

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23

Regional plan vedtatt 7. februar 2013

Strategier for samordnet areal- og transportpolitikk
Planretningslinjer og handlingsprogram

MANDAT

VISJON

STRATEGI

VIRKNING



Buskerudbyen



Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–2023 vedtatt 07.02.2013

Foto: Tom Atle Bordevik / Buskerudbyen • Lay-out og trykk: TIBE Drammen / Zoom Grafisk

Buskerudbysamarbeidet

PB 76 / Stasjonsgata 24, Rådhuset, 3300 Hokksund
www.buskerudbyen.no

Buskerud Fylkeskommune

PB 3563 / Hauges gate 89, 3019 Drammen
www.bfk.no

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–2023. Regional plan godkjent i kommunestyrene i Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og Drammen bystyre og stadfestet i Buskerud fylkesting 07.02.2013.

FORORD

Hvordan vi legger til rette for å bo, arbeide og bruke fritiden vår har stor betydning for menneskers opplevelse av det gode liv. Gjennom god planlegging kan vi skape trivelige og velfungerende byer, tettsteder og bygder, og slik at behovet for å reise reduseres mest mulig, og at det blir mulig å reise miljøvennlig.

Ansvar for areal- og transportpolitikken er spredt på mange hender. Kommunene har f.eks ansvar for arealplaner, byutvikling og parkeringspolitikk, fylkeskommunen for kollektivtransport og fylkesveger, staten for stamveger, riksveger og jernbane. Dersom stat, fylkeskommune og kommuner samordner sine virkemidler skapes bedre forutsetninger for en bærekraftig og konkurransekraftig utvikling til glede for innbyggere og næringsliv.

Buskerudbysamarbeidet er etablert nettopp for å sikre god samordning av areal- og transportpolitikken i vår felles bolig-, service- og arbeidsmarkedsregion. Nå sitter alle partnere med delansvar for areal- og transportpolitikken i byområdet rundt samme bord. Dette er kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg og Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Fylkesmannen i Buskerud. Samarbeidet forutsetter at beslutninger skal være kunnskapsforankret og basert på bred konsensus.

Det er historisk når det nå er laget en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen. Det er forventet sterk befolkningsvekst i årene som kommer og det er derfor spesielt viktig nå, at felles strategier for utvikling av arealer og transportsystem fastlegges. Da kan vi bidra til å redusere klimagassutslipp, få et effektivt transportsystem, få attraktive byer, tettsteder og bygder, og et langsiktig og bærekraftig utbyggingsmønster som bevarer grønne arealer.

I planprosessen har det vært lagt til rette for innspill og medvirkning fra ungdom, næringsliv og interesseorganisasjoner. Det kom mange høringsinnspill som ble brukt i arbeidet med å foredle det endelige plandokumentet. Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013–2023 er godkjent i kommunestyrene i Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier, Drammen bystyre og stadfestet som regional plan i fylkestinget i Buskerud 07.02.2013 og er gitt tilslutning fra de fire statsetatene.

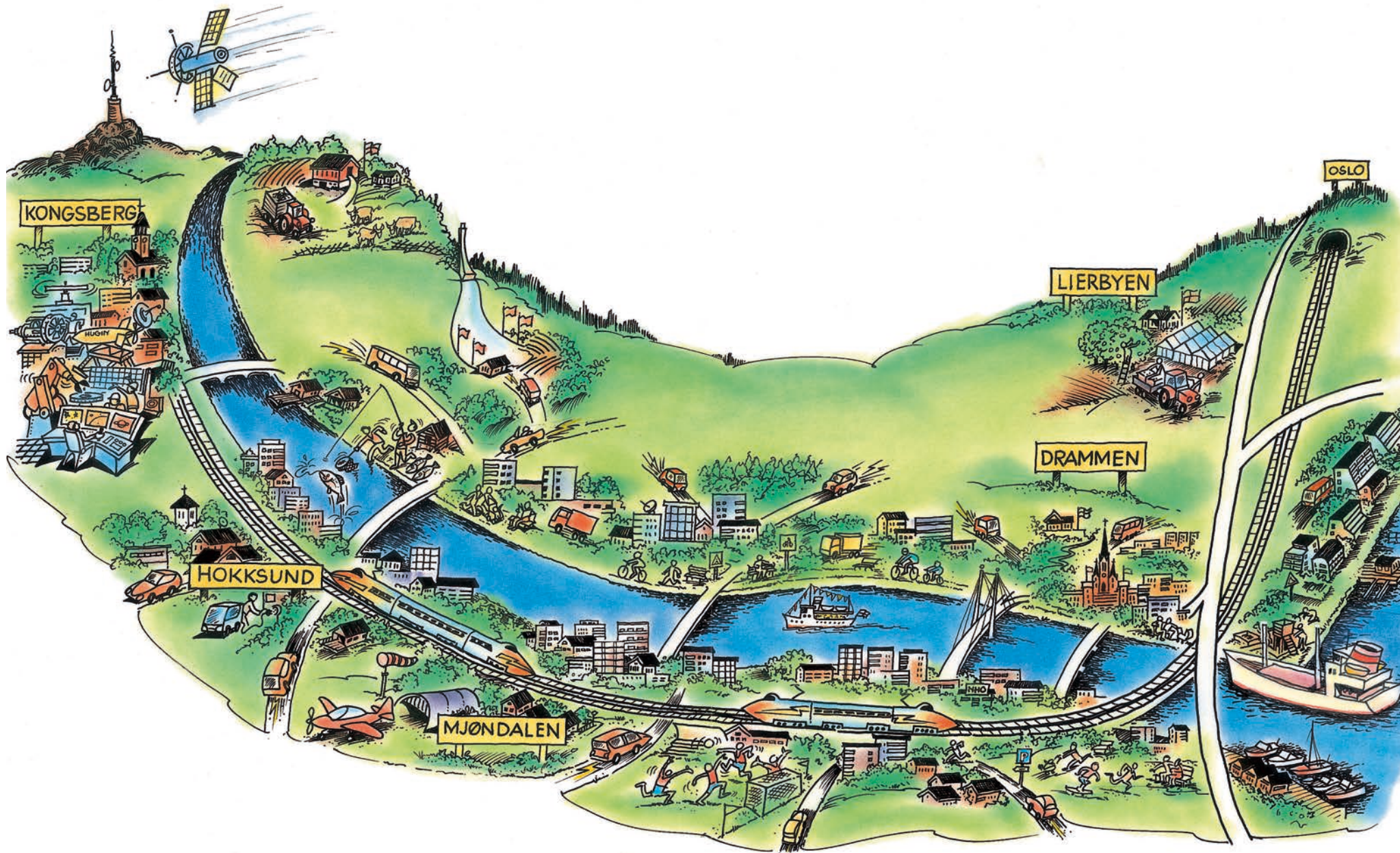
Det er vårt mål at planen ikke bare skal ivareta mange viktige hensyn for innbyggere og næringsliv i årene som kommer, men også at planen skal vekke begeistring og virke samlende om en ønsket samfunnsutvikling som flest mulig er tjent med - ikke minst våre etterfølgende generasjoner. En bredt forankret plan vil gi de beste forutsetninger for at de strategier som planen inneholder også blir fulgt opp over tid - også med skiftende politisk ledelse.



**Areal-, Transport- og Miljøutvalget i Buskerudbysamarbeidet
Styringsgruppe for areal- og transportplanarbeidet**

7. februar 2013

Tore Opdal Hansen, Ordfører i Drammen kommune, leder
Vidar Lande, Ordfører i Kongsberg kommune, nestleder
Ann Sire Fjerdingsstad, Ordfører i Øvre Eiker kommune
Bent Inge Bye, Ordfører i Nedre Eiker kommune
Helene Justad, Ordfører i Lier kommune
Morten Eriksrød, Fylkesordfører Buskerud fylkeskommune
Kirsti Kolle Grøndahl, Fylkesmann i Buskerud
Anne Marstein, Plan- og utviklingsdirektør øst, Jernbaneverket
Kjell Inge Davik, Regionvegsjef, Statens vegvesen, region sør
Sven Arild Hansen, Regiondirektør, Kystverket Sørøst



INNHOOLD

	SAMMENDRAG	6			
1	BAKGRUNN	9		7.2	Senterstruktur, handel og service 37
	1.1	Befolkningsvekst – en positiv planutfordring 9		7.3	Næringsvekst og -lokalisering 38
	1.2	Næringsliv – i sterk internasjonal konkurranse 9		7.4	Boligutvikling og -vekst 40
	1.3	Samferdsel – begrenset kapasitet på veg og jernbane 9		7.5	Grønnstruktur 40
	1.4	Miljø og klima – global utfordring som krever lokale strategier 10		7.6	Arealutnyttelse 41
	1.5	Konsentrert arealbruk – fundamentet i areal- og transportpolitikken 10	8	STRATEGIER FOR TRANSPORTSYSTEMET	42
	1.6	Løsningen – samordnede strategier og fullfinansierte "bypakker" 10		8.1	Fremtidsrettet og helhetlig transportsystem 42
2	MANDAT OG ORGANISERING	12		8.2	Jernbane og togtilbud 43
	2.1	Samarbeidspartnere 12		8.3	Kvalitetsforbedring busstilbud 44
	2.2	Mandat 12		8.4	Tjenlig vegnett 46
	2.3	Organisering 12		8.5	Sykkel 47
3	VISJON, HOVEDMÅL OG DELMÅL	14		8.6	Gåing 48
	3.1	Visjon 14		8.7	Gods- og næringstransport 49
	3.2	Hovedmål og delmål 14		8.8	Parkering 50
	3.3	Hva er det vi vil? 16	9	VIRKNING AV PLANEN	51
4	FORHOLDET TIL ANDRE PLANPROSESSER	18		9.1	Vurderinger med utgangspunkt i konsekvensutredning 51
5	PROBLEMBESKRIVELSE	19		9.2	Hovedmål 1 52
	5.1	Behov for fornyelse av areal- og transportstrategiene 19		9.3	Hovedmål 2 52
	5.2	Behov for en fornyet arealstrategi 19		9.4	Hovedmål 3 53
	5.3	Behov for en fornyet transportstrategi og med nye finansieringsløsninger 20		9.5	Hovedmål 4 54
	5.4	Behov for en fornyet strategi for å begrense vekst i privatbilbruk 21		9.6	Mål for utvikling av persontransport 54
6	OVERORDNET STRATEGI	23		9.7	Virkninger for andre tema 55
	6.1	Konsentrert arealbruk som fundament 23	10	PLANRETNINGSLINJER	56
	6.2	Overordnet strategi fram mot 2023 24	11	STRATEGIKART: AREAL- OG TRANSPORTPLAN BUSKERUDBYEN 2013-23	60
	6.3	Nærmere drøfting om utvikling i den enkelte kommune 27		11.1	Overordnet strategi for arealbruk 60
	6.4	Anbefalt strategi strekker seg mot alle tre hovedmål 33		11.2	Overordnet strategi for transportsystemet 60
	6.5	Andre momenter knyttet til overordnet strategi 33		11.3	Utvikling av kollektivknutepunkter 60
7	STRATEGIER FOR AREALBRUK	34		11.4	Godstransport 60
	7.1	Attraktiv by- og tettstedsutvikling 34	12	HANDLINGSPROGRAM	62
				REFERANSER	68

SAMMENDRAG

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 består av to ulike dokumenter:

DEL 1: Planen - inneholder visjon, mål og nye strategier for areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen. Planen inneholder også et handlingsprogram – en gjennomføringsdel for strategiene i planen. Videre inneholder planen retningslinjer for planlegging. Retningslinjene skal ivaretas når handlingsprogrammet gjennomføres. Det foreligger en kortversjon av planen på 8 sider, se www.buskerudbyen.no.

DEL 2: Kunnskapsgrunnlag - er det viktigste faglige grunnlaget for utformingen av strategier i planen. Beslutninger i Buskerudbysamarbeidet skal være kunnskapsbaserte. I kunnskapsgrunnlaget gjennomgås bl.a. grunnleggende sammenhenger mellom arealbruk og transport. Også en nærmere beskrivelse av utviklingstrekk og utfordringer, samt oppsummering av reisevaneundersøkelse for Buskerudbyen inngår i del 2. Kunnskapsgrunnlaget inneholder også et sammendrag av konsekvensutredningen som svarer på mange spørsmål som ble stilt i planprogrammet for areal- og transportplanarbeidet.

SAMMENDRAG AV DEL 1: PLANEN

Den forventede befolkningsveksten fram mot 2023 er en positiv planutfordring, men om ikke nye strategier utvikles medfører den sterke veksten også økt belastning på vegnettet og redusert framkommelighet for næringslivets transport. Med riktig utformet arealpolitikk og med en samordnet transportpolitikk vil Buskerudbyen ha bedre forutsetninger for å nå målsettinger om attraktivitet, bærekraft og konkurransekraft. Les mer om **Bakgrunn** for areal- og transportplanarbeidet i kapittel 1.

Buskerudbysamarbeidet har en organisasjonsstruktur som både skal sikre folkevalgt styring, politisk og administrativ forankring og skape gode forutsetninger for samordning og kunnskapsbaserte beslutninger. Les mer om Buskerudbysamarbeidets **Mandat og organisering** i kapittel 2.

Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. Buskerudbyen skal ha et klimavennlig utbyggingsmønster med effektivt transportsystem og attraktive byer og tettsteder. Mer om Buskerudbysamarbeidets **Visjon, hovedmål og delmål** kan du lese om i kapittel 3.

I kapittel 4, **Forholdet til andre planprosesser**, er det gitt en omtale av hvordan Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–2023 må samhandle med andre, parallelle og etterfølgende planprosesser, for at strategier for areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen i denne planen skal kunne gjennomføres.

I kapittel 5 finnes en **Problembeskrivelse** – dette er en oppsummering av viktige utfordringer for areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen. Behovet for å etablere nye og helhetlige areal- og transportstrategier og en fullfinansiert "bypakke"/ samferdselspakke for å møte disse utfordringene er påtrengende, dersom mål for Buskerudbyen skal kunne nås.

I kapittel 6 redegjøres det for **Overordnet strategi** for areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen. For at det skal være mulig å iverksette effektive strategier innen transportpolitikken, er det en forutsetning at arealbruken er konsentrert. Ulike alternativer for å konsentrere arealbruken har vært analysert og planen konkluderer med at det meste av bolig- og arbeidsplassvekst i Buskerudbyen kan finne sted i 5 regionale hovedutviklingsområder og 1 lokalt utviklingsområde. Disse 6 områdene har både jernbanestasjon som knytter tettstedet til resten av Østlandet og forutsetninger for en flerfunksjonell utvikling med både boliger, arbeidsplasser og variert sentrumsutvikling. Ingen andre steder i Buskerudbyen har alle disse egenkapene. Det meste av bolig- og arbeidsplassvekst kan finne sted i disse 6 prioriterte områdene, med unntak av plass- og transportkrevende næringsliv.

I kapittel 7 er det redegjort nærmere for nye **Strategier for arealbruk**. Konsentrert arealutvikling kan ikke skje uten at fortetting skjer med kvalitet. I kap. 7.1 er det derfor redegjort for strategier og oppfølgende planaktivitet som skal sikre at arealutvikling og transportstrategier skaper attraktive byer og tettsteder. I etterfølgende kapitler er det utviklet strategier for ulike vesentlige sider av arealpolitikken; kap. 7.2 Senterstruktur, handel og service, kap. 7.3 Næringsvekst og -lokalisering, kap. 7.4



Boligutvikling, kap. 7.5 Grønnstruktur og kap. 7.6 Arealutnyttelse.

I kapittel 8 er nye **Strategier for transportsystemet** gjennomgått. Kapittel 8.1 redegjør for et fremtidsrettet og helhetlig transportsystem inkludert behovet for å utvikle en fullfinansiert transportpakke. I de etterfølgende kapitler er det utviklet strategier for ulike deler av transportsystemet; kap. 8.2 Jernbane og togtilbud, kap. 8.3 Buss-tilbud, kap. 8.4 Vegnett, kap. 8.5 Sykling, kap. 8.6 Gåing, kap. 8.7 Gods- og nærings-transport og kap. 8.8 Parkering.

I kapittel 9 redegjøres det for **virksomheter av planen** i forhold til definerte mål i planen. I tillegg er følgende tema gitt en vurdering i planens konsekvensutredning:

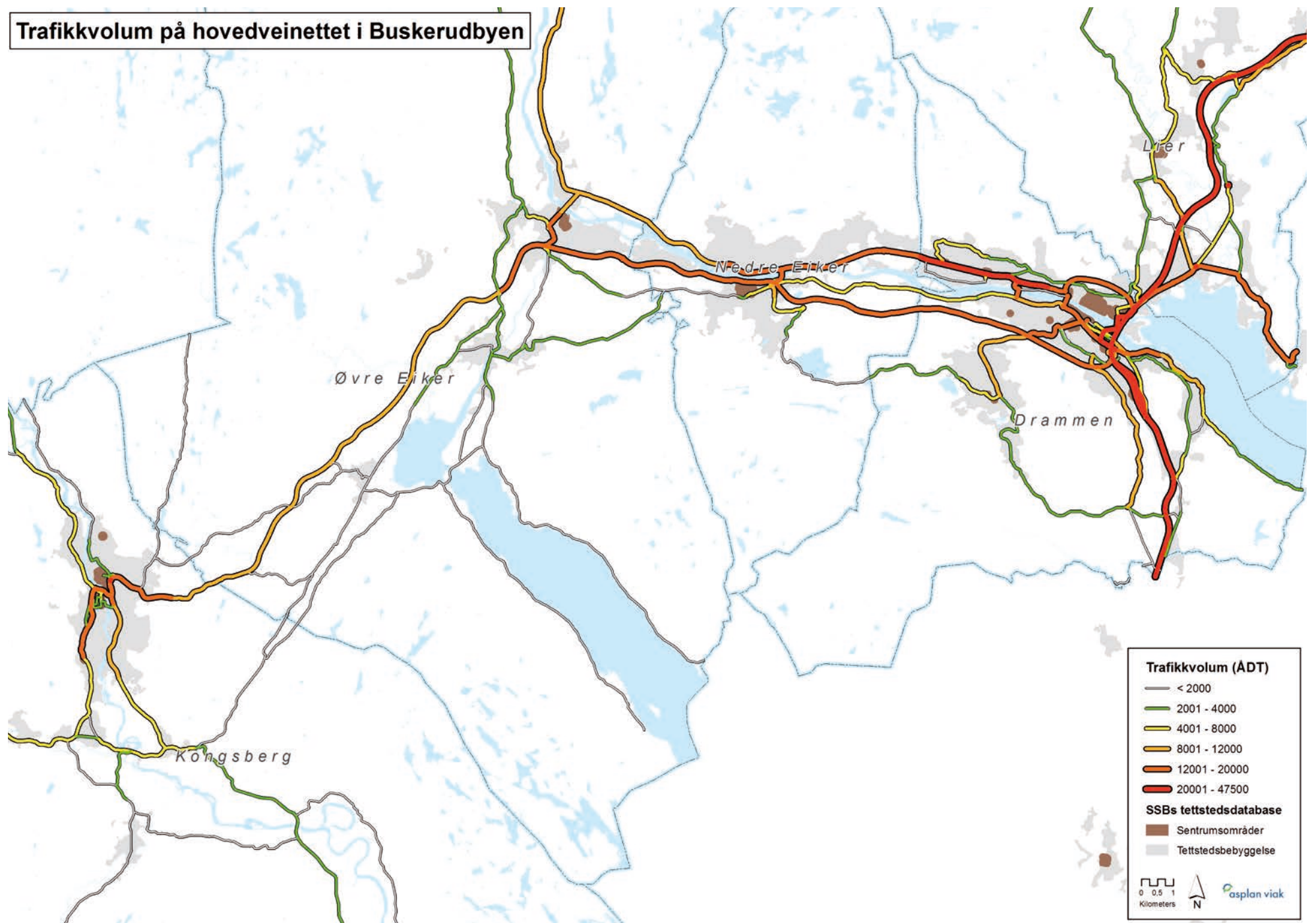
1. Transportomfang og reisemiddelfordeling
2. Klimagassutslipp fra transportsektoren
3. Samfunnsøkonomiske vurderinger
4. Støy
5. Ulykkesrisiko
6. Forbruk av jordressurser
7. Forbruk av georressurser
8. Regionale konsekvenser for kulturmiljø, naturmiljø, friluftsliv og landskap
9. Samfunnssikkerhet
10. Forholdet til overordnede retningslinjer
11. Regional utvikling

I kapittel 10 er **Planretningslinjer** knyttet til de ulike areal- og transportstrategier oppsummert. Retningslinjene inneholder momenter som skal ivaretas når handlingsprogrammet gjennomføres; m.a.o. hvordan ting skal gjøres.

Strategikart for areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 finnes i kap. 11. Kartet med oppsummering gir en oversikt over de viktigste strategiske tiltak i planen.

I kapittel 12 er de ulike tiltak som er foreslått i de ulike delkapitler om strategier for arealbruk og transportsystem oppsummert i et **Handlingsprogram**. Dette er gjennomføringsprogrammet for å følge opp omtalte strategier i planen. Handlingsprogrammet redegjør for hva som skal gjøres, av hvem og når.

Trafikkvolum på hovedveinettet i Buskerudbyen



1. BAKGRUNN

1.1 BEFOLKNINGSVEKST – EN POSITIV PLANUTFORDRING

Byområdet fra Lier til Kongsberg omfatter i dag ca. 152.000 innbyggere og er en del av Norges største vekstregion. For Buskerudbyen forventes en vekst i størrelsesorden +68.000 innbyggere frem mot 2040 ifølge middelprognosen til SSB (2011). En slik vekst vil legge økt press på både transportsystemene og på arealbruken i området. Skal veksten gi positive ringvirkninger, må innbyggere og næringsliv gis fysiske omgivelser som styrker opplevelsen av velfungerende og attraktive lokalsamfunn. Dette er en utfordring som krever at vi kommer raskt i gang med samordnet planlegging på tvers av kommunegrenser og forvaltningsnivåer.

Tabellen under viser innbyggere i kommuner i Buskerudbyen i 2012 (rundet ned til nærmeste 1.000) og prognoser for 2023 og 2040. I alt vil Buskerudbyen kunne få 36.000 nye innbyggere fram mot 2023 og ytterligere 32.000 innbyggere i perioden 2023-2040. I 2040 vil det kunne være 220.000 innbyggere i alt.

Kommune / Region	Befolkning 2012	Befolkning 2023	Befolkning 2040	Befolkningsvekst 2012-40
Lier	23.000	29.000	34.000	+11.000
Drammen	64.000	80.000	96.000	+32.000
Nedre Eiker	23.000	28.000	32.000	+9.000
Øvre Eiker	17.000	21.000	24.000	+7.000
Kongsberg	25.000	30.000	34.000	+9.000
Buskerudbyen	152.000	188.000	220.000	+68.000

1.2 NÆRINGS LIV – I STERK INTERNASJONAL KONKURRANSE

Næringslivet i Buskerudbyen er differensiert, men også preget av bedrifter som konkurrer i et internasjonalt marked med høy kompetanse og betydelig verdiskapning. Veksten i teknologiselskapene er sterk, og regionen fremstår som en av de industrielle motorene i Fastlands-Norge. Et høyt utviklet internasjonalt industrimiljø med vekt på høyteknologisk kompetanse setter Buskerudbyen på kartet.

Buskerudbyen må kontinuerlig utvikle og forbedre vertskapsrollen for de store internasjonale selskapene for å være konkurransedyktige og for å unngå utflytting til

potensielt mer attraktive lokasjoner over hele verden. Både i privat og offentlig sektor er man avhengig av underleverandører og en rekke tjenester, samt gode transportkorridorer. Gode kommunikasjonsmuligheter til bolig- service- og arbeidsmarkedet i Osloregionen er derfor meget viktig. Særlig gjelder dette næringslivet i Kongsberg, som for dagpendlere i dag er i periferien av Osloregionen.

Grunnlaget for verdiskapning er et velfungerende næringsliv som utnytter ressursene på en effektiv og bærekraftig måte. Hovedutfordringen for det offentlige er å sikre gode rammevilkår. Viktige suksesskriterier for næringslivet i Buskerudbyen er attraktive bo- og levevilkår som grunnlag for å få kvalifisert arbeidskraft, effektive og miljøvennlige transportsystemer, gode næringsarealer og en internasjonal havn.

1.3 SAMFERDSEL – BEGRENSET KAPASITET PÅ VEG OG JERNBANE

Buskerudbyen er preget av trafikkerte gjennomfartsåre av nasjonal og regional betydning, se figur s. 8. Gjennom tidligere planarbeid og gjennomføring av en rekke vegprosjekter (bl.a. Vegpakke Drammen), er mye av gjennomgangstrafikken i dag ført utenom byer og tettsteder.

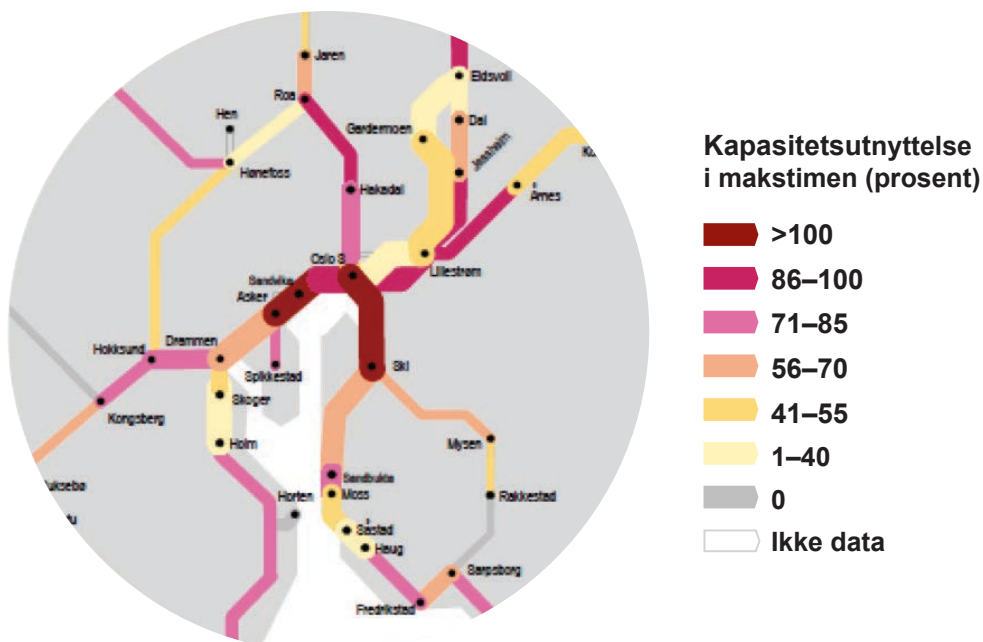
Det nye vegsystemet har gitt betydelig kapasitetsøkning i vegnettet, og har tilrettelagt for en sterk vekst i biltrafikken generelt. Samtidig har gjennomføringen av vegprosjektene gitt betydelig reduksjon av trafikk, lokal luftforurensing og støy i byer og tettsteder, mens utslippene av klimagasser fra bilbasert transport har økt. I Buskerudbyen foretas i dag ca. 65 prosent av alle reiser med privatbil.

