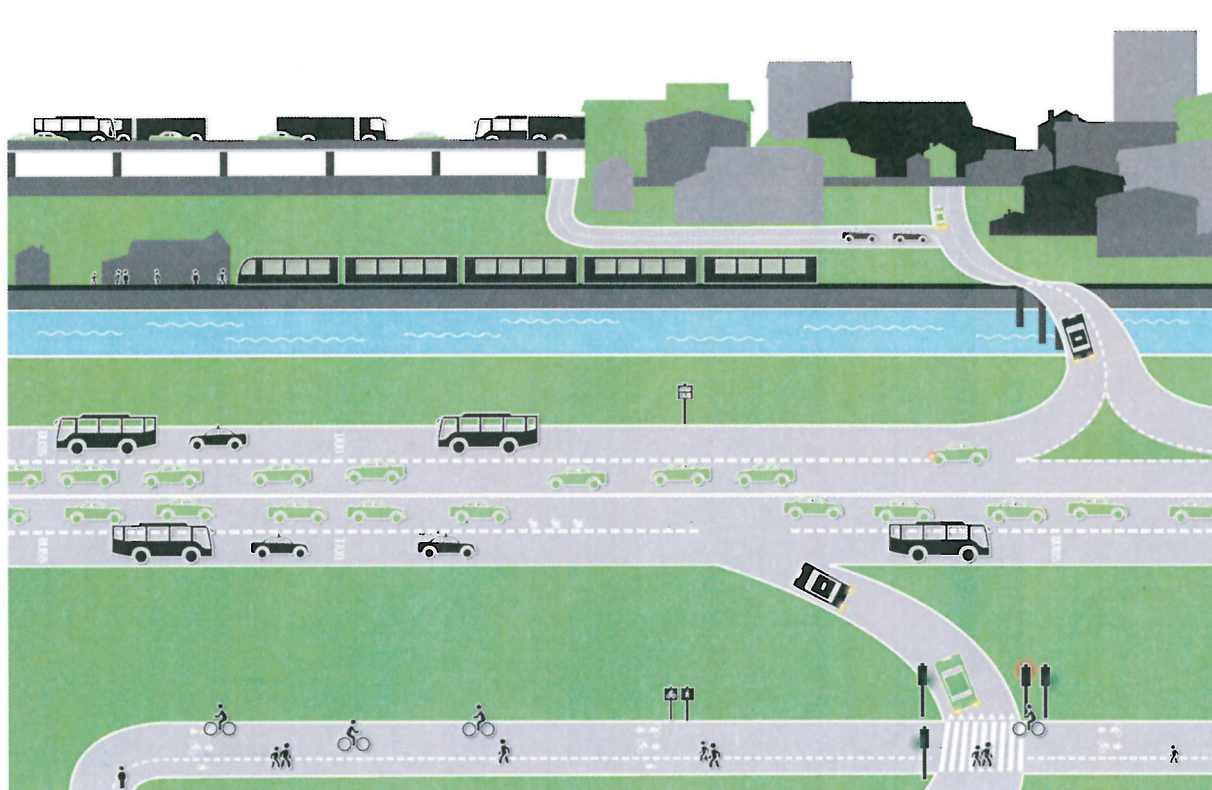




Omforent skisse til Buskerudbypakke 2

- som grunnlag for drøfting med staten



Innhold

1 Raske og effektive reiser.....	2
2 Omforent skisse til Buskerudbypakke 2.....	3
2.1 Mål for Buskerudbypakke 2	3
2.2 Illustrasjon av skissen til Buskerudbypakke 2	3
2.3 Beskrivelse av hovedskissen til Buskerudbypakke 2.....	5
2.4 Tiltak på plass før 2017	7
2.5 Forslag til tiltak innenfor hvert av de 7 tiltaksområdene.....	9

1 Raske og effektive reiser

Kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg har i dag ca 160 000 innbyggere og er en del av den sterkt voksende Oslo-regionen. Ifølge prognoser vil antall innbyggere i kommunene i Buskerudbyen øke med 45 % i perioden 2012 -2040. Den forventede veksten gir økt transportbehov. Vi må starte nå for å møte denne utfordringen. En helhetlig transportpakke – Buskerudbypakke 2 – er løsningen.

