

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23: Oppdatering av handlingsprogrammet

Status for gjeldende handlingsprogram og forslag til ajourført handlingsprogram for perioden 2020-23

Innledning

Felles Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble vedtatt som regional plan den 7. februar 2013 i Buskerud fylkesting. Planen har egne planretningslinjer og handlingsprogram.

I Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 punkt 14.1 i planretningslinjene og i likelydende tekst i tilleggsavtalen heter det: *“Prosess for revisjon av handlingsprogrammet. Årlig revidering av handlingsprogrammet skjer gjennom samarbeid mellom alle partnerne før politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen”.*

Handlingsprogrammet har ikke blitt revidert tidligere.

Handlingsprogrammet må ses i sammenheng med strategiene og retningslinjene i planen.

Formål med oppdatering av handlingsprogrammet

Formålet med oppdateringen er å få et ajourført handlingsprogram som grunnlag for å følge opp mål og strategier i gjeldende areal- og transportplan, men nå med nye forutsetninger for transportpolitikken. Oppdateringen vil kunne bidra til å gi partnerne fornyet kunnskap om innholdet i felles areal- og transportplan, dette er særlig aktuelt nå med mange nye politikere i kommunestyre og fylkesting. Mange tiltak i gjeldende handlingsprogram er gjennomført, andre tiltak er ikke lenger aktuell politikk. Det er aktuelt å vurdere nye tiltak for å nå overordnede mål for areal- og transportpolitikken.

Visjon og mål foreslås videreført

Visjon: Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse

Hovedmål 1: Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig

1.1 Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling i knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet, med bevaring av overordnet grøntstruktur og jordbruksområder.

1.2 Byområdet skal være ledende innen reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren.

Hovedmål 2: Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere

2.1 Transportsystemet skal på en rasjonell måte, både for personer og gods, knytte det flerkjernede byområdet sammen, til Osloområdet og til utlandet.

2.2 Transportsystemet skal være effektivt, både for innbyggere og næringsliv. Miljøvennlig kollektivtransport av høy kvalitet, med tilgjengelighet for alle, skal være en grunnstamme slik at behovet for biltransport blir lavest mulig.

Hovedmål for endring i transportmønster fram mot 2023: Planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing. Buskerudbyen har som mål fram mot 2023 at:

- Andel syklende skal doubles
- Andel kollektivreisende (buss og tog) skal doubles
- Andel gående skal øke
- Andelen reiser med privatbil (bilfører og passasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng

Hovedmål 3: Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner

3.1 Det skal legges til rette for livskraftige byer og tettsteder i alle kommuner som urbane knutepunkter/kommunesentra, med bosteder, arbeidsplasser, handel, service-, kultur- og fritidsaktiviteter. Samspillet med landområdene skal ivaretas.

3.2 Vekstkraften i Drammen og Kongsberg skal utnyttes til beste for hele Buskerudbyen. Vekst i alle kommuner bør skje ved at boligutbygging, arbeidsintensiv næringsutvikling og offentlig virksomhet lokaliseres ved knutepunkter langs jernbanen og kollektivsystemet for buss.

3.3 Tilrettelegging for arealkrevende næringsliv skal ivaretas i et regionalt perspektiv i Buskerudbyen slik at konflikter med ønsket by- og tettstedsutvikling minimeres.

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

Tema	Handlingspunkter i gjeldende handlingsprogram	Ansvarlig	Status	Forslag til oppdatert handlingspunkt	Ansvarlig
1 Overordnet strategi	H1.1 Revisjon av kommuneplanens arealdel Kommuneplanens arealdel skal revideres for å innarbeide felles strategier i denne plan for arealbruk og transportsystem. Tidshorisont: 2013–15	Kommunene	Er gjennomført Alle kommunene har revidert sine kommuneplaner med arealdel. Den regionale planen vil fortsatt være retningsgivende for pågående og kommende revisjoner av kommuneplanens arealdel. Handlingspunktet videreføres med noe justert tekst.	H1.1 Revisjon av kommuneplanens arealdel Ved revisjon av kommuneplanens arealdel skal felles strategier i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 innarbeides. Tidshorisont: 2020-23	Kommunene
	H1.2 Felles indikatorsystem for måloppnåelse Det skal utarbeides et felles system for kommunene i Buskerudbyen for å måle utvikling i den enkelte kommune mht. boligvekst, arbeidsplassvekst og vekst i sentrumsfunksjoner innenfor og utenfor prioriterte utviklingsområder. Tilsvarende skal trafikkutvikling måles årlig og reisevaner måles regelmessig (minst hvert fjerde år). Tidshorisont: 2012–13.	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet	Er fulgt opp, men må videreutvikles Forslag til indikatorer er vedtatt av ATM-utvalget. Statens vegvesen ved Vegdirektoratet har siden utviklet indikatorer som skal brukes i framtidige byvekstavtaler, disse må tilpasses Buskerudbyen når det evt skal inngås byvekstavtale for Buskerudbyen. Handlingspunktet videreføres med noe justert tekst.	H1.2 Felles indikatorsystem for måloppnåelse Det skal utvikles et indikatorsett som kan benyttes for fremtidig byvekstavtale for Buskerudbyen. Tidshorisont: 2020-23.	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet
2. Attraktiv by- og tettstedsutvikling	H2.1 Utvikling/revisjon av sentrumsplaner Sentrumsplaner i form av kommunedelplaner eller reguleringsplaner (områdeplaner) for sentrumsområder i prioriterte utviklingsområder skal utarbeides eller vurderes revidert. Dette punkt gjelder ikke for Lierstranda, da det her først skal gjennomføres et interkommunalt plan-samarbeid mellom Lier og Drammen kommuner med konkretisering av areal- og transportløsninger for området Brakerøya-Lierstranda. Utvikling av sentrumsplan for Lierstranda kan være et oppfølgende planarbeid til dette. Tidshorisont: 2013–15 avhengig av lokale forhold.	Kommunene	Er i stor grad gjennomført. Nedre Eiker har utarbeidet sentrumsplan for Mjøndalen. Øvre Eiker har utarbeidet sentrumsplan for Hokksund og er i gang med planarbeid for Vestfossen. Drammen er i gang med planarbeid for transformasjon av det gamle sykehusområdet og planer for Gulsbogen nord. Drammen og Lier jobber med områdeplaner for Brakerøya-Lierstranda. Lier har utarbeidet strategi frem mot 2030 og handlingsdel for 2019-2022. I tråd med handlingsdel utarbeides det nå en områdeplan for Lierbyen sentrum. Drammen og Kongsberg jobber med gjennomføring av tiltak og detaljplaner innenfor sine eksisterende sentrumsplaner, bl.a. med tilrettelegging for høyere arealutnyttelse ved kollektivknutepunkter. Handlingspunktet videreføres med forkortet tekst.	H2.1 Utvikling/revisjon av sentrumsplaner Sentrumsplaner i form av kommunedelplaner eller reguleringsplaner (områdeplaner) for sentrumsområder i prioriterte utviklingsområder skal utarbeides eller vurderes revidert. Tidshorisont: 2020-23.	Kommunene

