.

4.1 Videreutvikling av kommunale parkeringsstrategier

I tråd med regional areal- og transportplan for Buskerudbyen og søknaden om belønningsmidler vil kommunenes parkeringspolitikk bidra til:

- 1) Bygge opp under overordnede mål om at flere benytter kollektivtrafikk og at biltrafikken ikke skal øke.
- 2) Stimulerer til attraktive og tilgjengelige by- og tettstedssentra.

Samordnet parkeringsstrategi i Buskerudbyen ble politisk behandlet i kommunene og fylkestinget i tidsrommet 09.12.2010 – 02.02.2011 og har følgende hovedelementer:

- a) I sentrumsområdene prioriteres korttidsparkering foran arbeidsplassparkering. Antall parkeringsplasser i sentrum må vurderes og tilpasses utfordringene i de forskjellige delene av Buskerudbyen. På prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser prioriteres innfartsparkering.
- b) Parkeringsnormene avklares gjennom felles areal- og transportplan.
- c) Etappevis utvikling og implementering av samordnet parkeringspolitikk gjennomføres i tråd med Revidert Handlingsprogram 2010-2013 og som oppfølging i hver enkelt kommune.

By- og tettstedsområdene i Buskerudbyen har ulik størrelse og utforming og det er behov for å tilpasse parkeringspolitikken til den enkelte situasjon og skala. Innretningen av parkeringspolitikken må stimulere til ønsket by- og tettstedsutvikling hvor også konkurransesituasjonen med bilbaserte kjøpesentra inngår.

I perioden 2015 – 2017 prioriteres tilskudd til videreutvikling av parkeringspolitikken i Drammen sentrum og Kongsberg sentrum samt etablering av forbedret håndhevsregime i Hokksund sentrum og Mjøndalen sentrum.

Med bakgrunn i felles utfordringer er det naturlig at kommunene Drammen/Kongsberg og Øvre Eiker/Nedre Eiker samarbeider om videreutvikling av parkeringspolitikken.

Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
4.1.1 Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering	500	500	1000	2000
4.1.2 Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan med publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering	1000	500	2000	3500
4.1.3 Hokksund: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	200	200	100	500
4.1.4 Mjøndalen: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	200	200	100	500
SUM 4.1 Benytte parkering i en strategi for å skape levende bysentra	2100	2400	2200	12500

Tildelt 2014:

- **2014-4.1.1 - Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig teknologi og beboerparkering: 0,5 mill. kr**
- **2014-4.1.2 - Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan med publikumsvennlig teknologi og beboerparkering: 1 mill. kr**
- **2014-4.1.3 - Hokksund: Forbedret håndhevingsregime for parkering i sentrum: 0,2 mill. kr**
- **2014-4.1.4 - Mjøndalen: Forbedret håndhevingsregime for parkering i sentrum: 0,2 mill. kr**

Tildelt 2015:

- **2015-4.1.1 - Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig teknologi og beboerparkering: 0,5 mill. kr**
- **2015-4.1.2 - Kongsberg: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering: 0,5 mill. kr**
- **2015-4.1.3 - Hokksund: Forbedret håndhevingsregime for parkering i sentrum: 0,2 mill. kr**
- **2015-4.1.4 - Mjøndalen: Forbedret håndhevingsregime for parkering i sentrum: 0,2 mill. kr**

Tiltak 4.1.1 - Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering

I Drammen vil videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi stå sentralt i parkeringspolitikken for å bygge opp under et lende og attraktivt bysentrum. Dette innebærer satsing på smarte publikumsvennlige betalingsløsninger og smarte parkometre og videreutvikling av tilbud for beboerparkering.

Kongsberg kommunestyre vedtok i kommunestyremøtet november 2014 nye prinsipper for parkeringspolitikken på Kongsberg. Dette tiltaket skal understøtte det politiske vedtaket. Vedtaket slår blant annet fast at parkeringspolitikken skal stimulere til økt handel og aktivitet i Kongsberg sentrum, at parkeringspolitikken skal underbygge et velfungerende transportsystem og stimulere til reduksjon i biltrafikk. Et av vedtakspunktene sier at det innføres beboerparkering i Kongsberg.

Publikumsvennlig parkeringsteknologi er en del av virkemidlene i parkeringspolitikken for å bygge opp under et lende og attraktivt bysentrum. Dette innebærer satsing på smarte publikumsvennlige betalingsløsninger og smarte parkometre.

Tiltak 4.1.2 - Kongsberg: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering

Kongsberg kommunestyre vedtok i kommunestyremøtet november 2014 nye prinsipper for parkeringspolitikken på Kongsberg. Dette tiltaket skal understøtte det politiske vedtaket. Vedtaket slår blant annet fast at parkeringspolitikken skal stimulere til økt handel og aktivitet i Kongsberg sentrum, at parkeringspolitikken skal underbygge et velfungerende transportsystem og stimulere til reduksjon i biltrafikk. Et av vedtakspunktene sier at det innføres beboerparkering i Kongsberg. Publikumsvennlig parkeringsteknologi er en del av virkemidlene i parkeringspolitikken for å bygge opp under et lende og attraktivt bysentrum. Dette innebærer satsing på smarte publikumsvennlige betalingsløsninger og smarte parkometre.

Tiltak 4.1.3 - Hokksund: Forbedret håndhevsregime for parkering i sentrum

I Hokksund er det satt i gang en prosess med næringsliv og politi for forbedret håndheving av parkeringsbestemmelsene. Dette skal bygge opp under attraktiv byutvikling, et levende bysenter og Buskerudbysamarbeidets mål. Sentralt i arbeidet er å få på plass parkeringsskilting med tidsskive, håndheving og god informasjon. Forholdet mellom Jernbaneverkets parkeringspolitikk på jernbanestasjonen og kommunens parkeringspolitikk i bysentrumet for øvrig må ses i sammenheng. Med bakgrunn i felles utfordringer er det naturlig at kommunene Øvre Eiker/Nedre Eiker samarbeider om videreutvikling av tiltaket spesielt informasjon og felles system.

Tiltak 4.1.4 - Mjøndalen: Forbedret håndhevsregime for parkering i sentrum

I Mjøndalen er det satt i gang en prosess med næringsliv og politi for forbedret håndheving av parkeringsbestemmelsene. Dette skal bygge opp under attraktiv byutvikling, et levende bysenter og Buskerudbysamarbeidets mål. Sentralt i arbeidet er å få på plass parkeringsskilting med tidsskive, håndheving og god informasjon. Forholdet mellom Jernbaneverkets parkeringspolitikk på jernbanestasjonen og kommunens parkeringspolitikk i bysentrumet for øvrig må ses i sammenheng. Med bakgrunn i felles utfordringer er det naturlig at kommunene Øvre Eiker/Nedre Eiker samarbeider om videreutvikling av tiltaket spesielt informasjon og felles system.