I byområdet fra Lier til Kongsberg (Buskerudbyen) ser man at gevinstene fra Vegpakke Drammen og forlengelsen av E134 mot Kongsberg allerede er i ferd med å bli spist opp av økende biltrafikk. Hvis en ikke klarer å redusere økningen i biltrafikken, vil kommunene i dette området i nær fremtid på ny stå overfor en situasjon med overbelastning av viktige deler av vegtransportårene, redusert framkommelighet for næringslivets transporter og mindre attraktivt by- og tettstedsmiljø som en konsekvens.

Jernbanens rolle mht. persontransport har i Buskerudbyen i dag begrenset betydning når en ser hvor liten andel av reisene som foretas med tog. De fleste reiser foregår internt i regionen og gjerne på kryss og tvers i området. På disse reiselasjonene er toget lite konkurransedyktig. Togets rolle i dag er likevel ikke ubetydelig, særlig når det gjelder arbeids- og tjenestereiser mellom Buskerudbyen, særlig

1. BAKGRUNN

Drammen, og Oslo/Akershus. Fra Drammen stasjon reiser det ca. 9000 passasjerer daglig. Potensialet for flere reiser med tog også internt i Buskerudbyen er betydelig, dersom Buskerudbyen samtidig i større grad konsentrerer boliger og arbeidsplasser i byer og tettsteder med jernbanestasjon. Dette forutsetter samtidig at jernbanen utvikles til å bli den ryggrad i transportsystemet det har potensiale til å bli mht. å frakte mennesker mellom knutepunkter i Buskerudbyen og å knytte hele regionen sterkere til resten av Osloregionen. Kapasiteten på jernbanen er så begrenset utbygd at den ikke tillater høyere frekvens uten betydelige infrastrukturtiltak, selv med dagens lave togfrekvens (timesfrekvens mellom Drammen og Kongsberg).



Figurkilde: En jernbane for fremtiden, Jernbaneverket 2011

1.4 MILJØ OG KLIMA – GLOBAL UTFORDRING SOM KREVER LOKALE STRATEGIER

Norge har som mål fram til 2020 å redusere utslippene av klimagasser tilsvarende 30 prosent av utslippene i 1990. Klimagassutslippene i 2010 var imidlertid 8 prosent over 1990-nivå. Om lag to tredjedeler av Norges totale utslippsreduksjoner skal tas nasjonalt.

Transportsektoren bidrar til at det blir utfordrende å nå målene for flere områder innen miljø. Av de samlede nasjonale utslippene representerer transport 30 prosent av klimagassutslipp, 65 prosent av NO_x-utslippene og 85 prosent av støyplagene. Vegtrafikken er den største kilden.

Klimagassutslippene fra vegtrafikken er økende, det er fortsatt utfordringer knyttet til luftkvaliteten i byene og støyplagen er omtrent konstant. Utbygging av samferdselsanlegg kan også ha negativ påvirkning på naturmangfoldet ved at leveområder for planter og dyr fragmenteres eller forsvinner. Inngrep fører til tap av kulturminner/- miljøer og dyrket jord, samt reduksjon av landskapsverdier.

Fremmede, skadelige arter langs trafikkårene kan true det biologiske mangfoldet. Omfanget av tilgjengelige og funksjonelle områder for friluftsliv kan reduseres. Dessuten kan utslipp fra trafikken føre til endringer i naturmiljøet og påvirke vannkvaliteten negativt.

I Nasjonal transportplan 2014-23 foreslår de statlige transportetatene en tredelt innsats for å redusere klimagassutslippene fra transport:

1. Miljøvennlig transport, tettere arealbruk og restriksjoner på biltrafikken i byene.
2. Større vektlegging av reduserte klimagassutslipp ved planlegging og prioritering av infrastrukturprosjekter.
3. Avgifter og insentiver for å redusere utslipp fra kjøretøyene.

Det tredje innsatsområdet er et statlig ansvar, mens de to første innsatsområdene i stor grad er et ansvar for byområdene – her bør Buskerudbysamarbeidet søke løsninger som kan bidra til at nasjonale mål innen miljø- og klimapolitikken i større grad nås.

1.5 KONSENTRERT AREALBRUK – FUNDAMENTET I AREAL- OG TRANSPORTPOLITIKKEN

Hvordan vi tar i bruk våre arealer har store konsekvenser for hvor mye vi reiser og hvilke reisemidler vi velger. Er f.eks. en bolig lokalisert nær et kommunesenter og kollektivknutepunkt vil lokaliseringen gjøre det mulig å nå mange gjøremål til fots, med sykkel eller med kollektivtransport. Er boligen i stedet lokalisert i et boligfelt beliggende for seg selv og utenfor kollektivknutepunkter, vil beboere der nærmest til evig tid være avhengig av privatbil for å komme til de fleste gjøremål. Beslutninger om arealbruk har gjerne konsekvenser over lang tid – ofte i flere generasjoner.

Kommunene kan gjennom planlegging styre arealutviklingen i egen kommune. Arealplanlegging er regulerende virksomhet som markedet må tilpasse seg etter. Et eksempel på det er bygging i strandsonen. Det er utvilsomt et marked for bygging av boliger i strandsonen, men på grunn av at arealpolitikken er restriktiv mot slik utbygging, vil strandsonen forbli ubebygget også for etterfølgende generasjoner. Markedet må tilpasse seg slik form for regulering. Det vil imidlertid kunne oppstå situasjoner der kommunene spilles opp mot hverandre dersom arealpolitikken er svært forskjellig i samme funksjonelle byområde. Det er derfor ønskelig at vi i Buskerudbyen kan ha en samordnet arealpolitikk.



Først med riktig arealpolitikk blir det også mulig å iverksette helhetlige areal- og transportstrategier som i større grad bidrar til å nå målene om attraktivitet, bærekraft og konkurransekraft. Med tett og konsentrert arealbruk blir det for eksempel enklere å legge til rette for å gå, sykle og reise kollektivt enn i mer spredtbygde bystrukturer. I spredtbygde områder er det dessuten langt mer vanskelig å iverksette biltrafikkreduserende tiltak. Og uten biltrafikkreduserende tiltak, vil ofte byområdet være preget av høy grad av bilbruk, vegnettet vil få framkommelighetsutfordringer, næringslivet vil kunne få redusert sin konkurransekraft og det vil bli store investeringsbehov i veginfrastruktur. Dette er også situasjonen vi står overfor i Buskerudbyen.

1.6 LØSNINGEN – SAMORDNEDE STRATEGIER OG FULLFINANSIERTE ”BYPAKKER”

Løsningen på ovennevnte utfordringer er å utvikle nye, helhetlige og samordnede areal- og transportstrategier for Buskerudbyen. En samordnet arealpolitikk for hele byområdet vil både kunne bidra til løsninger på felles areal- og transportutfordringer i et langsiktig perspektiv og legge føringer for markedet som vil måtte tilpasse seg den gjeldende arealpolitikk.

En felles arealpolitikk må følges opp i kommuneplanene, mens strategier for utvikling av transportsystemet bør skje gjennom videre felles planaktivitet som munnar ut i en helhetlig og fullfinansiert ”bypakke” eller samferdselspakke.

Samferdselspolitikken i Norge er i dag slik innrettet at det ikke er nok ressurser tilgjengelig gjennom ordinære budsjetter til å drifte et kollektivtilbud i byområdene som er tilstrekkelig konkurransedyktig med privatbil. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014–23 pekes det på behovet for å utvikle helhetlige ”bypakker” eller samferdselspakker for å sikre fullfinansiering av de nødvendige infrastrukturtiltak og driftstiltak i transportsystemet. Finansieringskilder til slike samferdselspakker er gjerne en kombinasjon av statlige, fylkeskommunale og kommunale midler, og en eller annen form for trafikantbetaling.

Buskerudbysamarbeidet arbeider for å få etablert en slik framtidig ”bypakke” som kan videreutvikle miljøvennlig infrastruktur for transport og samtidig bidra til å finansiere drift av kollektivtransportsystemet. For vårt byområde er en slik ”bypakke”/samferdselspakke kalt Buskerudbypakke 2.

2. MANDAT OG ORGANISERING

2.1 SAMARBEIDSPARTNERE

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet består av fem kommuner, fylkeskommunen og fire statsetater i Buskerud.

Partnerne er:

- Lier kommune
- Drammen kommune
- Nedre Eiker kommune
- Øvre Eiker kommune
- Kongsberg kommune
- Buskerud fylkeskommune
- Fylkesmannen i Buskerud
- Statens vegvesen region sør
- Jernbaneverket region øst
- Kystverket Sørøst

Næringslivet i regionen er viktige samarbeidspartnere. Buskerudbysamarbeidet har en egen Næringslivsgruppe representert ved NHO Buskerud, LO Buskerud, Drammen Næringslivsforening, Kongsberg Handels- og Næringsforening, Lier Næringsråd, Nedre Eiker Næringsråd og Øvre Eiker Næringsråd.

En vellykket kollektivsatsing er viktig for innbyggerne i Buskerudbyområdet. Derfor er Brakar (Buskerud kollektivtrafikk AS) også en viktig aktør i Buskerudbysamarbeidet.

2.2 MANDAT

2.2.1 Samarbeidsavtale

Buskerudbysamarbeidet er tuftet på en 5-årig samarbeidsavtale om klimavennlig areal- og transportutvikling i byområdet Lier–Kongsberg; Areal-, transport- og miljøprosjektet (ATM) Buskerudbyen:

- Samarbeidet skal bidra til en samordnet og klimavennlig areal- og transportpolitikk som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål.
- Prosjektet skal tilfredsstillere forutsetninger i tråd med Nasjonal transportplan for å kunne inngå en felles bypakke (samferdselspakke). Denne pakken omtales som Buskerudbypakke 2.
- Samarbeidet skal legge til grunn kunnskapsbaserte løsninger.
- Prosjektet skal bidra til mer helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft.

2.2.2 Planprogram

Å utvikle en felles areal- og transportplan med relevante virkemidler er en av hovedoppgavene i samarbeidet. Et planprogram for planarbeidet ble vedtatt sommeren 2011. Her er det redegjort mer inngående for hva felles areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–2023 skal omfatte.

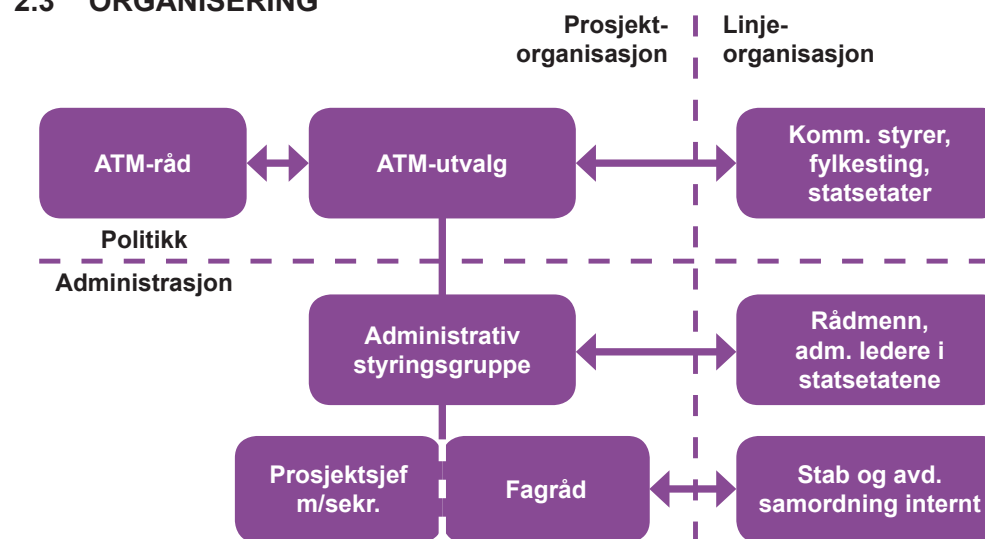
2.2.3 Avtale om belønningstilskudd

Buskerudbysamarbeidet har inngått en 4-årig avtale med Samferdselsdepartementet om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2010–2013. Tiltak finansiert av denne avtalen er definert som Buskerudbypakke 1. Intensjonen i avtalen er at i alt 280 millioner kr skal benyttes til tiltak i Buskerudbyen som kan bidra til å redusere omfanget av reiser med privatbil og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel.

De kortsiktige mål i 4-årsperioden er definert slik:

- At den samlede biltrafikken i byområdet Buskerudbyen ikke skal øke i perioden, og helst reduseres, selv om befolkningen og/eller antall arbeidsplasser øker.
- En samlet reduksjon av biltrafikken på 5 prosent i rushtiden for hele byområdet Buskerudbyen i perioden.

2.3 ORGANISERING



Buskerudbysamarbeidet har en organisasjonsstruktur som både skal sikre folkevalgt styring, politisk og administrativ forankring og skape gode forutsetninger for samordning og kunnskapsbaserte beslutninger.

2.3.1 ATM-utvalg (politisk styringsgruppe)

Samarbeidet legger konsensus til grunn ved beslutninger. Alle formelle beslutninger fattes i kommunestyre, fylkesting og hos statsetatene. Dette setter ekstra store krav til forankring av arbeidet i alle partnernes organisasjoner. Her må alle bidra i en balanse mellom å «gi og ta». ATM-utvalget er den politiske styringsgruppen i samarbeidet, og består av ordførerne i de fem kommunene og fylkeskommunen, lederne i de tre statsetatene og fylkesmannen. Utvalget har tilsammen 10 representanter.

2.3.2 ATM-råd (politisk råd)



Figurbilde fra tverrpolitisk verksted i ATM-rådet.

ATM-rådet består av 36 valgte politikere fra de fem kommunestyrene og fylkestinget. Det er i 2011 åpnet for ytterligere politikerrepresentasjon i ATM-rådet med valgte observatører. Representantene i gruppen er sentrale folkevalgte politikere fra alle politiske partier som er representert i de fem kommunene og fylkeskommunen. I ATM-rådet møtes politikere på tvers av kommunegrensene og politiske partier for å drøfte sentrale problemstillinger før formell politisk behandling i kommunene og i fylkeskommunen.

ATM-rådet er bindeleddet mellom Buskerudbysamarbeidets utviklingsarbeid og de formelle politiske vedtaksorganene i kommunene og fylkeskommunen. Rådet får kunnskap, gir føringer for arbeidet og sikrer politisk forankring av arbeidet

2.3.3 Administrativ styringsgruppe

I den administrative styringsgruppen deltar rådmenn og administrative ledere fra statsetatene, samt næringslivet (NHO og LO).

2.3.4 Fagråd

Fagrådet består av partnernes faglige ledere, samt Brakar, NSB og prosjektsjef (fra 2012 er NSB også representert i fagrådet).

2.3.5 Arbeidsgrupper

I tillegg er det opprettet ulike faglige arbeidsgrupper. I 2011 og 2012 har arbeidsgruppen som har jobbet med areal- og transportplanen (ATP-gruppa) hatt en sentral rolle.

2.3.6 Sekretariat

Buskerudbysamarbeidets sekretariat ledes av prosjektsjefen, og har som hovedfunksjon å lede og koordinere alle aktiviteter i samarbeidet.

3. VISJON, HOVEDMÅL OG DELMÅL

De etterfølgende målene bygger på formuleringer i den politisk vedtatte samarbeidsavtalen og planprogrammet fra 2010. Disse dokumentene har vært styrende for innretningen av planarbeid, planprosess og de utredningsarbeider som er foretatt.

Formuleringene synliggjør hva Buskerudbyen ønsker å strekke seg mot. Siden målsettingene ble formulert tidlig i planprosessen, før eksisterende kunnskapsgrunnlag var etablert, bærer målene preg av å være «rundt» formulerte. Dette har vært positivt for planprosessen, i den forstand at tolkning og presisering av hva som er realistisk å oppnå innen de ulike delmål har kunnet bli gjenstand for økende grad av presisering underveis.

Målformuleringene gir rom for tolkning. Det har imidlertid vært et ønske om at strategier, planbestemmelser og retningslinjer skal være tydelig formulerte slik at det i liten grad etterlates rom for tolkning om hva oppfølging av strategiene innebærer for den enkelte samarbeidspartner i Buskerudbyen. På denne måten er det en ambisjon at planen vil virke avklarende for etterfølgende planprosesser.

Til neste generasjons areal- og transportplan for Buskerudbyen anbefales det å arbeide videre med målstrukturen. Da vil det også være grunnlag for å utarbeide mål med høyere presisjonsgrad.

Etterfølgende visjon og mål gir uttrykk for at Buskerudbyen ønsker å legge til rette for den befolkningsvekst som forventes å komme og at denne veksten skal skje innenfor rammene av en bærekraftig utvikling. Noe av det positive med vekst er at den kan styres gjennom tilrettelegging og planlegging. Det ville ha vært langt mer krevende å formulere positive mål og legge planer for fremtiden dersom utgangspunktet var stagnasjon og befolkningsnedgang. I en vekstsituasjon kan offentlig planlegging spille på lag med krefter i markedet og både gi grunnlag for gode løsninger og trivsel for innbyggere og konkurransekraft for næringslivet. Buskerudbyen ønsker å ivareta både globale, nasjonale, regionale og lokale mål – noe etterfølgende visjon og mål gir uttrykk for. Målsettingene følger f.eks. opp nasjonale forventninger og mål for Osloregionen og Vestregionen.



3.1 VISJON

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

3.2 HOVEDMÅL OG DELMÅL

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 kollektivtransport-systemet, 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 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 landdistriktene 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.

3. VISJON, HOVEDMÅL OG DELMÅL

3.3 HVA ER DET VI VIL?

I denne planen legger Buskerudbysamarbeidet til rette for den forventede befolknings- og næringsveksten i byområdet fram mot 2023. Veksten vil både kunne oppfylle mål om å avlaste andre pressområder på Østlandet og bidra til bedre forutsetninger for styrket kollektivtransport og mer attraktive byer og tettsteder i Buskerudbyen.

3.3.1 Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig



Vi vil derfor:

- Utnytte byggeområdene effektivt for å reduseres presset på det vakre natur- og kulturlandskapet slik at de rike friluft- og jordbruksarealene i Buskerudbyen i større grad kan opprettholdes som sammenhengende strukturer.
- Utvikle et flerkjernet byområde med knutepunkter langs jernbanen. Arbeidsplasser, boliger, handel, service og andre sentrumsfunksjoner skal samles i knutepunktene. Med flerfunksjonell arealbruk reduseres avstander mellom de ulike funksjonene og gjør det i større grad mulig å gå og sykle. Mellom knutepunktene skal det være mulig å reise effektivt med kollektivtransport.
- Redusere klimagass fra transportsektoren ved å legge bedre til rette for alternativer til privatbil og ved å gradvis innføre biltrafikkreduserende tiltak i takt med at alternativer til privatbil utvikles.

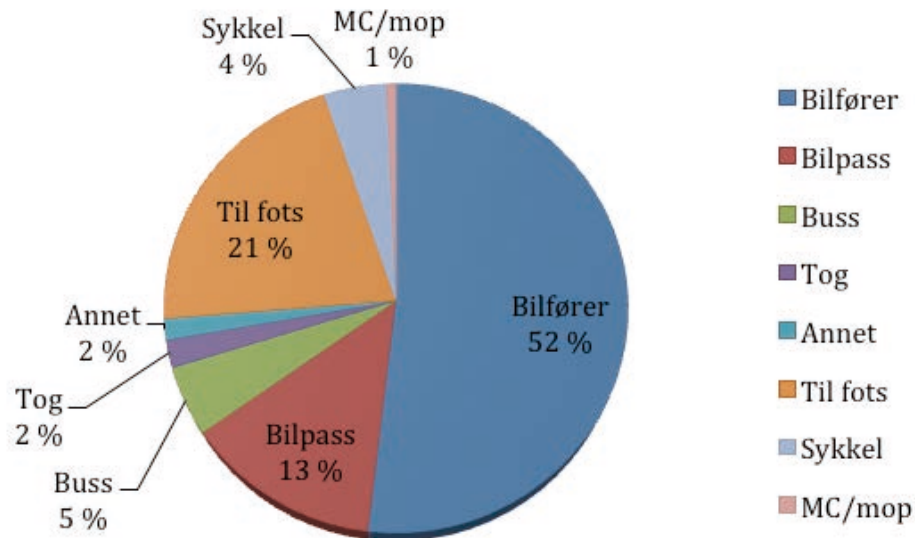
3.3.2 Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere



Vi vil derfor:

- Sikre næringslivet framkommelighet på vegnettet ved å legge til rette for at private reiser i større grad kan foregå med andre transportmidler.
- Det kollektive transportsystemet skal være helhetlig og samordnet, med effektive knutepunkter og parkeringsmuligheter for bil og sykkel og sømløse informasjons- og billetteringssystemer. Pendlerparkeringer skal sikre at områder i Buskerudbyen med begrenset kollektivtilbud får effektiv overgangsmulighet til kollektive transportmidler.
- Tog og buss skal få høyere frekvens, kortere reisetid og bedre kvalitet mht. materiell, informasjon, stasjoner og holdeplasser slik at tilbudet er konkurransedyktig med privatbil.
- Det skal være attraktivt å gå og sykle for alle.
- Effektive løsninger for godstransport skal utvikles i et Østlandsperspektiv slik at en økende andel gods kan transporteres med tog eller båt.

Dagens reisevaner (RVU 2009) fremgår av figuren under.



Hovedmål for endring av transportmønster fram mot 2023:

Planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Denne ambisjonen forutsetter at strategiene i planen gjennomføres og at staten stiller opp med økonomiske ressurser slik at ambisjonene kan la seg realisere.

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 + bilpassasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng

3.3.3 Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner



Vi vil derfor:

- Utvikle mer pulserende byer og mer levende tettsteder med arbeidsplasser, handel, boliger, kulturopplevelser og møteplasser slik at det blir markedsmessig grunnlag for et mangfoldig tjenestetilbud med restauranter, hoteller, kultur etc. i hver kommune.
- Utvikle mer konsentrerte byer og tettsteder med regional attraksjonskraft som er sterkt integrert i et felles arbeids-, bolig- og servicemarked på Østlandet.
- Legge til rette for et mangfoldig botilbud med kvaliteter som appellerer både til barnefamilier og andre grupper.
- Legge til rette for lek og omgivelser som fremmer fysisk aktivitet.
- Utvikle hensiktsmessige arealer til ulike typer næringsformål.
- Ha fortetting med kvalitet som tar hensyn til stedets karakter.

4. FORHOLDET TIL ANDRE PLANPROSESSER

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23 forutsetter oppfølging av:

- Kommunene gjennom kommuneplanens arealdel og andre kommunale planer
- Fylkeskommunen gjennom sine planer, satsing på kollektivtransport og fylkesveger
- Staten gjennom Nasjonal transportplan, etterfølgende statsbudsjett, sektorplaner og ved senere godkjenning av en bypakke/helhetlig finansieringspakke (Buskerudbypakke 2) for infrastruktur på veg og jernbane og drift av kollektivtransport.

I det etterfølgende gis en omtale av hvordan Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 kan ses i sammenheng med andre parallelle statlige, regionale og kommunale planprosesser. En fyldigere omtale av alle disse planprosesser finnes i planens del 2 Kunnskapsgrunnlaget.

AREAL- OG TRANSPORTPLAN BUSKERUDBYEN 2013-23

Ansvar: Buskerudbysamarbeidet

Planen gir føringer for utvikling av areal- og transportsystem i Buskerudbyen.

Det er viktig å presisere at:

- Planen opphever ikke gjeldende kommuneplaner eller reguleringsplaner.
- Planen opphever ikke eksisterende innsigelser til planer.
- Planen inneholder ikke bevilgninger direkte. Planen kan heller ikke instruere samarbeidspartneres budsjettprosesser.

Planens handlingsprogram må i stor grad følges opp i kommuneplaner og Buskerudbypakke 2 samt alle partners årsbudsjett og utøvelse av deres løpende politikk. Planen gir føringer for alle partners revisjon av eksisterende planer og for utvikling av nye planer. Det er et mål at planen bidrar til å skape forutsigbarhet for innbyggere og næringsliv om kommende plan- og utviklingsprosesser og slik at antallet innsigelser til planer kan reduseres.

KOMMUNENES PLANSTRATEGIER OG KOMMUNEPLANENS AREALDEL

Ansvar: Kommuner og fylkeskommune

Planstrategiene for kommunene er en lovpålagt oppgave alle kommuner må gjennomføre første år etter et kommunevalg. Kommunenes planstrategier skal følge

opp arbeidet med felles regional areal- og transportplan i Buskerudbyen slik at det planlegges revisjon av gjeldende kommuneplaner. Kommuneplanens reviderte arealdeler må følge opp arealelementene i areal- og transportplan for Buskerudbyen. Disse kan derfor sies å være det viktigste element i handlingsprogrammet for arealbruk til den felles areal- og transportplanen.

BUSKERUDBYPAKKE 2

Ansvar: Buskerudbysamarbeidet

En helhetlig bypakke for Buskerudbyen vil utgjøre handlingsprogrammet mht. transportelementene i areal- og transportplan for Buskerudbyen. Buskerudbypakke 2 vil være «eid» av alle partnere i Buskerudbyen inkl. Statens vegvesen og Jernbaneverket. Slike bypakker er vanligvis finansiert ved en kombinasjon av trafikantbetaling, statlige, fylkeskommunale og kommunale bevilgninger. Stortinget må til slutt godkjenne bypakken for Buskerudbyen da finansiering med trafikantbetaling forutsetter et statlig vedtak. Innholdet i Buskerudbypakke 2 må være i tråd med de føringer konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke 2 angir.