	<p>H2.2 Lokale strategier for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder</p> <p>Det skal utarbeides lokale strategier for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder med konkret vurdering av et bredt spekter av virkemidler som kan stimulere offentlige og private aktører til å iverksette transformasjon og fortetting. Blant annet skal det inngå en kartlegging av eierstrukturer og interressentanalyse for de mest aktuelle områder for fortetting og transformasjon. Tidshorisont: 2013–15</p>	Kommunene i samarbeid med andre partnere i Buskerudby-samarbeidet	<p>Er delvis gjennomført.</p> <p>Handlingspunktet videreføres med forkortet tekst.</p>	<p>H2.2 Lokale strategier for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder</p> <p>For å stimulere til transformasjon og fortetting i prioriterte utviklingsområder utarbeides lokale strategier for prosjektutvikling. Tidshorisont: 2020-23.</p>	Kommunene
	<p>H2.3 Felles kompetansesøttende tiltak</p> <p>Gode eksempler på attraktiv tettstedsutvikling, sentrumsutvikling og virkemiddelbruk, fra Drammen og andre byer skal gi støtte i det lokale utviklingsarbeidet med kvalitetskriterier og utvikling av lokale strategier for prosjektutvikling m.v. Tidshorisont: 2013–14</p>	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet	<p>Er gjennomført.</p> <p>Det er bl.a. avholdt seminar om sentrumsutvikling. Felles kunnskapsgrunnlag for næringsareal, strategier for gange, sykkel og parkering er utarbeidet. Handlingspunktet opprettholdes.</p>	<p>H2.3 Felles kompetansesøttende tiltak</p> <p>Erfaringsseminarer, gode eksempler på attraktiv tettstedsutvikling, sentrumsutvikling og virkemiddelbruk, fra Drammen, andre kommuner i Buskerudbyen og andre byer skal gi støtte i det lokale utviklingsarbeidet med kvalitetskriterier og utvikling av lokale strategier for prosjektutvikling m.v. Tidshorisont: 2020-23</p>	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet
3. Senterstruktur, handel og service	<p>H3.1 Ny regional plan for handel, service og senterstruktur</p> <p>Buskerud fylkeskommune skal revidere gjeldende fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur og erstatte denne med regional plan med regionale planbestemmelser. Tidshorisont: 2013–14.</p>	Buskerud fylkeskommune	<p>Er delvis gjennomført.</p> <p>Ny regional plan for areal- og transport i Buskerud er utarbeidet. Temaet handel, service og senterstruktur er omhandlet i denne planen. Viken vurderer nå behovet for planrevisjon. Handlingspunktet utgår.</p>		
	<p>H3.2 Revisjon av kommuneplanens arealdel</p> <p>I kommuneplanens arealdel skal det defineres hvor ulike typer handel tillates etablert i kommunen, jfr kategorier i gjeldende fylkesdelplan. Tidshorisont: 2013–15.</p>	Kommunene	<p>Er delvis gjennomført.</p> <p>Kommunene har i noe ulik grad gjort dette i sine nye kommuneplaner. Handlingspunktet videreføres, men med ny tekst.</p>	<p>H3.1 Strategi for lokalisering av handel og service</p> <p>Ved revisjon av kommuneplanens arealdel skal det defineres hvor ulike typer handel og service tillates etablert i kommunen. Det skal vektlegges strategier som sikrer levende sentrumsområder. Tidshorisont: 2020–23.</p>	Kommunene