4.2 - Tilrettelegging for miljøvennlig reiser hos næringsliv og partnere

Ved å stimulere til tiltak i egen virksomhet for offentlige og private aktører i Buskerudbyen vil aktørene gå foran som et godt eksempel og få økt legitimitet overfor andre aktører. Prosjekter vil kunne inspirere og gi økt kunnskap om tiltak virksomheter kan iverksette for å bidra til å nå målene for Buskerudbysamarbeidet.

Forslag til handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
4.2.1 ReisSmart! Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg for næringslivet	100	500	2400	3000
4.2.2 Feie for egen dør: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for partnerne	100	500	2400	3000
SUM 4.2 Tilrettelegging for miljøvennlig arbeidsreiser	200	1000	4800	6000

Tildelt 2014:

- **2014-4.2.1 - ReisSmart! Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg for næringslivet: 0,1 mill. kr**
- **2014-4.2.2 - Feie for egen dør: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for partnerne: 0,1 mill. kr**

Tildelt 2015:

- **2015-4.2.1 - ReisSmart! Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg for næringslivet: 0,5 mill. kr**
- **2015-4.2.2 - Feie for egen dør: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for partnerne: 0,5 mill. kr**

4.2.1 ReisSmart!

Ordningen Reis smart er samarbeide med næringslivet for å stimulere virksomheten og de ansatte til å reise smart og miljøvennlig på sine arbeidsrelaterte reiser (til /fra og i virksomheten).

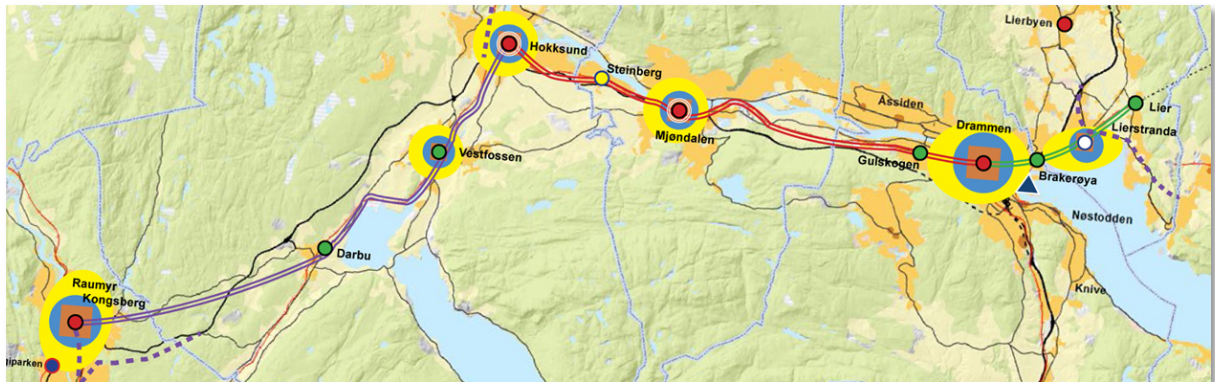
Tiltaket omfatter videreføring av eksisterende ordning med tilskudd til relevante prosjekter i næringslivet. Konkrete tiltak prioriteres etter en gjennomgang av erfaringer så langt og en revidert felles strategi blant annet etter innspill fra næringslivet.

4.2.2 Feie for egen dør

Ordningen Feie for Egen Dør går ut på at partnerne i Buskerudbysamarbeidet kan tildeles midler til tiltak som er med på å legge til rette for redusert bilbruk ved reiser i/til/fra jobb for sine ansatte.

Tiltaket omfatter videreføring av eksisterende ordning etter en gjennomgang av erfaringer så langt og lage en felles strategi for partnerne blant annet basert på en reisevaneundersøkelse.

3.5 Tiltaksområde 5 - Arealutvikling og fortetting



En arealutvikling som gir korte avstander og bygger opp under kollektivtransporten vil gi et mindre bilbasert samfunn.

Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
5.1 Felles indikatorsystem for måloppnåelse	300			300
5.2 Kunnskapsgrunnlag, oppfølging og revidering av areal- og transportplanen		500	2000	2500
5.3 Prosjekt nye næringsområder for arealkrevende virksomheter	500			500
5.4 Utarbeide lokale gåstrategier	200	100	200	500
SUM 5 Arealutvikling og fortetting	1000	600	2200	3800

Tildelt 2014:

- 2014-5.1 - Felles indikatorsystem for måloppnåelse: 0,3 mill. kr
- 2014-5.3 - Prosjekt nye næringsområder for arealkrevende virksomheter: 0,5 mill. kr
- 2014-5.4 - Utarbeide lokale gåstrategier: 0,2 mill. kr

Tildelt 2015:

- 2015-5.2 – Kunnskapsgrunnlag, oppfølging og revidering av areal- og transportplanen: 0,5 mill. kr
- 2014-5.4 - Utarbeide lokale gåstrategier: 0,1 mill. kr

Tiltak 5.1 Felles indikatorsystem for måloppnåelse

Utvikle felles indikatorsystem for å måle utvikling i den enkelte kommune mht. boligvekst, arbeidsplassvekst, og vekst i sentrumsfunksjoner innenfor og utenfor prioriterte utviklingsområder. Tilsvarende skal trafikkutvikling og kvalitet på transportsystemet måles.

Tiltak 5.2 Kunnskapsgrunnlag, oppfølging og revidering av areal- og transportplanen

Oppfølging av handlingspunktene areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, utvikle kunnskapsgrunnlag og gjennomføre prosesser for revidering av planen.

Tiltak 5.3 Prosjekt nye næringsområder for arealkrevende virksomheter

Mulighetsstudien som ble påbegynt i 2014 vil bli ferdigstilt i 1. kvartal 2015. Hvordan prosjektet skal følges opp kan det først tas stilling til når konklusjoner fra mulighetsstudien foreligger. Muligheter:

- Markedsundersøkelse for de mest aktuelle nye arealer; hvordan vurderer markedet de ulike alternativene?
- Videre utredningsarbeid og detaljering av de mest aktuelle nye næringsområdene?
- Bistand til kommunenes oppfølging av planarbeid med sikte på å få inn noen nye næringsområder i kommunenes arealplaner.
- Følge opp prosess med KVV av ny godsterminal på Østlandet.