KVU FOR BUSKERUDBYPAKKE 2

Ansvar: Statens vegvesen i samarbeid med Buskerudbyen

Samferdselsdepartementet har bestilt en konseptvalgutredning (KVU) etter anmodning fra Buskerudbysamarbeidet. Prosessen er faglig, men vil, når den er gjennomført, medføre vedtak i regjeringen om hvilke transportkonsepter det skal jobbes videre med i Buskerudbyen. Et regjeringsvedtak vil være grunnlag for senere ordinære planprosesser etter plan- og bygningsloven og konkretisering av innhold i Buskerudbypakke 2.

5. PROBLEMBESKRIVELSE

5.1 BEHOV FOR FORNYELSE AV AREAL- OG TRANSPORTSTRATEGIENE

I planens del 2 Kunnskapsgrunnlaget er det redegjort for behovet for å endre strategier for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen slik at målsettingene om mer attraktive byer og tettsteder, redusert bilbruk og klimagassutslipp skal kunne nås.

Utfordringene er knyttet til mange enkeltforhold innen areal- og transportpolitikken. Oppsummert kan utfordringene sammenfattes og knyttes til tre politikkområder.

5.2 BEHOV FOR EN FORNYET AREALSTRATEGI

Nye strategier for arealpolitikk som i større grad er samordnet med en ønsket transportpolitikk, må utvikles:



Utfordring: Gjeldende arealpolitikk og kommuneplaner har over tid endret seg og har i økende grad styrket fokus mot attraktiv tettstedsutvikling og utvikling i kollektivknutepunkter. Samlet sett fremstår likevel ikke gjeldende kommuneplaner som en samordnet arealstrategi innrettet mot å begrense behovet for privatbilbruk. Dagens arealstrategier er i for stor grad basert på en *både- og strategi* mht. fortetting og utvikling andre steder enn i kommunesentra og kollektivknutepunkter. Dette svekker utviklingen av attraktive byer og tettsteder og reduserer mulighetene for å få etablert et godt kundegrunnlag for kollektivtransporten og et bedre servicetilbud med etablering av restauranter, hoteller, kulturtilbud etc. i de enkelte kommunesentra.

Utfordring: Over tid har etablering av bilbaserte kjøpesentra utfordret sentrums-handelen. Dette kan, dersom utviklingen fortsetter, bidra til redusert handelstilbud i tradisjonelle sentrumsområder og dermed svekke byliv og de enkelte kommunesentras attraktivitet.

Utfordring: Strategier for næringslokalisering (lokalisering av rett virksomhet på rett sted) er ikke i tilstrekkelig grad utviklet eller samordnet med krav til parkering. Dette kan medføre at virksomheter som primært bør lokaliseres i sentrumsområder og ved kollektivknutepunkt, havner andre steder. Dette kan bidra til økt bilbruk og svekket attraktivitet i de enkelte kommunesentra.

Utfordring: Det er ikke i tilstrekkelig grad gode lokaliseringmuligheter for transport- og plasskrevende næringsliv. Mangel på næringsareal kan føre til at ønskede transformasjonsprosesser i byer og tettsteder hindres.

Utfordring: Dagens boligstruktur, med unntak av Drammen, er i dag preget av høy andel eneboliger og mindre andel rekkehus og leiligheter. Det kan stilles spørsmål ved om eksisterende boligstruktur er tilstrekkelig variert til å kunne tilby hensiktsmessige boliger til alle befolkningsgrupper.

Behov for fornyet strategi

Det bør utvikles nye, felles strategier for arealpolitikk, som i større grad er samordnet med strategier for utvikling av transportsystemet. I en ny felles strategi for Buskerudbyen må arealbruken i større grad styres mot konsentrasjon (fortetting og transformasjon) heller enn spredt arealbruk og mot transport- og arealbesparende lokalisering av funksjoner. Se nærmere omtale av Buskerudbyens nye strategi i kapitlene 6 og 7.

5. PROBLEMBESKRIVELSE

5.3 BEHOV FOR EN FORNYET TRANSPORTSTRATEGI OG MED NYE FINANSIERINGSLØSNINGER

Nye strategier for transportsystemet og helhetlige finansieringsløsninger må utvikles:



Utfordring: Dagens vegkapasitet er begrenset. Gjeldende prognoser for befolkningsvekst vil medføre økt bilbruk (beregnet til 47 prosent fram mot 2040), redusert framkommelighet og svekket konkurransekraft for næringslivet om ikke nye strategier for transportpolitikken utvikles.

Utfordring: Tog er i dag lite konkurransedyktig med bil på de fleste reiser i Buskerudbyen. Nåværende infrastruktur for jernbanen i Buskerudbyen tillater ikke etablering av et styrket togtilbud, særlig gjelder dette togtilbud på strekningen mellom Drammen og Kongsberg. Togtilbudets frekvens er for lav og reisetiden er for lang.

Utfordring: Godshåndtering skjer i dag på flere ulike steder, dette beslaglegger sporkapasitet for persontransport og er også lite effektivt for godstransporten. Godsterminaler beslaglegger også areal som i dag er ønsket til byutvikling. Det er behov for nye fasiliteter for godsterminal pga begrensede vekstmuligheter for gods-

håndtering i eksisterende områder.

Utfordring: Bussens framkommelighet er i liten grad prioritert i vegnettet i kø-situasjoner og bussen har på flere reiserelasjoner for lav frekvens og for lang reisetid sammenliknet med privatbil.

Utfordring: Tilrettelegging for syklende kan bli vesentlig bedre, både mht. infrastruktur og drift vinterstid.

Utfordring: Tilrettelegging for gående kan bli vesentlig bedre, både mht. infrastruktur og drift vinterstid.

Utfordring: Effektive overgangsmuligheter fra bil, gange og sykkel til kollektivtransport er mangelfullt utviklet. Dette gjelder både park-and-ride fasiliteter, kiss-and-ride-fasiliteter, sykkelparkeringsmuligheter og effektive gang- og sykkelforbindelser ved kollektivknutepunkter.

Utfordring: Det mangler tilstrekkelig vegtilknytning, både for privatbil, næringslivets transporter, buss, gående og syklende til enkelte sentrale utviklingsområder i kommunene. Dette begrenser mulighetene for å utvikle sentrumsnært areal i kommunene.

Utfordring: Dagens finansiering av infrastrukturiltak og drift av kollektivtransport er mangelfull. Nasjonal transportplan peker på behovet for å utvikle bypakker med trafikanbetaling for å sikre fullfinansierte transportløsninger i byområder.

Behov for fornyet strategi

Forbedret transporttilbud og nye finansieringsformer bør utvikles. Alternativene til privatbil må forbedres, kollektivtilbudet må forbedres og det må legges bedre til rette for gangtrafikken og sykkeltrafikken. En Buskerudbypakke 2 (fullfinansiert transportpakke) for Buskerudbyen må videreutvikles basert på innholdet i felles areal- og transportplan for Buskerudbyen og i tråd med anbefalinger i pågående KVVU for Buskerudbypakke 2. Se nærmere omtale av Buskerudbyens nye strategi i kapittel 8.

5.4 BEHOV FOR EN FORNYET STRATEGI FOR Å BEGRENSE VEKST I PRIVATBILBRUK

Under kap. 5.3 er det vist til at alternativene til privatbil må forbedres for at flere vil la være å kjøre bil. Men positive virkemidler må kombineres med strategier for å begrense privatbilbruk dersom en skal få en effektiv reduksjon i veksten.



Utfordring: Dagens biltilgjengelighet i Buskerudbyen er svært god, både når det gjelder reisetider og når det gjelder parkeringsmuligheter. Dette gjenspeiles også i dagens reisevaner der ca. 65 prosent av innbyggernes reiser i Buskerudbyen foretas med privatbil (jfr. RVU 2009 inkl både bilførerandel 51,9 prosent og bilpassasjerer 13,4 prosent). For å få effekt av en mer konsentrert arealpolitikk, med et forbedret tilbud for kollektivreisende, gående og syklende, er det samtidig behov for å innføre bilbegrensende tiltak. Et kollektivtilbud uten bilbegrensende tiltak vil koste langt mer enn et kollektivtilbud med bilbegrensende tiltak for å gi samme effekt på reisevaner.

Utfordring: Kommunene i Buskerudbysamarbeidet har vedtatt en samordnet parkeringsstrategi der sentrumsområdene skal prioritere korttidsparkering foran arbeidsplassparkering og der prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser skal prioritere innfartsparkering. Kongsberg og Drammer er parkeringskommuner og utvikler ulike parkeringsvirkemidler. De andre kommunene har vedtatt å søke om å bli parkeringskommuner. Det er behov for å videreutvikle parkeringsregimet i alle kommunene videre. Minimumsnormer eller 0-krav til parkering for kontorvirksomheter i sentrumsområder bør erstattes med maksimumsnormer.

Utfordring: Det er i dag ikke hjemmel for det offentlige til å pålegge avgiftsparker- ing på privat grunn. Det foreligger nå et lovforslag som kan endre på dette. Dersom kommunene bruker parkeringspolitikk for aktivt som bilbegrensende tiltak kan dette virke konkurransevridende og hemmende for sentrumshandel i forhold til bilbaserte kjøpesentra.

Utfordring: Trafikantbetaling er et virkemiddel som både kan bidra til å finansiere tiltak i transportsystemet og i seg selv virke bilbegrensende. På tross av at tiltaket kan bidra til å nå viktige mål for samfunnsutvikling, viser erfaring at det er krevende lokalpolitiske prosesser som må til for å få etablert trafikantbetaling.

Behov for fornyet strategi

Det er vedtatt en samordnet parkeringsstrategi. Denne må følges opp med felles parkeringsnormer og med konkrete tiltak tilpasset den enkelte kom- mune. Et system for trafikantbetaling bør utvikles slik at det både begrenser unødvendig bilbruk og sikrer fullfinansiering av et forbedret transporttilbud som gir et bedre transportalternativ til privatbil. Nærmere omtale av ny strategi for Buskerudbyen kan studeres i kapittel 8.



6. OVERORDNET STRATEGI

6.1 KONSENTRERT AREALBRUK SOM FUNDAMENT

Buskerudbyen skal utvikles til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion. En mer attraktiv og konsentrert arealbruk må være fundamentet i en samordnet areal- og transportpolitikk.

Kunnskapsgrunnlaget har vist at det er store muligheter for boligutvikling og arbeidsplassutvikling innenfor eksisterende byggeområder i gjeldende kommuneplaner. Planen handler derfor først og fremst om hvordan vi styrer bruken av og konsentrerer arealbruken i allerede definerte byggeområder. I mindre grad har planarbeidet omhandlet å lete etter nye utviklingsområder.

6.1.1 Alternative varianter av konsentrert arealbruk

Det er utviklet og analysert tre alternative strategier for areal- og transportpolitikk i Buskerudbyen som grunnlag for utforming av en anbefalt overordnet strategi. Analysene bekrefter den kunnskap vi har fra før om hva som gir mest bærekraft, konkurransekraft og attraktive byer og tettsteder. Dette er nærmere beskrevet i planen del 2 Kunnskapsgrunnlaget.

Kort oppsummert er de tre alternative strategiene og resultatene som konsekvensutredningen redegjør for som følger:

0-ALTERNATIVET – ”både konsentrasjon og spredt arealbruk”

En videreføring av dagens areal- og transportpolitikk som både legger til rette for fortetting og arealbruk i kommunesentra, men som også legger til rette for betydelig utvikling i en rekke andre områder i Buskerudbyen gir dårligst måloppnåelse. I 2040 kan en slik strategi medføre en vekst i biltrafikken på nær 50 prosent sammenliknet med 2012.

Det er derfor utredet to alternative strategier som begge legger til grunn mer konsentrert arealbruk og et mer miljøvennlig transportsystem. Disse alternativene er bevisst definert som ”teoretiske ytterpunkter” mht. hva som er mulig når det gjelder konsentrasjon av arealbruk. Dette for å finne ut hvilket arealbruksalternativ som best responderer på et godt og miljøvennlig transportsystem.

ALTERNATIV 1 – konsentrasjon i 18 utviklingsområder

Dette er et ”teoretisk” alternativ der all arealutvikling konsentreres til 18 ulike utviklingsområder i Buskerudbyen og der et godt kollektivtilbud samvirker med arealbruken. Dette alternativet gir bedre måloppnåelse enn 0-alternativet. Alternativet er ikke fullt ut realistisk da noe utvikling i praksis også vil måtte skje andre steder enn i de 18

utviklingsområdene. Det er for eksempel urimelig å stanse all utvikling andre steder der planprosesser har kommet langt og hvor byggesaker er under forberedelse.

ALTERNATIV 2 – konsentrasjon til 5 utviklingsområder

Dette er også et ”teoretisk” alternativ der all utvikling konsentreres til 5 utviklingsområder i Buskerudbyen. Dette alternativet gir best måloppnåelse. Dette alternativet er heller ikke fullt ut realistisk, da utvikling i praksis også vil måtte skje andre steder enn i de 5 utviklingsområdene.

6.1.2 Anbefalt strategi tar utgangspunkt i et begrenset antall prioriterte utviklingsområder

Analysene av ulike måter å innrette areal- og transportpolitikken har gitt oss et kunnskapsgrunnlag for å kunne utvikle en anbefalingsverdig og realistisk strategi for framtidig arealpolitikk.

Det er slått fast at arealbruken er selve fundamentet i en samordnet areal- og transportpolitikk (*kilde: TØI-rapport 1020/2009 m.fl.*). Dersom arealbruken ikke er konsentrert til et begrenset antall utviklingsområder, blir det vanskelig å utvikle effektive transportstrategier.

Når arealbruken konsentreres til et begrenset antall flerfunksjonelle utviklingsområder reduseres behov for motorisert transport for reiser lokalt. Det blir også enklere å legge til rette for at reiser mellom utviklingsområdene og ut av regionen kan betjenes med kollektivtransport. Konsentrert arealbruk til et begrenset antall utviklingsområder gir også de beste forutsetninger for at mål om attraktiv by- og tettstedsutvikling og et konkurransekraftig næringsliv kan nås. Å spre utviklingen i mange flere utviklingsområder vil komplisere reisemønsteret og dermed favorisere privatbil som reisemiddel.

Som følge av ovennevnte er det derfor utviklet en anbefalt strategi, som ikke er teoretisk, men som er innrettet mot at det meste av utvikling skjer i et begrenset antall prioriterte utviklingsområder.

I anbefalte strategi er det tatt hensyn til lokale behov og forutsetninger.

6.1.3 Geografisk avgrensning og forholdet til gjeldende planer

Planen omhandler strategiutforming for området mellom Lier og Kongsberg. Således inneholder planen ikke strategier for utvikling i f.eks. Skotselv og Hvitvingfoss. Arealutvikling i disse tettstedene ivaretas i de enkelte kommuneplaner.

6. OVERORDNET STRATEGI

Planen opphever ikke gjeldende kommuneplaner (arealdelen), men gir føringer for revisjon av kommunens- og de andre samarbeidspartneres planer.

Planen støtter Lier kommunes ønsker om å utvikle Lierstranda til byutviklingsformål. På samme måte som at planen ikke opphever gjeldende kommuneplaner, så opphever heller ikke planen formelle innsigelser til gjeldende kommunale planer. Realisering av byutvikling på Lierstranda forutsetter planavklaring i kommuneplanen for Lier.

6.2 OVERORDNET STRATEGI FRAM MOT 2023

6.2.1 Buskerudbyens 6 prioriterte utviklingsområder

Overordnet strategi – følgende seks områder er prioriterte utviklingsområder:

5 regionale hovedutviklingsområder

- Kompaktbyen Kongsberg
- Hokksund
- Mjøndalen (inkl. sentrumsområde i Krokstadelva)
- Sentrale deler av Drammen
- Lierstranda

I tillegg et lokalt utviklingsområde:

- Vestfossen

Alle prioriterte utviklingsområder er knyttet sammen og forbundet til resten av Østlandet med jernbane. Samtidig har de potensiale for flerfunksjonell sentrumsutvikling med boliger, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner. Dette skiller disse seks utviklingsområdene fra andre mulige utviklingsområder i Buskerudbyen. De andre vurderte utviklingsområdene mangler enten jernbanetilnytning eller potensiale for flerfunksjonell utvikling av et visst omfang.

Kongsberg er regionsenter og det viktigste kollektivknutepunkt i Kongsberg-regionen. Kongsberg har et sterkt teknologimiljø og byen har gode forutsetninger for videre vekst og utvikling.

Hokksund er kommunesenter og kollektivknutepunkt i Øvre Eiker og også et knutepunkt for reiser ut av Buskerudbyen i retning Åmot-Hønefoss og alternativ rute til Gardermoen. Hokksund har en etablert sentrumsstruktur og gode vekstmuligheter.

Mjøndalen er kommunesenter og kollektivknutepunkt i Nedre Eiker. Mjøndalen har en etablert sentrumsdannelse og med stort potensiale for videre allsidig tettstedsutvikling.

Drammen er fylkessenter og det viktigste kollektivknutepunktet i Drammens-regionen. Drammen havn er nasjonal stamnetthavn og viktig innfallsport for gods. Drammen har gode togforbindelser til Oslo og også flytog til Gardermoen. Byen har stort potensiale for videre allsidig byutvikling.

Lierstranda er et nytt mulig byutviklingsområde. Her er det potensiale for omfattende attraktiv fjordbyutvikling og muligheter for etablering av ny jernbanestasjon. Lierstranda kan på sikt bli et kollektivknutepunkt for Lier. Fra Lierstranda er det tog- og vegforbindelse mot Oslo og vegforbindelse (rv 23) i retning Oslofjordtunnelen.

Vestfossen har potensiale for både boligvekst og sentrumsutvikling i form av lokal service og arbeidsplassutvikling. Det er etablert funksjonelle løsninger for tog, buss og parkering i felles anlegg. Vestfossen er en regional kulturdestinasjon. Fra Vestfossen er det vegforbindelse (fv 35) ut av Buskerudbyen i retning Vestfold.

6.2.2 Mål for vekstandel i de 6 utviklingsområdene

Anbefalt strategi tar utgangspunkt i at det meste av bolig- og næringsutvikling, med unntak av plass- og transportkrevende næringsliv, bør konsentreres til de 6 prioriterte utviklingsområdene Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen, Lierstranda og Vestfossen. Den overordnede strategien muliggjør utvikling også utenfor de prioriterte utviklingsområdene. I planperioden fram til 2023 bør det imidlertid være et mål at så mye som mulig av bolig- og arbeidsplassveksten skjer innenfor de 6 prioriterte utviklingsområdene.

I praksis kan det ta noe tid før dette målet lar seg realisere, ikke minst på Lierstranda, men også i andre kommuner kan det være utfordrende å utvikle en høy andel av bolig- og arbeidsplassvekst innenfor de prioriterte utviklingsområdene tidlig i planperioden.

Med utgangspunkt i ovennevnte er følgende mål definert i perioden fram til 2023:

Mål for vekstandel (bolig- og arbeidsplassvekst) i de prioriterte utviklingsområder:

- Så mye som mulig og så raskt som mulig: Etablering av nye boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor planens prioriterte utviklingsområder. Målet gjelder både samlet for alle kommunene og for hver av kommunene.

Areal- og transportplanen skal legge til rette for endring i reisevaner slik at flere velger kollektivtransport, sykkel og gange, og at byer og tettsteder vokser og blir mer attraktive. For å oppnå dette, må den forventede veksten i antall boliger og arbeidsplasser i størst mulig grad komme i de prioriterte utviklingsområdene. Med utgangspunkt i lokale forhold, skal kommunene konkretisere denne utviklingen i sitt planverk. Bolig- og arbeidsplassvekst utenfor de prioriterte utviklingsområdene skal også skje ut fra et mål om å styrke eksisterende tettsteder og minimere transportbehovet.

I konsekvensutredningen til areal- og transportplanen og i arbeidet med KVV for Buskerudbypakke2 har det vært lagt til grunn at 80 prosent av bolig- og arbeidsplassveksten skal skje innenfor de prioriterte utviklingsområdene, jfr. Konsekvenser av planalternativer. Norconsult 2012.

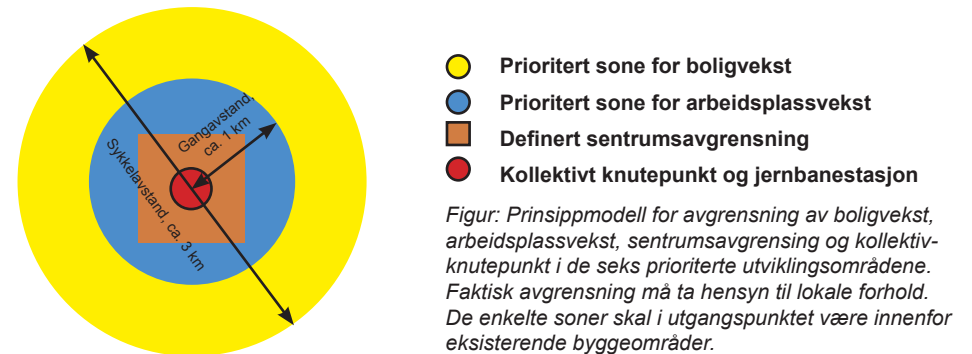
En rekke tiltak er foreslått i handlingsprogrammet som setter fokus på oppfølging av ovennevnte mål; bl.a.:

- Revisjon av kommuneplanens arealdel med avgrensning/tydeliggjøring av prioriterte utviklingsområder og med revurdering av boligfelt i gjeldende arealplaner. Samtidig skal nye kommuneplaner få en tydeligere politikk for næringslokalisering (rett virksomhet på rett sted) og en tydeligere politikk for handelslokalisering når det gjelder arealkrevende og plasskrevende varer.
- Etablering av felles målesystem/arealregnskap som kunnskapsgrunnlag for å følge arealutvikling over tid og som drøftingsgrunnlag for å vurdere virkemiddelbruk for å få til den ønskede utvikling i hver av kommunene. Målesystemet skal også brukes av kommunene i utvikling av mer konkrete og differensierte mål og vekstambisjoner for den enkelte kommune.

- Utvikling av sentrumsplaner og handlingsplan for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder både for å sikre fortetting med kvalitet men også for å stimulere markedet til realisering av byggeprosjekter.
- Felles kompetansestøttende tiltak med eksempler på virkemiddelbruk og attraktiv sentrumsutvikling.

6.2.3 Avgrensning av prioriterte utviklingsområder

Nøyaktig avgrensning av de prioriterte utviklingsområder vil skje i kommende revisjon av kommuneplanens arealdel. En prinsipiell avgrensning framgår av kart på s. 32.



Den ytterste avgrensningen er knyttet til boliglokalisering. Den innerste avgrensning er knyttet til sentrumsutvikling. Et sted mellom disse skal avgrensning for arbeidsplasslokalisering defineres. Størrelsen på de enkelte soner kan variere fra tettsted til tettsted.

Sentrumsavgrensningen i det prioriterte utviklingsområdet bør være slik at sentrumsområdet kan fungere som en sammenhengende enhet, et viktig målpunkt og en felles arena for hele kommunen.

Sentrumsområdet bør ikke være for stort, men bør være flerfunksjonelt med boliger, arbeidsplasser, handel, kulturinstitusjoner m.m. Sentrumsområdene fremgår av gjeldende kommuneplaner, men avgrensningen av disse områdene bør vurderes på nytt ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

6. OVERORDNET STRATEGI

Prioritert sone for arbeidsplassvekst bør ikke strekke seg vesentlig lengre ut fra kollektivknutepunktet enn ca. 1 km, m.a.o. slik at det er gangavstand fra jernbanestasjon. Unntak kan tenkes der hvor det allerede er etablert større arbeidsplasskonsentrasjoner utenfor denne sonen. For slike arbeidsplasskonsentrasjoner bør man søke etablert et styrket kollektivtilbud, f.eks. er dette aktuelt for Teknologiparken i Kongsberg.

Prioritert sone for boligvekst bør være slik at hele sonen er tilgjengelig innen sykkelavstand, dvs. ca. 3 km i diameter og slik at det er gangavstand eller relativt kort sykkelavstand til kollektivknutepunktet i sentrum. Da er det også realistisk at en høy andel av reisene internt i tettstedet kan foregå til fots eller med sykkel.



Figur 1: illustrasjon fra filmen Buskerudbyen år 2031, filmen i sin helhet kan sees på www.buskerudbyen.no

6.3 NÆRMERE DRØFTING OM UTVIKLING I DEN ENKELTE KOMMUNE

6.3.1 Sentrale Drammen – hovedutviklingsområde i Drammen

Drammen har klart å snu et negativt omdømme til å nå være et nasjonalt forbilde i byutvikling. Store sentrale områder i byen, langs elva er utviklet og gjort tilgjengelig for byens innbyggere, elva er renset og gjennomgangstrafikk ledet utenfor sentrum i tunneler i Bragernesåsen og Strømsåsen. Store byrom har blitt til møteplasser for byliv og kulturopplevelser. Sentrale funksjoner, som Papirbredden kunnskapspark, skoler og kulturinstitusjoner er etablert i sentrum.

Videre byutvikling i Drammen bør fortsette i samme spor. Hovedutviklingsområdet bør være mellom Brakerøya og Gulskogen stasjon. Her er det fortsatt store utviklingsmuligheter hvor bosatte i stor grad kan nå kollektivknutepunkt og større arbeidsplass-

konsentrasjoner til fots eller med sykkel. Hele tre jernbanestasjoner betjener dette sentrale og sammenhengende byområdet.

Tilsvarende bør utvikling lengst vest for Gulskogen, lengst øst langs Svelvikveien mot Nøstodden og Knive og videre utvikling på Konnerud ikke prioriteres i samme grad, da utvikling her i større grad vil være bilbasert og utenfor gang- og sykkelavstand til Drammen sentrum. Tilsvarende vil videre utvikling på Åssiden ved Travbanen innebære lengre gang- og sykkelavstander enn utvikling innenfor det anbefalte hovedutviklingsområdet, men på Åssiden er det relativt god kollektivbetjening til Drammen med buss. Åssiden fremstår derfor som det området i kommunen, utenfor hovedutviklingsområdet, som best ivaretar målsettingene om å redusere bilbruk. Utvikling her bør imidlertid ikke skje på bekostning av attraktiv sentrumsutvikling i Drammen sentrum.