By-/kommunestyrene og fylkestinget ga i juni 2013 en felles uttalelse som støttet sammensatt konsept i konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke 2. Dette var i tråd med Statens vegvesens anbefaling.

Det ble samtidig gitt politiske føringer til videre arbeid med Buskerudbypakke 2. Det ble blant annet forutsatt at forbedringer av buss- og togtilbud samt pendlerparkeringer skulle være på plass før et evt. bompengesystem skulle etableres.

I samarbeid med Statens vegvesen og Jernbaneverket, gjennom Buskerudsamarbeidet, er det utarbeidet faglig grunnlag for den pågående lokal-/regionale prosessen med Buskerudbypakke 2.

Foreliggende skisse til Buskerudbypakke 2 er en omforent felles forslag fra kommunene og fylkeskommunen som utgangspunkt for drøftinger og videre oppfølging med staten. Målet er et felles forslag til Buskerudbypakke 2 for sluttbehandling i Stortinget.

Den omforente skissen er framkommet gjennom behandling av et felles drøftingsgrunnlag i by-/kommunestyre og fylkesting (18. mars – 7. mai 2014). Deretter gjennom møter (19. / 20.mai og 23.juni) i Drøftingsutvalget for Buskerudbypakke 2 som har bestått av tre valgte representanter fra hver av de seks partnerne (18 folkevalgte).

Drammen, 23. juni 2014



Tore Opdahl Hansen
Ordfører i Drammen



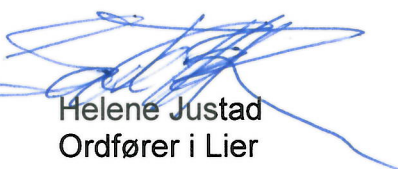
Vidar Lande
Ordfører i Kongsberg



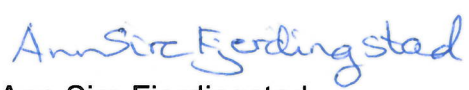
Morten Eiksrød
Fylkesordfører i Buskerud



Bent Inge Bye
Ordfører i Nedre Eiker



Helene Justad
Ordfører i Lier



Ann Sire Fjerdingsstad
Ordfører i Øvre Eiker

2 Omforent skisse til Buskerudbypakke 2

De fem kommunene og fylkeskommunen er omforent om følgende skisse til Buskerudbypakke 2 som grunnlag for drøfting og videre oppfølging sammen med staten:

2.1 Mål for Buskerudbypakke 2

1. Buskerudbypakke 2 skal bidra til å realisere visjonen om Buskerudbyen som en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av nasjonal interesse gjennom mer effektiv og miljøvennlig transport, og tilrettelegging for by- og tettstedsutvikling.
2. Buskerudbypakke 2 skal gjøre det enklere og raskere å reise i Buskerudbyen og mellom Buskerudbyen og Oslo/Akershus, både med buss, tog, bil og sykkel.
3. Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå nasjonale mål om at veksten i persontrafikken i skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.
4. Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå mål for det nasjonale transportsystemet i Nasjonal transportplan.