Det er snakk om videre utredning i forkant av formelle planprosesser etter PBL. Oppstart 2. kvartal 2015 med avslutning 4. kvartal 2015. Totalkostnad 500.000,-

Tiltak 5.4 Utarbeide lokale gåstrategier

Med bakgrunn i utarbeidet felles kunnskapsgrunnlag for gåing i Buskerudbyen jobbes det videre med å utarbeide lokale gåstrategier i Buskerudbyen. Oppstart 1. kvartal 2015 med avslutning 4. kvartal 2015. Totalkostnad 200.000,-.

3.6 Tiltaksområde 6 - Felles kunnskapsgrunnlag og innovasjon



Tiltaksområdet omfatter felles planlegging og etablering av felles kunnskapsgrunnlag som ikke inngår i øvrige tiltaksområder. Her inngår også felles koordinering og bistand til delprosjekter på samferdselsområdet som ikke dekkes av samarbeidsmidler. Oppfølging av Buskerudbypakke1 og arbeidet med utviklingen av Buskerudbypakke2 er her sentralt.

Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
6.1 Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1	1000	1000	2000	4000
6.2.1 Evaluering		250	500	750
6.2.2 Utredning BBP2	500	500		1000
6.2.3 Forstudie – framtidige samferdselsløsninger inkl E134 og utviklingsmuligheter for Mjøndalen		500		500
SUM 6 Felles kunnskapsgrunnlag og innovasjon	1500	2250	2500	6250

Tildelt 2014:

- 2014-6.1 - Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1: 1 mill kr
- 2014-6.2.2 - Utredning BBP2: 0,5 mill kr

Tildelt 2015:

- 2015-6.1 - Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1: 1 mill kr
- 2015-6.2.1 - Evaluering: 0,25 mill kr
- 2015-6.2.2 - Utredning BBP2: 0,5 mill kr
- 2015-6.2.3 - Forstudie - framtidige samferdselsløsninger inkl E134 og utviklingsmuligheter for Mjøndalen: 0,5 mill kr

Tiltak 6.1 Planlegging/oppfølging BBP1 og planlegging/utredninger tilknyttet BBP2

Tiltaket omfatter oppfølging og videre felles planlegging for Buskerudbypakke 1 slik som i perioden 2010-2013. Ajourføring av handlingsplan, årlige tiltaksplaner (2016 og 2017), årlige resultatrapporter til SD, økonomioppfølging og bistand til gjennomføring av planlagte tiltak.

Omforent skisse til Buskerudbypakke 2 foreligger som grunnlag for videre samtaler med staten. KVU og KS1 for Buskerudbypakke 2 er til behandling i SD. Når regjeringsnotat om Buskerudbypakke 2 foreligger vil føringer for videre planarbeid være mer avklart. Det er behov for oppfølgende arbeid og utredninger i forbindelse med videre arbeid med Buskerudbypakke 2.

Tiltak 6.2.1 Evaluering

Felles kunnskap f.eks. i form av før-etter undersøkelser om effekt av tiltak som samarbeidspartnerne gjennomfører i egen regi gi grunnlag for innovasjon og forbedringer.

Tiltak 6.2.2 Utredning BBP2

Felles ideer og kunnskap om helhetlige løsninger på framtidige utfordringer vil kunne redusere planleggingstiden og øke gjennomføringskraften for samferdselstiltak i byområder.

Tiltak 6.2.3 Forstudie – framtidige samferdselsløsninger inkl E134 og utviklingsmuligheter for Mjøndalen

Flere større infrastrukturtiltak er aktuelle å planlegge eller gjennomføre i Mjøndalen det nærmeste 10-året.

- JBV vil starte opp reguleringsplanarbeid for stasjonsområdet i Mjøndalen i 2015.
- Planlegging og avklaring av framtidig trase for E134 på strekningen mellom Strømsåstunnelen og Langebru, inkludert evt ny trase forbi Mjøndalen er ønsket som tiltak i Buskerudbypakke 2.
- Ny 4-felts bru mellom Mjøndalen og Krokstadelva inngår i skissen til Buskerubypakke 2.
- Planlegging og bygging av dobbeltspor på strekningen Drammen-Hokksund er inngår som tiltak i skissen til Buskerudbypakke 2.
- Flomsikringstiltak er aktuelle i området Mjøndalen / Krokstadelva.

Det vil være ønskelig å utrede hvilke samordningsmuligheter som kan oppstå ved å koordinere ovennevnte plan- og evt gjennomføringsprosesser. Det er nå kun aktuelt å gjennomføre en forstudie – før evt. mer kostbare utrednings- og planprosesser starter opp. Sikre at mulige samordnings-gevinster blir vurdert i forbindelse med flere større infrastrukturtiltak i / ved Mjøndalen. Oppstart 1. kvartal 2015, ferdigstilt 4. kvartal 2015.

3.7 Tiltaksområde 7 - Kommunikasjon



Tiltaksområdet omfatter oppfølging av videreutviklet kommunikasjonsplan for Buskerud-bysamarbeidet, som ble vedtatt i ATM-utvalget 28. november 2014. Dette innebærer en målrettet satsing på informasjons- og motivasjonsarbeid i form av ulike kommunikasjonstiltak og kampanjer. Den vedtatte kommunikasjonsplanen legger opp til økt satsing på kommunikasjonsarbeidet i forhold til periodene 2010 - 2013.

Hovedmålene for kommunikasjonen er:

- *Synliggjøre utfordringene som følge av befolkningsvekst og økt trafikk*
- *Beskrive forslagene til løsninger – for den enkelte og for samfunnet*
- *Øke kunnskapen om Buskerudbyen i alle målgrupper*

Handlingsplan 2014-2017 (1000 kr)	2014	2015	2016/17	Sum
7.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	1000	1500	2950	5550
7.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen		500	1000	1500
7.3 Kampanjer	1000	500	1500	3000
7.4 Innbyggerundersøkelser og fokusgrupper		50	600	650
7.5 Internkommunikasjon og profilering	250	150	250	650
7.6 Informasjon om Buskerudbypakke2		100	1300	1400
SUM 7 Kommunikasjon	2350	2800	7600	12750

Tildelt 2014:

- **2014-7.1 - Løpende kommunikasjonsarbeid og koordinering: 1 mill kr**
- **2014-7.3 - Kampanjer: 1 mill kr**
- **2014-7.5 - Internkommunikasjon og profilering: 0,25 mill kr**

