

Saksdokument

Grunnlag for søknad om videreføring av belønningsordningen 2014 -2017.

Bakgrunn

Saken om videreføring av belønningsordningen ble behandlet i kommunestyre og fylkesting i juni 2013 med følgende vedtak:

Videreføring avtale om belønningsordning:

- a) *Ordførerne og fylkesordfører forhandler fram en flerårig videreføring av eksisterende belønningsavtale med Samferdselsdepartementet fra 2014.*
- b) *Endelig framforhandlet avtale behandles politisk i kommuner og fylkeskommune.*

Ut fra ovennevnte politiske vedtak i kommunestyre / fylkesting er det jobbet ut et grunnlag for søknad om videreføring av avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler 2014 – 17. Grunnlaget er utarbeidet gjennom fagrådet og adm. styringsgruppe og ble lagt fram som sak 39/13 "Søknad om videreføring av belønningsordning" i ATM-utvalget 22.11.13. Konklusjonen i ATM-utvalgets møte 22.11.: 1. *Saken drøftet.* 2. *Saken legges fram i et politisk drøftingsmøte i kommunene og fylkeskommunen.* 3. *ATM-utvalget behandler endelig forslag til søknad i neste møte.*

Politisk drøftingsmøte – hensikt med saken

ATM-utvalget besluttet i møte 22.11.13 å gjennomføre politiske drøftingsmøter i kommunene og fylkeskommunen som ordfører / fylkesordfører innkaller til. Disse møtene gjennomføres i stedet for ATM-rådsmøtet som var berammet til 2.12.13.

Hensikt med saken er å få innspill til videre arbeid med søknad om belønningsmidler for perioden 2014-17.

Saksutredning

Dette dokumentet er samme saksunderlag som til ATM-utvalget 22.11.13 behandlet, justert med innspill fra ATM-utvalget og mindre språklige endringer.

Forslag til konklusjon:

Saken drøftet. Følgende innspill fremkom i møtet

Bakgrunn og prosess

Sak om videreføring av belønningsordningen ble behandlet i ATM-utvalget 01.11.13. Der ble prosessen for ny søknad behandlet. Det arbeides nå etter følgende fremdrift:

1. Forslag til søknad om videreføring av Buskerudbypakke 1 for 2014-2017 behandles i ATM-utvalget 22. november 2013. I saken vil bl.a. følgende inngå:
 - Forslag til mål for en ny avtaleperiode
 - Forslag til tiltaksområder og handlingsprogram for 4-årsperioden 2014-17.
 - Særlig omtale av de elementer Samferdselsdepartementet vektlegger i nye søknader; bl.a. tiltak som kan bidra til reduksjon i biltrafikken.
2. Møte med samferdselsministeren 20.01.14.
3. Anbefaling fra adm.styringsgruppe i møte 24.01.14
4. Søknad behandles i ATM-utvalget 7. februar 2014.
5. Søknad sendes SD etter behandling i ATM-utvalget 7. februar (resultatrapport for 2010-13 sendes SD innen 31.01.14)
6. Med utgangspunkt i søknaden og videre administrativ dialog med Samferdselsdepartementet vil SDs forslag foreligge. (Ønske er at avtaleforslag foreligger 1. kvartal 2014.)
7. Ordførerne og fylkesordfører avklarer / framforhandler den flerårige videreføring av eksisterende belønningsavtale med Samferdselsdepartementet fra 2014.
8. Endelig framforhandlet avtale behandles politisk i kommuner og fylkeskommune.

Det er avtalt møte 20.01.14 med ny Samferdselsminister for å drøfte videreføring av avtale om belønningsmidler / Buskerudbypakke 1 og videre prosess med Buskerudbypakke 2.

I ATM-utvalget 22.11.13 ble ovennevnte prosess supplert med følgende: Grunnlag for søknad om videreføring av belønningsordningen legges fram i et politisk drøftingsmøte i kommunene og i fylkeskommunen.

Administrativt møte med Samferdselsdepartementet og rapportering 2010-13.

Et administrativt møte med Samferdselsdepartementet (SD) ble avholdt 8. november 2013 som forberedelse for utarbeidelse av søknad om avtaleforlengelse. Ovennevnte prosess vil ivareta SDs forventninger til prosess. I møtet fremkom også at følgende vil være viktig å redegjøre for i rapportering av resultater for avtalen gjeldende for 2010-13:

1. Måloppnåelse for perioden 2010-13
2. Fremdrift / kapasitet mht. gjennomføring av tiltak i perioden

Rapportering for perioden 2010-13 vil inngå i departementets vurdering av en ny søknad.