4. Næringsvekst og – lokalisering	<p>H4.1 Forprosjekt nye næringsområder for C-virksomheter Det skal etableres et felles prosjekt som oppfølgende aktivitet til denne plan, og med formål å identifisere nye næringsområder for C-virksomheter. Tidshorisont: 2013.</p>	Partnere	<p>Er gjennomført i samarbeid med kommunene i nordre Vestfold. Egen utredning foreligger. Handlingspunktet utgår. Tema vurderes ved revisjon av areal- og transportplan for Buskerudbyen.</p>		
	<p>H4.2 Økt samarbeid og profilering av kommunene som attraktivt sted for virksomhetsetablering Det vurderes å etablere et utvidet samarbeid om utvikling og profilering av kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og ev. nærliggende kommuner som attraktivt sted for virksomhetsetablering. Tidshorisont: 2013–14</p>	Buskerud fylkeskommune og kommunene	<p>Ikke gjennomført. Det er ikke iverksatt egne tiltak på dette området i Buskerudbysamarbeids regi. Handlingspunktet utgår. Tema vurderes ved revisjon av areal- og transportplan for Buskerudbyen.</p>		
	<p>H4.3 Revisjon av kommuneplanens arealdel – rett virksomhet på rett sted Ved revisjon av kommuneplanenes arealdel skal man for eksisterende næringsområder med større udisponerte arealreserver påse at strategier for næringslokalisering i denne plan følges. Kommuneplanens arealdel skal her gjelde foran eldre reguleringsplaner i næringsområdene. Ny politikk for næringslokalisering skal gjelde ny virksomhetsetablering. Eksisterende virksomheter i næringsområdene skal gis utviklingsvilkår i tråd med gjeldende reguleringsplaner/gjeldende kommuneplan. Tidshorisont: 2013–14</p>	Kommunene	<p>Delvis gjennomført. Fulgt opp i varierende grad i reviderte kommuneplaner. Handlingspunktet videreføres med ny tekst.</p>	<p>H4.1 Rett virksomhet på rett sted Ved revisjon av kommuneplanenes arealdel skal man for nye og eksisterende næringsområder med større udisponerte arealreserver påse at strategier for næringslokalisering i denne plan følges. Det bør vurderes om kommuneplanens arealdel skal gjelde foran eldre reguleringsplaner i næringsområdene. Tidshorisont: 2020–23</p>	Kommunene
	<p>H4.4 ABC-prinsippet kunnskapsgrunnlaget Kunnskapsgrunnlaget skal oppgraderes og det skal utarbeides eksempler på hvordan ABC-prinsippet kan anvendes i kommuneplanarbeidet. Dette som støtte til kommunenes konkretisering og oppfølging av planretningslinjene. Tidshorisont: 2013–14</p>	Kommunene	<p>Ikke gjennomført. Handlingspunktet utgår. Tema vurderes ved revisjon av areal- og transportplan for Buskerudbyen.</p>		

6. Boligutvikling og -vekst	H6.1 Boligutviklingsprogram for prioriterte utviklingsområder Kommunene skal etablere boligutviklingsprogram ut i fra kunnskap om gjennomføringsmuligheter for fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder. Tidshorisont: 2013–15.	Kommunene	Delvis gjennomført. Det er ulik praksis for hvordan dette gjøres i de enkelte kommuner. Det er behov for mer kunnskap om boligbehov i kommunene. Handlingspunktet fornyes. Tema vurderes ved revisjon av areal- og transportplan for Buskerudbyen.	H6.1 Boligpreferanser i Buskerudbyen Det gjennomføres en boligpreferansestudie i Buskerudbyen med sikte på å fremskaffe kunnskap om framtidig boligbehov. Kunnskap fra studien benyttes i kommunens arbeid med tilrettelegging for boligutvikling i tråd med målsettingene i areal- og transportplanen. Tidshorisont: 2020–21	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet
7. Helhetlig og fremtidsrettet transport-system	H7.1 KVV for Buskerudbypakke 2 Statens vegvesen skal fullføre KVV for Buskerudbypakke 2 som grunnlag for statens beslutning om prioritering av en helhetlig transportpakke. Tidshorisont: 2012–13.	Statens vegvesen	Er gjennomført. Handlingspunktet utgår.		
	H7.2 Mulighetsstudie Mulighetsstudie/finansieringsanalyse skal gjennomføres som grunnlag for økonomivurderinger av Buskerudbypakke 2; herunder ulike konsepter for bompenger med/uten tidsdifferensiering. Tidshorisont: 2012–13.	Statens vegvesen	Er gjennomført. Handlingspunktet utgår.		
	H7.3 Regionalt/lokalt forslag til Buskerudbypakke 2 Regionalt/lokalt forslag til en Buskerudbypakke 2 inkludert forslag til helhetlig finansiering skal utarbeides som grunnlag for prinsippvedtak om trafikantbetaling og som grunnlag for forhandlinger med Samferdselsdepartementet om innhold i en endelig samferdselspakke. Tidshorisont: 2012–13.	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet	Er gjennomført. Handlingspunktet utgår.		