Tildelt 2015:

- **2015-7.1 - Løpende kommunikasjonsarbeid og koordinering: 1,5 mill kr**
- **2015-7.2 - Bygge kunnskap om Buskerudbyen: 0,5 mill kr**
- **2015-7.3 - Kampanjer: 0,5 mill kr**
- **2015-7.4 - Innbyggerundersøkelser og fokusgrupper: 0,05 mill kr**
- **2015-7.5 - Internkommunikasjon og profilering: 0,15 mill kr**
- **2015-7.5 - Informasjon om Buskerudbypakke 2: 0,1 mill kr**

Tiltak 7.1 Løpende kommunikasjonsarbeid og koordinering

Løpende kommunikasjonsarbeid omfatter koordinering og planlegging (inkludert utgifter til prosjektleder kommunikasjon), kjøp av ekstern bistand for å kunne realisere innholdet i kommunikasjonsplanen, daglig drift av nettsted, medieovervåkning etc.

Tiltak 7.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen

Et av hovedmålene for kommunikasjonsplanen er å øke kunnskapen om Buskerudbyen i målgruppene. Fokusgruppene som ble gjennomført høsten 2014, viste blant annet at de som visste mest om Buskerudbyen, var de som var mest positive. Bygge kunnskap om Buskerudbyen vil for eksempel gjøres gjennom informasjonsannonser, kronikker og konferanser/seminarer.

Profilering av tiltak er et viktig bidrag til å bygge omdømme og å vise frem hvilke tiltak Buskerudbyen bidrar til. Dette kan dreie seg om informasjonsskilter, åpningsarrangementer, trykksaker, etc.

Tiltak 7.3 Kampanjer

Videreføring av kampanjer som tidligere er gjennomført («Gjør det»), og andre kampanjer for bruk av buss, tog og sykkel. To kampanjer pr. år. Sykle til jobben og Aktiv på Skoleveien inngår i tiltaksområdet for sykkel.

Tiltak 7.4. Innbyggerundersøkelser og fokusgrupper

Innbyggerundersøkelser gir et nyttig kunnskapsgrunnlag å bygge en målrettet kommunikasjon på. Det legges opp til å gjennomføre undersøkelse hvert halvannet år, dvs. våren 2016 og høsten 2017. Fokusgrupper er et godt middel for å teste ut hvordan målgruppene oppfatter et budskap, og kan dermed bidra til at tiltakene som planlegges fungerer best mulig for de tiltenkte målgruppene.

Tiltak 7.5 Internkommunikasjon og profilering

Internkommunikasjon dreier seg om å bygge kunnskap om samarbeidet internt i organisasjonene. Tiltaksområdet omfatter informasjonsartikler, interne arrangementer hvor hensikten er å bygge kunnskap om Buskerudbyen internt. Profilering viser til økt synlighet og formidling av hovedbudskap og «slogan». Dette kan for eksempel dreie seg om profileringsartikler som kopper, minnepinner, reflekser etc.

Tiltak 7.6 Informasjon om Buskerudbypakke 2

Informasjon om Buskerudbypakke 2 skal dekke behovet for informasjon i forkant av en eventuell innføring av bompenger. I denne perioden er det avgjørende å ha et høyt trykk på informasjonsarbeidet, slik at alle vet hvordan de skal forholde seg til et nytt kollektivtilbud, pendlerparkeringsmuligheter og nytt bompengesystem.

Vedlegg

Vedlegg 1: Tiltaksplan 2014

Vedlegg 2: Tiltaksplan 2015

Vedlegg 3: Handlingsplan 2014-2017 - sammenstillingstabell

Vedlegg 4: Oversikt over innspill som ikke er prioritert

Tiltaksplan 2014 - Buskerudbypakke 1 del 2

SAMLET OVERSIKT OVER TILTAK 2014 MED TILSKUDD FRA BELØNNINGSORDNINGEN I BUSKERUDBYEN 2014 (i 1000 kr) - VEDTATT I ATM UTVALG 06.02.2015		Avtalesum 2014:
		73.3 mill
Tiltak	Kommune	2014
1. Forbedring av kollektivtilbudet		
1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud	Alle	5500
1.2.1 Sanntidsinformasjon (SIS)		1000
1.2.2 Nytt billettsystem for raskere og mer kundevennlig billettering		3500
1.2.4 Bedre trafikantinformasjon (TID)		3000
2. Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering		
2.1.2 Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg: Krysset Vinjesgate x Haugesgate (D4)	DRM	5200
2.1.4 Bru over Lågen Withsgt-Kongsberg bruk . Planlegging av forsterket busskjøring (K)	KK	400
2.2.1 Utbedring av kollektivtraseer, knutepunkter og holdeplasser i Buskerudbyen. Planlegging.	Alle	500
2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ Etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring	Alle	5000
2.2.3 PlanleggingsmidlerBragernes bussterminal (D6) forberedelse BBP2	DRM/BFK	2000
2.2.5 Knutepunktutvikling for Hokksund og Mjøndalen stasjon	NE/ØE	600
2.2.6 Forprosjekt nytt kollektivknutepunkt Lierstranda	LK	125
2.3.2 Utvidet pendlerparkering Heiatoppen (L11) Fv16/E18. Planlegging, prosjektering og gjennomføring.	LK	500
2.3.3 Pendlerparkering Lyngås (L6) Fv285	LK	1275
2.3.4 Pendlerparkering Lerberg (ØE3) Fv283	ØE	4000
2.3.5 Utvidet pendlerparkering Langebru (ØE5) E134	ØE	2000
2.3.7 Planleggingsmidler for pendlerparkering i NEK	NE	200
2.3.9 Prosjekteringsmidler for pendlerparkeringer i Drammen (D18)	DRM	200
2.3.11 Planlegging og oppfølging av felles pendlingsparkeringsstrategi	Alle	500
3. Tiltak for syklende		
3.1.1 Kongsberg - Sykkelfelt ved utbygging av Baneveien Nord (K 1.2)	K	10000
3.1.2 Drammen - Sykkelparkeringer ved bussholdeplasser i sentrum (D1.1.)	DRM	500
3.1.3 Øvre Eiker - Tilrettelegging for syklende og gående kryss Drammensvegen – Støperigt. (ØE1.4)	ØE	1000
3.1.5 Nedre Eiker - Oppgradering gang/sykkelveg forbi busstopp FV 28 (NE1.1)	NE	250
3.1.6 Nedre Eiker – Oppgradering gang/sykkelveg ved bussholdeplass Fv 28 ved Skogen kiosk	NE	300
3.1.7 Kongsberg – servicestasjoner, informa-sjonstavler og parkering i sentrum (K1.8/K1.9)	K	1500
3.1.9 Nedre Eiker oppsetting av sykkelstativ i sentrum	NE	100
3.2.1 Nedre Eiker gang- og sykkelveg Vinnes (NE2.1)	NE	300
3.2.2 Drammen sykkelfelt med fortau C.O. Lundsgt (D 2.1)	DRM	4000
3.3.1 Lier - Kryss Linnesstranda – Gilhusveien (L3.1)	LK	100
3.3.2 Lier - G/S langs Terminalen (L3.2)	LK	2500
3.3.3 Lier - Kryss – Terminalen – Standbrua (L3.3)	LK	100
3.3.4 Lier - gang-/sykkelveg Brusgaarsvei	LK	1000
3.3.5 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase etappe 1 forbi ridesenter (L3.5)	LK	500
3.3.7 Øvre Eiker gang og sykkelveg langs Drammensveien asfaltering og kryss (ØE3.2)	ØEK	1500
3.3.9 Øvre Eiker Fv283- gang- og sykkelveg Klommestein - Horgen	ØEK	5000
3.4.2 Pilot drift/vedlikehold sykkel	Alle	1000
3.4.7 Kongsberg - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjoner	KK	1000
3.4.9 Nedre Eiker - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene	NE	500
4. Tiltak for miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken		
4.1.1 Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering	DRM	500
4.1.2 Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan med publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering	KK	1000
4.1.3 Hokksund: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	ØE	200
4.1.4 Mjøndalen: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	NE	200
4.2.1 Reis smart: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for næringslivet	Alle	100
4.2.2 Feie for egen dør: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for partnerne	Alle	100
5. Arealutvikling og fortetting		
5.1 Felles indikatorsystem for måloppnåelse (H1.2)	Alle	300
5.3 Prosjekt nye næringsområder for arealkrevende virksomheter	Kommunene	500
5.4 Utarbeide lokale gåstrategier	Kommunene	200
6. Felles kunnskapsgrunnlag og innovasjon		
6.1 Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1	Alle	1000
6.2.2 Utredning BBP2	Alle	500
7. Kommunikasjon		
7.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	Alle	1100
7.3 Kampanjer	Alle	1000
7.5 Internkommunikasjon og -profilering	Alle	250
SUM FORDELTE TILSKUDD TOTALT 2014		73600