6. OVERORDNET STRATEGI

6.3.2 Mjøndalen – hovedutviklingsområde i Nedre Eiker

Mjøndalen er et kommunesenter med variert tjenestetilbud og er bygget med en kvartalsstruktur som er et svært godt utgangspunkt for videre attraktiv tettstedsutvikling. Det er identifisert store utviklingsmuligheter både på kort og lengre sikt. Mjøndalen stasjon har behov for opprusting. Stasjonsopprusting vil kunne bli en viktig generator for videre tettstedsutvikling i Mjøndalen.



Sentrum i Nedre Eiker, slik det er definert i gjeldende kommuneplan, omfatter både Mjøndalen og Krokstad senterområde / Buskerud Park. De to områdene har ulike forutsetninger for videre utvikling. Mjøndalen har jernbanestasjon og gode forutsetninger til å kunne videreutvikles som kommunens kollektivknutepunkt. Krokstad senterområde er i dag i hovedsak et kjøpesenterområde. Kommunestyret har vedtatt en plan for allsidig utvikling av området til Buskerud Park, som bl.a. omfatter

handel, boliger, kulturhus og badeland. Samtidig inkluderer planen flomsikringstiltak for området. Gjennomføring av planen skal innebære omfattende stedsutvikling i et sentralt område i Nedre Eiker.

Solbergelva har arealreserver og den videre utvikling bør konsentreres til en sentrumsdannelse med nærservice for området. Utenfor det prioriterte utviklingsområdet i Nedre Eiker er Solbergelva og Steinberg de stedene med best potensiale for utvikling fordi de har et godt kollektivtilbud som vil kunne styrkes ytterligere.

Steinberg er i dag et eneboligområde med utviklingspotensialet. Steinberg stasjon må bygges om dersom toget fortsatt skal stoppe her. "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 forutsetter enighet med lokale myndigheter om en styrking av trafikkgrunnlaget ved fortetting og utbygging i gang- og sykkelavstand fra stasjonen" (Kilde: Forslag til statsbudsjett 2013).

Åsen er et område med arealreserve for boliger. Høydeforskjeller, avstand til kollektivknutepunkt og vanskeligheter med å betjene området effektivt med buss tilsier at videre utvikling bør begrenses.

Videre utvikling av boliger i de resterende åssider bør begrenses pga. vanskelige vilkår for å gå og sykle til hovedkollektivknutepunktet og disse områdene er også utfordrende å betjene med kollektivtransport.

Mjøndalen, deler av Krokstadelva og hovedvegene E134 og fv 283 er flomutsatt allerede ved 10-årsflom. Når det gjelder 200-års flom er problemet større og omfatter også Solbergelva, Steinberg og store deler av kommunikasjonsårene i Nedre Eiker. Også jernbanefyllinger blir da berørt.

På lengre sikt bør det søkes etter samordningsmuligheter når det gjelder infrastrukturbygging (veg- og jernbanebygging) i Buskerudbyen som sikrer lavtliggende områder ved flomsituasjoner. Fastsettelse av framtidig trasé for E134 gjennom Mjøndalen er også et sentralt tema i denne forbindelse – ikke minst også når det gjelder å realisere arealutviklingspotensialet i Mjøndalen mellom sentrum og elvebredden.

6.3.3 Hokksund – hovedutviklingsområde i Øvre Eiker

Hokksund har en etablert senterstruktur og gode forutsetninger for videre bolig- og arbeidsplassvekst. Hokksund er kommunens viktigste senterområde og et kollektivknutepunkt også for transportkorridoren mot Hønefoss. Ved å først og fremst satse på videreutvikling av Hokksund vil forutsetningene for etablering av et bedre lokalt tjenestetilbud med blant annet restauranter, hotell etc. være til stede. En slik utvikling vil ivareta mange av Øvre Eikers målsettinger, bl.a. mål i gjeldende strategiske næringsplan for Øvre Eiker. Utvikling i Hokksund vil i størst grad skape grunnlag for bedre kollektivtilbud og redusert bilbruk. Hokksund stasjon har lav standard og trenger en fullstendig opprusting. Utvikling av knutepunktet og stasjonsopprusting vil kunne bli en kraftig generator for videre stedsutvikling i Hokksund.

Når det gjelder de andre utviklingsområdene som er undersøkt, er Vestfossen (bilde under) et av de områdene som har best utviklingsmulighet i tråd med overordnede mål. Her er det forutsetninger for lokal sentrumsutvikling og med en allerede opprustet jernbanestasjon er også området knyttet til resten av Buskerudbyen og Østlandsområdet med direkte togforbindelse. I den anbefalte strategi er det derfor også lagt opp til videre utvikling av Vestfossen som attraktivt utviklingsområde.



Tettstedet Darbu er et nærsenter i Øvre Eiker kommune. Stedet har barnehage, barneskole, bibliotek, idrettshall, folkehøgskole, Eiker Scene, butikk, kro og noen bedrifter. Det er utarbeidet en sentrumsplan og det arbeides aktivt med planlegging og gjennomføring av et stedsutviklingsprosjekt. Området rundt stasjonen og skolen har høyeste prioritet med bygging av pendlerparkering, bussoppstilling og opp

gradering av stasjonsbygningen. Bygging av nedføringsveg fra E134 og planlagte etterbrukstiltak langs tidligere E134 gjennom sentrum er andre store prosjekter som vil bli gjennomført som del av videreføringen av ny trase for E134 gjennom Kongsberg. Det er satt av et 800 mål stort næringsareal ved eksisterende avkjøring til E134 beliggende ca. 1 kilometer unna Darbu stasjon.

Det er stort lokalt engasjement på Darbu for å gjøre tiltak som styrker kundegrunnlaget for toget. Det legges opp til et moderat boligprogram i tråd med gjeldende kommuneplan. Fortetting og et planlagt utbyggingsområde vest for stasjonen vil bli prioritert i kommende planperiode.

Av andre områder i Øvre Eiker med betydelig arealreserver er Ormåsen et område som i stor grad er bilbasert og med små muligheter for etablering av et godt lokalt servicetilbud. Bosatte i Ormåsen er avhengig av bruk av bil til de fleste gjøremål, ikke minst på arbeidsreiser og innkjøpsreiser.



6. OVERORDNET STRATEGI

6.3.4 Kompaktbyen - hovedutviklingsområde i Kongsberg

Kongsberg har i stor grad klart å utvikle et sammenhengende og kompakt utbyggingsmønster med relativt korte reiseavstander. Bykjernen er todelt, med hovedtyngden av handel og annen sentrumsrelatert virksomhet innenfor 1 km. fra togstasjonen. Innenfor dette sentrumsområdet bor det imidlertid bare 2000 innbyggere. Boligstrukturen viser at kommunen har en høy andel eneboliger (61 prosent), en lavere andel småhus og rekkehus (29 prosent) og en relativt liten andel leiligheter (10 prosent). Kommunen har klart å unngå å etablere bilbaserte kjøpesentra utenfor det historiske sentrum. Lokalisering av kjøpesentra i sentrum, med god biltilgjengelighet, er imidlertid heller ikke uproblematisk, særlig for annen sentrumsutvikling, men langt å foretrekke framfor etablering av kjøpesentra utenfor de historiske sentrumsområder.

Foruten sentrumsområdet som har mange arbeidsplasser, er den tyngste arbeidsplasskonsentrasjonen lokalisert i Teknologiparken 1-2 kilometer sør for sentrum. Teknologiparken fremstår ikke som en integrert del av sentrum i dag og arbeidsplassene der bidrar i mindre grad til å skape det byliv mer sentrumsnær konsentrasjon av arbeidsplasser ville kunne ha gjort. Utvikling av en kunnskaps- og kulturpark, sammen med ev. etablering av flere kontorarbeidsplasser som ikke må være lokalisert i Teknologiparken, vil kunne være viktige elementer i strategier for å styrke sentrum som målpunkt og opplevelsesby.

Ved forrige kommuneplanrevisjon har Kongsberg søkt etter en langsiktig utviklingsretning. Det har vært ønske om å utvikle Skrubbmoen, sydøst for Kongsberg tettsted til et framtidig boligutviklingsområde. Det ble imidlertid fremmet innsigelser til deler av en slik utvikling, og området er derfor ikke godkjent som utviklingsområde. I videre studier av utviklingsmuligheter i Kongsberg, bør det, foruten å videreføre kompaktbystrategien, undersøkes om det finnes sentrumsnære boligutviklingsarealer med gang- og sykkelavstand fra sentrum og Teknologiparken i randsonen av Kongsberg tettsted.

Kongsberg sentrum med Teknologiparken, Wennersborg, Raumyr og nye boligarealer i randsonen av Kongsberg by kan alle være sentrumsnære områder med arealutviklingsmuligheter. Analyser viser at det kan være potensiale til å utvikle minst 4000 nye boliger her. Dette er imidlertid ikke nok i et mer langsiktig perspektiv. Utvikling av disse områdene vil i større grad enn Skrubbmoen legge til rette for kortere reiser internt i Kongsberg og dermed lettere muliggjøre sykling og gange til arbeidsplasskonsentrasjoner og kollektivknutepunkt. Disse arealene bør derfor realiseres før Skrubbmoen ev. realiseres. Dette må også ses i sammenheng med

ønsket om på lang sikt å få en linjeinnkorting på jernbanen mellom Hokksund og Kongsberg. Prioriterte utviklingsområder bør i første fase derfor orienteres mot de områder som på lang sikt vil ha god jernbanetilknypning.



6.3.5 Lierstranda - hovedutviklingsområde i Lier

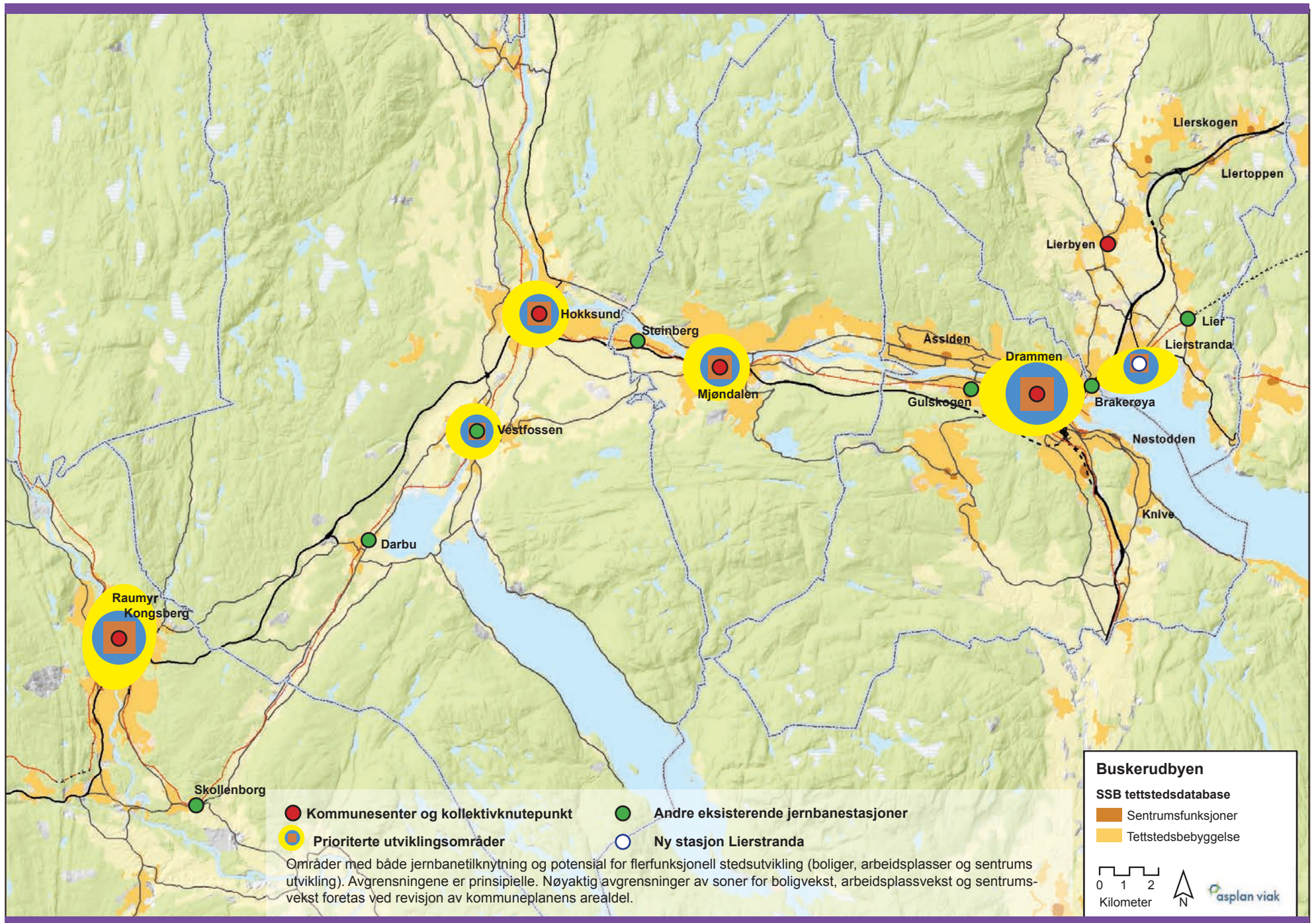
Analysen gjennomført for Buskerudbyen viser at Lierstranda kan ta i mot bolig- og næringsveksten i Lier i planperioden og ut over den. Analysene viser også at det er en bedre løsning for både Lier og Buskerudbyen at en stor del av bolig- og næringsveksten i Lier konsentreres til Lierstranda fremfor å fordeles på alternative områder. Med Lierstranda vil Lier også kunne få et attraktivt byutviklingsområde knyttet til en jernbanestasjon. Lierstranda som prioritert utviklingsområde for bolig- og næringsvekst vil være en forutsetning for at Buskerudbyens mål om vekst, som ikke gir økning i biltrafikken, skal kunne realiseres i Lier. Transformasjon av Lierstranda til byutviklingsformål har som konsekvens at eksisterende plasskrevende næringsliv på lengre sikt vil måtte relokaliseres for å gi plass til den ønskede byutviklingen.

Å prioritere Lierstranda som kommunens hovedutviklingsområde tilsier at det meste av bolig- og næringsvekst i Lier konsentreres hit for å utnytte mulighetene området gir for attraktiv tettstedsutvikling med miljøvennlige transportløsninger. Behov for investeringer i ny jernbanestasjon og annen infrastruktur tilsier også stor og konsentrert utbygging i området.

Kommuneplan for Lier 2009–2020 er oversendt Miljøverndepartementet til avgjørelse av innsigelser knyttet til utbygging av Lierstranda. Innsigelsen er begrunnet i at det pågående arbeidet med KVV for godsterminal i Drammen må ferdigstilles før kommuneplanen kan godkjennes. Det vil måtte ta tid før utbygging av Lierstranda kan komme i gang. Frem til da vil Lier kommunes utbyggingsbehov måtte dekkes av de andre utbyggingsområdene i kommuneplan 2009–2020. Disse vil ha tilstrekkelig kapasitet til utbyggingsbehovet i den mellomliggende perioden uten at det er behov for ytterligere nye byggeområder.

Lierbyen er kommunesenter i Lier og her er kommuneadministrasjonen lokalisert. Lierbyen har tilstrekkelig befolkningsgrunnlag og gode kommunikasjoner med buss mot resten av kommunen, Drammen og Oslo. En utbygging av Lier sykehusområde og fortetting i Lierbyen vil styrke Lierbyen som sted og kunne ta i mot en vesentlig del av Liers vekst tidlig i planperioden.





6. OVERORDNET STRATEGI

6.4 ANBEFALT STRATEGI STREKKER SEG MOT ALLE TRE HOVEDMÅL

Den anbefalte strategien bidrar til at alle hovedmålene i betydelig grad kan nås samtidig. Det er ikke slik at anbefalt strategi i større grad bidrar til at klimamålet nås fremfor mål om effektivt transportsystem, eller mål om attraktive byer og tettsteder. Virkemidlene knyttet til strategien skaper i liten grad slike målkonflikter. De strategier som vil bidra til bedre måloppnåelse for reduserte klimagassutslipp, er langt på vei de samme strategier som vil bidra til et mer effektivt transportsystem og mer attraktive byer og tettsteder.

I tillegg til de definerte hovedmålene for areal- og transportplanarbeidet vil den anbefalte strategien om mer konsentrerte byer og tettstedsområder også kunne gi positive bidrag til mål om bedre folkehelse. Et transportsystem som i større grad er orientert mot gange og sykkel i kombinasjon med kollektivtransport, vil legge til rette for økt fysisk aktivitet. Godt kvalitativt og universelt utformede fysiske omgivelser vil også gjøre gange og sykling mer attraktivt.

6.5 ANDRE MOMENTER KNYTTET TIL OVERORDNET STRATEGI

6.5.1 Vekst, marked og gjennomføringsmuligheter

Det er redegjort for virkninger av planen i kapittel 9. Her fremgår det at transportmodellberegninger viser at selv med konsentrert arealstrategi, offensiv tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel og gange og med bilreduserende tiltak, så vil det bli vekst i biltrafikken og økte klimagassutslipp. Er det da et alternativ å ikke legge til rette for den vekst befolkningsprognoser indikerer?

Det er ikke gjort studier som har undersøkt om mål om reduserte klimagassutslipp i større grad vil kunne nås om den forventede befolkningsvekst i større grad kommer andre steder enn i Buskerudbyen. Det kan argumenteres for at det mest effektive i et klimaperspektiv er å konsentrere mest mulig vekst til Oslo. En slik utvikling vil imidlertid være et brudd på felles målsettinger i samarbeidsorganene Osloregionen og Vestregionen om at byområdene rundt Oslo skal bidra til å avlaste presset på Osloområdet.

Det kan være mange fordeler ved å konsentrere veksten til flere byområder på Østlandet og ikke samle all vekst i Oslo. F.eks. vil kapasitet i kollektivtransportsystemet kunne la seg bedre utnytte om det er reisende i begge retninger. Dersom veksten kommer på riktig måte, slik den anbefalte strategien for Buskerudbyen nå legger til

rette for, vil veksten kunne bidra til tettere og mer attraktive og levende byer og tettsteder. Flere vil kunne gå, sykle og reise kollektivt og det vil være et bedre befolkningsgrunnlag for utvikling av bedre lokalt servicetilbud i tettstedene.

Erfaringer både fra Drammen og andre byområder indikerer at satsing på transformasjon og fortetting sentralt i byer og tettsteder gjør utviklingsområdene interessante også for private utviklere av bolig- og næringsseiendommer. Hovedutfordringen er heller å styre arealutviklingen slik at man unngår arealutvikling som det er et marked for, men som ikke er forenlig med målsettingene for Buskerudbysamarbeidet. Ved felles arealstrategier kan vi unngå omfattende utbygging som medfører høy grad av bilbruk. Markedet vil da måtte tilpasse seg de felles arealstrategier som Buskerudbyen fastsetter slik den anbefalte strategi legger til rette for. Det er gjort analyser som indikerer at Buskerudbyen har nok plass i de anbefalte utviklingsområder til den vekst som forventes fram mot 2023 og videre mot 2040. Da bør vi også legge til rette for denne veksten innenfor de prioriterte utviklingsområder.

Fortetting og transformasjon er mer komplekst enn tradisjonell arealutvikling i felt eller på jomfruelig mark. I byer og tettsteder er eiendomsstrukturer sammensatte. Mange aktører må ville det samme samtidig og det kan avhenge av andre tiltak for at arealutvikling skal være mulig. Eksisterende næringsliv må ha et sted å flytte til og flyttetidspunkt må sammenfalle med bedriftsøkonomiske hensyn. Å få til fortetting og transformasjon sentralt i byområder krever derfor økt innsats fra kommuner, næringsliv og andre offentlige aktører og økt bruk av et bredere spekter av virkemidler.

6.5.2 Behov for oppfølging, evaluering og læring

Det er grunnlag for å si at transportmodellberegningene trolig ikke klarer å fange opp alle de positive virkninger som vil kunne inntreffe med en samordnet areal- og transportstrategi. Forhåpentligvis vil fremtiden vise at strategiene gir bedre resultater enn det som er mulig å dokumentere med de anvendte analysemetoder. Oppfølging i form av regelmessig datainnsamling om reisevaner, trafikktegninger, hvor det bygges i kommunene m.m. vil derfor være viktig som grunnlag for videreutvikling av den anbefalte strategi og ev. justering og intensivering av virkemiddelbruken for å få til en ønsket utvikling.

7. STRATEGIER FOR AREALBRUK

7.1 ATTRAKTIV BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING

De prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen (se kap. 6.2) skal utvikles til attraktive og flerfunksjonelle byer og tettsteder. Dette innebærer at det meste av utvikling i Buskerudbyen, med unntak av plass- og transportkrevende næringsliv skal lokaliseres til disse områdene.

Vi vil legge til rette for attraktiv by- og tettstedsutvikling:

- Mer konsentrerte byer og tettsteder med regional attraksjonskraft – med egen identitet og omdømme som utmerker seg blant andre byer og tettsteder på Østlandet.
- Mer pulserende byer og mer levende tettsteder – med funksjonsblanding, høy intensitet i kulturopplevelser og gode møteplasser.
- Kollektivtransport “på skinner”! Både buss og tog er på hver sine reiserelasjoner konkurransedyktig med privatbil.
- Sentrum er tilgjengelig for besøkende og handlende – også med privatbil, men de fleste velger andre reisemåter.
- Bedre lokalmiljø og mindre bilavhengig samfunnsutvikling; mindre støy, bedre luft, tryggere veier, gater og nærmiljø.
- Mangfoldig boligtilbud med kvaliteter som appellerer til alle grupper. Det er trygge og inspirerende lekeområder for de minste og grønne omgivelser som legger til rette for trivsel og fysisk utfoldelse
- Aktive innbyggere og bedre folkehelse, flere går og sykler.
- Høy arealutnyttelse, men med fokus på estetikk og fortetting med kvalitet tilpasset stedets kultur, historie og omgivelser.

7.1.1 Strategier for attraktiv by- og tettstedsutvikling

Konsentrasjon av arealutvikling til prioriterte byer og tettsteder er en forutsetning for at hvert av de prioriterte områdene skal framstå med tilstrekkelig liv og puls - og i en regional kontekst framstå som attraktive. Byene og tettstedene i Buskerudbyen er av en størrelse som tilsier at kun en mer konsentrert utvikling av utvalgte steder kan gi befolkningsmessig grunnlag på hvert enkelt sted for etablering av for eksempel kulturtilbud, restauranter, overnattingstilbud og et attraktivt kollektivtilbud. Konsentrasjon kan gi konkurransefortrinn i en regional kontekst.

Kun ved tilrettelegging for byer og tettsteder med både boliger, arbeidsplasser og et variert servicetilbud vil det være mulig å i stor grad kunne nå daglige gjøremål uavhengig av privatbil. En konsentrert arealutvikling vil derfor også kunne gi bedre forutsetninger for godt lokalmiljø - et mindre bilavhengig samfunn med redusert støy, god luftkvalitet, med veier gater og nærmiljø som innbyr til trivsel og fysisk utfoldelse.

Konsentrerte byer og tettsteder vil kunne være mer bærekraftige både miljømessig og økonomisk. Når flere går og sykler reduseres energiforbruk til transport. Konsentrert arealbruk legger til rette for felles energisystemer til oppvarming (f.eks. fjernvarmeanlegg) og dermed også reduserte samlede klimagassutslipp. Konsentrert byutvikling vil også kunne gi økonomiske besparelser ved at det blir mindre behov for å etablere ny infrastruktur; veg, vann og avløp og renovasjonssystemer. I stedet for å investere i ny infrastruktur utenfor byer og tettsteder, kan kommuner investere i fysiske omgivelser med høy kvalitet i byer og tettsteder og dermed stimulere til privat investeringslyst. Etablering eller opprusting av møteplasser, byrom, torg, lekeplasser, kollektivterminaler og stasjonsområder vil kunne virke stimulerende på annen sentrumsutvikling.

Kultur er livgivende aktivitet for byer og tettsteder. Kulturskoler, bibliotek, kino, gallerier, scener, badeanlegg osv bør lokaliseres sentralt i sentrumsområder. Kulturtilbud kan bidra til å intensivere bylivet og gi opplevelsen av å være del av et mangfoldig fellesskap der en kan møte det uforutsigbare og det innovative i det offentlige rom.

Det skal legges til rette for et mangfoldig boligtilbud i alle prioriterte utviklingsområder. Boligbygging må ikke enten være homogene eneboligfelt eller tett blokkbebyggelse. En mangfoldig boligtypologi bør søkes etablert i alle utviklingsområder og tilpasses stedets kvaliteter. Kvaliteten på boligområder bør være slik at områdene appellerer både til barnefamilier og andre grupper. Det bør være en variasjon i boligstørrelser, prisklasser og eierformer slik at både studenter, førstegangsetablerere, familier med og uten barn, enslige og eldre – alle kan ha tilgang til attraktive boliger sentralt i by-



og tettstedsområdene; helst slik at flyttekjeder kan etableres i samme område.

Arealplanlegging, transportsystem og infrastruktur skal legge til rette for mest mulig fysisk aktivitet i hverdagen. God tilgjengelighet til reisemål som fotgjenger og syklist, god tilgjengelighet til grønnstruktur og rekreasjonsområder og universell utforming er viktige vilkår og grunnlag for god folkehelse.

Konsentrasjon av arbeidsplasser skaper grunnlag for handels- og servicetilbud, som igjen skaper byliv. Å lokalisere arbeidsplass- eller besøksintensiv næring sentralt i de prioriterte utviklingsområdene muliggjør korte reiser mellom bosted og arbeidssted eller at bosatte andre steder kan reise kollektivt direkte til arbeidsplasser lokalisert ved kollektivknutepunkt. I Buskerudbyen er det ikke grunnlag for mange kollektivknutepunkt, men Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda har alle knutepunktspotensiale. Noen av disse stedene er betydelige knutepunkter i kollektivtransportssystemet allerede.