	<p>H7.4 Forhandlinger om Buskerudbypakke 2 Endelig Buskerudbypakke fremforhandles mellom staten og kommunene/ fylkeskommunen etter at den den statlige KVVU-prosessen er ferdig. Tidshorisont: 2013–14.</p>	<p>Statens vegvesen, Jernbanelaget og partnerne i Buskerudby-samarbeidet</p>	<p>Delvis gjennomført. Målene for samferdsel i areal- og transportplanen videreføres. Buskerudbypakke 2 er ikke lenger aktuell. Det er behov for å utvikle et nytt faglig grunnlag for hvordan målene skal nås. Handlingspunktet fornyes med utgangspunkt i vedtak i ATM-utvalget 25.09.2020: «I lys av nytt nullvekstmål og brevet fra Samferdselsdepartementet datert 2. september, er det behov for å utarbeide nytt kunnskapsgrunnlag. Buskerudbyen har vært klare på utgangspunktet om en effektiv og målretta byvekstavtale, der nullvekstmålet kan nås uten bompengefinansiering...»</p>	<p>H7.1 Byvekstavtale for Buskerudbyen Buskerudbyen skal arbeide for å inngå byvekstavtale som sikrer finansiering og langsiktighet i areal- og samferdselsatsingen. Det skal utredes hvordan det nye nullvekstmålet skal forstås og kan nås uten bompengefinansiering. Når resultatet av denne utredningen foreligger, vurderes det om andre alternativer skal utredes, herunder alternativer for ulike former for bompengefinansiering. Tidshorisont: 2020–21.</p>	<p>Partnerne i Buskerudby-samarbeidet</p>
	<p>H7.5 Samordnet pris- og sonesystem for kollektivtransport Det settes i gang et arbeid for å få etablert et samordnet pris- og sonesystem som inkluderer kommunene i Buskerudbyen, nedre Buskerud, Akershus og Oslo. Tidshorisont: 2013–14</p>	<p>Buskerud Fylkeskommune / Brakar.</p>	<p>Delvis gjennomført. Sonesystemet i Buskerud er forenklet. Det må arbeides videre med å utvikle et felles sone- og prissystem med Oslo og Akershus. Handlingspunktet videreføres med ny tekst.</p> <p>Viken fylkeskommune har bedt Ruter, Brakar og ØKT utrede en ny pris- og betalingsmodell for Oslo og Viken. Ny pris- og betalingsmodell skal støtte opp om Viken fylkeskommunes og Oslo kommunes mål om å øke kollektivtrafikkens konkurransekraft overfor privatbil, styrke attraktiviteten til grønn mobilitet og bidra til økt bevegelsesfrihet for alle i hele regionen. Modellen skal vurdere hvordan nye mobilitetsløsninger kan implementeres, Det skal også synliggjøres hvordan den anbefalte modellen vil påvirke sosial utjevning, og muligheten for de med ulik funksjonsgrad å benytte kollektiv transport. Utredning skal være ferdig i løpet av 2021, men sikte på implementering i 2023/2024. En trinnvis implementering vurderes også.</p>	<p>H7.2 Felles pris og betalingsmodell for kollektivtransport og mobilitetstilbud i Oslo og Viken Ruter, Brakar og ØKT utreder en ny pris- og betalingsmodell for Oslo og Viken. Kommunene vil få anledning til å gi innspill underveis i prosessen forut for politisk behandling i Viken. Tidshorisont: 2020–23.</p>	<p>Partnerne i Buskerudby-samarbeidet</p>

	<p>H7.6 Tilrettelegging for miljørettet teknologi i transportsektoren</p> <p>Det skal vurderes å igangsette et oppfølgende prosjekt i samarbeid med relevante aktører i regionen og nasjonalt med sikte på å legge til rette for å ta i bruk miljørettet teknologi i transportsektoren, herunder elbil.</p> <p>Tidshorisont: 2013–14.</p>	Partnere i Buskerudby-samarbeidet	<p>Er gjennomført.</p> <p>Eget Reis Smart-program er etablert med finansiering fra belønningsmidler som gir tilskudd til miljørettede løsninger. Det er for eksempel gitt tilskudd til bedre sykkelløsninger for bedrifter og organisasjoner, forprosjekt for etablering av elbusser i Buskerudbyen og utprøving av selvkjørende buss. Det er fortsatt behov for å arbeide med innføring av ny teknologi.</p> <p>Handlingspunktet videreføres med ny tekst.</p>	<p>H7.3 Tilrettelegging for miljørettet teknologi i transportsektoren</p> <p>Buskerudbyen skal arbeide for å ta i bruk miljørettet teknologi i transportsektoren.</p> <p>Tidshorisont: 2020–23</p>	Partnere i Buskerudby-samarbeidet
8. Jernbane og togtilbud	<p>H8.1 Utredning av dobbeltspor mellom Drammen og Gulskogen</p> <p>Dobbeltspor mellom Drammen og Gulskogen er nødvendig for å få etablert halvtimesfrekvens til Hokksund. Det skal redegjøres for muligheter og kostnader for etablering av dobbeltspor mellom Drammen og Gulskogen, inkludert ev. tiltak på Gulskogen stasjon. Tidshorisont: 2013.</p>	Jernbane-verket	<p>Er gjennomført.</p> <p>Strekningen inngår som en del av IC-satsingen på Vestfoldbanen og Drammen stasjon. Det er ikke behov for et handlingspunkt for denne strekningen, men det er fortsatt behov for å følge opp igangsatt kommunedelplanprosess for strekningen Gulskogen-Hokksund.</p>	<p>H8.1 Dobbeltspor mellom Gulskogen-Hokksund</p> <p>Buskerudbyen skal arbeide for å følge opp plan- og budsjettprosesser som sikrer planavklaring for dobbeltspor på strekningen Gulskogen-Hokksund.</p> <p>Tidshorisont: 2020–23</p>	Kommunene og Viken fylkeskommune
	<p>H8.2 Stasjonsopprustning Hokksund og Mjøndalen</p> <p>Det skal igangsettes stasjonsopprustningsprosjekt med utredning av stasjonsopprusting av Hokksund og Mjøndalen stasjon, inkludert vurdering av gode kryssingsmuligheter av jernbanesporene. Stasjonsutviklingen også ved Drammen og Kongsberg stasjon må videreføres; bl.a. med utvikling av gode forbindelseslinjer og omlegging av nødvendige signalanlegg.</p> <p>Tidshorisont: 2013–15.</p>	Jernbane-verket i samarbeid med kommunene og andre relevante aktører	<p>Delvis gjennomført.</p> <p>Mulighetsstudier for stasjonsopprusting er gjennomført. Reguleringsplanarbeid igangsatt, men er stilt i bero i påvente av arbeid med kommunedelplan for dobbeltspor mellom Gulskogen og Hokksund.</p> <p>Handlingspunktet videreføres med ny tekst.</p>	<p>H8.2 Stasjonsopprustning Hokksund og Mjøndalen</p> <p>Buskerudbyen skal arbeide for å følge opp plan- og budsjettprosesser som sikrer finansiering og fullføring av stasjonsopprusting i Hokksund og Mjøndalen.</p> <p>Tidshorisont: 2020–23</p>	Kommunene og Viken fylkeskommune
	<p>H8.3 Utredning om etablering av Gomsrud stasjon</p> <p>Det skal utredes muligheter og kostnader for etablering av Gomsrud stasjon med god forbindelse til Teknologiparken.</p> <p>aktører. Tidshorisont: 2013.</p>	Jernbane-verket og Kongsberg kommune i samarbeid med relevante aktører.	<p>Er gjennomført.</p> <p>Mulighetsstudie er gjennomført. Del av utredning av tiltak på strekningen Kongsberg – Hokksund.</p> <p>Handlingspunktet utgår.</p>		