Tiltaksplan 2015 - Buskerudbypakke 1 del 2

SAMLET OVERSIKT OVER TILTAK 2015 MED TILSKUDD FRA BELØNNINGSORDNINGEN I BUSKERUDBYEN (i 1000 kr) - VEDTATT I ATM UTVALG 06.02.2015		Avtalesum 2015:
		75 mill
Tiltak	Kommune	2015
1. Forbedring av kollektivtilbudet		
1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud	Alle	14600
1.2.1 Sanntidsinformasjon (SIS)		3000
1.2.2 Nytt billettsystem for raskere og mer kundevennlig billettering		2500
1.2.4 Bedre trafikantinformasjon (TID)		2500
1.2.5 Detaljplanlegging av busstilbud for ny satsing i BBP2		500
2. Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering		
2.1.1 Fremkommelighetstiltak med kollektivprioritering i Tollbugata ved Rundtomkrysset (D12) Fv41	DRM	1500
2.1.2 Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg: Krysset Vinjesgate x Haugesgate (D4)	DRM	2100
2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ Etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring	Alle	11600
2.2.4 Fase 1 Bragernes bussterminal (D6) forberedelse BBP2. Gjennomføring.	DRM	12350
2.2.7 Planlegging av infrastrukturtiltak buss for BBP2	Alle	500
2.2.8 Planlegging av bussprioritering Mjøndalsbrua	NE	125
2.3.3 Pendlerparkering Lyngås (L6) Fv285	LK	725
2.3.6 Mulighetsstudie for pendlerparkering Kjellstad v/E18 (L3)	LK	100
2.3.10 Pendlerparkering Konnerud og Tangen/ Åskollen (D18)	DRM	2000
3. Tiltak for syklende		
3.1.2 Drammen - Sykkelparkeringer ved bussholdeplasser i sentrum (D1.1.)	DRM	1000
3.2.2 Drammen sykkelfelt med fortau C.O. Lundsgt (D 2.1)	DRM	5000
3.3.6 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase. Etappe 2. (L3.6)	LK	500
3.3.8 Nedre Eiker Fv 28 fra jernbane til Ytterkollen gang- og sykkelveg (del av etappe 3)	NEK	1000
3.4.1 Planlegging, koordinering og samordning av sykkelsatsing i Buskerudbyen	Alle	1000
3.4.3 Kampanjer og annen tilrettelegging	Alle	500
3.4.4 Planlegging regionalt sykkelnett/regional sykkelplan. Forberedelse til BBP2.	Alle	500
3.4.5 Sykkelregnskap	Alle	300
3.4.6 Fotografering av hovednett sykkel i alle fem kommuner	K/NE/ØE	200
3.4.7 Kongsberg - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjoner	KK	1000
3.4.8 Øvre Eiker - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene	ØE	500
3.4.10 Lier - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene	LK	500
3.4.11 Drammen oppgradering/større tiltak	DRM	500
3.4.12 Sykle til jobben	Alle	150
3.4.13 Aktiv på skoleveien	Alle	200
4. Tiltak for miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken		
4.1.1 Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering	DRM	500
4.1.2 Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan med publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering	KK	500
4.1.3 Hokksund: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	ØE	200
4.1.4 Mjøndalen: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	NE	200
4.2.1 Reis smart: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for næringslivet	Alle	500
4.2.2 Feie for egen dør: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for partnerne	Alle	500
5. Arealutvikling og fortetting		
5.2 Kunnskapsgrunnlag, oppfølging og revidering av areal- og transportplanen	Alle	500
5.4 Utarbeide lokale gåstrategier	Kommunene	100
6. Felles kunnskapsgrunnlag og innovasjon		
6.1 Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1	Alle	1000
6.2.1 Evaluering	Alle	250
6.2.2 Utredning BBP2	Alle	500
6.2.3 Forstudie – framtidige samferdselsløsninger inkl. E134 og utviklingsmuligheter for Mjøndalen	NE	500
7. Kommunikasjon		
7.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	Alle	1500
7.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen	Alle	500
7.3 Kampanjer	Alle	500
7.4 Innbyggerundersøkelser og fokusgrupper	Alle	50
7.5 Internkommunikasjon og -profilering	Alle	150
7.6 Informasjon om Buskerudbypakke2	Alle	100
SUM FORDELTE TILSKUDD TOTALT 2015		75000