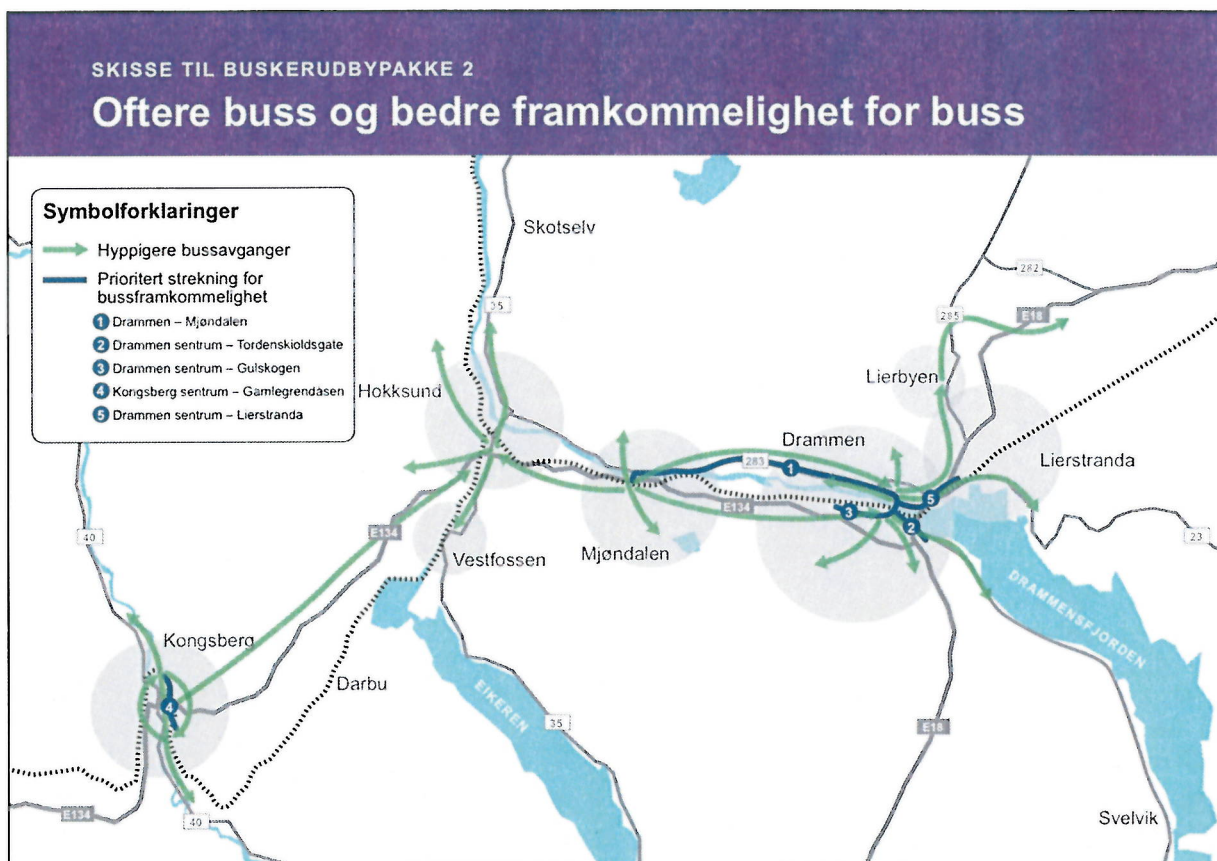
Behov for oppfølging:

1. Sannsynliggjøre måloppnåelse og effekter av tiltakene i forslag til pakke.

2.2 Illustrasjon av skissen til Buskerudbypakke 2

Etterfølgende illustrasjoner er prinsipielle og overordnet. Derfor vil mange tiltak i skissen ikke gå fram av illustrasjonene.





2.3 Beskrivelse av hovedskisse til Buskerudbypakke 2

Buskerudbypakke 2 – tiltak og kostnader

Det er etablert enighet om å arbeide videre med en skisse til Buskerudbypakke 2 over 15 år med oppstart av bompenger i år 2017 og med en omfattende tiltakspakke:

Samlet oversikt over kostnader og tiltaksområder i Buskerudbypakke 2

Tiltaksområde	Kostnad Mill kr
1 Tog og jernbane	4370
2 Infrastruktur buss	2768
3 Drift buss	4038
4 Veg	8551
5 Sykkel	1600
6 Gåing	1000
7 Knutepunktsutvikling og pendlerparkering	1002
SUM	23329

E134 Damåsen - Saggrenda og RV23 Dagslett - Linnes er selvstendige prosjekter som forutsettes vedtatt av Stortinget før Buskerudbypakke 2. Det forutsettes at disse prosjektene kan samordnes med Buskerudbypakke 2.

En del av ovennevnte tiltak som gjennomføres før 2017 er forutsatt delvis finansiert av ordinære budsjetter eller av Buskerudbypakke 1 (2014-17).

Behov for oppfølging:

1. Gjennomføre trafikkberegninger (med kvalitetssikret RTM-trafikkmodell) for å avklare behov for evt. ytterligere tiltak i pakken og som underlag for vurdering av rekkefølge på tiltak.
2. Ytterligere beskrivelse og begrunnelse for tiltakene i skisse til Buskerudbypakke 2.
3. Ytterligere kvalitetssikring av kostnadsoverslag for tiltak.
4. Avklare rekkefølge i tid for tiltakene (når bør tiltakene gjennomføres).