Handel er en viktig bidragsyter til byliv. Som nevnt tidligere (kap. 5.2) er det en utfordring at store handelsflater/kjøpesentra er etablert utenfor tradisjonelle byer og tettsteder slik at byliv trekkes ut av det offentlige rom. Videre befolkningsvekst vil gi grunnlag for ytterligere vekst i handelsflater. Handel, med unntak av plasskrevende handel, bør lokaliseres sentralt i avgrensede sentrumsområder, gjerne nær byrom, møteplasser, torg og kollektivknutepunkt. Plasskrevende handel kan lokaliseres utenfor definerte sentrumsområder i områder mer egnet for bilbasert handel.

For å lykkes med utvikling av mer konsentrerte og levende byer og tettsteder, er det samtidig nødvendig å si nei til en del aktiviteter utenfor sentrum. Vi må slutte å parallelt si ja til tiltak som skaper byliv og ja til tiltak som "tar livet av sentrum i byer og tettsteder".

I alle utviklingsområder bør det legges til rette for fortetting og transformasjon av dårlig utnyttet areal. Det er ikke nødvendigvis noen motsetning mellom høyere utnyttelse av arealer og kvalitet på omgivelsene. Ved høyere utnyttelse kan det samtidig være grunnlag for å stille høyere krav til omgivelseskvalitet, materialvalg av høy kvalitet og etablering av gode uterom og møteplasser for voksne og barn. Imidlertid viser erfaringer at fortetting ikke alltid skjer med kvalitet. Uteområder kan bli for knappe og med for dårlig miljøkvalitet. Dette må unngås i Buskerudbyen. De utnyttelsesgrader som er brukt i analyser av fortettingspotensialet i utviklingsområdene vil kunne ivareta målsetting om fortetting med kvalitet.

7. STRATEGIER FOR AREALBRUK



I byutvikling er det langsiktig arbeid som gir resultater. Det er sjelden at kommuneøkonomien, transportetaters eller bedrifters årsbudsjett tillater noe annet enn en trinnvis utvikling. Hver delbeslutning som fattes av kommuner, transportetater, næringsliv og innbyggere er med på definere forutsetninger for framtidig utvikling. På denne måten er hvert enkelt skritt like viktig som store langsiktige planer, men visjoner og mål må gi retning for skrittene hver enkelt skal ta.

Kommuner og andre offentlige virksomheter bør gå foran med beslutninger i egen organisasjon og vise vei for næringsliv og innbyggere. Det offentlige har virkemidler som kan skape engasjement og investeringslyst i det private næringsliv.

Erfaringer viser at for å lykkes med å skape et slikt engasjement bør et bredt spekter av virkemidler tas i bruk; f.eks.:

- Opprusting av offentlige byrom
- Endringer i krav om maksimale byggehøyder
- Lokalisering av offentlige institusjoner i sentrum
- Endringer i parkeringsnormer
- Tilrettelegging for gående og syklende i sentrum
- Utvikling av gode grøntstrukturer
- Parkeringsanlegg tilgjengelig for handlende og besøkende, lokalisert nær overordnet vegnett slik at trafikk ikke belaster nærmiljøet unødige.
- Aktiv medspiller i utviklingsprosjekter, f.eks. ved å inngå leieavtaler om bruk av arealer i nye bygg.

En samlet strategi kan styrke en by eller tettsteds attraktivitet og på lengre sikt skape grunnlag for et godt omdømme langt ut over egen kommune og region. Buskerudbyen har ambisjon om å utvikle byer og tettsteder med en attraktivitet som legges merke til i hele landet!

Gjennom å definere klare plankrav kan kommunene ivareta ønske om forutsigbarhet for utviklere; både private og offentlige.

Slik gjør vi det - strategier for attraktiv by- og tettstedsutvikling:

- Det skal legges til rette for utvikling av utvalgte konsentrerte og flerfunksjonelle byer og tettsteder; med både arbeidsplasser, et variert boligtilbud, handel og kulturopplevelser.
- Prioritering av utvikling i utvalgte byer og tettsteder innebærer samtidig behov for å si nei til prosjekter og utvikling utenfor de prioriterte utviklingsområder som svekker sentrums attraktivitet.
- Det skal etableres gode overordnede grønne strukturer og infrastruktur for gående og syklende som legger til rette for fysisk aktivitet.
- Det skal etableres et høyverdig kollektivtilbud som er konkurransedyktig med privatbil.
- All fysisk infrastruktur skal være universelt utformet.
- Sentrumsområder skal sikres tilgjengelighet for besøkende og handlende. Parkeringsanlegg skal lokaliseres slik at biltrafikk belaster by- og tettstedsområder minst mulig.
- Det skal utarbeides kvalitetskriterier for byutvikling og sentrumsutvikling som ivaretar balansen mellom en ønsket høy arealutnyttelse og fortetting med kvalitet. Utforming av klare plankrav skal sikre forutsigbarhet for utviklere.
- Det offentlige skal ta i bruk et bredt spekter av virkemidler for å initiere privat investeringslyst sentralt i byer og tettsteder; herunder å etablere offentlige byrom og møteplasser med høy kvalitet.
- Det offentlige skal gå foran med egne lokaliseringsbeslutninger og stimulere til transformasjon og fortetting av byer og tettsteder.

I handlingsprogrammet (kap. 12) er det definert aktiviteter som skal stimulere til attraktiv tettstedsutvikling, bl.a.:

- Utvikling av sentrumsplaner som stimulerer til byggeprosjekter.
- Utvikling av handlingsplan for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder
- Felles kompetansestøttende tiltak, bl.a. med eksempler på attraktiv tettstedsutvikling og virkemidler for fortetting og transformasjon med kvalitet.

Videre er det i planretningslinjene (kap. 10) satt krav til at kommunene skal utvikle kvalitetskriterier for arealutvikling i kommuneplaner og sentrumsplaner slik at kvalitetskrav kan settes ut fra lokale forhold.

7.2 SENTERSTRUKTUR, HANDEL OG SERVICE

Handel og service er viktige vekstfaktorer i by- og tettstedsutvikling. En regions attraktivitet er avhengig av et godt handelstilbud og levende sentrumsområder. Handel og service er viktig for utvikling av vitale og flerfunksjonelle byer og tettsteder.

Gjeldende fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur i Buskerud inneholder retningslinjer for handel, service og senterstruktur for alle kommuner i Buskerud. Planen er fra 2003. Substansielt peker fylkesdelplanen på gjeldende kommuneplaner når det gjelder å definere senterområder i den enkelte kommune.

Gjeldende politikk for handel, service og senterstruktur i Buskerudbyen endres ikke i denne plan, men det er foreslått noen presiseringer i tillegg som skal innarbeides ved revisjon av kommuneplanen.

Vi vil legge til rette for handel og sentrumsutvikling:

- Hele befolkningen skal ha tilgang til et variert handels- og tjenestetilbud.
- Lokalisering og vekst i handel og servicetilbud skal bidra til å utvikle flerfunksjonelle sentrumsområder i byer og tettsteder.
- Handel og servicetilbud skal styrke byer og tettsteders byliv og vitalitet og dermed også styrke Buskerudbyens samlede konkurransekraft.
- Handel og servicetilbud skal lokaliseres og utformes slik at miljøvennlige transportformer stimuleres; gange, sykling og kollektivtransport.

7. STRATEGIER FOR AREALBRUK

7.2.1 Strategi for senterstruktur, handel og service

Det er ønskelig at gjeldende fylkesdelplan revideres snarlig slik at gjeldende Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre kan erstattes av nye regionale planbestemmelser for dette politikkområdet.

Slik gjør vi det - strategier for senterstruktur handel og sentrumsutvikling:

- Eksisterende sentra innenfor prioriterte utviklingsområder skal styrkes framfor å etablere nye. Unntak gjelder for Lierbyen. Lierbyen bør være vekstområde for handel og service / tjenesteyting i Lier fram til utvikling av Lierstranda kan finne sted.
- Sentrumsområder skal sikres god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.
- Det er allerede klare begrensninger for å utvide kjøpesentre utenfor sentrumsområder i prioriterte utviklingsområder. Begrensningen bør også gjelde handel med såkalte arealkrevende varer, jfr. definisjon i gjeldende fylkesdelplan.
- Kommunene skal i revisjon av kommuneplanens arealdel definere hvor transportkrevende og plasskrevende varer tillates etablert i næringsområder i kommunen, jfr definisjon av plasskrevende varer i gjeldende fylkesdelplan.

Ovennevnte strategi for senterstruktur, handel og sentrumsutvikling gir uttrykk for viktige strategier samarbeidspartnerne i Buskerudbyen mener bør fremgå av kommuneplanens arealdel og sentrumsplaner. Disse strategiene kan implementeres gjennom revisjon av kommuneplanens arealdel og utarbeiding/revisjon av sentrumsplaner også før en ny regional plan for senterstruktur, handel og service foreligger.

Ny regional plan for senterstruktur, handel og service bør drøfte gjeldende senterstruktur og konkludere med en senterstruktur som skal være førende for sentrumsutvikling i det enkelte tettsted og kjøpesentra utenfor prioriterte sentrumsområder.

Ny regional plan for senterstruktur, handel og service bør gi mest mulig presise og felles definisjoner av sentrale begreper som benyttes i planarbeid som omfatter sentrumsutvikling, handel og service / tjenesteyting og slik at senere revisjoner av

politikk innenfor dette området i kommuneplaner kan benytte samme definisjoner og begreper som i ny regional plan for senterstruktur, handel og service.

I handlingsprogrammet (kap. 12) forutsettes det at Buskerud fylkeskommune reviderer gjeldende fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur med utarbeiding av regionale planbestemmelser.

Videre er det i planretningslinjene i denne plan (kap. 10) stilt krav til hvordan kommunene skal følge opp strategiene ved revisjon av kommunale planer.

7.3 NÆRINGSVEKST OG -LOKALISERING

Gjennom kommuneplanlegging og sentrumsplanlegging skal kommunene være aktive tilretteleggere for eksisterende og ny næringsvirksomhet. Økt befolkningsvekst krever vekst i arbeidsplasser. Strukturendringer i næringslivet krever nye strategier for næringsutvikling.

Vi vil legge til rette for næringsvekst og -lokalisering:

- Kommunene i Buskerudbyen skal kunne tilby hensiktsmessige arealer til ulike typer næringsformål. Tilgangen til areal skal ha et omfang og innretning som sikrer den nødvendige fleksibilitet for å fange opp framtidige behov.
- Lokalisering, planlegging og forvaltning av næringsområdene skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, effektiv arealbruk, styrke byer og tettsteder og legge til rette for redusert vekst i transportarbeidet samt trygg og effektiv trafikkavvikling.
- Kommunene i Buskerudbyen er integrert i et større felles arbeidsmarked på Østlandet. Det bør likevel arbeides for næringsvekst og -utvikling slik at behovet for uønsket pendling reduseres mest mulig.

Kommunene skal holde oversikt over tilgang og avgang på næringsarealer.

Næringsområder skal kategoriseres og reguleres ut fra prinsippet om rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet). For nærmere omtale av ABC-prinsippet, se planforslagets Del 2 - Kunnskapsgrunnlaget.

FAKTABOKS

ABC-metoden er et planleggingsverktøy for å lokalisere virksomheter slik at de får dekket sine transportbehov på en mest samfunnsmessig mest gunstig måte. Dette innebærer at det tas hensyn både til virksomhetenes transportbehov, og nasjonale målsetninger om å redusere ulempene av transport i byer og tettsteder.

ABC-metoden handler om å planlegge og legge til rette for "rett virksomhet på rett sted", ut i fra en målsetning om å minimere det samlede transportarbeidet i en region, samtidig som at det legges til rette for et konkurransedyktig næringsliv og gode vilkår for trafikkavvikling.

Forhold ved ansatte, besøkende og godstransport bidrar til en virksomhets samlede transportbehov. I utgangspunktet bør virksomheter med høy besøksintensitet lokaliseres nær kollektivknutepunkt, mens virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet kan lokaliseres i mindre sentrale områder, men gjerne i tilknytning til kollektivtraseene.

Optimal lokalisering bestemmes ut i fra virksomhetens mobilitetsprofil og områdets tilgjengelighetsprofil.

7.3.1 Strategi for næringsvekst og -lokalisering

Slik gjør vi det - strategi for næringsvekst og -lokalisering:

- A-virksomhet; arbeidsplassintensiv eller besøksintensiv næring skal søkes lokalisert til sentrumsområder i prioriterte utviklingsområder og helst nær kollektivknutepunktet.
- B-virksomheter; virksomheter med lavere arbeidsplass- og besøksintensitet kan lokaliseres i mindre sentrale områder, men gjerne i tilknytning til kollektivtraseene. B-virksomheter bør primært lokaliseres innenfor prioritert sone for arbeidsplassvekst i prioriterte utviklingsområder eller sekundært til andre eksisterende næringsområder med kollektivbetjening. Lokalisering vil være avhengig av virksomhetens karakter.
- C-virksomheter; plass- eller transportkrevende virksomhet skal søkes lokalisert til næringsområder med tilknytning til infrastruktur (veg, jernbane eller havn) med tilstrekkelig kapasitet.
- Havnerelatert virksomhet skal søkes lokalisert til Drammen havn eller til næringsområder nær Drammen havn.

Det bør etableres et felles prosjekt, som oppfølgende aktivitet til denne plan, med hensikt å lokalisere nye større næringsområder for C-virksomheter, både for å ivareta behovet for næringsvekst og med sikte på å sikre tilgjengelig næringsareal for virksomheter som må flytte som følge av transformasjonsprosesser i de prioriterte utviklingsområder.

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet bør vurdere å etablere et utvidet samarbeid om utvikling og profilering av kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg og evt. andre kommuner som attraktivt sted for virksomhetsetablering. En felles næringsportal for kommunene i Buskerudbyen / ev. annen geografisk avgrensning bør vurderes etablert med informasjon om aktuelle næringsområder og næringseiendom. En slik portal kan være et felles kontaktpunkt overfor alle virksomheter som vurderer å etablere seg i kommunene. Ved styrket innsats på dette feltet vil også mulighetene for å positivt påvirke virksomheters lokaliseringsbeslutninger på et tidlig tidspunkt øke.

I handlingsprogrammet (kap. 12) er ovennevnte lagt inn som egne oppfølgende aktiviteter til denne plan.

Slik gjør vi det - strategi for lokalisering av spesielt store virksomheter:

- Virksomheter som krever stort areal, og som har mange ansatte eller besøkende, skal søkes lokalisert slik at transportbehovet begrenses mest mulig eller at flest mulig kan gå, sykle og reise kollektivt. Slike virksomheter bør lokaliseres slik at etableringen styrker eksisterende by- og tettstedsstruktur.
- Godsterminal bør søkes etablert i et Østlandsperspektiv og slik at etableringen både ivaretar ønsket om mest mulig miljøvennlig og effektiv godstransport og at virksomheten skaper minst mulige utfordringer for annen arealbruk.

I planretningslinjene (kap. 10) fremgår det hvordan strategiene skal følges opp ved revisjon og utvikling av nye arealplaner.

7. STRATEGIER FOR AREALBRUK

7.4 BOLIGUTVIKLING OG -VEKST

7.4.1 Strategi for boligutvikling og -vekst

Vi vil legge til rette for boligutvikling og -vekst:

- Det skal legges til rette for et mangfoldig boligtilbud i alle prioriterte utviklingsområder.
- Boligtilbudet i hver kommune skal utvikles i retning av en balansert boligstruktur med både eneboliger, småhus/rekkehus og leiligheter og med boliger i ulike prisklasser.
- Kvaliteten i boligprosjekter skal være høy og slik at også barnefamilier finner det attraktivt å bo i by.

En mangfoldig boligtypologi bør søkes etablert i alle prioriterte utviklingsområder og tilpasses stedets kvaliteter.

Kvaliteten på boligområder bør være slik at områdene appellerer både til barnefamilier og andre grupper. Det bør være en variasjon i boligstørrelser, prisklasser og eierformer slik at både studenter, førstegangsetablerere, familier med og uten barn, enslige og eldre – alle kan ha tilgang til attraktive boliger sentralt i by- og tettstedsområdene; helst slik at flyttekjeder kan etableres i samme område.



Slik gjør vi det - strategier for boligutvikling og -vekst:

- Kommunene bør etablere boligutviklingsprogram ut i fra kunnskap om gjennomføringsmuligheter for fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder.
- Det skal etableres rekkefølgebestemmelser med prioritering av i hvilke områder boliger skal realiseres tidlig og sent i planperioden fram til 2023.
- Nye boligområder søkes utviklet i gang- og sykkelavstand til kollektivknutepunkt og sentrumsområder.
- Uregulerte boligområder som er avsatt til boligformål i gjeldende kommuneplan og ikke følger strategiene for boligutvikling i denne planen vurderes på nytt ved revisjon av kommuneplanen.

For Lier kommune vil det ta tid før utbygging av Lierstranda kan komme i gang. Frem til da vil Lier kommunes utbyggingsbehov måtte dekkes av de andre utbyggingsområdene i kommuneplan 2009 – 2020, jfr. Side 31.

Ovennevnte strategier er fulgt opp gjennom aktiviteter i handlingsprogrammet (kap. 12) og planretningslinjer (kap. 10).

7.5 GRØNNSTRUKTUR

7.5.1 Strategi for å ivareta overordnet grønnstruktur

Ulike tiltak er drøftet i planen og noen av disse kan, dersom de gjennomføres, kreve inngrep i eksisterende grønnstruktur:

- Nye næringsområder for plasskrevende og transportkrevende virksomheter.
- Nye utviklingsområder for bolig, spesielt aktuelt i Kongsberg.
- Eventuelt ny godsterminal i Drammensområdet
- Forbedret jernbaneinfrastruktur, også linjeinnkorting mellom Hokksund/Darbu og Kongsberg. Dette gjelder først og fremst på lengre sikt (etter 2023).
- Videre utvikling av vegnettet, i første omgang ved realisering av E134 gjennom Kongsberg, rv 23 i Lier og rv 35 i Øvre Eiker.

Vi vil ivareta hensyn til overordnet grønnstruktur:

- I Buskerudbyen er det mye vakker natur, kulturlandskap og store jordbruksområder. Dette er verdifulle arealer som vi vil ta vare på – og mest mulig sammenhengende.

Slik gjør vi det – strategier for å ivareta overordnet grønnstruktur:

- Overordnet strategi for Buskerudbyen, med handlingsprogram legger vekt på tiltak som fokuserer på å utnytte eksisterende byggeområder best mulig – dette for å redusere behovet for å ta nye arealer i bruk.

Nasjonale forventninger til vern av dyrket mark skal legges til grunn for planlegging i Buskerudbyen. Innenfor de prioriterte utviklingsområder kan utbyggingshensyn likevel tillegges større vekt enn vern i en helhetlig vurdering av samfunnshensyn.

7.6 AREALUTNYTTELSE

7.6.1 Strategi for arealutnyttelse

Vi vil ha en effektiv arealutnyttelse:

- Redusere behovet for inngrep i eksisterende grønnstruktur.
- Potensialet for transformasjon og fortetting i eksisterende byggeområder skal utnyttes særlig når dette styrker bruk av kollektivtransport, sykkel og gåing og gir en samfunnsøkonomisk god utnyttelse av eksisterende infrastruktur.
- Fortetting med kvalitet skal legges til grunn for arealutnyttelsen.

Det er stort potensiale for fortetting og transformasjon i eksisterende byggeområder i Buskerudbyen. Ved å utnytte disse mulighetene, særlig i de prioriterte utviklingsområdene, reduseres behovet for å etablere nye byggeområder.

Slik gjør vi det – strategier for arealutnyttelse:

- Krav til arealutnyttelse i byggeområder skal fastsettes i kommunale planer og ut fra lokale forhold.
- Eksisterende næringsareal bør utnyttes mer effektivt. Krav til tetthet vil være avhengig av lokale forhold og type næringsvirksomhet.
- Også i næringsområdene utenfor prioriterte utviklingsområder bør arealene utnyttes mer effektivt, men slik at hensyn til omgivelser ivaretas.

Ovennevnte er fulgt opp i handlingsprogrammet (kap. 12) og planretningslinjer (kap. 10).



8. STRATEGIER FOR TRANSPORTSYSTEMET

8.1 FREMTIDSRETTET OG HELHETLIG TRANSPORTSYSTEM

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 legger opp til konsentrert arealbruk og attraktiv by- og tettstedsutvikling i seks prioriterte utviklingsområder. Arealbruksstrategier alene er imidlertid ikke tilstrekkelige for å møte fremtidens krav til befolkningens mobilitet eller næringslivets konkurransekraft. Kunnskapsgrunnlaget viser at størst måloppnåelse skjer gjennom utvikling av et transportsystem hvor alle transportformene sees i sammenheng og kombineres med den anbefalte strategi for konsentrert arealbruk. Økt satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange vil avlaste vegsystemet. For å kunne knytte Buskerudbyområdet effektivt til større bo- og arbeidsmarked er det avgjørende at toget blir hovedstammen i transportsystemet. Et vegsystem med tilstrekkelig kapasitet og god framkommelighet både for bil og buss vil være sentralt for å betjene næringslivet og store deler av transportbehovet.

Beregninger viser at den store befolkningsveksten (68.000 nye innbyggere innen 2040) vil gi nær 50% økning i biltrafikken hvis dagens areal- og transportpolitikk videreføres. Dette vil føre til vesentlige framkommelighetsproblemer på sikt hvis det ikke iverksettes tiltak for vesentlig økt kollektivtrafikk og sykkelbruk i tråd med denne planen.

8.1.1 Strategi for et fremtidsrettet og helhetlig transportsystem

Transportsystemet bør utvikles med sikte på å utnytte hver enkelt transportforms styrker best mulig.

Vi vil utvikle et fremtidsrettet og helhetlig transportsystem:

- Transportsystemet skal videreutvikles og tilpasses forventet befolkningsvekst og overordnet strategi for arealutvikling og slik at befolkningens og næringslivets krav til effektiv transport ivaretas.
- Et fremtidsrettet persontransporttilbud skal innebære konkurranse-dyktige transportalternativer til privatbil.
- En økende andel av personreisene skal foretas med kollektivtransport, sykkel eller til fots. Andelen kollektivreisende og syklende skal dobles. Andelen reiser med privatbil (bilfører + passasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng.
- Ulike kollektive transportmidler skal samordnes best mulig.
- Bussen skal prioriteres i vegnettet, f.eks. med egne kollektivfelt.

forts.

- Det skal etableres effektive kollektivknutepunkter og med overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler; herunder også innfartsparkering med bil.
- Investeringer i transportsystemet skal stimulere til attraktiv by- og tettstedsutvikling i prioriterte utviklingsområder.
- Effektive løsninger for godstransport skal utvikles og slik at en økende andel av gods kan transporteres med tog eller båt.
- Både gods- og persontransporten skal utvikles slik at mål om reduserte klimagassutslipp og gode lokale miljøforhold kan ivaretas.
- Innfasing av biltrafikkreduserende tiltak skal skje i takt med at kollektivtilbudet utbygges

I etterfølgende kapitler er det redegjort nærmere for strategier for de enkelte transportformer; Jernbane og togtilbud (kap. 8.2), busstilbud (kap. 8.3), vegnett (kap. 8.4), sykkel (kap. 8.5), gåing (kap. 8.6), gods- og næringstransport (kap. 8.7) og parkering (kap. 8.8).

8.1.2 Miljøvennlig teknologi

Økt bruk av miljøvennlig teknologi i transportmidler og nye digitale informasjons- og kommunikasjonsformer kan bidra til å redusere utslipp av klimagasser og redusere behovet for persontransport. Det sterke teknologimiljøet i Buskerudbyen er en viktig pådriver i dette arbeidet.

Vi vil:

- Legge til rette for miljøvennlige biler og busser.
- Ta i bruk informasjons- og kommunikasjonsløsninger slik at transportsystemet i større grad optimeres.
- Ta i bruk informasjons- og kommunikasjonsløsninger som stimulerer til samkjøring, bildeling etc.
- Lage gode overganger mellom individuell og kollektiv transport med god informasjon, elektronisk booking og betaling av parkering, lading og kollektivtransport slik at mange av de som velger å sette seg i bil fases over på kollektivtrafikk.

8.1.3 Helhetlig transportsystem – fullfinansiert transportpakke

I tråd med den politisk vedtatte samarbeidsavtalen for Buskerudbysamarbeidet er arbeidet med en Buskerudbypakke 2 fra 2014 igangsatt.

Vi vil:

- Etablere en fullfinansiert transportpakke for å sikre et fremtidsrettet og helhetlig transportsystem.

Foreliggende forslag til Nasjonal transportplan angir at staten vil prioritere en samferdselspakke for Buskerudbyen (Buskerudbypakke 2) forutsatt lokal/regional enighet om innholdet i pakken og at statens forutsetninger innfris, bl.a. til vedtak om denne areal- og transportplanen og politisk vedtak om trafikantbetaling.

I handlingsprogrammet (kap. 12) er det redegjort for hvordan utvikling av et helhetlig transportsystem vil bli fulgt opp i etterfølgende aktiviteter:

- Fullføring av KVVU for Buskerudbypakke 2.
- Gjennomføring av mulighetsanalyse (finansieringsutredning) som grunnlag for økonomivurdering av Buskerudbypakke 2.
- Utarbeiding av forslag til Buskerudbypakke 2.
- Endelig avtale med staten om Buskerudbypakke 2.

8.2 JERNBANE OG TOGTILBUD

8.2.1 Strategi for utvikling av jernbane og togtilbud

Vi vil styrke jernbanen og togtilbudet:

- Det skal arbeides for et langsiktig, høykvalitets togtilbud for alle Buskerudbyens fem kommuner. Jernbanen skal bidra til å styrke knutepunktutviklingen i Buskerudbyen, binde de prioriterte utviklingsområdene sammen, samt sikre at Buskerudbyen knyttes ytterligere til Osloregionen som en samlet arbeids-, bolig- og serviceregion.

8.2.2 Togtilbud

Det skal arbeides for å legge til rette for at strekningen mellom Drammen og Kongsberg kan betjenes av et moderne togtilbud med minimum to togavganger i timen.

Togtilbudet bør utvikles i tre faser:

1. Som et første steg på vei mot målet, bør togtrafikken på strekningen Drammen–Hokksund ha halvtimesfrekvens så rask som mulig.
2. Steg to bør innebære forlengelse av halvtimesfrekvens til Kongsberg.
3. Steg tre vil innebære linjeinnkorting mellom Darbu og Kongsberg og videre utvikling av togtilbudet på hele strekningen.