Handlingsplan 2014-2017 - Buskerudbypakke 1 del 2

VEDTATT I ATM UTVALG 06.02.2015 - SAMLET OVERSIKT OVER TILTAK MED TILSKUDD FRA					Avtalesum 308,3 mill med årlig fordeling:				
BELØNNINGSORDNINGEN I BUSKERUDBYEN 2014 - 2017					73.3	75	80	80	
1. Forbedring av kollektivtilbudet									
Type prosjekt	Tiltak	Gjennomføringsansvarlig	Vegeier	Kommune	2014	2015	2016	2017	Sum tilskudd
1.1 Midler til drift	1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud	BFK/Brakar		Alle	5500	14600	15200	15800	51100
	1.1.2 Nye busstilbud	BFK/Brakar					3000	3000	6000
Sum midler til drift av kollektivtrafikken					5500	14600	18200	18800	57100
1.2 Bedre informasjon om rutetilbudet, billettsystem etc	1.2.1 Sanntidsinformasjon (SIS)	BFK/Brakar			1000	3000	2000	7500	13500
	1.2.2 Nytt billettsystem for raskere og mer kundevennlig billettering	BFK/Brakar			3500	2500	2500		8500
	1.2.3 Nytt prissystem med gjennomgående billettering for buss og tog i Buskerudbyen	BFK/Brakar						9000	9000
	1.2.4 Bedre trafikantinformasjon (TID)	BFK/Brakar			3000	2500			5500
	1.2.5 Detaljplanlegging av busstilbud for ny satsing i BBP2	BFK/Brakar				500	1500	500	2500
	1.2.6 Driftsmidler til SIS og TID	BFK/Brakar					1000	1250	2250
Sum midler til bedre informasjon om rutetilbudet					7500	8500	7000	18250	41250
SUM					13000	23100	25200	37050	98350
2. Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering									
Type prosjekt	Tiltak	Gjennomføringsansvarlig	Vegeier	Kommune	2014	2015	2016	2017	Sum tilskudd
2.1 Tiltak for å øke fremkommeligheten for buss med fysiske tiltak langs prioriterte traseer	2.1.1 Fremkommelighetstiltak med kollektivprioritering i Tollbugata ved Rundtomkrysset (D12) Fv41	SVV	BFK	DRM		1500	2500		4000
	2.1.2 Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg: Krysset Vinjesgate x Haugesgate (D4)	DRM	DRM	DRM	5200	2100	1700		9000
	2.1.3 Framkommelighetstiltak med kollektivprioritering i kryss Konnerudgata - 2. Strøm terrasse (D10) Fv35/36	SVV	BFK	DRM				1000	1000
	2.1.4 Bru over Lågen Withsgt-Kongsberg bruk . Planlegging av forsterket busskjøring (K)	KK		KK	400				400
Sum midler til fremkommelighetstiltak					5600	3600	4200	1000	14400
2.2 Øke kvaliteten på kollektivknutepunkter og holdeplasser på de viktigste i hver kommune	2.2.1 Utbedring av kollektivtraseer, knutepunkter og holdeplasser i Buskerudbyen. Planlegging.	BFK/Brakar		Alle	500				500
	2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ Etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring	SVV/BFK/kommuner		Alle	5000	11600	7000		23600
	2.2.3 Planleggingsmidler Bragernes bussterminal (D6) forberedelse BBP2	Sekr/DRM	DRM	DRM/BFK	2000				2000
	2.2.4 Fase 1 Bragernes bussterminal (D6) forberedelse BBP2. Gjennomføring.	DRM	DRM	DRM		12350	7150	13500	33000
	2.2.5 Knutepunktutvikling for Hokksund og Mjøndalen stasjon	ØE/NE		NE/ØE	600				600
	2.2.6 Forprosjekt nytt kollektivknutepunkt Lierstranda	LK/DRM		LK	125				125
	2.2.7 Planlegging av infrastrukturelt tiltak buss for BBP2	Sekr/Bfk/Svv				500	500		1000
	2.2.8 Planlegging av bussprioritering Mjøndalsbrua	SVV/NE/BFK		NE		125			125
Sum midler til kollektivknutepunkter					8225	24575	14650	13500	60950
2.3 Pendlerparkering langs linjer (buss og tog) som retter seg mot sentrumsområder med kø og/eller parkeringsproblemer	2.3.1 Pendlerparkering Gulslogen stasjon (D17)	DRM/JBV		DRM			2000		2000
	2.3.2 Utvidet pendlerparkering Heiatoppen (L11) Fv16/E18. Planlegging, prosjektering og gjennomføring.	SVV	SVV	LK	500		2000	4500	7000
	2.3.3 Pendlerparkering Lyngås (L6) Fv285	SVV	BFK	LK	1275	725			2000
	2.3.4 Pendlerparkering Lerberg (ØE3) Fv283	ØE/SVV	BFK	ØE	4000				4000
	2.3.5 Utvidet pendlerparkering Langebru (ØE5) E134	ØE/SVV	SVV	ØE	2000				2000
	2.3.6 Mulighetsstudie for pendlerparkering Kjellstad v/E18 (L3)	SVV/LK	SVV	LK		100			100
	2.3.7 Planleggingsmidler for pendlerparkering i NEK	NE		NE	200				200
	2.3.8 Gjennomføringsmidler for pendlerparkering i NEK			NE			1800		1800
	2.3.9 Prosjekteringsmidler for pendler-parkeringer i Drammen (D18)	DRM		DRM	200				200
	2.3.10 Pendlerparkering Konnerud og Tangen/ Åskollen (D18)	DRM		DRM		2000	2000		4000
	2.3.11 Planlegging og oppfølging av felles pendlingsparkeringsstrategi	SVV/BFK/kommuner/sekr			500				500
	2.3.12 Gjennomføring av felles pendlingsparkeringsstrategi	SVV/BFK/kommuner/sekr					1500	1100	2600
Sum midler til innfartsparkering					8675	2825	9300	5600	26400
SUM					22500	31000	28150	20100	101750
3. Tiltak for syklende									
Type prosjekt	Tiltak	Gjennomføringsansvarlig	Vegeier	Kommune	2014	2015	2016	2017	Sum tilskudd
3.1 Sentrale ruter i byer og tettsteder	3.1.1 Kongsberg - Sykkelfelt ved utbygging av Baneveien Nord (K 1.2)	KK	KK	K	10000				10000
	3.1.2 Drammen - Sykkelparkeringer ved bussholdeplasser i sentrum (D1.1.)	DRM	DRM	DRM	500	1000	1500		3000
	3.1.3 Øvre Eiker - Tilrettelegging for syklende og gående kryss Drammensvegen – Støperigt. (ØE1.4)	ØE/SVV	ØE	ØE	1000				1000
	3.1.4 Øvre Eiker – Gang/sykkelveg langs Kirkeallè (ØE1.1)	ØE/SVV	SVV	ØE			3000		3000
	3.1.5 Nedre Eiker - Oppgradering gang/sykkelveg forbi busstopp FV 28 (NE1.1)	SVV/NE	BFK	NE	250				250
	3.1.6 Nedre Eiker – Oppgradering gang/sykkelveg ved bussholdeplass Fv 28 ved Skogen kiosk	SVV/NE	BFK	NE	300				300
	3.1.7 Kongsberg – servicestasjoner, informasjonstavler og parkering i sentrum (K1.8/K1.9)	K	K	K	1500				1500
	3.1.8 Nedre Eiker - sykkelhotell Mjøndalen stasjon	JBV/NE		NE				3000	3000
	3.1.9 Nedre Eiker oppsetting av sykkelstativ i sentrum	NE		NE	100				100
Sum tiltak sentrale ruter i byer og tettsteder					13650	1000	4500	3000	22150
3.2 Ruter fra byer, tettsteder og kollektivknutepunkt til boligområder	3.2.1 Nedre Eiker gang- og sykkelveg Vinnes (NE2.1)	NE	NE	NE	300				300
	3.2.2 Drammen sykkelfelt med fortau C.O. Lundsgt (D 2.1)	DRM	DRM	DRM	4000	5000			9000
Sum tiltak sentrale ruter til boligområder					4300	5000	0	0	9300
3.3 Regionalt sykkelnett	3.3.1 Lier - Kryss Linnestranda – Gilhusveien (L3.1)	LK	LK	LK	100				100
	3.3.2 Lier - G/S langs Terminalen (L3.2)	LK	LK	LK	2500				2500
	3.3.3 Lier - Kryss – Terminalen – Standbrua (L3.3)	LK	LK	LK	100				100
	3.3.4 Lier - gang-/sykkelveg Brusgaarsvei	LK	LK	LK	1000				1000
	3.3.5 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase etappe 1 forbi ridesenter (L3.5)	LK	LK	LK	500		500	4000	5000
	3.3.6 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase. Etappe 2. (L3.6)	LK	LK	LK		500	2000	3000	5500
	3.3.7 Øvre Eiker gang og sykkelveg langs Drammensveien asfaltering og kryss (ØE3.2)	ØEK	ØEK	ØEK	1500				1500
	3.3.8 Nedre Eiker Fv 28 fra jernbane til Ytterkollen gang- og sykkelveg (del av etappe 3)	BFK/SVV	BFK	NEK		1000	5500	1000	7500
	3.3.9 Øvre Eiker Fv283- gang- og sykkelveg Klommestein - Horgen	SVV	BFK	ØEK	5000				5000
Sum tiltak sammenhengende regionalt sykkelnett					10700	1500	8000	8000	28200
3.4 Øvrige tiltak	3.4.1 Planlegging, koordinering og samordning av sykkelseting i Buskerudbyen	Felles/Sekr		Alle		1000	1000	1000	3000
	3.4.2 Pilot drift/vedlikehold sykkel	Felles/Sekr		Alle	1000				1000
	3.4.3 Kampanjer og annen tilrettelegging	Felles/Sekr		Alle		500	500	500	1500
	3.4.4 Planlegging regionalt sykkelnett/regional sykkelplan. Forberedelse til BBP2.	Svv/Bfk/sekr		Alle		500			500
	3.4.5 Sykkelregnskap	SVV/Sekr		Alle		300			300
	3.4.6 Fotografering av hovednett sykkel i alle fem kommuner	Felles/SVV		K/NE/ØE		200			200
3.4.7 Kongsberg - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjoner	KK	KK	KK	1000	1000			2000	
3.4.8 Øvre Eiker - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene	ØE	ØE	ØE		500			500	