Samordning av Buskerudbypakke 2 med riksvegprosjektene E134 og RV23

For å bidra til at kostnaden for bilistene ikke blir for høy, er det enighet om at E134 Damåsen - Saggrenda og RV23 Linnes – Dagslett må samordnes med Buskerudbypakke 2. Dette kan gjøres på flere måter bla. at timesregel skal gjelde i det øvrige Buskerudbyområdet for bilister som passerer bompunkt på E134 Damåsen - Saggrenda og RV23 Linnes – Dagslett. Samordning vil føre til behov for økt statlig eller annen finansiering, da samordning innebærer lavere inntekter fra bompenger.

Dersom samordning viser seg å være ønskelig, også fra staten, må stortingsproposisjonen for Buskerudbypakke 2 omtale hvordan samordning vil finne sted.

Behov for oppfølging:

1. En utredning som redegjør for alternative måter de to riksvegprosjektene E134 Damåsen - Saggrenda og RV23 Dagslett - Linnes evt. kan samordnes med Buskerudbypakke 2.
2. Ved behandling av egne stortingsproposisjoner for bompengefinansiering av prosjektene E134 Damåsen - Saggrenda og RV23 Dagslett-Linnes forutsettes det at Stortinget tar høyde for at disse to prosjektene kan samordnes med bompengesystem for Buskerudbypakke 2.

Buskerudbypakke 2 – skisse for finansiering

Omforent skisse forutsetter følgende finansieringsbidrag til Buskerudbypakke 2:

- Statlige bidrag. Ambisjonen er minst 50% statlig finansiering av Buskerudbypakke 2 bla. gjennom:
 - Jernbanetiltak finansieres 100 % av staten
 - Riksvegprosjekter finansieres helt eller delvis ved statlige bevilgninger (Strømsåstunnelen finansieres 100 % av staten)
 - Staten bidrar med belønningsmidler i størrelsesorden kr 100 mill. pr år; bl. a til drift buss, sykkel, gåing, knutepunktsutvikling og pendlerparkering.
 - Staten bidrar med bymiljømidler i størrelsesorden kr 100 mill. pr år; bl. a til infrastruktur buss.
- Fylkeskommunale bidrag; bl. a minimum videreføre dagens nivå til fylkesveger og drift buss
- Synliggjøre kommunale bidrag innenfor området transport – minimum videreføre dagens nivå til transport; bl. a til veg, sykkel, gåing, knutepunktsutvikling og pendlerparkering.
- Private bidrag; private bidrag til nødvendig infrastruktur ved større utbyggingsprosjekter
- Bompenger

Behov for oppfølging:

1. Jobbe for en bymiljøavtale med Samferdselsdepartementet
2. Gi innspill til Statens vegvesen og Jernbaneverkets forarbeider til NTP 2018-27.

Bompengekonsept for Buskerudbypakke 2

Et bompengekonsept for Buskerudbypakke 2 utvikles med utgangspunkt i følgende mulige bomplasseringer:

- Kommunegrensen Drammen-Lier (ikke på E18, men på alle ramper til E18)
- Kommunegrensen Lier-Asker (ikke på E18, men på alle ramper til E18)
- Mellom Drammen og Svelvik (et sted mellom Rundtom og Svelvik grense), og på ny Svelvikvei når den ferdigstilles.
- Mellom Drammen og Sande (ikke på E18, men på alle ramper til E18)
- Mellom Drammen og Konnerud
- Kommunegrensen Drammen - Nedre Eiker
- Kommunegrensen Nedre Eiker – Øvre Eiker
- Kommunegrensen Øvre Eiker – Modum
- Syd for Kongsberg
- Mellom Kongsberg og Flesberg

Det er lagt til grunn at det skal være sammenheng mellom tiltak og bomplasseringer (nytteprinsippet). Forutsetningen for mulig bomsystem (angitt ovenfor) er at angitte veiprosjekter i skissen til Buskerudbypakke 2 vil bli realisert som en del av pakka.

Følgende bomsnitt må vurderes samordnet med Buskerudbypakke 2:

- Mellom Øvre Eiker og Kongsberg (det er planlagt to bomsnitt med toveis innkreving for E134 Damåsen - Saggrenda)
- Mellom Lier - Røyken (her er planlagt ett bomsnitt med toveis innkreving for RV23 Dagslett - Linnes)

Behov for oppfølging:

1. En finansieringsanalyse basert på trafikkberegninger og forutsetninger for bompengekonsept som sannsynliggjør en realistisk finansiering.
2. Avklare detaljert plassering av alle bompunkt.