	<p>H8.4 Stasjonsstruktur på strekningen Brakerøya stasjon – Lier stasjon Drammen og Lier kommuner skal lage en interkommunal plan med mer konkrete strategier for samordnete areal- og transport-løsninger for området Brakerøya–Lierstranda. I den sammenheng skal også stasjonsstruktur vurderes for strekningen mellom Brakerøya stasjon og Lier stasjon. Tidshorisont: 2013–14.</p>	<p>Jernbane- verket, Lier og Drammen kommuner i samarbeid med relevante aktører.</p>	<p>Er gjennomført. Lier og Drammen samarbeider om planer i området Brakerøya-Lierstranda. Stasjonsstruktur er vurdert som en del av områdeplanen for Lierstranda. Evt ny stasjon på Lierstranda må vurderes i et langsiktig perspektiv. Handlingspunktet utgår. Tema vurderes ved revisjon av areal- og transportplan for Buskerudbyen. Det er fortsatt behov for å videreutvikle stasjonene Brakerøya og Lier.</p>	<p>H8.3 Stasjonsopprusting Brakerøya og Lier Buskerudbyen skal arbeide for å følge opp plan- og budsjettprosesser som sikrer opprusting og utvikling Brakerøya stasjon og parkeringstilbud på Lier stasjon. Tidshorisont: 2020–23</p>	<p>Kommunene og Viken fylkeskommune</p>
	<p>H8.5 Sikkerhetsutbedring Steinberg stasjon (2013-2014) I forbindelse med sikkerhetsutbedring må Steinberg i Nedre Eiker kommune bygges om dersom toget fortsatt skal stoppe her. Dette innebærer at stasjonen vil være midlertidig ubetjent. På bakgrunn av stasjonens trafikkgrunnlag og utviklingspotensial, tas det i løpet av 2014 sikte på gjenåpning når nødvendige tiltak er gjennomført. En gjenåpning av stasjonen må forutsette enighet med lokale myndigheter om en styrking av trafikkgrunnlaget ved fortetting og utbygging i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Tidshorisont: 2013-14.</p>	<p>Jernbane- verket</p>	<p>Er gjennomført. Sikkerhetstiltak er gjennomført og stasjonen gjenåpnet. Handlingspunktet utgår.</p>		
	<p>H8.6 Utredning av togtilbudet i et lengre tidsperspektiv Det skal utredes om det på lengre sikt kan etableres et IC-tilbud til/fra Kongsberg med stopp på Hokksund, Mjøndalen og ev. andre knutepunkt, i tillegg til lokaltogtilbud. I utredningen skal det redegjøres for nødvendige tiltak for å ev. etablere et slikt tilbud; herunder arealbehov til fysiske løsninger ved stasjoner, dobbeltspor/kryssinger og til togstalling. Dette vil samlet sett innebære utredning av kvarters frekvens på tog til/fra Kongsberg. Tidshorisont: 2013-14.</p>	<p>Jernbane- verket i samarbeid med alle partnere i Buskerudby-samarbeidet</p>	<p>Er delvis gjennomført. Flere utredninger og vurderinger er gjort. Jernbanedirektoratet vektlegger nå generelt mindre kostnadskrevende tiltak enn dobbeltspor for å få økt togfrekvens på strekninger utenfor indre InterCity. Det er fortsatt behov for å arbeide for to tog i timen til / fra Kongsberg. Handlingspunktet videreføres med ny tekst.</p>	<p>H8.4 To tog i timen på hele strekningen mellom Lier og Kongsberg. Buskerudbyen skal arbeide for å følge opp plan- og budsjettprosesser som sikrer planlegging og finansiering av nødvendig infrastruktur som muliggjør to tog i timen på hele strekningen mellom Lier og Kongsberg. Tidshorisont: 2020–23</p>	<p>Kommunene og Viken fylkeskommune</p>