Samtidig ble det i det administrative møtet angitt at statlig finansiering med belønningsmidler i perioden 2014-17 vil være viktig for å kunne forberede en evt. innføring av Buskerudbypakke 2; bl.a. å styrke kollektivtilbudet, tilbudet for syklende og få etablert bedre muligheter for pendlerparkering i forkant av evt. innføring av trafikantbetaling som del av Buskerudbypakke 2.

Mål for en ny avtaleperiode

Som det fremgår av retningslinjene for belønningsordningen kreves det mål om 0-vekst eller helst reduksjon i bruk av privatbil for å komme i betraktning i søknader. Dette målet har utgangspunkt i mål om miljø og ønske om reduserte klimagassutslipp, jfr Stortingets klimaforlik. Miljømålet er til dels i motstrid med andre nasjonale mål for transportpolitikken som også dreier seg om framkommelighet, trafiksikkerhet og universell utforming. Dette er omtalt i NTP 2014-23 slik: *”Økt framkommelighet og bedre miljø kan i noen sammenhenger kreve avveining av interesser som står i direkte motstrid til hverandre. Det er en politisk oppgave å avveie og prioritere mellom de ulike målene. I utformingen av Nasjonal transportplan har regjeringen lagt vekt på å finne en god balanse mellom målene”.*

I søknader om belønningsmidler har Samferdselsdepartementet signalisert at et krav om 0-vekst i bruk av privatbil for større byområder er et minimumskrav til mål – uavhengig av størrelsen på vekst i befolkning og næringsliv i det aktuelle byområde. Fastsetting av mål, vil for Buskerudbyen, være avhengig av lengden for en avtaleperiode. I arbeidet med konsekvensutredning i Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 og i KVVU for Buskerudbypakke 2 fremkom det at det vil være mulig å oppnå 0-vekst i biltrafikken på kort sikt, forutsatt at det innføres trafikantbetaling i perioden og videreføring av samordnet parkeringspolitikk, mens det er mer krevende på lang sikt å oppnå 0-vekst i biltrafikken selv med omfattende biltrafikkreduserende tiltak. På lang sikt vil sterk økning i befolkning og næringsliv medføre økt omfang av transport – også biltrafikk.

Når mål skal fastsettes bør det være mulig å definere indikatorer for om målet nås. Samferdselsdepartementet vil legge vekt på at det dokumenteres at det er sannsynlig at det fastsatte målet kan nås og at del lar seg måle.

Mht rapportering av oppnådde resultater i en ny avtaleperiode 2014-17 vil Buskerudbyen legge opp til at det rapporteres om følgende resultatområder:

- Oppfølging av hovedstrategier i avtalen (politiske forpliktelser / virkemiddelbruk)
- Gjennomføring av konkrete / definerte tiltak i avtalen
- Vurdering og oppfølging av trafikkmål

Vegdirektoratet har nå sendt til høring forslag til indikatorer for byområder i forbindelse med å forberede et faglig grunnlag for inngåelse av bymiljøavtale mellom byområder og staten. Disse indikatorene vil kunne være aktuelle å benytte også i avtaler om belønningsmidler. Forslag til felles høringsuttalelse fra kommunene og fylkeskommunen til disse indikatorene vil bli behandlet i egen sak i Buskerudbyens organer med bakgrunn i fagrådets møte 07.11.13.

Mål i nyere 4-årige avtaler om belønningsmidler som SD har inngått med byområdene Nedre Glomma og Grenland lyder slik:

Mål i 4-årig avtale for Nedre Glomma:

Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt. Antall kollektivreiser samt gang- og sykkelreiser skal øke på bekostning av reiser med privatbil.

Det legges til grunn at målsettingene for trafikkutviklingen skal nås gjennom restriktive tiltak for personbiltrafikk, arealpolitiske virkemidler og kollektivtransportfremmende tiltak (evt. også tiltak for sykkel og gange), slik det går frem av byområdets søknad om belønningsmidler. Dersom det ligger an til at målene ikke vil bli nådd, må byområdet justere virkemiddelbruken.

Mål i 4-årig avtale for Grenland:

En forutsetning for avtalen er at byområdet oppnår målet om at biltrafikken ikke skal øke i avtaleperioden. Dette er i tråd med målene i Stortingets klimaforlik fra 2012 og i Nasjonal transportplan 2014-2023.