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.

Det arbeides for at blant annet følgende tiltak skal være på plass før bompengesystem etableres i 2017, basert på hva som er mulig å få til innen 2017:

Bedre busstilbud i alle kommunene

Nytt driftstilbud for buss i Buskerudbyen (R2017) igangsatt senest 3 mnd. før bomsystem igangsettes. Dette innebærer en gjennomsnittlig økning av busstilbudet på 55 % i forhold til i dag i alle Buskerudbykommunene.

I dette inngår bla.:

En betydelig utvidelse av driftsdøgnet i 2017 i forhold til i dag i alle kommuner. Dagens tilbud har fokus på de tidspunktene da etterspørselen er størst, dvs. i rushtid. I tilbudet for 2017 er det definert et driftsdøgn som på hverdager starter kl 05 og varer til kl 24. På lørdager og søndager er driftsdøgnet definert fra kl. 06/kl. 09 til kl 24.

Tilbudet for 2017 gir som minimum et basistilbud fra kl 06/kl 09 (lørdag/søndag) til kl 24, noe som er en betydelig utvidelse fra dagens situasjon. Dagens tilbud i helgene (lørdager og søndager) er for de aller fleste linjene relativt dårlig. Det er få avganger og de går i hovedsak på dagtid.

For hele Buskerudbyen økes frekvensen:

- Minimumsfrekvens skal være 60 min (Basis)
- Rushtidsfrekvens skal være 10 min for de mest sentrale linjene i sentrale byområder (Drammen) og 30 min i øvrige del av BB. Det kan være enkelte lavtrafikkerte linjer som kun får basistilbud også i rushtid.

Flere nye linjer fra 2017. Det er bl. a satt opp en ny linje mellom Lierbyen og Gulslogen, mellom Lierbyen og Lier stasjon og mellom Hokksund til Vestfossen over Ormåsen. Videre er det lagt inn flere nye ekspresslinjer. Det er bl. a lagt inn egne ekspresslinjer i rush mellom Hovjordet i Nedre Eiker til Drammen, fra Lierskogen over Tranby (Kværner) og til Drammen og mellom Hokksund, Mjøndalen og Drammen.

Som eksempel på det forbedrete tilbudet bør nevnes at Lier får et utvidet og forbedret tilbud i retning Asker og Oslo (linjene 71 og 169; - Denne forbedringen vil allerede tre i kraft fra høsten 2014). I Nedre Eiker er det lagt inn ei ny pendellinje mellom Hovjordet og Åsen. I Kongsberg vil det bli kjørt pendel mellom Gamlegrendsåsen og KKP (Campus for HiBu).

Økt togtilbud

Målet er realisering av to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund i 2017.

Støttesystemer for kollektivtransport i Buskerudbyen

Dette innebærer bla. integrert billett for buss og tog i Buskerudbyen samt billettsamordning med Oslo og Akershus. Forbedret informasjonssystemer og billettering.

Infrastrukturtiltak for buss,

Forbedring av "flaskehalser" for buss. Utbedring av holdeplasser mv.

Pendlerparkeringer

Det er foreslått mange pendlerparkeringer bla.; utvidelse på Heiatoppen, Lier stasjon og Langebru, Lyngås, Mjøndalen øst, Steinberg, Lerberg, nord og syd i Kongsberg. Alle kommunene har utarbeidet en samlet oversikt over foreslåtte pendlerparkeringer som det vil bli arbeidet videre med som en del av belønningsordningen (Buskerudbypakke 1).

Tiltak for syklende

Oppgradering av eksisterende sykkelruter. Noen få sentrale ruter i byer og tettsteder. Noen få delstrekninger på det regionale sykkelrutenett.

Knutepunktsutvikling

Oppstart knutepunktsutvikling Hokksund og Mjøndalen.

Kostnader og finansiering

Summen av kostnader for tiltak som kan la seg realisere før 2017 er i størrelsesorden kr 500 mill – kr 800 mill. Det er søkt om kr 330 mill kr i belønningsmidler for perioden 2014-17. Hva ordinære statlige, fylkeskommunale og kommunale midler til transport kan bidra med, må avklares nærmere.