Type prosjekt	Tiltak	Gjennomføringsansvarlig	Vegeier	Kommune	2014	2015	2016	2017	Sum tilskudd
	3.4.9 Nedre Eiker - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene	NE	NE	NE	500				500
	3.4.10 Lier - oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene	LK	LK	LK		500			500
	3.4.11 Drammen oppgradering/større tiltak	DRM		DRM		500	1000	500	2000
	3.4.12 Sykle til jobben	Felles/Sekr		Alle		150	150	150	450
	3.4.13 Aktiv på skoleveien	Felles/Sekr		Alle		200	200	200	600
	3.4.14 Nye sykkelveginspeksjoner i 2016						500		500
	Sum øvrige tiltak				2500	5350	3350	2350	13550
SUM					31150	12850	15850	13350	73200
4. Tiltak for miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken									
Type prosjekt	Tiltak	Gjennomføringsansvarlig	Vegeier	Kommune	2014	2015	2016	2017	Sum tilskudd
4.1 Parkering	4.1.1 Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering	DRM/sekr		DRM	500	500	1000		2000
	4.1.2 Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan med publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering	KK/sekr		KK	1000	500	1600	400	3500
	4.1.3 Hokksund: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	ØE/sekr		ØE	200	200	100		500
	4.1.4 Mjøndalen: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	NE/sekr		NE	200	200	100		500
4.2 ReisSmart og Feie for egen dør	4.2.1 Reis smart: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for næringslivet			Alle	100	500	1000	1400	3000
	4.2.2 Feie for egen dør: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for partnerne			Alle	100	500	1000	1400	3000
SUM					2100	2400	4800	3200	12500
5. Arealutvikling og fortetting									
Type prosjekt	Tiltak	Gjennomføringsansvarlig	Vegeier	Kommune	2014	2015	2016	2017	Sum tilskudd
	5.1 Felles indikatorsystem for måloppnåelse (H1.2)	Felles/Sekr		Alle	300				300
	5.2 Kunnskapsgrunnlag, oppfølging og revidering av areal- og transportplanen	Felles/Sekr		Alle		500	1000	1000	2500
	5.3 Prosjekt nye næringsområder for arealkrevende virksomheter	Felles/Sekr		Kommunene	500				500
	5.4 Utarbeide lokale gåstrategier	Felles/Sekr		Kommunene	200	100	200		500
SUM					1000	600	1200	1000	3800
6. Felles kunnskapsgrunnlag og innovasjon									
Type prosjekt	Tiltak	Gjennomføringsansvarlig	Vegeier	Kommune	2014	2015	2016	2017	Sum tilskudd
	6.1 Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1	Felles/Sekr		Alle	1000	1000	1000	1000	4000
	6.2.1 Evaluering	Felles/Sekr		Alle		250	250	250	750
	6.2.2 Utredning BBP2	Felles/Sekr		Alle	500	500			1000
	6.2.3 Forstudie – framtidige samferdselsløsninger inkl. E134 og utviklingsmuligheter for Mjøndalen	Felles/Sekr		NE		500			500
SUM					1500	2250	1250	1250	6250
7. Kommunikasjon									
Type prosjekt	Tiltak	Gjennomføringsansvarlig	Vegeier	Kommune	2014	2015	2016	2017	Sum tilskudd
	7.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	Felles/Sekr		Alle	1100	1500	1300	1650	5550
	7.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen	Felles/Sekr		Alle		500	500	500	1500
	7.3 Kampanjer	Felles/Sekr		Alle	1000	500	900	600	3000
	7.4 Innbyggerundersøkelser og fokusgrupper	Felles/Sekr		Alle		50	300	300	650
	7.5 Internkommunikasjon og profilering	Felles/Sekr		Alle	250	150	150	100	650
	7.6 Informasjon om Buskerudbypakke2	Felles/Sekr		Alle		100	400	900	1400
SUM					2350	2800	3550	4050	12750
FORDELT TILSKUDD TOTALT					73600	75000	80000	80000	308600
AVTALESUM	TOTALRAMME HP 2014-17: 308,3 mill.				73,3	75	80	80	308,3
OVERFØRT FRA 2013					0,3				0,3
AVTALESUM+OVERFØRT	TOTALRAMME INKL OVERFØRTE MIDLER: 308,6 mill.				73,6				308,6