Liknende målformuleringer er også i de reviderte avtalene for Kristiansands- og Trondheimsområdet.

Om mål i en ny 4-årig avtale for Buskerudbyen: 0-vekst i personbiltrafikken er mulig

Mål for en ny avtaleperiode for Buskerudbyen bør ta utgangspunkt i de mål som har vært førende og resultater som har blitt oppnådd i gjeldende 4-årig avtale. Det er mye som tyder på at målene ikke vil bli nådd i løpet av 4-årsperioden 2010-13 (Dette er allerede varslet til SD i rapportering for 2012). Biltrafikken ser ut til å ha økt noe, selv om også kollektivtrafikken har økt i perioden.

For Buskerudbyen vil det i løpet av de neste fire år være aktuelt at trafikantbetaling (bompenger) innføres. Dette kan gi grunnlag for å utforme et relativt ambisiøst mål på kort sikt (4 år) da trafikantbetaling vil kunne gi en engangseffekt / nedgang i biltrafikken. Et troverdig scenario vil være at biltrafikken vil øke noe i årene 2014, 2015 og 2016, men at det vil bli en signifikant nedgang i 2017 i etterkant av innføring av bompenger. Samlet sett for perioden 2014-17 er det derfor troverdig at det er mulig å nå målsettingene om 0-vekst i personbiltrafikken i 4-årsperioden. Det bør fremskaffes dokumentasjon for denne forventede effekten, jfr allerede gjennomførte transportmodellberegninger i forbindelse med Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og KVVU for Buskerudbypakke 2. Det vil være en styrke om det faglige resonnementet er kvalitetssikret av Statens vegvesen i forkant av at søknad sendes.

Det foreslås at målformulering for en ny avtaleperiode 2014-17 tar utgangspunkt i de mål som ligger til grunn for andre byområder som nylig har inngått 4-årig avtale om belønningsmidler; dvs:

Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i perioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt. Antall kollektivreiser og sykkelreiser skal øke. (Målet gjelder for hele 4-årsperioden, ikke år for år.)

En slik målsetting vil være i tråd med krav for evt senere "bymiljøavtale" med staten, slik vi så langt kjenner til krav for slike avtaler (dette arbeides det med på statlig hold nå).

Det foreslås at det i søknaden problematiseres hvordan mål i samferdselspolitikken er i konflikt med hverandre og særlig i de tilfeller hvor det utvikles nye stamveger med økt kapasitet tett innpå byområder. Dette kan stimulere til økt bilbruk også for lokaltrafikk og vanskeliggjøre måloppnåelse på miljøområdet.

Det må som en del av søknaden utarbeides et opplegg for hvordan oppfølging av mål med indikatorer etc kan foregå. Dette arbeides det videre med i sekretariatet i samarbeid med Statens vegvesen og partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

Sammenhenger mellom BBP1 og BBP2 og forslag til tiltaksområder

Det vil være viktig å se en ny søknad / videreføring av belønningsmidler i sammenheng med eksisterende Buskerudbypakke 1 og pågående arbeid med etablering av Buskerudbypakke 2 med trafikantbetaling. De ulike avtalene / pakkene må sikre kontinuitet i samferdselssatsingen og til sammen bidra til en helhetlig virkemiddelbruk. Samtidig må Buskerudbyen ivareta statlige forventninger om virkemiddelbruk.

I retningslinjene for belønningsordningen for 2013 er det presisert hvilke tiltak som vil medføre at søkere vil bli prioritert, målsettingen er justert, jf Klimaforliket fra 2012 og det fremgår at byområder som søker må identifisere skjerpede eller nye restriktive tiltak rettet mot bilbruk.

Retningslinjer for belønningsordningen er varslet revidert for nye søknader gjeldende fra 2014, med bl.a. økt fokus på mål- og resultatoppgjør.

I juni 2013 behandlet kommunene og Buskerud fylkeskommune sak om "Prinsippvedtak trafikantbetaling". Mandatet for arbeidet med videreføring av Buskerudbypakke 1 ligger blant annet i vedtakene som de 5 kommunene og fylkeskommunen fattet (pkt 4.):

Det forutsettes at ved endelig bompengvedtak er det avklart at et styrket kollektivtilbud (buss og tog) inkludert knutepunktsutvikling og pendlerparkering er på plass når trafikantbetaling innføres.

For å kunne nå denne målsettingen må det sikres finansiering for tiltak som forventes iverksatt før bompenger innføres. En videreføring av Buskerudbypakke 1 er derfor sentralt, både for å videreføre eksisterende satsning, men også for å forberede etablering av Buskerudbypakke 2.