Dersom en bymiljøavtale med staten kan inngås f eks fra 2015, vil ytterligere statlige bidrag også kunne inngå i finansiering av tiltak før 2017. Når et bompengeselskap er etablert vil dette kunne foreta låneopptak for også å finansiere tiltak før 2017.

Behov for oppfølging:

1. Inngå ny belønningsavtale med SD for perioden 2014 -17.
2. Prioritering og gjennomføring av tiltak i Buskerudbypakke 1 for 2014-17.
3. Arbeide for etablering av bymiljøavtale med SD fra 2015,
4. Vurdere låneopptak når bompengeselskap er etablert.
5. Hva kan fylkeskommunen og kommunene bidra med av finansiering? Det samme gjelder for Statens vegvesen og Jernbaneverket.
6. Sikre tilstrekkelig bemanning og ressurser for å få gjennomført nødvendig planlegging og gjennomføring av tiltak.

2.5 Forslag til tiltak innenfor hvert av de 7 tiltaksområdene.



Tiltaksområde 1 – Tog og jernbane

Tiltak	Kostnad Mill kr
To tog i timen til Mjøndalen og Hokksund med begrenset robusthet, dvs dobbeltsporstrekning Gulskogen-Daler	600
Stasjonsopprusting Hokksund	150
Stasjonsopprusting Mjøndalen	150
To tog i timen til Kongsberg på eksisterende trase og optimal robusthet - Resterende utbygging av dobbeltspor Drammen-Hokksund: 2540 - Tiltak på strekningen Hokksund-Kongsberg kryssingsspor m.m. 230	2770
Nytt togstopp Teknologiparken (Gomsrud)	200
Ny stasjon Lierstranda	500
SUM	4370

Utfyllende beskrivelse:

- Jernbaneverket må så raskt som mulig få i oppdrag av Samferdselsdepartementet å starte planlegging av tiltak for to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund.
- Tiltakene forutsettes 100 % finansiert av statlige midler.
- Tiltak knyttet til stasjonsopprusting i Hokksund og Mjøndalen gjelder tiltak som Jernbaneverket er ansvarlig for (Midler til ytterligere tiltak for knutepunktsutvikling fremgår av tiltaksområde 7).
- Utredningen av nødvendige tiltak på strekningen Hokksund – Kongsberg for to tog i timen til Kongsberg legger til grunn at togene kan stoppe på alle eksisterende stasjoner.



Tiltaksområde 2 – Infrastruktur buss

Tiltak	Kostnad Mill kr (inkl mva)
Fremkommelighetstiltak	
Strekningsvise tiltak	
Drammen-Krokstadelva-Mjøndalen Bla. Tiltak Bragernes torg, Rosenkrantzgata (1 mrd.) og kryssutbedring i Mjøndalen øst (Fjerdingen)	1398
Drammen sentrum - Lierstranda Tiltak fra Drammen sentrum via Brakerøya og til Lierstranda	173
Drammen sentrum - Tordenskjoldsgate Fram til og i Rundtomkrysset	5
Drammen sentrum - Gulskogen Tiltak fra Strømsø torg, kryss Konnerudgata og Kreftingsgate	54
Kongsberg sentrum - Gamlegrendåsen Fremkommelighet for buss Kongsberg sentrum	11
Andre fremkommelighetstiltak Ytterligere fremkommelighetstiltak i Drammen og Kongsberg evt. andre punkttiltak	106
Sum fremkommelighetstiltak	1744

Standardheving	143
Oppgradering av Bragernes kollektivterminal (80 mill.kr.), kollektivtraseer, kryssing av barrierer og holdeplasser	
Holdeplassstruktur	54
Dvs justering til en mer effektiv holdeplassstruktur i Buskerudbyen og etablering av nye holdeplasser	
Kombinerte tiltak (for buss, bil, sykkel og gange)	
V14 Ny bru over elva i Mjøndalen	321
V15 Haugveien - kobling fra Hokksund stasjon til dagens Rv 35	50
V18 Bru over Lågen for bil, buss, gående og syklende	275
K Hasbergfjerdalen / Bergmannsveien	101
NE Hagatjernvegen (utbedret/ny atkomst til Åsen)	81
Sum kombinerte tiltak	727
SUM	2768

Utfyllende beskrivelse:

- Ovennevnte er en oppsummering av de fleste infrastrukturtiltak som inngår i "Fellesnotat drifts- og infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken i Buskerudbyen", Brakar / Statens vegvesen 18.04.2014. Forutsetter nærmere detaljprioritering.
- Også andre tiltak kan være aktuelle.