8.2.3 Reisetid

Reisetiden mellom Oslo og Kongsberg bør så raskt som mulig være maksimalt en time og mellom Drammen og Kongsberg være maksimalt 30 minutter. I et 2040-perspektiv bør det derfor arbeides for en innkorting av strekningen mellom Kongsberg og Darbu/Hokksund. Et slikt tilbud vil ha karakter av InterCity-trafikk og bør betjene definerte kollektivknutepunkter.

I et 2040-perspektiv skal det også utredes om det i tillegg til InterCity-trafikk til/fra Kongsberg er marked for å etablere et lokaltogtilbud mellom Kongsberg og Drammen/Oslo. I utredningen skal det redegjøres for nødvendige tiltak med kostnadsoverslag for å ev. etablere et slikt tilbud.

8.2.4 Stasjonsstruktur

Knutepunktene Hokksund og Mjøndalen bør i tråd med nasjonale krav til universell utforming rustes opp og tilpasses et forbedret togtilbud så raskt som mulig. Så raskt som mulig bør også Kongsberg Teknologipark betjenes av tog, i første omgang med togstopp på Gomsrud. I et 2040-perspektiv bør det, i forbindelse med linjeinnkorting, arbeides for å etablere nytt togstopp vest for Teknologiparken.

“Ny grunnrute for togtrafikken på Østlandet og innsetting av nytt togmateriell og sikkerhetskrav som gjelder utforming av plattformer og stasjoner fører til at enkelte mindre stasjoner må legges ned. Fra ruteendringen i desember 2012 skal 18 stasjoner og holdeplasser legges ned. I Buskerudbyen gjelder dette Skollenborg i Kongsberg kommune. 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” (Klide: Forslag til Statsbudsjett for 2013).

8. STRATEGIER FOR TRANSPORTSYSTEMET

Beslutning om ny stasjon på Lierstranda må avvente formell planavklaring om byutvikling på Lierstranda. Det interkommunale plansamarbeidet mellom Drammen og Lier om areal- og transportløsninger for Brakerøya og Lierstanda bør avklare stasjonsstruktur mellom Drammen og Asker. Stasjonsutviklingsprosjekt med fullverdig stasjonsopprusting bør prioriteres gjennomført i Hokksund og Mjøndalen så raskt som mulig, jfr. arbeid med finansieringsløsninger gjennom NTP, JBV's programområdemidler og Buskerudbypakke 2. Stasjonsopprusting vil være viktig generator for videre tettstedsutvikling i Eikerkommunene.

Stasjonsutviklingsprosjekt med bygging av ny stasjon på Lierstranda skal prioriteres så raskt som mulig etter at planavklaring av Lierstranda er etablert. Finansieringsløsninger søkes gjennom NTP, JBV's programområdemidler og Buskerudbypakke 2. Etablering av jernbanestasjon vil være viktig generator for videre utvikling av Lierstranda.

Slik gjør vi det – oppsummering av strategier for utvikling av jernbane og togtilbud:

- Det skal arbeides for å legge til rette for at strekningen mellom Drammen og Kongsberg kan betjenes av et moderne togtilbud med minimum to togavganger i timen. Som et første steg på vei mot målet, bør togtrafikken på strekningen Drammen–Hokksund ha halvtimesfrekvens så rask som mulig.
- Knutepunktene Hokksund og Mjøndalen bør i tråd med nasjonale krav til universell utforming rustes opp og tilpasset et forbedret togtilbud så raskt som mulig. Så raskt som mulig bør også Kongsberg Teknologipark betjenes av tog, i første omgang med togstopp på Gomsrud.
- Stasjonsstruktur mellom Drammen og Asker avklares i interkommunalt plansamarbeid mellom Drammen og Lier.
- Nødvendig infrastruktur og stasjonsopprusting forutsettes finansiert gjennom statlige bevilgninger til Jernbaneverket og som sammen med Buskerudbypakke 2 skal sikre en fullfinansiert samferdselspakke der nødvendig transporttilbud samordnes med arealstrategier i denne plan.

Ovennevnte strategier er fulgt opp med aktiviteter i handlingsprogrammet (kap. 12) og planretningslinjer (kap. 10).

8.3 KVALITETSFORBEDRING BUSSTILBUD

8.3.1 Strategi for styrket busstilbud

Buss er i dag det viktigste kollektive transportmiddel, og står for ca. 5% av alle reiser i Buskerudbyen. Busslinjenettet har langt større flatedekning enn tog i Buskerudbyen. Buss- og togtilbudet skal samordnes og bidra til å styrke knutepunkts- og tettstedsutviklingen i Buskerudbyen. Busstilbudet skal i tillegg til å frakte passasjerer på eget rutenett, fungere som matesystem til tog i prioriterte kollektivknutepunkter. Buss skal også være et supplement til togtilbudet der tog har lav frekvens eller på strekninger hvor tog ikke har stopp.

Busstilbudet skal ivareta lovpålagt skoleskyss og et velferdstilbud i mer spredtbygde strøk i Buskerudbyen.

Kvalitetsforbedringene skal skje ut fra en kunnskapsbasert tilnærming og med forbedringer innenfor et bredt spekter av virkemidler, som alle påvirker opplevelsen av i hvilken grad buss framstår som et attraktivt og konkurransedyktig alternativt transportmiddel til privatbil.



Vi vil styrke busstilbudet:

- Det skal arbeides for et høykvalitets busstilbud i Buskerudbyen. Busstilbudet skal framstå som et mer konkurransedyktig transporttilbud til privatbil og slik at andelen bussreisende øker på bekostning av andel bilreiser.
- Buss- og togtilbudet skal samordnes og bidra til å styrke knutepunkts- og tettstedsutviklingen i Buskerudbyen.

Nødvendig infrastruktur og tilbudsforbedring av busstilbudet forutsettes finansiert gjennom samarbeidspartnerne ordinære budsjetter, som sammen med statlig finansiering og trafikantbetaling i Buskerudbypakke 2 skal sikre en fullfinansiert samferdselspakke der nødvendig transporttilbud samordnes med de arealstrategier som fastlegges i denne planen.

8.3.2 Busstilbudet

Busstilbudet i Buskerudbyen skal videreutvikles med utgangspunkt i eksisterende rutenett og stoppmønster med vekt på høyfrekvente løsninger mellom befolkningsrike områder og lokale / regionale senter og til de viktigste kollektivknutepunktene med gode togtilbud. I et 2040-perspektiv, forutsatt at det da eksisterer et høyfrekvent togtilbud i Buskerudbyen, kan busstilbudet i større grad innrettes mot å betjene reiser mellom et definert omland og prioriterte kollektivknutepunkter med jernbanestasjon.

I første omgang bør tilbudet forsterkes med økt frekvens på strekninger der det er markedsmessig best potensiale for vekst i antall passasjerer. Busstilbudet vil også kunne forbedres ved en rekke andre tiltak enn frekvensøkning, f.eks. ruteinformasjon / sanntidsinformasjon, takstsystemer / pris- og sonesystem, billetterings-systemer, utforming og drift av holdeplasser og kollektivterminaler m.m.

I hvilken grad tilbudsforbedring på buss lar seg realisere, vil imidlertid være avhengig av samordning med en rekke andre tiltaksområder, bl.a.:

- I hvilken grad strategier for arealbruk i denne plan etterfølges; og dermed styrker kollektivtransportens markedsgrunnlag.
- I hvilken grad restriksjoner på privatbilbruk er/blir gjennomført; slik at kollektivtransport fremstår som et mer konkurransedyktig alternativ til bilbruk og slik at privatbilreiser overføres til kollektivtransport der kollektivtilbudet er konkurransedyktig.
- I hvilken grad kollektivtrafikken prioriteres i transportsystemet (kollektivfelt, tilfarts-

kontroll, lyskryss) og dermed forbedrer sitt konkurranseforhold overfor privatbilbruk når det gjelder reisetider

- I hvilken grad det legges til rette for effektive overgangsordninger fra andre transportgrupper; gående, syklende og privatbil; etablering av park-and-ride-løsninger for sykkel og bil.
- I hvilken grad finansieringsløsninger for økt kollektivtrafikk realiseres, enten gjennom økte statlige overføringer til fylkeskommunen eller ved at det vedtas trafikantbetaling eller annen lokal finansiering som gir mulighet for utvikling

Dersom Buskerudbyen skal lykkes med en vridning i innbyggernes reisevaner må det gjennomføres en kombinasjon av forbedringer i tilbud (gulrot) og restriktive tiltak som gir kollektivtrafikken en reell konkurransefordel.

8.3.3 Framkommelighet

Bussen skal prioriteres i vegnettet og slik at bussen er sikret mest mulig hinderfri framkommelighet. Det innebærer at der hvor det oppstår kapasitetsproblemer i vegnettet, skal løsninger for å sikre bussen god framkommelighet iverksettes, også selv om dette medfører redusert framkommelighet for privatbilbruk. På denne måten vil buss kunne styrke sitt konkurranseforhold overfor privatbil

Slik gjør vi det - strategier for styrket busstilbud:

- Busstilbudet i Buskerudbyen skal videreutvikles med utgangspunkt i eksisterende rutenett og stoppmønster med vekt på høyfrekvente løsninger mellom befolkningsrike områder og lokale / regionale senter og til de viktigste kollektivknutepunktene med gode togtilbud.
- I første omgang bør tilbudet forsterkes med økt frekvens på strekninger der det er markedsmessig best potensiale for vekst i antall passasjerer.
- Busstilbudet vil også kunne forbedres ved en rekke andre tiltak enn frekvensøkning, f.eks. ruteinformasjon / sanntidsinformasjon, takstsystemer / pris- og sonesystem, billetteringssystemer, utforming og drift av holdeplasser og kollektivterminaler m.m.
- Bussen skal prioriteres i vegnettet og slik at bussen er sikret mest mulig hinderfri framkommelighet.
- Nødvendig infrastruktur og tilbudsforbedring av busstilbudet forutsettes finansiert gjennom samarbeidspartnerne ordinære budsjetter, som sam-

8. STRATEGIER FOR TRANSPORTSYSTEMET

men med statlig finansiering og trafikantbetaling i Buskerudbypakke 2 skal sikre en fullfinansiert samferdselspakke der nødvendig transporttilbud samordnes med de arealstrategier som fastlegges i denne planen.

I første omgang styrkes busstilbudet gjennom tiltak i Buskerudbypakke 1 og gjennom de andre tiltak samarbeidspartnerne gjennomfører fortløpende for å styrke busstilbudet.

I handlingsprogrammet (kap. 12) er det definert aktiviteter som skal sikre mer langsiktig forutsigbarhet og fullfinansiering av et framtidig busstilbud. I planretningslinjer (kap. 10) er det også definert nærmere hvordan strategiene skal følges opp.

8.4 TJENLIG VEGNETT

8.4.1 Strategi for vegnettet

Vi vil ha et tjenlig vegnett:

- Vegnettet skal bidra til effektiv, sikker og miljøvennlig transport for alle trafikantgrupper.
- Privatbiltrafikken skal øke minst mulig og vesentlig mindre enn befolkningsveksten.
- Andelen av reiser med privatbil skal reduseres med minst 10 prosentpoeng fram mot 2023.

Gjennom Buskerudbyen går det flere nasjonale stamveger og regionale vegforbindelser. Disse vegene har en sammensatt funksjon da de både betjener lokal trafikk internt i Buskerudbyen og regional / nasjonal gjennomgangstrafikk. Tre større regionale vegprosjekter har vært under planlegging i lengre tid og som er lokalpolitisk forankret i Buskerudbyen. Disse er lagt til grunn som forutsetning for arbeidet med utvikling av felles areal- og transportplan.

To av disse omtalt i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan:

- Rv 23 Dagslett-Linnes som er prioritert i perioden 2014-2017 (delvis bompengefinansiert) og videre Linnes-kryss E18 som er prioritert i 2018-2013 ved +45 prosent ramme (også delvis bompengefinansiert).
- E134 Damåsen-Saggrenda gjennom Kongsberg inkludert ny nedføringsvei til

Darbu (finansiert delvis med bom-penger) og prioritert i perioden 2018-23 ved +20 prosent ramme, alternativt prioritert i perioden 2014-2017 ved +45 prosent ramme.

Det tredje prosjekt som er lagt til grunn for areal- og transportplanarbeidet er ny Rv 35 fra Hokksund i retning Åmot. Dette er ikke prioritert i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan i perioden 2014-23 innenfor noen av de økonomiske rammene.

I tillegg til de tre nevnte vegprosjekter er det i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan imidlertid foreslått midler i perioden 2018-2023 (ved +20% og +45% ramme) til utvidelse av Strømsåstunnelen (E134) for å ivareta forskriftskrav til tunnel-sikkerhet ved en fortsatt trafikkvekst på strekningen.

I tillegg til ovennevnte er det andre vegprosjekter som også kan være aktuelle å vurdere i en Buskerudbypakke 2. Dette gjelder bl.a. vegløsning for Lierstranda og Brakerøya med ny kryssløsning til E18, tilfartsveg vest i Drammen mellom Øvre Sund bru og Sundland for å utløse sentrumsnært byutviklingsareal i Drammen, ev. videre kobling fra Sundland til E134, ny løsning for E134 i Mjøndalen og ny bruforbindelse i Mjøndalen. Også økt vegkapasitet for å prioritere bussen i transportsystemet kan være aktuelt på noen strekninger. Ovennevnte er ikke uttømmende, også andre vegprosjekter har vært diskutert.

Slik gjør vi det - strategier for utvikling av tjenlig vegnett:

- Utvikling av konkrete tiltak i vegnettet skal konkretiseres i forbindelse med tiltaksplanlegging i Buskerudbypakke 2. Tiltak skal være i tråd med anbefalinger i KVVU for Buskerudbypakke 2.
- Nødvendig infrastruktur forutsettes finansiert gjennom samarbeidspartnerens ordinære budsjetter, som sammen med statlig finansiering og trafikantbetaling i Buskerudbypakke 2 skal sikre en fullfinansiert samferdselspakke der nødvendig transporttilbud samordnes med de arealstrategier som fastlegges i denne planen.

I handlingsprogrammet (kap. 12) er det definert aktiviteter som skal sikre fullfinansiering av tiltak og også oppfølgende utredningsarbeid som følger opp ovennevnte strategier.

8.5 SYKKEL

8.5.1 Strategi for økt sykkelbruk

Vi vil legge bedre til rette for sykkelbruk:

- Det skal være attraktivt å sykle for alle.
- Sykkeltrafikken i Kongsberg skal økes med 50% fram til 2023.
- Sykkeltrafikken i de andre kommunene i Buskerudbyen skal minimum dobles fram til 2023.
- 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen.

Sykel skal utvikles til et attraktivt transportmiddel i Buskerudbyen og slik at sykkel i kombinasjon med buss og tog fremstår som konkurransedyktige transportalternativer til privatbil.

De viktigste grunnene til å satse på økt sykling er at det gir bedre helse, og at det bidrar til et bedre miljø. I tillegg kan sykling spare tid, spare arealer og gi oss opplevelser. Fordelene med økt sykkelbruk vil totalt sett gi en positiv samfunnsøkonomisk gevinst. En aktiv sykkelpolitikk er en viktig del av en mer miljøvennlig by- og tettstedspolitikk. (Kilde: Nasjonal sykkelstrategi).

Sykel må gis større prioritet og aksept som transportmiddel. Potensialet for økt sykkelbruk er størst i byer og tettsteder. På kort sikt bør derfor satsing på økt sykkelbruk i Buskerudbyen konsentreres til tiltak i byer og tettsteder og slik at sykkel kan være tilbringer til tog. På lengre sikt og fram mot 2023 vil imidlertid også regionale sykkelruter inngå i en helhetlig sykkelstrategi.

I Kongsberg viser reisevaneundersøkelser at 9,9% av reisene foretas med sykkel. Landsgjennomsnittet er på 4,2%. Alle de andre kommunene i Buskerudbyen har reiseandeler for sykkel som er under landsgjennomsnittet. De gode erfaringene fra Kongsberg skal brukes i videreutvikling av sykkelstrategi for Buskerudbyen.

For å unngå at økt sykling medfører flere ulykker er det nødvendig å utvikle helhetlige, men gjerne differensierte løsninger (sykkelfelt, sykkelboks foran lyskryss, skilting, evt. farget oppmerking m.m.). I første fase av sykkelstrategien bør sentrale ruter i tettstedene, hovedruter fra sentrumsområder til boligområder og skoleveger prioriteres. Også kontinuerlig vedlikehold av infrastruktur for syklende og vinterdrift

må inngå i satsingen.

Økt sykkelbruk er ett av de prioriterte tiltaksområdene i Buskerudbypakke 1. I alt 50 mill kr er prioritert til tiltak for gående og syklende i handlingsprogrammet for perioden 2010-13. I tillegg er det satt av midler til gjennomføring av kampanjer for økt sykkelbruk, bl.a. Sykle til jobben og Aktiv på skoleveien. Disse tiltakene er en start på sykkelstrategien i Buskerudbyen. For hele perioden fram mot 2023 må det utvikles en mer gjennomarbeidet og langsiktig sykkelstrategi, med konkretisering av planer og med tilstrekkelig og forutsigbar finansiering. Økt sykkelstrategi bør være ett av tiltaksområdene som får styrket gjennomføringskraft og med finansiering gjennom Buskerudbypakke 2.



8. STRATEGIER FOR TRANSPORTSYSTEMET

Slik gjør vi det - strategier for økt sykkelbruk:

- Det skal utvikles en mer helhetlig og gjennomarbeidet sykkelstrategi for Buskerudbyen.
- Helhetlige planer for hovednett for sykkeltrafikken skal utvikles.
- På kort sikt skal anlegg gjennomføres først på prioriterte nøkkelstrekninger;
 - Utbedring av sentrale ruter / punkter i byer og tettsteder (< 1 km fra sentrum)
 - Utbedring av hovedårer fra bysentra og kollektivknutepunkter til boligområder (< 5 km fra sentrum)
- Det skal legges bedre til rette for sykkelparkering i prioriterte knutepunkter og tettsteder.
- Det skal legges bedre til rette for helårssykling.
- Fram mot 2023 skal også sammenhengende regionale sykkelruter utvikles.
- Sykkelsatsingen i Buskerudbyen skal samordnes gjennom egen planfaglig koordinator.

Ovennevnte strategier er fulgt opp i handlingsprogrammet (kap. 12) og planretningslinjer (kap. 10).

8.6 GÅING



8.6.1 Gåstrategi

Vi vil legge bedre til rette for gåing:

- Det skal være attraktivt å gå for alle.
- Andelen gående i Buskerudbyen skal øke fram til 2023, sammenliknet med reisevaneundersøkelsen fra 2009.
- 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen.

Det er behov for mer systematisk planlegging for å gi gående en sammenhengende og hensiktsmessig infrastruktur på samme måte som for bilbrukere. Ved å fokusere sterkere på tilrettelegging for gående kan vi oppnå mer miljøvennlig transport, et mer inkluderende samfunn, bedre trafiksikkerhet, bedre kollektivtransport, mer fysisk aktivitet og bedre folkehelse, bedre nærmiljø for barn og unge og et mer levende bymiljø. (Kilde: Nasjonal gåstrategi, 2012).

Den overordnede strategi med konsentrert by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen legger til rette for at gåing kan bli et viktigere og mer naturlig transportmiddelvalg for flere i fremtiden. Videre vil strategiene om å utvikle kvalitetskriterier for by- og tett-

stedsutvikling bidra til å ivareta ønsket om å utvikle attraktive omgivelser som inspirerer til økt gåing.

Innsatsområder for økt gåing omfatter bl.a.:

- Økt fokus på gåing og stimulere offentlige og private til å følge opp sitt ansvar for gående og samarbeide om å utvikle en aktiv gåkultur.
- Bedre utforming av fysiske omgivelser som inspirerer til gåing og der gående er en selvfølgelig og prioritert trafikantgruppe ved utforming av trafikkanlegg.
- Styrke drift og vedlikehold, ikke minst vinterstid.

Slik gjør vi det - strategier for økt gåing:

- Det skal utvikles lokale gåstrategier i kommunene for de prioriterte utviklingsområder.
- Det skal utvikles et sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming. Særlig skal det vektlegges å ha gode gangforbindelser i kollektivknutepunkter.
- På kort sikt skal anlegg gjennomføres først i prioriterte punkter og på prioriterte nøkkelstrekninger;
 - Utbedring av gangforbindelser i kollektivknutepunkter.
 - Utbedring av prioriterte gangruter i sentrumsområder i byer og tettsteder (< 1 km fra sentrum / kollektivknutepunkt).
 - Utbedring av hovedårer fra bysentra og kollektivknutepunkter til boligområder (< 3 km fra sentrum og ev. andre tyngre arbeidsplasskonsentrasjoner).
- Drift (også vinterstid) og vedlikehold skal holde en standard som gjør gåing attraktivt hele året.

Ovennevnte strategier er fulgt opp med aktiviteter i handlingsprogrammet (kap. 12) og planretningslinjer (kap. 10).

8.7 GODS- OG NÆRINGSTRANSPORT

8.7.1 Strategi for utvikling av gods- og næringstransport

Vi vil ha miljøvennlig og effektiv gods- og næringstransport:

- Effektive løsninger for godstransport skal utvikles slik at en økende andel av gods kan transporteres med tog eller båt.

Det er ønskelig å etablere mer fremtidsrettede løsninger for godstransport i Buskerudbyen. Dette kan både frigjøre enkelte eksisterende godsterminaler til byutviklingsformål, men også sikre mer effektive terminaler for godstransporten, med bedre kapasitet på lengre sikt og som i mindre grad konkurrerer om sporkapasitet med persontransport på jernbanen.

Det bør gjennomføres en bredere samfunnsanalyse av godstransporten før det tas stilling til bygging av ny kombiterminal, jfr forslaget til Nasjonal transportplan 2014–23 som fastslår behov for en ”delutredning om terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjordområdet”. Denne utredningen må blant annet vurdere behov for og eventuell lokalisering av en eller flere fullverdige intermodale terminaler i Oslofjordområdet. En slik analyse må være på plass før lokalisering og omfang av en fremtidig permanent godsløsning som betjener Drammensregionen kan vurderes.

Slik gjør vi det - strategier for gods- og næringstransport:

- Drammen Havn skal videreutvikles som stamnetthavn på Holmen i Drammen.
- Behovet for tilstrekkelig kapasitet i vegnettet for næringslivets transporter søkes ivarett ved å iverksette samordnede areal- og transportstrategier slik at man unngår sterk vekst i privatbilbruk.
- På lengre sikt få etablert løsning for godshåndtering som kan betjene forventet vekst i godsmengder til/fra Buskerudbyen og da sett i perspektiv av terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjordområdet.

8. STRATEGIER FOR TRANSPORTSYSTEMET

Det bør gjennomføres en bredere samfunnsanalyse av godstransporten før det tas stilling til bygging av ny kombiterminal, jfr forslaget til Nasjonal Transportplan som fastslår behov for en "delutredning om terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslo-fjordområdet". Staten bør igangsette dette arbeidet snarest. Mest mulig intermodale løsninger bør tilstrebes. Arbeidet omfatter et større område enn Buskerudbyen og oppfølging programmeres derfor ikke som en aktivitet i handlingsprogrammet for Buskerudbysamarbeidet.

8.8 PARKERING

8.8.1 Strategier for parkering

Vi vil utvikle en samordnet parkeringspolitikk:

- Samordnet parkeringspolitikk skal utvikles gradvis og i takt med forbedring av alternative transportmuligheter til privatbil.
- Parkeringspolitikken skal brukes aktivt for å utvikle attraktive byer og tettsteder med god tilgjengelighet for besøkende og handlende, herunder også tilrettelegging for pendlerparkering.
- Parkeringspolitikken skal brukes aktivt for å begrense unødvendig privatbilbruk og skjerme sentrum og boligområder.

Det er en klar sammenheng mellom tilgang på parkeringsplass og trafikantenes valg av transportmiddel. Mange arbeidstakere i Norge kan parkere gratis ved arbeidsplassen, også i større byområder. Reisevaneundersøkelser viser at blant yrkesaktive som har god tilgang til parkering ved arbeidsplassen, kjører tre firedeler bil. Det er bare en firedel som bruker bil blant dem som har dårlig tilgang på parkering.

Parkeringspolitikk kan brukes aktivt som et effektivt virkemiddel for å begrense bilbruk, skjerme boligområder for uønsket biltrafikk eller som virkemiddel for å sikre god tilgjengelighet til et område.

Parkeringspolitikken i sentrumsområdene må balanseres mot hensyn til konkurranse med bilbaserte kjøpesentre utenfor sentrumsområder.

Slik gjør vi det - strategier for en samordnet parkeringspolitikk:

- Parkeringsstrategier skal følges opp i tråd med definerte tiltak i handlingsprogram 2010-13 for Buskerudbypakke 1.
- Nye parkeringsnormer (både minimums- og maksimumsnormer), skal være samordnet i en felles mal og tilpasses behov i den enkelte kommune. De nye normene skal innføres senest ved revisjon av kommuneplanens arealdel.
- Det skal innføres maksimumsnormer for parkering for kontor og handel ved nybygg, ombygging og bruksendring. Samordnet felles mal skal være differensiert i geografiske soner med strengere normer i sentrale områder enn i mindre sentrale.
- For å gjøre det rimeligere å bygge skal det vurderes å senke minimumskravet til parkering for boligformål i sentrumsområder og i prioritert sone for boligvekst i prioriterte utviklingsområder.
- Det skal legges til rette for pendlerparkering/innfartsparkering med gode overgangsmuligheter til kollektivtransport.

I handlingsprogrammet (kap. 12) og planretningslinjer (kap. 10) framgår det hvordan ovennevnte strategier skal følges opp:

- I første omgang gjennomføre parkeringsstrategi definert i Buskerudbypakke 1.
- Som oppfølgende aktivitet utvikle nye parkeringsnormer som inkluderes ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

9. VIRKNING AV PLANEN

9.1 VURDERINGER MED UTGANGSPUNKT I KONSEKVENSTREDNING

I det etterfølgende drøftes planens virkning for definerte hovedmål og delmål, jfr kap 3.