Hovedprioritering frem til eventuell innføring av bompenger (2017)

Forslag til hovedprioritering frem til iverksetting av bompenger / trafikantbetaling (for perioden 2014-2016):

- Tilrettelegge for et bedre busstilbud (pris, frekvens, nye tilbud, hastighet, enkelhet), igangsetting av bestillingstransport, støtte opp om økt togtilbud, bedre knutepunkter og tilrettelagt for sykling og pendler- / innfartsparkering.

Forslag til tiltaksområder i videreføring av Buskerudbypakke 1 (2014-17)

1. Forbedring av kollektivtilbudet
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter
3. Tiltak for syklende
4. Arealutvikling og fortetting
5. Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken inkl. pendlerparkering
6. Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og innovasjon

For omtale av forslag til innhold i de enkelte tiltaksområder, se skisse til handlingsprogram bakerst i dette dokumentet.

Nærmere om tema som anses spesielt viktige i en ny søknad

Særlig oppmerksomhet bør rettes mot biltrafikkreduserende tiltak, disse vil være kvalifiserende for få en ny avtale, jf. statens krav / forventninger til byområdene:

a. Innføring av trafikantbetaling

Som det også fremgår av departementets retningslinjer for belønningsordningen vil byområder som ønsker å utprøve vegprising, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak prioriteres for belønningsmidler.

I mulighetsstudien for alternative konsept for trafikantbetaling i Buskerudbyen ble vegprising ansett som mindre aktuelt og inngikk derfor ikke i studien. Differensierte bompengesatser inngikk i mandatet for utredning av mulighetsstudie, men ble av kapasitetsmessige årsaker ikke utredet nærmere da. I tråd med fagrådets vurdering i møtet 07.11.13 bør effekter av tidsdifferensierte bompenger inngå i det videre utredningsarbeidet. For å sikre økt framkommelighet og mindre kø i rushtiden kan tidsdifferensierte satser være et egnet virkemiddel.

Valg av bompengeløsning for Buskerudbyen er ennå ikke foretatt, men i en søknad om videreføring av belønningsmidler vil det være strategisk å foreslå at differensierte bompengesatser inngår i det videre utredningsarbeidet.

I en søknad om belønningsmidler for perioden 2014-17 foreslås at kommunene og fylkeskommune ikke forplikter seg til innføring av bompenger, men søknaden vil redegjøre for prosessen og arbeidet med Buskerudbypakke2. Utredning av tidsdifferensierte bompengesatser foreslås angitt. Evt. endelig vedtak om innføring av bompenger vil skje i egen politisk sak høsten 2014 tilknyttet bypakkesøknad.

b. Videre arbeid med parkeringspolitikk i kommunene

Det foreslås lagt til grunn i søknaden at kommunenes parkeringspolitikken skal bygge opp under Buskerudbyens overordnede mål om at flere benytter kollektivtrafikk og at biltrafikken ikke skal øke. Samtidig er det et mål om å stimulere til attraktive og tilgjengelige by- og tettstedssentra.

Samordnet parkeringspolitikk i Buskerudbyen ble politisk behandlet i kommunene og fylkestinget i tidsrommet 09.12.2010 – 02.02.2011 med følgende vedtak:¹

Kommunene og fylkeskommunen slutter seg til samordnet parkeringsstrategi for Buskerudbyen:

- a) *I sentrumsområdene prioriteres korttidsparkering foran arbeidsplassparkering. Antall parkeringsplasser i sentrum må vurderes og tilpasses utfordringene i de forskjellige*

¹ Det er litt forskjell i ordlyden på enkelte delvedtak, men samlet sett dekker vedtakene forventningene i avtalen med Samferdselsdepartementet.

delene av Buskerudbyen. På prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser prioriteres innfartsparkering.

- b) Alle kommunene må søke om å bli parkeringskommuner.*
- c) Parkeringsnormene avklares gjennom felles areal- og transportplan.*
- d) Etappevis utvikling og implementering av samordnet parkeringspolitikk gjennomføres i tråd med Revidert Handlingsprogram 2010-2013 og som oppfølging i hver enkelt kommune.*

I søknaden foreslås lagt til grunn de punktene i ovennevnte vedtak som fortsatt er aktuelle, etter en ajourføring (f.eks. at pkt. b) i vedtaket ikke er aktuelt lenger for Lier, Øvre Eiker og Nedre Eiker. Men at opplegg for håndheving av parkeringsbestemmelsene i Hokksund og Mjøndalen gjennomføres på egnet måte f.eks. i samarbeid med politiet).