Tiltaksområde 3 – Drift buss

Tiltak	Kostnad Mill kr (inkl mva)
Driftstilbud for hele Buskerudbyen	
Behov for basistilskudd for å opprettholde 2013-tilbudet (BBP1-tilskudd) i 15 år fra 2017, kr 14 mill pr år	210
Kostnad for å gjennomføre R2017 (styrket tilbud fra 2017 i 15 år) kr.100 mill.pr år	1500
Ytterligere økt tilbud med 10 mill kr pr år frem til 2031	1200
Sum driftstilbud	2910
Støttesystemer for hele Buskerudbyen	
Nye betalingsløsninger og Nytt billettsystem i Buskerudbyen (før 2017)	16
Ny sonestruktur i Buskerudbyen (før 2017)	
Gjennomgående billettering med NSB i Buskerudbyen	160
Gjennomgående billettering med Oslo / Akershus (* se kommentar under)	900
Implementering av TID (TrafikkInformasjon og Design)	13
SIS (Sanntidsinformasjon) og ASP (aktiv signalprioritering i lyskryss)	22
Styrking av Brakar med bemanning og markedsføring + usikkerhet	17
Sum støttesystemer	1128
SUM	4038

Utfyllende beskrivelse:

- R2017; styrket rutetilbud fra 2017 innebærer totalt ca 55% økning i rutekm fra 2017; Kongsberg 50% Øvre Eiker 41% Nedre Eiker 60% Drammen 60% Lier 53% økning i tilbud.

- * Fase1: Felles billettsystem med Ruter med samme pris som i dag. Fase 2: Lavere pris enn i dag.
- I R2017 inngår følgende:
 - Driftsdøgn:
 - Enhetlig driftsdøgn Drammen m/ omland (deler av Nedre Eiker og litt av Lier)
 - Enhetlig driftsdøgn øvrig del av Buskerudbyen
 - Frekvens:
 - Minimumsfrekvens for hele Buskerudbyen 60 min
 - Rushtidsfrekvens min 10 min i sentrale byområder (Drammen og deler av Lier og Nedre Eiker)
 - Rushtidsfrekvens min 30 min i øvrige del av Buskerudbyen
 - Normalt bør byområder (Drammen og Kongsberg) ha 15 min frekvens på dagtid
 - Normalt bør øvrige deler av Buskerudbyen ha 30 min frekvens på dagtid
- I kostnader for å gjennomføre R2017 inngår ikke merkostnader til ekstra busser. Billettinntekter av den økte ruteproduksjonen er heller ikke medregnet.
- Bestillingstransport (forutsettes etablert utenfor Buskerudbypakke 2)



Tiltaksområde 4 – Veg

Tiltak	Kostnad Mill kr (inkl mva)
E134 Strømsåstunnel i 4 felt	730
Planleggingsmidler (kommunedelplan) E134 Strømsåstunnelen-Langebru inkl. Løsning forbi Mjøndalen	20
E134 Nytt kryss Langebru	200
V2b-V4 Nytt vegsystem i ytre Lier: Rv23 Linnes-E18 (inkl kryss Brakerøya og Kjelstad)	3630
V11 Ny tilknytning Drammen Havn (Bru, adkomstveg fra nytt kryss Brakerøya-Havna)	65
V5 Fire felt Øvre sund-Sundland. Tilfartsvei vest del 1	421
V6 Fire felt Sundland-E134. Tilfartsvei vest del 2.	599
V7 Fire felt fra E134 til Konnerud	197
V1b E134 Strømsåstunnelen-Mjøndalen øst	552
V8a Ny Svelvikvei (inkludert opprusting gammel veg)	620
D Miljøtiltak/etterbruk gammel Svelvikvei (Solumstrand-Rundtom)	230
V12 Fire felt FV 282 Bj.Bjørsonsgate	309
ØE Planleggingsmidler (kommunedelplan) Rv 35 Hokksund-Åmot	20
V16a Rv 35 Hokksund-Åmot** -evt etappe 1 forbi Hokksund ca 2 km inkl kryssing av elv	808
V16b Miljøtiltak/etterbruk langs avlastet vegnett i Hokksund	150
SUM	8551