9. Forbedret busstilbud	H9.1 Kollektivtransportplan for Buskerud Kollektivtransportplan for Buskerud med anbefalte strategier er vedtatt. Den vil senere bli fulgt opp med et eget handlingsprogram og hvor tiltak som gjelder Buskerudbyen bør samordnes med strategier og tiltak i felles areal- og transportplan for Buskerudbyen. Tidshorisont: 2013.	Buskerud fylkeskommune	Er gjennomført. Handlingspunktet utgår. Tema vurderes ved revisjon av areal- og transportplan for Buskerudbyen.		
	H9.2 Buskerudbypakke 1 Det foreligger tiltakspakke med handlingsprogram i Buskerudbypakke 1 som redegjør for konkrete tiltak som skal iverksettes i perioden fram til og med 2013. Tidshorisont: 2012–13.	Partnere i Buskerudbysamarbeidet	Er gjennomført. Nye belønningsavtaler for 2014 -17, 2018-19 og 2020-21 er inngått. Dette har bidratt til et styrket busstilbud i Buskerudbyen. Handlingsplan og tiltaksplan følges opp. Handlingspunktet videreføres med ny tekst.	H9.1 Avtale om belønningsmidler Buskerudbyen skal arbeide for å få fornyet avtale om belønningsmidler fra 2022, dersom byvekstavnale da ikke er inngått. Dette er særlig viktig for å opprettholde et styrket busstilbud. Tidshorisont: 2021-22	Kommunene og Viken fylkeskommune
	H9.3 Buskerudbypakke 2 Løpende utredningsarbeid med kvalitetsforbedrende tiltak er under utredning og iverksettes av Buskerud fylkeskommune og Brakar. Tidshorisont: Løpende. På lengre sikt, ved en etablert Buskerudbypakke 2, vil forslag til tilbudsendringer fra Brakar / Buskerud fylkeskommune også bli gjenstand for prosess i Buskerudbyens organer før tiltak iverksettes. Dette endrer ikke på de formelle ansvarsforhold for kollektivtrafikk, men uttrykker forventninger til prosess ved en etablert Buskerudbypakke 2. Tidshorisont: 2012–23.	Brakar / Buskerud fylkeskommune og andre partnere i Buskerudbysamarbeidet	Er gjennomført. Buskerudbypakke 2 er ikke lenger aktuell. Ytterligere tiltak for å forbedre kollektivtilbudet utredes som en del av arbeidet med grunnlag for byvekstavnale for Buskerudbyen. Handlingspunktet utgår.		

	<p>H9.4 Bestillingsruter Det vurderes å etablere bestillingsruter og/eller anropstyrt kollektivtilbud for områder utenfor mer tettbebygde strøk i de 5 kommunene i Buskerudbyen. Tidshorisont: 2013–14.</p>	Buskerud fylkeskommune	<p>Er delvis gjennomført. Et system er utviklet og testet ut i deler av Buskerudbyen. Handlingspunktet videreføres med ny tekst.</p> <p>Brakar tester Hent-Meg- løsning på Kongsberg. I Kongsberg erstatter dette ordinær bybuslinje, og gir nytt reisetilbud til et område som hadde dårlig kollektivdekning. Tilsvarende tjenester kan brukes til eldre-, aktivitetstransport og bli et first og last-mile-tilbud til mer høgfrequente busstilbud. Det er et behov for å utrede samarbeidsmodeller med kommunene, teste teknologisk plattformer på brukergrupper, og markedspotensialet for slik løsninger.</p>	<p>H9.2 Bestillingsruter Utrede markedspotensialet, mulige teknologiske plattformer og samarbeidsmodeller for ulike Hent-Meg-løsninger/ i kommuner i Buskerudbyen. Tidshorisont: 2021-23.</p>	Brakar og kommunene
10 Vegnett	<p>H10.1 Tilbudsforbedringer nå og ved Buskerudbypakke 2 Handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan, handlingsprogram til gjeldende fylkesvegplan og kommunenes handlingsplaner redegjør for prioriterte tiltak på vegnettet. Evt ytterligere tiltak, som er nødvendige for å realisere strategier i denne plan, vil bli vurdert i forbindelse med utredning av Buskerudbypakke 2. Tidshorisont: 2012-23.</p>	Partnerne i Buskerudbysamarbeidet	<p>Er gjennomført. Buskerudbypakke 2 er ikke lenger aktuell. Vurdering av vegprosjekter inngår ikke som en del av utredning for byvekstavtale uten bompengefinansiering. Handlingspunktet fornyes i tråd med kommunenes og Vikens innspill til Nasjonal transportplan 2022-33.</p> <p>Det er ikke politisk vilje til i Viken å prioritere ny 4-felts vei mellom Hokksund og Åmot. Viken kan dermed ikke støtte prioritering av rv.350 mellom Hokksund og Åmot.</p> <p>Viken har hatt politiske møter med Øvre Eiker, Modum og Sigdal kommune høsten 2020 om dette. Kommunedelplanen deles i to. Strekningen Hokksund – Åmot blir en del og Fv287 Åmot-Haugfoss inkl. kryss på rv.350 blir den andre delen. Det er fylkesvegdelen Viken ønsker å prioritere.</p> <p>I Vikens innspill til NTP er det kun kryss rv. 350 Åmot som er prioritert. Det er det krysset som skal kople ny fv.287 til rv.350</p>	<p>H10.1 Prioriterte riksvegstrekninger Buskerudbyen skal arbeide for å få realisert prioriterte riksvegstrekninger i tråd med kommunenes og Vikens innspill til Nasjonal transportplan 2022-33.</p> <p>I Buskerudbyen gjelder dette Rv. 282 Holmenbrua i Drammen, E134 Dagslett-kryss E18 i Lier og Rv. 350 mellom Øvre Eiker og Åmot.</p> <p>Det er ulike prioriteringer i kommunenes felles innspill til NTP og Viken fylkeskommunes innspill til NTP når det gjelder Rv 350. Den enkelte kommune og fylkeskommune vil kunne arbeide for å få gjennomført sine prioriteringer i NTP i tråd med politiske vedtak i den enkelte kommune og i Viken fylkeskommune. Tidshorisont: 2020-23.</p>	Kommunene og Viken fylkeskommune