Både vedtatt areal- og transportplan for Buskerudbyen og nasjonale forventninger til forlengelse av belønningsordningen og bypakke / bymiljøavtale innebærer behov for å videreutvikle parkeringspolitikken i kommunene.

Overfor departementet tydeliggjøres i søknaden at by- og tettstedsområdene i Buskerudbyen har ulik størrelse og utforming og det er behov for å tilpasse parkeringspolitikken til en enkelte situasjon og skala. Innretningen av parkeringspolitikken må stimulere til ønsket by- og tettstedsutvikling hvor også konkurransesituasjonen med bilbaserte kjøpesentra inngår. Dette innebærer bl.a. reell prioritering av korttidsparkering framfor arbeidsplassparkering og som ses i sammenheng med pendlerparkering.

Ut i fra drøftingene i fagrådet 07.11.13 vil det først og fremst være parkeringspolitikk i Drammen og Kongsberg som best vil bygge opp under målsettingene i belønningsordningen (boligsoneparkering, beboerparkering og parkeringsavgift). Bruk av ny / brukervennlig teknologi for parkeringsbetaling kan være et aktuelt tiltak å prioritere.

c. Infrastruktur buss og sykkel. Omdisponering av trafikkareal til fordel for buss og syklende

I ny søknad om belønningsmidler redegjøres det for de tiltak som er innført i gjeldende periode 2010-13, bl a inkludert prioritering av buss, sykkel og taxi på Bybrua i Drammen, eget bussfelt på Lierstranda, bussprioritering på tvers av Telthusgaten Drammen. Aktuelle tiltak som kan skje konkret i perioden 2014-17 beskrives, jfr utredningsarbeid som pågår. Endelig beslutning om gjennomføring av tiltakene vil først skje gjennom den politiske prosessen med de aktuelle tiltak bla. tilknyttet de årlige tiltaksplanene.

Forslag til økonomiske rammer for perioden 2014-17

I tillegg til partnernes egen ressursbruk innenfor foreslåtte tiltaksområder foreslås det å søke om belønningsmidler i størrelsesorden omtrent som i inneværende periode, dvs for perioden 2014-17 ca kr 330 mill over 4 år. Sammenlignbare avtaler i 2013 er: Kristiansand 2013-2016 285 mill. kr, Nedre Glomma 2014-2017 215 mill. kr, Grenland 2013-2016 215 mill. kr, Stavanger 2013-2016 215 mill kr og Trondheim 2013-2016 620 mill.

Det foreslås følgende rammer; da hensyntatt at behovet for tiltak er stort i perioden frem til bompenger innføres og at behovet vil være lavere etter at bompenger er innført i 2017:

2014: Kr 70 mill kr

2015: Kr 100 mill kr (økt behov for belønningsmidler for tiltak frem til innføring av bompenger)

2016: Kr 110 mill kr (økt behov for belønningsmidler for tiltak frem til innføring av bompenger)

2017: Kr 50 mill kr (redusert behov for belønningsmidler når bompenger er innført)

Forslag til ramme for søknad: sum kr 330 mill kr

Det skal utvikles felles handlingsprogram for 2014-17

Et felles handlingsprogram (inkludert alle finansieringskilder for hvert av tiltaksområdene) vil i tråd med tidligere vedtak i ATM-utvalget bli utarbeidet fom 2014. Her vil det bli synliggjort hvilke økonomiske bidrag kommunene, fylkeskommunen og statsetater har for hvert tiltaksområde i tillegg til statlige belønningsmidler. Et felles handlingsprogram vil gi oversikt over samlet ressursinnsats for tiltaksområdene og gi bedre grunnlag for vurdering av behov og prioritering av tiltak.

Forslag til prinsipper som ligger til grunn

- Handlingsprogram og avtale skal være mål og resultatorientert
- Handlingsprogrammet skal ha tiltaksområder med føringer for de tiltak som skal gjennomføres.
- Belønningsmidlene skal være et supplement til egne midler.
- Årlige tiltaksplaner følger opp handlingsprogrammet

Skisse til handlingsprogram 2014 – 17 med økonomiske rammer fra belønningsmidler (i tillegg til økonomiske bidrag fra partnerne).