Det er metodemessig vanskelig å foreta en vurdering av måloppnåelse da de fleste mål i større grad er utformet for å kommunisere hva planarbeidet dreier seg om, enn som operasjonelle mål som enkelt lar seg måle ved data eller indikatorer. Dette er drøftet innledningsvis i kap 3 og med den konklusjon at til neste generasjons areal- og transportplan kan det være hensiktsmessig å videreutvikle målformuleringer slik at de i større grad lar seg måle med tilgjengelige data.

Det er gjennomført en konsekvensutredning av planforslaget og alternative innretninger av areal- og transportstrategier. Konsekvensutredningen (Norconsult 2012) finnes i sin helhet som vedlegg til planen.

I konsekvensutredningen er det definert en rekke forutsetninger, disse gjentas ikke her, men de samme forutsetninger ligger også til grunn for de vurderingene som er gjort av måloppnåelse. I vurderingene forutsettes det videre at strategiene i planen i sin helhet følges opp. Dette innebærer blant annet at arealstrategier følges opp i kommuneplaner, at Buskerudbypakke 2 inklusiv system for trafikantbetaling etableres og at staten bidrar med midler til Buskerudbypakke 2 slik at denne blir fullfinansiert. Det innebærer at alle foreslåtte transporttiltak i planen lar seg realisere; dvs inkludert midler til styrket drift av busstilbudet og midler til utvikling av jernbaneinfrastruktur og tilhørende styrket togtilbud.

Etterfølgende vurderinger av virkning for planen gjelder for år 2023 og sammenliknet med 0-alternativet for 2023 eller med dagens situasjon. I konsekvensutredningen er det også redegjort for virkninger i et mer langsiktig tidsperspektiv, for år 2040. For nærmere omtale av de ulike alternativer (0, 1, 2 og 3-anbefalt planforslag) som er utredet, se side 23 i planen eller konsekvensutredning (Norconsult 2012).

9.2 HOVEDMÅL 1: UTBYGGINGSMØNSTER OG TRANSPORTSYSTEM SKAL VÆRE KLIMAVENNLIG

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

Utbyggingsmønsteret som det legges til rette for i areal- og transportplanen tar utgangspunkt i at framtidig vekst i stor grad skal skje innenfor eksisterende byggeområder i

kommuneplanene. Arealer skal brukes mer effektivt enn i dag fremfor å beslaglegge nye arealer til utbygging. Det er ikke pekt ut nye utbyggingsområder i planen. Imidlertid er det slått fast at det vil være behov for nytt næringsareal til plasskrevende næringsliv; industri, terminal-, logistikk- og lagerfunksjoner. Oppfølgende planarbeid for å identifisere aktuelle arealer til slike funksjoner er definert i handlingsprogrammet. Det må også forventes at planens tilrettelegging for framtidig utvidet kapasitet på jernbane vil kreve arealbeslag. Tilsvarende vil noe sentrumsnær utbygging også kreve videre utbygging av vegnettet.

Det er vanskelig å kvantifisere behovet for areal til ovennevnte funksjoner før etterfølgende og mer detaljerte planprosesser gjennomføres. Denne typen arealbeslag kan imidlertid vanskelig unngås i Buskerudbyen med den sterke befolkningsvekst som forventes. Et bedre jernbanetilbud er en forutsetning for mer miljøvennlig transport i fremtiden. Bygging av dobbeltsporstrækninger vil kreve en bredere korridor både innenfor og utenfor eksisterende byggeområder. Å prioritere buss i vegnettet vil også kreve arealbeslag, men da ofte som omdisponering av areal i eksisterende by- og tettstedsområder. I hvilken grad det er behov for økt vegkapasitet med tilhørende arealbeslag vil ventelig være avhengig av flere forhold, bl a økonomisk vekst, befolkningsvekst i Buskerudbyen og på Østlandet, utvikling av kollektivtilbudet og i hvilken grad endringer i reisevaner vil finne sted.

Konsekvensutredningen har belyst konsekvenser for grønnstruktur og konkluderer med at for temaene jordressurser, georressurser, naturmiljø, friluftsliv og landskap vil anbefalte planforslag kunne medføre redusert press på grønne arealer sammenliknet med 0-alternativet for 2023.

Vurdering: Planen legger i stor grad opp til et arealeffektivt utbyggingsmønster og med bevaring av overordnet grønnstruktur og jordbruksområder. Planens overordnede strategi vektlegger i stor grad utvikling i utvalgte kollektivknutepunkter langs jernbanen. I hvilken grad arealstrategiene vil bli gjennomført vil avhenge av hvordan planen konkretiseres og følges opp i kommuneplaner, senere mer detaljerte planprosesser og oppfølgende tiltak, bl a i transportsystemet.

9.2.2 Delmål 1.2: Byområdet skal være et ledende område for reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren.

Reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren i et byområde vil i hovedsak kunne skje som resultat av arealbruksstrategier, parkeringsstrategier, transportstrategier og ved teknologiutvikling. Til sammen vil dette kunne påvirke reisemønster og utslipp av CO².

9. VIRKNING AV PLANEN

Når det gjelder planens arealbruksstrategier vurderes disse å være et betydelig skritt i riktig retning sammenliknet med trendutviklingen. Mange elementer i handlingsprogrammet skal stimulere til den ønskede arealutvikling. Planens arealstrategier gir bedre effekt mht klimagassutslipp enn 0-alternativet for 2023.

Arbeid med samordnede parkeringsstrategier er startet opp gjennom Buskerudbypakke 1. Før Buskerudbyen kan sies å være et ledende byområde i Norge når det gjelder å bruke parkeringspolitikk som virkemiddel for reduksjon av klimagassutslipp, må parkeringspolitikken først videreutvikles og iverksettes slik planen legger til rette for.

Tilrettelegging for et klimavennlig transportsystem med bedre tilbud for sykkel, tog og buss er i stor grad avhengig av at man lykkes med planens strategier om å etablere en Buskerudbypakke 2 med trafikantbetaling og med statlig medfinansiering.

I planens handlingsprogram er tilrettelegging for miljørettet teknologi i transportsektoren definert som et oppfølgende prosjekt. Det er for tidlig å vurdere effektene av dette. Buskerudbyen vil legge til rette for den til enhver tid gjeldende teknologi, men samarbeidet er ikke orientert om selv å drive teknologiutvikling.

Vurdering: Planen gir lavere klimagassutslipp enn 0-alternativet i 2023 for både arealbruk, parkeringsstrategier og strategier for transportsystemet. Det gjenstår å se om Buskerudbyen vil bli et ledende område for reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren. Planen legger til rette for at en slik utvikling kan skje, men om det vil skje vil blant annet være avhengig av hvordan arealbruk, parkeringspolitikk, utvikling av transportsystemet med trafikantbetaling og tilrettelegging for miljørettet teknologi vil bli håndtert i årene som kommer.

9.2.3 Samlet vurdering – hovedmål 1

I forhold til dagens situasjon viser beregninger en vekst i klimagassutslipp på 5,5% i 2023. Med planens strategier vil klimagassutslipp imidlertid kunne reduseres med 35 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2023 sammenliknet med 0-alternativet for 2023. (Kilde: Norconsult 2012).

Vurdering: Planen legger til rette for et utbyggingsmønster og et transportsystem som gir lavere andel bilreiser og mindre klimagassutslipp enn 0-alternativet for 2023. Veksten i klimagassutslipp fra transport i forhold til dagens situasjon er beregnet til 5,5% fram til 2023. Dersom nasjonale mål for klimagassutslipp skal nås må effekten av teknologiutvikling være langt større enn det som er forutsatt i beregninger med transportmodell i konsekvensutredningen.

9.3 HOVEDMÅL 2: TRANSPORTSYSTEMET SKAL VÆRE EFFEKTIVT OG RASJONELT FOR ALLE BRUKERE

9.3.1 Delmål 2.1: Transportsystemet skal på en rasjonell måte, både for personer og gods, knytte det flerkjernede byområdet sammen, til Oslo-området og til utlandet.

Planens strategier for persontransport er i stor grad samordnet med strategier for utvikling av kollektivtransportsystemet i Osloregionen og Vestregionen. I hvilken grad målet vil nås vil være avhengig av om Buskerudbysamarbeidet lykkes med å etablere Buskerudbypakke 2 og også hvordan nasjonale samferdselsmyndigheter vil prioritere utvikling av jernbane, stamvegnett og evt nye terminaler for godshåndtering på Østlandet.

Vurdering: Planens strategier for transportsystemet i Buskerudbyen legger særlig til rette for at tog i større grad enn i dag kan knytte Buskerudbyen sammen med Oslo-området. Det for tidlig å vurdere i hvilken grad dette målet vil nås for øvrige transportformer. Det er i dag betydelige kapasitetsproblemer både på veg og jernbane på Østlandet. Pris- og sonesystemer i kollektivtrafikken må videreutvikles. Situasjonen når det gjelder evt framtidig ny godsterminal i Drammensområdet er foreløpig uavklart. Disse emner må følges opp i etterfølgende plan- og utredningsarbeid i Osloregionen.

9.3.2 Delmål 2.2: Transportsystemet skal være effektivt, både for innbyggere og næringsliv, miljøvennlig med kollektivtransport av høy kvalitet som grunnstamme, og med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

I hvilken grad dette målet vil nås er både avhengig av arealbruksstrategier og transportstrategier i Buskerudbyen – også biltrafikkreduserende tiltak.

Arealbruksstrategiene i planen vurderes i stor grad å legge til rette for effektiv transport ved at det utvikles flerfunksjonelle byområder i 6 prioriterte utviklingsområder. Det meste av veksten vil kunne komme i disse områdene, men for at dette skal skje kreves det aktiv oppfølging, planinnsats og tilrettelegging for gjennomføring. Dersom man lykkes med denne utviklingen vil mange kunne gå eller sykle til viktige daglige gjøremål.

Transportstrategier: Med etablering av Buskerudbypakke 2 og et styrket tilbud for gående, syklende og kollektivreisende slik planen legger opp til, kan veksten i persontransport som følge av befolkningsvekst i stor grad skje med andre transportmidler enn privatbil. Reiser mellom prioriterte utviklingsområder vil kunne skje med miljøvennlig tog mens reiser ellers i byområdet i stor grad vil måtte foretas med buss eller privatbil.

Her vil konkurranseforholdet mellom buss og privatbil når det gjelder reisetid og reisekostnad være viktig for den enkeltes reisemiddelvalg.

Biltrafikkreduserende tiltak (både trafikantbetaling og parkeringsstrategier) vil kunne påvirke dette konkurranseforholdet.

Vurdering: Planens strategier for arealbruk, transportsystem og biltrafikkreduserende tiltak legger i stor grad opp til et effektivt transportsystem. Hovedutfordringene knytter seg til den sterke veksten i befolkning og næringsliv. Planens strategier legger i betydelig grad til rette for å minimere negative virkninger av vekst. Økt andel kollektivreiser og sykkelreiser reduserer andelen bilreiser og slik at kapasiteten på vevnettet i større grad kan være tilgjengelig for næringslivets transport.

9.3.3 Samlet vurdering av hovedmål 2

Strategiene i planen for arealbruk og transport legger i betydelig grad til rette for å minimere negative konsekvenser av befolknings- og næringsvekst.

Trafikkarbeidet (kjøretøykm) for bil i Buskerudbyen er beregnet å øke med 14% fram mot 2023, se også kap 9.6. Dette kan medføre redusert framkommelighet på noen strekninger. Utbedring av E134 gjennom Kongsberg, ny Rv 35 Hokksund-Åmot og ny Rv 23 i Lier er i planen forutsatt realisert. Disse vegprosjektene vil bidra til økt framkommelighet på nevnte strekninger.

I hvilken grad næringslivets transport vil kunne karakteriseres som effektive vil også være avhengig av hvordan transportsystemet utvikler seg utenfor Buskerudbyen, effektive godsterminaler, tilgang på hensiktsmessige arealer og hvordan det legges til rette for varelevering m.m. i byer og tettsteder.

Vurdering: Planens strategier for arealbruk, transportsystem og biltrafikkreduserende tiltak legger i stor grad opp til et effektivt transportsystem. Det vil bli lettere å gå, sykle og reise kollektivt og slik at persontransport blir mindre avhengig av privatbil. Dette vil kunne frigjøre vegkapasitet til næringslivets transport. Planen forutsetter at enkelte viktige vegforbindelser utbedres. Om framkommeligheten for næringslivets transport i 2023 skal opprettholdes på dagens nivå, vil det i tillegg kunne være behov for noe investeringer i økt vegkapasitet og/eller bedre kryssløsninger på strekninger med lav kapasitet.

9.4 HOVEDMÅL 3: DET SKAL LEGGES TIL RETTE FOR ATTRAKTIVE BYER OG TETTSTEDER I ALLE KOMMUNER

9.4.1 Delmål 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. Samsillet med landdistriktene skal ivaretas.

Planens strategier om å satse på utvikling av 6 prioriterte utviklingsområder er et godt utgangspunkt for at hver av kommunene vil kunne ha økonomisk vitale, levende og attraktive kommunesentra. I stor grad legges det til rette for flerfunksjonell utvikling og slik at noen byer og tettsteder i hver av kommunene i Buskerudbyen kan karakteriseres som økonomisk vitale og livskraftige. Disse vil kunne fungere som naturlige sentra for omkringliggende områder og nabokommuner.

Vurdering: Planens fokusering på utvikling av 6 prioriterte utviklingsområder legger i stor grad til rette for at det kan utvikles attraktive og livskraftige byer og tettsteder i alle kommuner. Disse vil kunne fungere godt i samspill med omkringliggende områder og nabokommuner.

9.4.2 Delmål 3.2: Vekstkraften i Drammen og Kongsberg skal utnyttes til beste for hele Buskerudbyen. Vekst i alle kommuner bør skje ved en boligutbygging, arbeidsintensiv næringsutvikling og lokalisering av offentlig virksomhet til knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet for buss.

Det er vekst i alle kommuner i Buskerudbyen. Både Drammen og Kongsberg fremstår i tillegg som naturlige regionsentra for sine respektive omland. Det er naturlig at denne utviklingen fortsetter da ikke alle kommuner har et befolkningsmessig grunnlag for alle typer funksjoner i egen kommune. Et samspill mellom kommunene vil være nødvendig også i fremtiden. Vekstkraften i Drammen og Kongsberg vil være positiv for utvikling også i omkringliggende kommuner. Oppfølging av planens strategier vurderes som avgjørende, spesielt for utvikling av Hokksund, Mjøndalen og Lierstranda.

Vurdering: Planens fokusering på utvikling i 6 prioriterte utviklingsområder legger i stor grad til rette for utvikling i knutepunkter langs jernbanen i alle kommuner. Planen muliggjør også utvikling langs det øvrige kollektivtransportsystemet for buss. Drammen og Kongsberg vil også i fremtiden være naturlige regionsentra for sine respektive omland.

9. VIRKNING AV PLANEN

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

Tilrettelegging for areal- og plasskrevende næringsliv må skje utenfor prioriterte utviklingsområder. Å sikre tilstrekkelig areal til denne type næringsliv er ivaretatt gjennom oppfølgende planarbeid slik dette er definert i handlingsprogrammet i planen. Det skal etableres et felles prosjekt som oppfølgende aktivitet til denne plan, og med formål å identifisere nye næringsområder m.m.

Vurdering: Det er for tidlig å konkludere med i hvilken grad dette delmål blir oppfylt. Her kreves det oppfølgende arbeid.

9.4.4 Samlet vurdering av hovedmål 3

Vurdering: Strategiene i planen vurderes i stor grad å legge til rette for utvikling av attraktive byer og tettsteder i knutepunkter langs jernbanen. Planen åpner også for utvikling langs det øvrige kollektivtransportsystemet for buss. Når det gjelder tilrettelegging for areal- og plasskrevende næringsliv vil det være behov for oppfølgende planaktivitet for å sikre tilstrekkelig areal for næringsvekst og areal til virksomheter som vil flytte som følge av transformasjon av byer og tettsteder.

9.5 HOVEDMÅL 4: DET SKAL LEGGES TIL RETTE FOR GODT SAMARBEID MED TILGRESENDE KOMMUNER OG REGIONER MED FORMÅL Å SAMORDNE FELLES STRATEGIER FOR Å MØTE UTFORDRINGER INNEN AREALUTVIKLINGEN OG TRANSPORTSYSTEMET.

Planen følger mål for Osloregionen og Vestregionen ved at det legges til rette for forventet befolkningsvekst og slik at Buskerudbyen kan avlaste presset på Osloområdet. Planens strategier om å legge til rette for flerkjernet utvikling i de prioriterte utviklingsområdene langs jernbanen er i tråd med areal- og transportstrategier for Osloregionen og Vestregionen. I planens handlingsprogram er det foreslått oppstart av utredning med sikte på et mer samordnet pris- og sonesystem for kollektivtransporten som også inkluderer Akershus og Oslo.

Det kan stilles spørsmål ved om strategiene i planen som nå omfatter Buskerudbyen også burde omfatte flere tilgrensende kommuner. Tidspunkt for å gjøre slike vurderinger bør være ved oppstart av rullering av areal- og transportplanen.

Vurdering: Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vurderes som i stor grad å legge til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner om samordnede strategier for å møte utfordringene innen arealutvikling og transport.

9.6 MÅL FOR UTVIKLING AV PERSONTRANSPORT

9.6.1 Mål for endring i transportmønster

Planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Strategiene i planen bidrar til at veksten i biltrafikken fram til 2023 er beregnet til 14% i forhold til dagens situasjon. Dette er betydelig mindre enn veksten i befolkning (24%) og mindre enn beregnet trafikkvekst (28%) for 0-alternativet i 2023. I kapittel 9.6.3 har vi drøftet noen svakheter i transportmodellene som kan medføre at veksten i biltrafikken også kan bli mindre enn 14% fram mot 2023. I transportmodellberegningene skiller det ikke mellom vekst i persontransport og vekst i næringstransport. 14% vekst i biltrafikk forteller derfor ikke hvor stor trafikkveksten for persontrafikken er. Det må antas at veksten i næringslivets transporter utgjør en andel av denne trafikkveksten.

Med bakgrunn i ovennevnte er det ikke grunnlag for å konkludere endelig i hvilken grad målet nås eller ikke. Det vurderes imidlertid som krevende å skulle nå målet fullt ut i et byområde som Buskerudbyen når befolkningsveksten forventes å bli så sterk.

Vurdering: Planen bidrar ikke fullt ut, men i betydelig grad til at målet om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

9.6.2 Mål for endring i reisevaner

I planen er det definert konkrete mål for endring av reisevaner i Buskerudbyen fram mot 2023. Målene er definert underveis i planprosessen etter at beregninger med transportmodeller var gjennomført. Det er med utgangspunkt i disse beregningene definert målsettinger for endringer i reisevaner som vurderes som ambisiøse, men innen rekkevidde.

Reisevaner person-reiser i Buskerudbyen	Reiseandeler dagens situasjon (RVU 2009)	Mål for reisevaner i planforslaget i 2023 ¹⁾
Kollektivreiser (buss og tog)	7%	Dobling fra dagens situasjon, dvs økning med 7 prosentpoeng
Bil (bilfører + passasjer)	65%	Reduksjon med minst 10 prosentpoeng
Sykkel	4%	Dobling fra dagens situasjon, dvs økning med 4 prosentpoeng
Gåing	21%	Økning fra dagens situasjon
Annet	3%	-

1) Mål som vurderes å være innen rekkevidde forutsatt at alle strategier i planen følges opp. Beregninger med transportmodellen fanger ikke opp alle effekter, jfr kap 9.6.3

Transportmodellberegninger indikerer at planforslaget vil kunne medføre at andelen bilreiser vil kunne reduseres med ca 6 prosentpoeng fram mot 2023 (bilfører + bilpassasjer) sammenliknet med dagens situasjon. I tråd med disse beregninger vil andelen reiser med kollektivtransport, sykkel og gange kunne øke tilsvarende. Fordi transportmodellene ikke fanger opp alle typer tilbudsforbedringer er målsettingene for endring i reisevaner satt noe høyere enn det beregningene indikerer. I neste kapittel har vi drøftet dette nærmere.

Vurdering: Målene vurderes å være ambisiøse, men innen rekkevidde forutsatt at alle strategier i planen gjennomføres. Biltrafikkreduserende tiltak (trafikanbetaling og parkeringsstrategier) vurderes å være de viktigste enkelttiltak for å oppnå målsettingene. Samtidig vurderes ikke disse tiltakene å være realistiske å gjennomføre uten samtidige og omfattende forbedringer for gående, syklende og kollektivreisende.

9.6.3 Drøfting av måloppnåelse på transportområdet

I konsekvensutredningen av alternative innretninger av areal- og transportstrategier er det gjennomført systematiske transportmodellberegninger for å se effekten av ulike tiltak i areal- og transportpolitikken. I studiene er det først testet effekt av ulike strategier for arealbruk. Deretter er det lagt til et bedre busstilbud for hver av arealbruksstrategiene. Dernest er det lagt til et bedre togtilbud for hvert av arealbruksalternativene inkludert allerede styrket busstilbud. Så er det lagt til parkeringsrestriksjoner i tillegg til de allerede innførte tiltak og til sist er det lagt på trafikanbetaling som siste tiltak i tiltakspakken.

Beregningene viser følgende:

- Konsentrert arealbruk i få utviklingsområder, gir bedre effekt enn konsentrert arealbruk i mange utviklingsområder eller mer spredt arealbruk.

- Bedre tilrettelegging for buss gir en ønsket tilleggseffekt (reduksjon i andel reiser med privatbil).
- Bedre tilrettelegging for tog gir ytterligere en ønsket tilleggseffekt (reduksjon i andel reiser med privatbil).
- Størst reduksjon i andel reisende med privatbil oppnås ved innføring av parkeringsrestriksjoner.
- Trafikantbetaling gir positiv tilleggseffekt.
- Dersom man tilrettelegger "overdrevent" godt både for bussreisende og togreisende oppstår det betydelige konkurranseflater mellom de kollektive reisemidler og man oppnår ikke flere kollektivreisende samlet sett, men de kollektive transportmidlene "stjeler" passasjerer fra hverandre.
- Selv om man innfører både konsentrert arealbruk, styrket buss- og togtilbud, parkeringsrestriksjoner og trafikanbetaling, indikerer beregninger at man ikke klarer å unngå vekst i biltrafikken. Sterk befolkningsvekst er her en viktig forklaring.

Samlet sett kan man med en helhetlig tiltakspakke oppnå betydelig endring i reisevanene i positiv retning. Med de forutsetninger som er gjort i analysene indikerer transportmodellberegninger en signifikant reduksjon i bilandel (bilfører og passasjer). Da er et forenklet system for trafikanbetaling lagt til grunn.

Følgende tiltak klarer ikke transportmodellberegningene å fange opp virkningen av. **Det kan derfor forventes tilleggseffekter av følgende tiltak:**

- Bedre tilrettelegging for gående
- Bedre tilrettelegging for syklende. (Erfaringer fra Kongsberg viser at det er mulig å øke reiseandelen for sykkel betydelig med systematisk tilrettelegging).
- Andre tiltak som gir kvalitetsforbedring for kollektivreisende inkl bedre materiell, bedre billettsystemer, bedre informasjonssystemer, mer integrerte pris- og sone-systemer for ulike kollektive transportsystemer (buss og tog), bedre stasjoner og holdeplasser etc.
- Endrede holdninger i befolkningen, økt fokus på helse etc.
- Bedre vinterdrift for gående, syklende og kollektivbrukere.
- Optimalisering av et system for trafikanbetaling.

9.7 VIRKNINGER FOR ANDRE TEMA

I konsekvensutredningen er også gjort vurderinger av andre tema enn de som fremgår av målformuleringene i planen, jfr planprogrammet for planarbeidet. Bl.a. er følgende tema omtalt; økonomi, støy, ulykkesrisiko, samfunnsikkerhet, forholdet til overordnede retningslinjer og regional utvikling. En oppsummering av konsekvenser finnes også i planens del 2 Kunnskapsgrunnlaget.

10. PLANRETNINGSLINJER

Planretningslinjer er retningsgivende og veiledende for etterfølgende planlegging. Retningslinjene gir uttrykk for hensyn det er viktig å ivareta for at strategier skal ha ønsket virkning. Ved slik tydeliggjøring gjennom retningslinjer er intensjonen at oppfølging av planen skal bli enklere for samarbeidspartnerne i Buskerudbysamarbeidet. Det ligger til grunn at alle eksisterende nasjonale og regionale retningslinjer og planer også gjelder. Etterfølgende planretningslinjer er spesielt relevante å følge

opp i forhold til de målsettinger som er definert for areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen.

Etterfølgende kapittelnummerering følger samme struktur som kap. 12 Handlingsprogram. Disse 2 kapitler bør sees i sammenheng. Det er ikke knyttet retningslinjer til temaene 3.7 og 10, jmf. kap. 12 Handlingsprogrammet.



1. OVERORDNET STRATEGI

P1.1 Prioriterte utviklingsområder

Nøyaktig avgrensning av prioriterte utviklingsområder i den enkelte kommune skal fremgå av kart (gjerning et temakart) som en del av kommuneplanen. Det skal avmerkes prioritert sone for boligvekst, prioritert sone for arbeidsplassvekst og prioritert sone for etablering av sentrumsfunksjoner (sentrumsområde). Avgrensningene skal følge prinsipper angitt i felles areal- og transportplan for Buskerudbyen, men det kan gjøres lokale tilpasninger ut fra lokale forhold. Det skal utarbeides konkrete mål for bolig- og arbeidsplassvekst innenfor prioriterte utviklingsområder.

2. ATTRAKTIV BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING

P2.1 Kvalitetskrav skal defineres i kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel skal kommunene utvikle bestemmelser og retningslinjer med plankrav / kvalitetskrav for arealutvikling både innenfor og utenfor prioriterte utviklingsområder.

P2.2 Sentrumsplaner med egne kvalitetskriterier

For sentrumsområdene skal sentrumsplaner utarbeides eller vurderes revidert med sikte på å stimulere private og offentlige aktører til realisering av prosjekter. Kvalitetskriteriene, i form av bestemmelser og retningslinjer, skal ivareta en fornuftig balanse mellom ønsket om høy arealutnyttelse og krav til omgivelseskvalitet.