Oversikt over innspill som ikke er prioritert - Buskerudbypakke 1 del 2

Handlingsplan 2014-2017 SAMMENSTILLING PR 23.01.2015

Tiltak	Kommune	Kostnads- anslag
1. Forbedring av kollektivtilbudet		
Oppstart og drift av nye busstilbud før bompenger iverksettes (R2017) i 2018	Alle	
Nytt pris og sonesystem for Buskerudbyen mot Akershus og Oslo	BFK	
2. Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering		
D5: Kollektivprioritering Engene og Drammen	DRM	
D13: Fv31 Hans Tordsensgate – Fv39 Gamle Kongevei	DRM	
L16: Kollektivpri. Lierstranda; Jensvollveien – Bruusgaardsvei	LK	
L15: Kollektivpri. Lierstranda; Jensvollveien – Amtmannssvingen	LK	
D14: Kollektivprioritering Lierstranda / Brakerøya	DRM	
NE: Realisering av Klopptjerngata	NE	2500
K7: Kollektivtiltak i Kirkegårdsveien – Bergmannsveien	KK	
ØE4: Bussholdeplass på Ormåsen.	ØE	2000
B1: Tilrettelegging for leddbuss		4000
ØE6: Bussholdeplass i Skotselv	ØE	3000
NE: Krogstad senterområde to bussholdeplasser Fv 283	NE	
NE: Bedehusgt-Brekkejordet. Holdeplass ved nytt sykehjem (i 2017?)	NE	
NE: Ekspressbussholdeplass Steinberg.	NE	
K4: Omlegging av busslinje i Kongsberg med holdeplasser. Nedprioritert av Brakar.	KK	4000
K5: Kongsberg nord (Fv 40)	KK	3000
K6: Kongsberg sør (Fv 40)	KK	3000
L1: Høvik, Lierstranda	LK	1000
L10: Liertoppen	LK	1000
L8: Tranby (Kværner)	LK	1000
L12: Utsikten / Reistad	LK	1000
L2: Frydenlund	LK	1000
L4: Lier E-verk / Lier sykehus	LK	1000
L5: Egge	LK	1000
L7: Sylling	LK	1000
ØE2: Ny innfartsparkering Hokksund stasjon	ØE	5000
L3: Kjellstad v/E18	LK	8000
L9: Tranby v/E18	LK	8000
NE: Herstrøm	NE	
3. Tiltak for syklende		
3.3.9 NE3.1 Etappe 2: Fv 28 Raveien - Ryghkollen - gang/sykkelveg (Fv 28)	NEK	12500
3.3.11 NE Etappe 3: Fv28 Ryghkollen - Ytterkollen gang- sykkelveg	NEK	28000
K 1.1 Bergmannsveien mot sentrum (E134) planleggingsmidler	KK	1000
K 1.3 Withsgt. Sykkelfelt/fortau/bom (Fv 88)	KK	7000
K 1.4 Bergmannsveien mot Saggrenda (E134)+D71	KK	3000
K 1.5 Klokkebakken strekning SølverksgataxThornesvei/Hytteg (Fv 89)	KK	3300
K 1.6 Dyrmyrg. – Lågen/Jernbanebru	KK	2000
K 1.7 Glitregate - Gamle Drammensvei - Bekkedokk	KK	9000
D 4.1 Rødmerking av sykkelfelt	DK	9300
K 2.2 Gamlebrua - stenges for biler (Fv 89)	KK	100
ØE: Bedre forholdene for sykkel/gange Jernbanebrua Vestfossen (Fv 68)	ØE	5000
ØE3.1 Sem – Torespæren	ØE	12000
ØE1.3 Gang- og sykkelveg Hokksund sentrum	ØE	2000
S 2.2 Ostramkrysset (Drammen)	DRM	
ØE: Tiltak Hokksund stasjon inkl sykkelparkering	ØE	1000
NE2.4 Evja- undergang Hatten-Nedbergkollveien	NE	10000
L 2.1 Nøstev; Kjellstad-Lier stadion (Fv 23)	LK	
L2.2 Ringeriksveien; Fossv – Heggsv. Ombygging til sykkelvei med fortau (Fv 285)	LK	
ØE 1.2 Østre- og Vestre Brugate (RV 35)	ØE	
S2.1 Austadveien innersving rumlefeldt mot sykkelfelt	DRM	100



Buskerudbyen

Raskere reiser – bedre miljø