Hovedprioritering for årene 2014-2016 frem til iverksetting av bompenger / trafikantbetaling i 2017:

- ***Tilrettelegge for et bedre busstilbud (pris, frekvens, nye tilbud, hastighet, enkelhet), igangsetting av bestillingstransport, støtte opp om økt togtilbud, bedre tilrettelagt for kollektivknutepunkter, sykling, pendler- / innfartsparkering.***

1. Forbedring av kollektivtilbudet

- Steg 1a Videreføre det styrkede busstilbudet frem til 31.12.2014
- Steg 1b Videreføre (optimalisere) et styrket busstilbud før bompenger iverksettes (2017)
- Steg 2a Økt frekvens i forbedret linjenett før bompenger iverksettes (2017).
- Steg 2b oppstart og drift av nye tilbud før bompenger iverksettes (2017). F.eks.
 - Oppstart og drift av et ekspressbusstilbud mellom Kongsberg og Drammen med stopp i Hokksund og Mjøndalen frem til 2 tog i timen er etablert.

Kvalitetslementer som kan inngå:

- Anskaffe og implementere system for sanntidsinformasjon og aktiv signalprioritering
- Bedre system for salg av billetter for enklere og raskere betaling
- Forberede innføring av nytt pris og sonesystem i Buskerudbyen, også mot Akershus og

Oslo.

- Iverksette en forbedret informasjon om rutetilbudet

2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter

Fokus på de viktigste infrastrukturtiltakene som legger til rette for igangsettelse av et nytt BBP2 kollektivtilbud fra 2017.

2a: Tiltak for å øke fremkommeligheten for buss

- Fysiske tiltak langs alle prioriterte/ viktige traseer
- Osv...

2b: Øke kvaliteten på kollektivknutepunkter og holdeplasser

- På de viktigste i hver kommune, fokus på de hvor det er aktuelt å bytte mellom buss og tog og mellom buss og buss
- Holdeplasser med sanntidsinformasjon og øvrig informasjon

2c: Tiltak for gående

- Sammenhengende infrastruktur for gåing til / fra kollektivknutepunkt i sentrumsområdene, , til / fra prioriterte kollektivholdeplasser.

3. Tiltak for syklende

Følge opp sykkelstrategien med tiltak. Prioritere tiltak innenfor følgende:

Innenfor sentrumsområdene:

- Komplette anlegg på alle nøkkelstrekninger i sykkelplan
- Fullføre etableringen av sykkelparkering på alle prioriterte knutepunkter
- Legge bedre til rette for helårssykling
- Vurdere Shared space løsninger i sentrumsområder
- Utbedring hovedårer fra «bysentra» til boligområder
- Tilrettelegge for gode gangforbindelser i kollektivknutepunkt / sentrale holdeplasser

Hovedruter:

- Sammenhengende sykkelveier mellom Lier, Drammen, Mjøndalen, Hokksund og Vestfossen. (På begge av elva mellom Hokksund og Drammen)
- Sammenhengende sykkelveier mellom Kongsberg sentrum og de mest sentrale bområdene rundt byen.

Generelt

- Legge bedre til rette for helårssykling

4. Arealutvikling og fortetting

- Oppfølging og revidering av AT-plan
- Handlingsplan videreutvikles og gjennomføres

5. Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken inkl. pendlerparkering

Benytte parkering i en strategi for å skape levende bysentra:

- Drammen: *Se eget punkt om parkering*
- Kongsberg: *Se eget punkt om parkering*
- Hokksund: *Se eget punkt om parkering*
- Mjøndalen: *Se eget punkt om parkering*
- Lierbyen: *Se eget punkt om parkering*

Innfartsparkering:

- Etablere pendler og innfartsparkering langs linjer (buss og tog) som retter seg mot sentrumsområder med kø og/eller parkeringsproblemer

Øvrige muligheter:

- Prioritere gange, sykkel og buss ved disponering av veikapasitet og fremkommelighet
- Reis smart: Bidra til smarte og miljøvennlige reisevalg for næringslivet og andre
- Feie for egen dør: Tiltak for smarte og miljøvennlige reisevalg for partnerne
- Teknologi: Innovative løsninger, pilotprosjekter...

6. Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og innovasjon

- Målrettede kampanjer for økt kollektiv- og sykkelbruk
- Oppfølging og videreutvikling av IKM(Informasjon Kommunikasjon Media)-strategien
- Fortsette utviklingen av et felles kunnskapsgrunnlag
- Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1
- Mål og resultatoppfølging

Sum xxx mill kr