Utfyllende beskrivelse:

- E134 Damåsen - Saggrenda kr 3850 mill. og Rv23 Dagslett - Linnes kr 2022 mill. er egne prosjekter med egne beslutningsprosesser. Det legges til grunn at samordning av bompengesystemene for disse to prosjektene og Buskerudbypakke 2 ivaretas.
- E134 Strømsåstunnelen i 4 felt forutsettes 100% finansiert av staten.
- Rekkefølge og tidspunkt for gjennomføring av prosjektene vil måtte vurderes nærmere bla. med grunnlag i trafikkberegninger.

- Enkelte tiltak som er satt opp under tiltaksområde veg f.eks. miljøtiltak/etterbruk, er tiltak som blant annet også gir bedre framkommelighet for buss. Se også tiltaksområde 2 hvor det er angitt kombinerte tiltak for buss, bil, sykkel og gange.



Tiltaksområde 5 - Sykkel

Tiltak	Kostnad Mill kr (inkl mva)
Sentrale ruter i byer og tettsteder inkludert skoleveger	
Ruter fra kollektivknutepunkter / sentrum i byer, tettsteder til boligområder	
Sammenhengende regionalt sykkelrutenett	
SUM	1600

Utfyllende beskrivelse:

- Sykkelplaner i alle kommuner er utarbeidet eller pågår. Det er utarbeidet oversikter over hvilke tiltak som kan iverksettes i perioden 2014-17 og i perioden 2017-31.
- Foreslått kostnadsramme for dette tiltaksområdet bygger også på gjennomført forprosjekt med kostnadsoverslag for et helhetlig sykkelvegnett i Buskerudbyen og er på samme nivå som anbefalingene i KVU Buskerudbypakke 2.



Tiltaksområde 6 - Gåing

Tiltak	Kostnad Mill kr (inkl mva)
Tiltak innenfor en km radius fra definerte knutepunkt i alle kommunene:	
Strekningstiltak på hovednettet	
Snarvei-tiltak på hovednettet	
Redusere barrierer/snarveier	
Krysningspunkter på hovednettet	
SUM	1000

Utfyllende beskrivelse:

- Det er foreløpig ikke spesifisert fordeling av kostnader på ulike typer tiltak. Den økonomiske rammen er "rund sum" og bygger på kostnadsoverslag for utvalgte tiltak i hver kommune. Det foreligger ikke kostnadsoverslag for alle foreslåtte tiltak. Kostnadsoverslaget forutsetter at enkelte tiltak samordnes med sykkeltiltak.
- Arbeid med lokale gåstrategier pågår i alle kommuner. Det er mulig å starte opp tiltak i alle kommuner før 2017.



Tiltaksområde 7 – Kollektivknutepunkt og pendlerparkeringer

Tiltak	Kostnad Mill kr (inkl mva)
Knutepunktsutvikling - strategiske områder, dvs tiltak u	
Knutepunktsutvikling Hokksund	125
Knutepunktsutvikling Mjøndalen	125
Knutepunktsutvikling Lierstranda, inkl delfinans p-hus	250
Sum knutepunktsutvikling	500
Pendlerparkeringer	
Pendlerparkering i alle kommuner	50
NE3 Mjøndalen stasjon, P-hus	113
D15 Drammen stasjon	113
K3 Kongsberg knutepunkt / stasjon	113
D17 Gulskogen stasjon	113
Sum pendlerparkeringer	500
SUM	1002

Utfyllende beskrivelse:

- I tillegg kommer pendlerparkeringer i alle kommuner som forutsettes gjennomført før 2017, bla utvidelse på Heiatoppen, Lier stasjon og Langebru, Lyngås, Lerberg, nord og syd i Kongsberg. Disse samt øvrige foreslåtte tiltak, vil inngå i det videre arbeid. Ytterligere prioritering er nødvendig.
- Oppstart knutepunktsutvikling i Hokksund og Mjøndalen kan komme i gang ca i 2017.