	<p>H10.2 Samordning av planer for tettstedsutvikling, infrastrukturtiltak og flomsikring</p> <p>Framtidig trase for E134 i Mjøndalen vil ha store konsekvenser for mulighetene for tettstedsutvikling. Denne problemstillingen krever i stor grad samordning på tvers av ansvarlige myndigheter (bl.a. også NVE) og bør vurderes spesielt; inkludert program for gjennomføring av anbefalt vegløsning og eventuelt midlertidige løsninger. Samordningsmuligheter for flomsikring av Mjøndalen/Krokstadelva og løsninger for infrastruktur i området (både veg og jernbane) skal inngå i utredningsarbeidet. Tidshorison: 2013–14</p>	Statens vegvesen i samarbeid med berørte kommuner.	<p>Delvis gjennomført.</p> <p>Det pågår ikke planarbeid for framtidig trase for E134 i Mjøndalen. Nedre Eiker kommune har fulgt opp arbeid med flomsikring. Tema vurderes på nytt dersom planlegging av E134 starter opp. Handlingspunktet utgår.</p>		
	<p>H10.3 Framtidig trasé og standard for E134 mellom Drammen og Kongsberg</p> <p>Det skal gjennomføres en utredning av E134 sin fremtidige trase og standard mellom Drammen og Kongsberg. Tidshorison: 2013–14</p>	Statens vegvesen i samarbeid med berørte kommuner.	<p>Delvis gjennomført.</p> <p>Ny E134 Damåsen-Saggrenda gjennom Kongsberg er bygget. Det er utarbeidet planer for utvidelse av Strømsåstunnelen. Det er et statlig ansvar å utrede finansieringsløsninger for riksveger. Handlingspunktet utgår. Tema vurderes ved revisjon av areal- og transportplan for Buskerudbyen.</p>		
11 Sykkel	<p>H11.1 Buskerudbypakke 1 og løpende tilbudforbedringer</p> <p>Sykkeltiltakene i Buskerudbypakke 1 iverksettes i tråd med tiltaksplanen fram til og med 2013. Tidshorison: 2013. Ansvarlig vegholder har også tiltaksplaner knyttet til sykkel i sine handlingsprogram. Tidshorison: Løpende.</p>	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet.	<p>Er gjennomført.</p> <p>Sykkel har vært prioritert tiltaksområde i alle inngåtte avtaler om belønningsmidler. Handlingspunktet videreføres med ny tekst.</p>	<p>H11.1 Infrastrukturtiltak sykkel</p> <p>Sykkel skal være et prioritert tiltaksområde i evt framtidige avtaler om belønningsmidler og byvekstavtale. Alle vegeiere følger i tillegg opp egne plan- og budsjettprosesser for å gjennomføre infrastrukturtiltak på eget vegnett og riksvegruter, jfr prioriteringer i kommunale sykkelplaner og felles sykkelplan for Buskerudbyen. Tidshorison: 2020-23</p>	Statens vegvesen, Viken fylkeskommune og kommunene.