4. NÆRINGSVEKST OG -LOKALISERING

P4.1 A-virksomheter

Arbeidsplassintensive virksomheter og virksomheter med omfattende publikums-service (A-virksomheter) skal som hovedregel søkes lokalisert til sentrums-områdene i følgende prioriterte utviklingsområder: Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda. Inntil planavklaring foreligger for Lierstranda søkes A-virksomheter i Lier lokalisert til Lierbyen.

P4.2 B-virksomheter

Virksomheter med middels arbeidsplass- og besøksintensitet (B-virksomheter) kan lokaliseres i mindre sentrale områder, i tilknytning til kollektivtraseene. B-virksomheter skal primært søkes lokalisert innenfor prioritert sone for arbeidsplassvekst i prioriterte utviklingsområder eller sekundært til andre eksisterende næringsområder. Lokalisering vil være avhengig av virksomhetens karakter.

P4.3 C-virksomheter

Plass- eller transportkrevende virksomhet (C-virksomheter); skal søkes lokalisert til næringsområder med god tilknytning til infrastruktur med tilstrekkelig kapasitet.

P4.4 Store virksomheter

Virksomheter som krever stort areal, og som har mange ansatte eller besøkende, skal søkes lokalisert slik at transportbehovet begrenses mest mulig eller at flest mulig kan gå, sykle og reise kollektivt. Slike virksomheter skal søkes lokalisert slik at etableringen styrker eksisterende by- og tettstedsstruktur.

5. AREALUTNYTTELSE

P5.1 Krav til arealutnyttelse skal fastsettes i kommuneplanen

Krav til arealutnyttelse for byggeområder skal inngå som bestemmelse eller retningslinje i kommuneplanens arealdel og sentrumsplaner.

6. BOLIGUTVIKLING OG -VEKST

P6.1 Balansert boligstruktur

Det skal søkes etablert en balansert boligstruktur i kommunene og med et mangfold av boligtyper som kan ivareta innbyggernes behov for ulike typer boliger og med boliger i ulike prisklasser. Muligheter for transformasjon og fortetting med kvalitet skal søkes gjennomført før nye områder tas i bruk.

P6.2 Utvikling og regulering av nye boligområder

Nye boligområder skal søkes utviklet i gang- og sykkelavstand til kollektivknutepunkt og sentrumsområder. Uregulerte områder som er avsatt til boligformål i gjeldende kommuneplaner og som ikke følger strategiene for boligutvikling i denne plan vurderes på nytt ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

8. JERNBANE OG TOGTILBUD

P8.1 Jernbane og togtilbud

Jernbanen og togtilbudet i Buskerudbyen skal videreutvikles for å styrke knutepunktutviklingen i Buskerudbyen, binde de prioriterte utviklingsområdene sammen, samt sikre at Buskerudbyen knyttes ytterligere til Osloregionen som en samlet arbeids-, bolig- og serviceregion. Det skal gjøres en vurdering av ev. arealbehov til jernbaneformål ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

P8.2 Togstopp for Kongsberg Teknologipark

Togstopp med forbindelsesårer til teknologiparken skal fremgå av Kongsberg kommunes arealdel i kommuneplanen.

10. PLANRETNINGSLINJER

9. FORBEDRET BUSSTILBUD

P9.1 Kommunens vurdering av framkommelighetstiltak for buss i vegnettet

I kommuneplanen skal kollektivtransportens hovedtraseer kartfestes (ikke alle linjer, men linjer der det kan oppstå kapasitetsproblemer i vegnettet, gjerne på et temakart). På disse strekningene skal aktuelle framkommelighetstiltak i vegnettet beskrives for den enkelte kommune. Det skal være enighet mellom kommune og Buskerud fylkeskommune / Brakar om hvilke traseer som skal kartfestes.

P9.2 Vegholders ansvar for framkommelighet for buss i vegnettet

Vegholder skal sikre høyest mulig framføringshastighet for buss i vegnettet ved egne traseer der dette er nødvendig (bussgater og kollektivfelt), aktive prioriteringstiltak og liknende, også selv om dette kan påvirke framkommeligheten for privatbil.

P9.3 Tilrettelegging for bussbetjening

Nye utbyggingsområder som tas inn i kommuneplanen skal ha en planbeskrivelse eller konsekvensutredning som viser hvordan området kan betjenes med kollektivtransport. Planmyndigheten skal på grunnlag av dette vurdere arealbehov til infrastruktur og/eller plankrav for å sikre området muligheten for et godt kollektivtilbud.

P9.4 Innfartsparkering/park – and – ride

Busstraseer og behov for innfartsparkering / park-and-ride løsninger skal ses i sammenheng med sikte på trygge og effektive overgangsmuligheter mellom bil / sykkel og buss.

11. SYKKEL

P11.1 Viktige hovedruter for sykkeltrafikken

Ved revisjon av kommuneplanen, skal viktige forbindelsesåre for sykkeltrafikken være kartfestet (gjern på temakart).

12. GÅING

P12.1 Tilrettelegging for gående

I byer og tettsteder skal det utvikles et sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming. Særlig skal det vektlegges å ha gode gangforbindelser i kollektivknutepunkter.

13. PARKERING

P13.1 Parkeringsstrategier skal innarbeides i kommuneplanen

Parkeringsstrategier i planen bør legges til grunn for kommunens utforming av parkeringspolitikk. Nye parkeringsnormer skal innføres senest ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

14. SAMARBEID

P14.1 Prosess for revisjon av handlingsprogrammet

Årlig revidering av handlingsprogrammet skjer gjennom samarbeid mellom alle partnerne før politisk behandling i kommunene og sluttbehandling i fylkeskommunen.

P14.2 Prosess ved uenighet om tolkning av innhold i areal- og transportplanen

Ved ev. senere uenighet om tolkninger av innhold i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 skal partnerne, når situasjonen krever det, tre sammen for å søke å etablere en felles forståelse av planens innhold før ev. ordinære prosedyrer etter plan- og bygningsloven benyttes.



11. STRATEGIKART: AREAL- OG TRANSPORTPLAN BUSKERUDBYEN 2013–23

Etterfølgende strategikart inneholder viktige elementer i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.

11.1 OVERORDNET STRATEGI FOR AREALBRUK

Buskerudbyområdet planlegges som et flerkjernet byområde langs jernbanen på strekningen Lier - Kongsberg med sterk grad av fortetting med kvalitet rundt de viktigste jernbanestasjonene.

Det meste av bolig- og arbeidsplassveksten skal derfor finne sted i fem regionale hovedutviklingsområder og ett lokalt utviklingsområde (Vestfossen). Disse stedene har forutsetninger for en flerfunksjonell utvikling med både boliger, arbeidsplasser og variert sentrumsutvikling samt har jernbanetilknytning til hovedstadsområdet og til resten av Østlandet. Ingen andre steder i Buskerudbyen vil kunne ha kombinasjonen av disse egenskapene.

Arealbruksstrategien skal utvikles over tid og tilpasses situasjonen i den enkelte kommune. All utvikling skal ikke skje i de seks hovedutviklingsområdene, men utvikling i andre deler av kommunene skal også følge opp prinsippene om samordnet areal- og transportplanlegging som gir gode bo- og arbeidsvilkår for befolkningen og som legger til rette for mer miljøvennlig transport.

11.2 OVERORDNET STRATEGI FOR TRANSPORTSYSTEMET

Tiltak som gjøres i transportsystemet skal ikke bare sørge for god framkommelighet og sikkerhet for de reisende. Tiltakende skal også stimulere til at den ønskede arealutvikling finner sted.

Jernbanen skal være ryggraden i kollektivsystemet. Jernbanen er det transportmiddelet med størst potensial til å forkorte reisetider på Østlandet og bidra til regionforstørring i Osloområdet. Tog skal derfor bidra til å binde Buskerudbyområdet sammen og gi forbindelse til hovedstadsområdet, Gardermoen og Osloregionen ellers. Som ledd i dette må togtilbudet Oslo-Drammen-Kongsberg styrkes, på kort sikt med halvtimestrafikk til Hokksund. I neste omgang med halvtimes frekvens til Kongsberg og med innkorting av jernbanen mellom Kongsberg og Hokksund på noe lengre sikt slik at reisetiden til Oslo fra Kongsberg blir under 1 time.

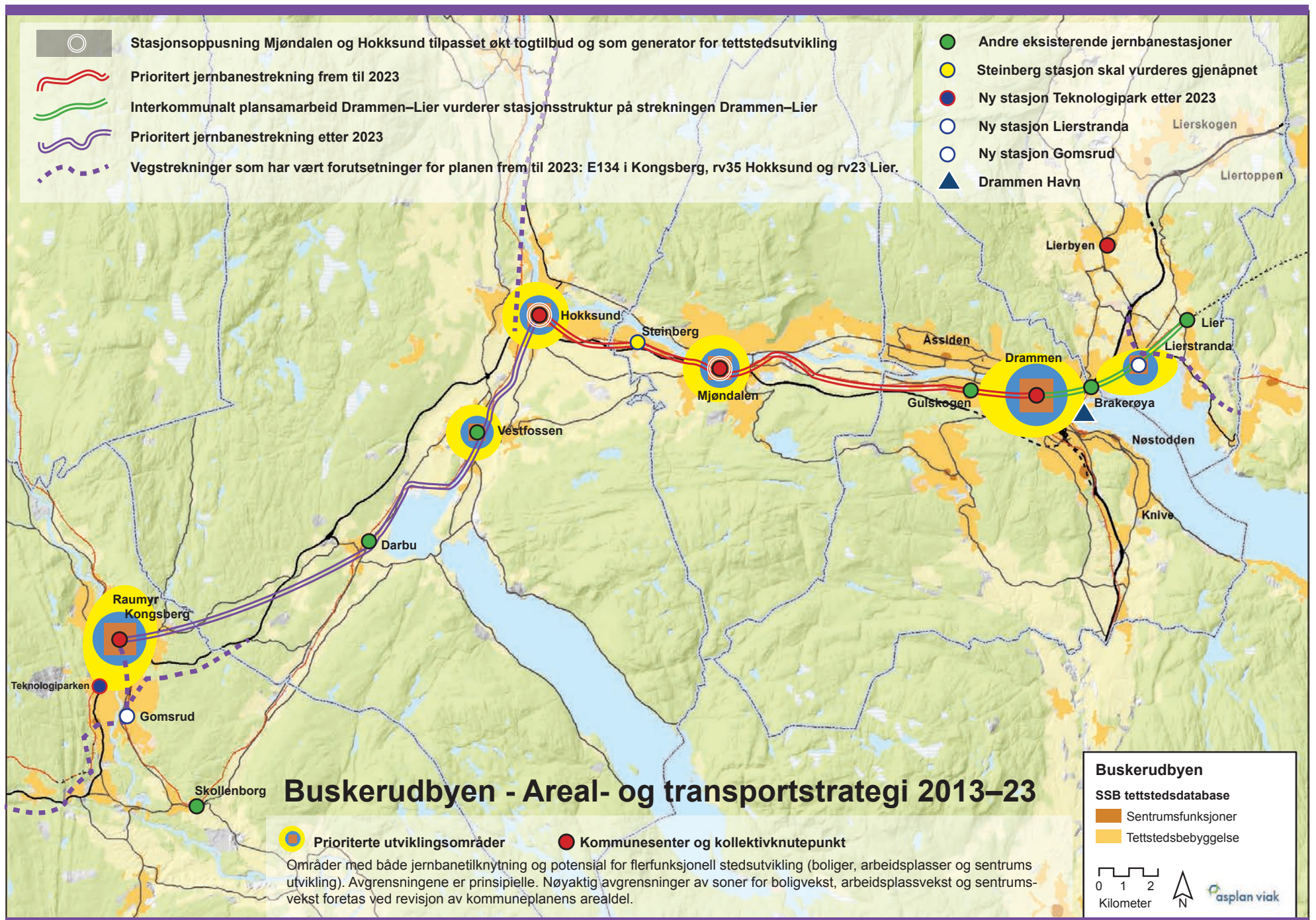
Et tjenlig vegnett skal gi bussen køfri og rask framkommelighet og sikre effektiv næringstransport og persontransport. Viktige vegprosjekter er E134 forbi Kongsberg, Rv23 gjennom Lier og Rv35 fra Hokksund mot Åmot. Også andre vegprosjekter vil bli vurdert i arbeidet med Buskerudbypakke 2.

11.3 UTVIKLING AV KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER

Kollektivknutepunkter øker reisemulighetene i flere retninger ved at her møtes ulike kollektivlinjer. De viktigste knutepunktene legges til de fem by- og tettstedene som er de regionale utviklingsområdene. Dette vil gi korte gangavstander til boliger og arbeidsplasser.

11.4 GODSTRANSPORT

Drammen havn skal videreutvikles som stamnetthavn på Holmen. Lokalisering av en eventuell ny godsterminal må avvete et KVVU-arbeid om dette spørsmålet, og da sett i perspektiv av terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjordområdet.



12. HANDLINGSPROGRAM

En regional plan etter plan- og bygningsloven skal ha et handlingsprogram som rulles årlig. Mange av strategiene i areal- og transportplanen forutsetter at partnere i Buskerudbysamarbeidet og andre følger opp og gjennomfører tiltak i planen. Gjennom handlingsprogrammet tydeliggjøres det hvordan oppfølging skal skje i tillegg til ordinær virksomhet, prioritering av tiltak i årsbudsjetter og vedtak av enkeltsaker. En regional plan har liten hensikt hvis den ikke følges. Forpliktelsen gjelder både for kommuner, statlige organer og fylkeskommunen selv.

Årlig revidering av handlingsprogrammet skjer gjennom samarbeid mellom alle partnere før politisk behandling i kommunene og sluttbehandling i fylkeskommunen. Når det gjelder handlingsprogrammets kapitler 8-12 som omfatter utredninger og tilbudsforbedringer av transportsystemet så forutsetter gjennomføring av tiltak her i stor grad etablering av Buskerudbypakke 2 og prioritering i Nasjonal transportplan 2014-23. Etterfølgende kapittelnummerering følger samme struktur som kap. 10 Planretningslinjer. Disse 2 kapitler bør sees i sammenheng. Det er ikke definert noen handlingspunkt til temaene 5 og 14, jmf. kap. 10 Planretningslinjer.

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.

Ansvarlig: Kommunene. **Tidshorisont:** 2013–15

H1.2 Felles indikatorsystem for måloppnåelse

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).

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2012–13.

2. ATTRAKTIV BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING

H2.1 Utvikling/revisjon av sentrumsplaner

Sentrumsplaner i form av kommune-delplaner 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.

Ansvarlig: Kommunene. **Tidshorisont:** 2013–15 avhengig av lokale forhold.

H2.2 Lokale strategier for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder

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 interessentanalyse for de mest aktuelle områder for fortetting og transformasjon.

Ansvarlig: Kommunene i samarbeid med andre partnere i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2013–15

H2.3 Felles kompetansestøttende tiltak

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.

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2013–14

3. SENTERSTRUKTUR, HANDEL OG SERVICE

H3.1 Ny regional plan for handel, service og senterstruktur

Buskerud fylkeskommune skal revidere gjeldende fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur og erstatte denne med regional plan med regionale planbestemmelser.

Ansvarlig: Buskerud fylkeskommune. **Tidshorisont:** 2013–14.

H3.2 Revisjon av kommuneplanens arealdel

Ved revisjon av kommuneplanens arealdel skal kommunene definere hvor ulike typer handel tillates etablert i kommunen, jfr kategorier i gjeldende fylkesdelplan.

Ansvarlig: Kommunene. **Tidshorisont:** 2013–15.

4. NÆRINGSVEKST OG -LOKALISERING

H4.1 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.

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2013.

H4.2 Økt samarbeid og profilering

Det vurderes å etablere et utvidet samarbeid om utvikling og profilering av kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og ev. næliggende kommuner som attraktivt sted for virksomhetsetablering.

Ansvarlig: Fylkeskommunen og kommunene. **Tidshorisont:** 2013–14

H4.3 Revisjon av kommuneplanens arealdel

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.

Ansvarlig: Kommunene **Tidshorisont:** 2013–14

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.

Ansvarlig: Kommunene i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2013–14

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.

Ansvarlig: Kommunene. **Tidshorisont:** 2013–15.

7. HELHETLIG OG FREMTIDSRETTET TRANSPORTSYSTEM

H7.1 KVVU for Buskerudbypakke 2

Statens vegvesen skal fullføre KVVU for Buskerudbypakke 2 som grunnlag for statens beslutning om prioritering av en helhetlig transportpakke.

Ansvarlig: Statens vegvesen. **Tidshorisont:** 2012–13.

H7.2 Mulighetsstudie

Mulighetsstudie/finansieringsanalyse skal gjennomføres som grunnlag for økonomivurderinger av Buskerudbypakke 2; herunder ulike konsepter for bompenger med/uten tidsdifferensiering.

Ansvarlig: Statens vegvesen. **Tidshorisont:** 2012–13.

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.

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2012–13.

H7.4 Forhandlinger om Buskerudbypakke 2

Endelig Buskerudbypakke fremforhandles mellom staten og kommunene/fylkeskommunen etter at den statlige KVVU-prosessen er ferdig.

Ansvarlig: Statens vegvesen, Jernbaneverket og Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2013–14.

H7.5 Samordnet pris- og sonesystem for kollektivtransporten

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.

Ansvarlig: Buskerud Fylkeskommune / Brakar. **Tidshorisont:** 2013–14

H7.6 Tilrettelegging for miljørettet teknologi i transportsektoren

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.

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2013–14.

8. JERNBANE OG TOGTILBUD

H8.1 Utredning om dobbeltspor mellom Drammen og Gulskogen

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.

Ansvarlig: Jernbaneverket. **Tidshorisont:** 2013.

H8.2 Stasjonsopprustning Hokksund og Mjøndalen

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.

Ansvarlig: Jernbaneverket i samarbeid med kommunene og andre relevante aktører. **Tidshorisont:** 2013–15.

H8.3 Utredning om etablering av Gomsrud stasjon

Det skal utredes muligheter og kostnader for etablering av Gomsrud stasjon med god forbindelse til Teknologiparken.

Ansvarlig: Jernbaneverket og Kongsberg kommune i samarbeid med relevante aktører. **Tidshorisont:** 2013.

H8.4 Stasjonsstruktur på strekningen Brakerøya stasjon – Lier stasjon

Drammen og Lier kommuner skal lage en interkommunal plan med mer konkrete strategier for samordnede areal- og transportløsninger for området Brakerøya–Lierstranda. I den sammenheng skal også stasjonsstruktur vurderes for strekningen mellom Brakerøya stasjon og Lier stasjon.

Ansvarlig: Jernbaneverket, Lier og Drammen kommuner i samarbeid med relevante aktører. **Tidshorisont:** 2013–14.

H8.5 Sikkerhetsutbedring Steinberg stasjon

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.

Ansvarlig: Jernbaneverket. **Tidshorisont:** 2013-14.

H8.6 Utredning av togtilbud 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 kvartersfrekvens på tog til/fra Kongsberg.

Ansvarlig: Jernbaneverket i samarbeid med alle partnere i Buskerudby-samarbeidet. **Tidshorisont:** 2013-14.

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.

Ansvarlig: Buskerud fylkeskommune. **Tidshorisont:** 2013.

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.

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2012–13.

H9.3 Buskerudbypakke 2

Løpende utredningsarbeid med kvalitetsforbedrende tiltak er under utredning og iverksettes av Buskerud fylkeskommune og Brakar. **Tidshorison:** 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.

Ansvarlig: Brakar / Buskerud fylkeskommune og andre partnere i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorison:** 2012–23.

H9.4 Bestillingsruter

Det vurderes å etablere bestillingsruter og/eller anropstyrt kollektivtilbud for områder utenfor mer tettbebygde strøk i de 5 kommunene i Buskerudbyen.

Ansvarlig: Buskerud Fylkeskommune. **Tidshorison:** 2013–14.

10. VEGNETT**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. Ev. ytterligere tiltak, som er nødvendige for å realisere strategier i denne plan, vil bli vurdert i forbindelse med utredning av Buskerudbypakke 2.

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorison:** 2012-23.

H10.2 Samordning av planer for tettstedsutvikling, infrastrukturutvikling og flomsikring

Framtidig trase for E134 vil 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.

Ansvarlig: Statens vegvesen i samarbeid med berørte kommuner.

Tidshorison: 2013–14.

H10.3 Framtidig trase og standard for E134 mellom Drammen og Kongsberg

Det skal gjennomføres en utredning av E134 sin fremtidige trase og standard mellom Drammen og Kongsberg.

Ansvarlig: Statens vegvesen i samarbeid med berørte kommuner.

Tidshorison: 2013–14

11. SYKKEL**H11.1 Buskerudbypakke 1 og løpende tilbudsforbedring**

Sykkeltiltakene i Buskerudbypakke 1 iverksettes i tråd med tiltaksplanen fram til og med 2013.

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorison:** 2013.

Ansvarlig vegholder har også tiltaksplaner knyttet til sykkel i sine handlingsprogram. **Tidshorison:** Løpende.

H11.2 Helhetlig sykkelstrategi

Det skal utvikles en mer gjennomarbeidet og helhetlig sykkelstrategi og med handlingsprogram for hele planperioden fram mot 2023.

Ansvarlig: Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og kommunene.

Tidshorison: 2013–14.

H11.3 Buskerudbypakke 2

Sykkelsatsing skal være ett av de prioriterte tiltaksområdene med finansiering gjennom Buskerudbypakke 2.

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorison:** 2013–14.

12. HANDLINGSPROGRAM

12. GÅING

H12.1 Buskerudbypakke 1 og tilbudsforbedring

Tiltak iverksettes i tråd med handlingsplanen i Buskerudbypakke 1 fram til og med 2013.

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2013.

H12.2 Lokale gåstrategier

Det skal utvikles lokale gåstrategier for det enkelte prioriterte utviklingsområde.

Ansvarlig: Kommunene. **Tidshorisont:** 2013–14.

H12.3 Buskerudbypakke 2

Tilrettelegging får økt gåing skal vurderes å være ett av de prioriterte tiltaksområdene med finansiering gjennom Buskerudbypakke 2.

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2013–14

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.

Ansvarlig: Kommunene. **Tidshorisont:** 2013.

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.

Ansvarlig: Kommunene i samarbeid med Buskerudbysamarbeidet.

Tidshorisont: 2013–14.

H13.3 Pendlerparkering

Tilrettelegging for pendlerparkering bør være et tiltak som inngår i Buskerudbypakke 2.

Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. **Tidshorisont:** 2013–14.



REFERANSER

Etterfølgende dokumenter er utrykte vedlegg som i sin helhet kan lastes ned fra www.buskerudbyen.no.

AVTALER OG PLANPROGRAM

Buskerudbysamarbeidet, 05.02.2010

Langsiktig samarbeidsavtale om klimavennlig areal- og transportutvikling i byområdet Lier–Kongsberg: Areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen.

Buskerudbysamarbeidet og samferdselsdepartementet, 05.02.2010

Avtale mellom Samferdselsdepartementet og Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2010-2013.

Buskerudbysamarbeidet, 13.05.2011

Planprogram. Felles areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Samarbeid om attraktive og livskraftige byer og tettsteder i området Lier-Kongsberg, politisk vedtatt juni / august 2011.

UTREDNINGER BUSKERUDBYEN

TØI-rapport 1020/2009

Kunnskapsgrunnlag for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen 2025 og 2050.

Norconsult, 2012

Konsekvensutredning av planalternativer Buskerudbyen. Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Hovedrapport.

Asplan Viak, 2012

Attraktive og livskraftige byer og tettsteder – fase 1: Dagens situasjon.
Attraktive og livskraftige byer og tettsteder – fase 2: Utviklingsmuligheter.

Asplan Viak, 2012

Kartlegging av dagens virksomheter i Buskerudbyen.
Kartlegging av tilgjengelighetsprofil for næringsområder i Buskerudbyen.
Mulighetsstudie næringsarealer i Buskerudbyen.

Asplan Viak, 2012

Handelsanalyse Buskerudbyen.

Asplan Viak, 2012

Tilgjengelighetskart Buskerudbyen.

NSB og Buskerudbyen, juni 2009

Halvtimesfrekvens Drammen–Kongsberg med tog fra 2012. Muligheter og forutsetninger. Anbefalinger.

Asplan Viak, 13.10.2010

Utbyggings- og fortettingspotensialet rundt stasjonsområdene i Buskerudbyen.

Urbanet Analyse og Norconsult, 01.12.2010

Overordnet vurdering av framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken.

Urbanet Analyse, 12.11.2010

Strategi for biltrafikkreduserende tiltak i Buskerudbyen: Kunnskapsgrunnlag.

Asplan Viak, 17.11.2010

Grunnlag for en samordnet parkeringspolitikk.

Fylkesmannen i Buskerud, 04.05.2011

Markslagskart for Buskerudbyen.

TØI rapport, utkast 14. mars 2012

Reisevaneundersøkelse for Buskerudbyen 2009.

Statens vegvesen og Buskerudbyen, 26. oktober 2011

Buskerudbyens fremtid - sett med unge øyne. Konseptvalgutredning for buskerudbypakke 2. Rapport fra ungdomsverkstedet.

ANDRE RELEVANTE RAPPORTER, PLANER OG UTREDNINGER

Avinor Jernbanelinjen, Kystverket, Statens vegvesen, februar 2012

Forslag til Nasjonal transportplan 2014-23

Buskerud fylkeskommune, november 2011

Kollektivtransportplan for Buskerud. Utvikling mot 2030.

TØI-rapport 1130/2011

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport.

Jernbanelinjen, mars 2012

Konseptvalgutredning. Godsterminal, sporarealer og -kapasitet i Drammensområdet.

Statens vegvesen, VD-rapport 2012

Nasjonal gæstrategi.

Statens vegvesen, UTB-rapport 10/07

Nasjonal sykkelstrategi - attraktivt å sykle for alle.

Jernbanelinjen 2011

En jernbane for fremtiden.

Jernbanelinjen 2012

Stasjonsstrukturprosjektet. Sørlandsbanen Drammen–Kongsberg.

NHO 2012

Samferdselsløftet. Næringslivets transportplan 2014–23.

Now this is not the end.
It is not even the beginning of the end.
But it is, perhaps, the end of the beginning.

Sir Winston Churchill



Buskerudbyen