	<p>H11.2 Helhetlig sykkelstrategi Det skal utvikles en mer gjennomarbeidet og helhetlig sykkelstrategi og med handlingsprogram for hele planperioden fram mot 2023. Tidshorisont: 2013–14.</p>	Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og kommunene.	<p>Er gjennomført. Felles sykkelplan for Buskerudbyen med handlingsprogram er vedtatt. Planen omfatter både infrastrukturtiltak og andre tiltak for å fremme sykkel som transportform. Det er behov for å oppdatere handlingsprogrammet ift. at Buskerudbypakke 2 ikke lenger er aktuell og at kommuner og fylke/SVV er omorganisert. Handlingspunktet videreføres med ny tekst.</p>	<p>H11.2 Andre tiltak for å fremme sykling Alle tiltak i felles sykkelplan for Buskerudbyen skal følges opp av den enkelte vegeier eller av sekretariatet, slik det fremgår av handlingsprogrammet til Felles sykkelplan for Buskerudbyen. Handlingsprogrammet oppdateres. Tidshorisont: 2020-23.</p>	Statens vegvesen, Viken fylkeskommune, kommunene og sekretariatet.
	<p>H11.3 Buskerudbypakke 2 Sykkelsatsing skal være ett av de prioriterte tiltaksområdene med finansiering gjennom Buskerudbypakke 2. Tidshorisont: 2013–14.</p>	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet.	<p>Er gjennomført. Buskerudbypakke 2 er ikke lenger aktuell. Tiltak for å forbedre sykkelinfrastrukturen utredes som en del av arbeidet med grunnlag for byvekstavtale for Buskerudbyen. Handlingspunktet utgår.</p>		
12 Gange	<p>H12.1 Buskerudbypakke 1 og tilbudsforbedring Tiltak iverksettes i tråd med handlingsplanen i Buskerudbypakke 1 fram til og med 2013. Tidshorisont: 2013.</p>	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet.	<p>Delvis gjennomført. Det er utarbeidet et felles kunnskapsgrunnlag for gåing i Buskerudbyen og et anbefalt forslag til gåstrategi for Buskerudbyen. Det har i noen grad vært gjennomført tiltak som forbedrer tilbudet for gående. Tiltak for å forbedre infrastruktur for gående kan inngå som en del av arbeidet med grunnlag for byvekstavtale for Buskerudbyen. Handlingspunktet videreføres med ny tekst.</p>	<p>H12.1 Løpende tilbudsforbedring gange Alle infrastruktureiere skal følge opp egne plan- og budsjettprosesser for å gjennomføre tiltak som forbedrer tilbudet til gående. Et godt helårstilbud til gående er også viktig for andre mobilitetstilbud. Tidshorisont: 2020-23</p>	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet
	<p>H12.2 Lokale gåstrategier Det skal utvikles lokale gåstrategier for det enkelte prioriterte utviklingsområde. Tidshorisont: 2013-14</p>	Kommunene	<p>Delvis gjennomført. Det er igangsatt arbeid med lokale gåstrategier. Arbeidet kan videreutvikles. Handlingspunktet opprettholdes.</p>	<p>H12.2 Lokale gåstrategier Det skal utvikles lokale gåstrategier for det enkelte prioriterte utviklingsområde. Tidshorisont: 2020-23</p>	Kommunene
	<p>H12.3 Buskerudbypakke 2 Tilrettelegging får økt gåing skal vurderes å være ett av de prioriterte tiltaksområdene med finansiering gjennom Buskerudbypakke 2. Tidshorisont: 2013–14</p>	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet.	<p>Er gjennomført. Buskerudbypakke 2 er ikke lenger aktuell. Tiltak for å forbedre infrastruktur for gående utredes som en del av arbeidet med grunnlag for byvekstavtale for Buskerudbyen. Handlingspunktet videreføres med fornyet tekst.</p>	<p>H12.3 Tiltak for gående Tiltak for gående skal inngå som et av tiltaksområdene i byvekstavtaleutredning for Buskerudbyen. Gange skal være et prioritert tiltaksområde i evt framtidige avtaler om belønningsmidler og byvekstavtale.</p>	Partnerne i Buskerudby-samarbeidet

13 Parkering	H13.1 Buskerudbypakke 1 Buskerudbypakke 1 redegjør for hvordan strategier for parkering skal følges opp på kort sikt, jfr. handlingsprogram 2010–13 for Buskerudbypakke 1. Tidshorisont: 2013.	Kommunene	Er gjennomført. En parkeringsstrategi for Buskerudbyen er utarbeidet. Kommunene har gjennomført mange nye tiltak i parkeringspolitikken. Dette er et kontinuerlig arbeid. Handlingspunktet videreføres med fornyet tekst.	H13.1 Utvikling av parkeringspolitikken Alle partnere er ansvarlige for å utvikle parkeringspolitikken for å endre reisevanene i retning av kollektivtransport, sykkel og gange. Tidshorisont: 2020-2023	Kommunene og partnerne i Buskerudbysamarbeidet.
	H13.2 Nye parkeringsnormer Nye parkeringsnormer for ny bebyggelse skal utvikles i tråd med strategier i denne plan. Normene skal virke stimulerende for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder og redusere bilbruk i områder med godt kollektivtilbud. Tidshorisont: 2013–14.	Kommunene i samarbeid med Buskerudbysamarbeidet.	Er gjennomført. Krav til parkering bør vurderes ved hver revisjon av kommuneplanens arealdel. Handlingspunktet opprettholdes.	H13.2 Nye parkeringsnormer Nye parkeringsnormer skal utvikles i tråd med strategier i denne plan. Normene skal virke stimulerende for prosjektutvikling i de prioriterte utviklingsområdene, fremme god sykkelparkering og redusere bilbruk i områder med godt kollektivtilbud. Tidshorisont: 2020-2023	Kommunene
	H13.3 Pendlerparkering Tilrettelegging for pendlerparkering bør være et tiltak som inngår i Buskerudbypakke 2. Tidshorisont: 2013–14.	Partnerne i Buskerudbysamarbeidet.	Er gjennomført. Det er utarbeidet felles strategi for innfartsparkering i Buskerudbyen. Flere tiltak er iverksatt. Ytterligere tiltak for å forbedre tilbudet kan inngå som en del av arbeidet med grunnlag for byvekstavtale for Buskerudbyen. Handlingspunktet utgår.		