

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23

Høringsutgave 15. juni 2012

Høringsfrist 20. september 2012

KORTVERSJON

BAKGRUNN

VISJON

STRATEGI

VIRKNING



Buskerudbyen



PLANLEGGING FOR DET GODE LIV

Hvordan vi legger til rette for å bo, arbeide og bruke fritiden vår har stor betydning for opplevelsen av det gode liv. Felles strategier for utvikling av arealer og transportsystem kan bidra til å redusere klimagassutslipp, få et effektivt transportsystem, og få attraktive byer, tettsteder og bygder.

Buskerudbysamarbeidet er etablert nettopp for å sikre god samordning av areal- og transportpolitikken i vår felles bolig-, service- og arbeidsmarkedsregion. Samarbeidspartnerne er kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Fylkesmannen i Buskerud. I tillegg samarbeides det tett med Brakar – Buskerud kollektivtrafikk og næringslivets organisasjoner.

Forslag til Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013–23 legges nå ut til høring i perioden 25. juni – 20. september

2012. Vi ønsker å legge til rette for innspill og medvirkning fra ungdom, næringsliv og interesseorganisasjoner. Høringsinnspill vil bli brukt til å gjøre planen enda bedre. Det er vår intensjon å vedta planen endelig ved utgangen av 2012.

15. juni 2012

Areal-, Transport- og Miljøutvalget i Buskerudbysamarbeidet

Styringsgruppe for areal- og transportplanarbeidet

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

HVORFOR TRENGER VI EN FELLES PLAN?

STERK BEFOLKNINGSVEKST

Forventet befolkningsvekst fram mot 2023 er en positiv planutfordring, men som også medfører økt belastning på vegnettet og redusert framkommelighet for næringslivets transporter om ikke nye strategier utvikles.

Kommune / region	Befolkning 2012	Befolkning 2023	Befolkning 2040	Befolknings-Vekst 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
Buskerud-byen	152.000	188.000	220.000	+68.000

Ifølge SSBs middelprognose vil det bli 36.000 nye innbyggere i Buskerudbyen fram mot 2023.

Næringsliv – 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.

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.

Begrenset kapasitet på veg og jernbane

Gjennom tidligere planarbeid (bl.a. Vegpakke Drammen), er mye av gjennomgangstrafikken i dag ført utenom byer og tettsteder. Nå ser man at gevinstene fra tidligere veginvesteringer 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 vegnettet, redusert framkommelighet for næringslivets transporter og mindre attraktivt by- og tettstedsmiljø.

Togets rolle i dag er først og fremst knyttet til arbeids- og tjenestereiser mellom Buskerudbyen, særlig Drammen, og Oslo/Akershus. Potensialet for flere reiser med tog også internt i Buskerudbyen er betydelig, dersom boliger og arbeidsplasser i større grad konsentreres til 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 knytte hele byområdet sterkere til resten av Osloregionen; særlig gjelder dette strekningen Drammen–Kongsberg.

Miljø og klima

Norge har som mål fram til 2020 å redusere utslippene av klimagasser tilsvarende 30 prosent av utslippene i 1990. Utslippene i 2010 var imidlertid 8 prosent over 1990-nivå.

Av de samlede nasjonale utslippene representerer transport 30 prosent av klimagassutslipp og 65 prosent av NOx-utslippene. I tillegg står transportsektoren for 85 prosent av støyplagene.

Samordnede strategier og fullfinansierte ”bypakker”

Samferdselspolitikken i Norge er i dag slik innrettet at det ikke er tilgjengelig nok ressurser 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” 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 transportinfrastruktur og samtidig bidra til å finansiere drift av kollektivtransportsystemet. For vårt byområde er en slik samferdselspakke kalt Buskerudbypakke 2.



VISJON OG MÅL

Buskerudbysamarbeidet legger i denne plan til rette for forventet befolknings- og næringsvekst 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, effektiv næringstransport og mer attraktive byer og tettsteder i Buskerud-byen.

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

Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig

Vi vil derfor:

- Utnytte byggeområdene effektivt for å reduseres presset på det vakre natur- og kulturlandskapet og slik at disse forblir sammenhengende strukturer.
- Utvikle et flerkjernet byområde med knutepunkter langs jernbanen. Arbeidsplasser, boliger og sentrumsfunksjoner skal samles i knutepunkter. Med slik flerfunksjonell arealbruk reduseres avstander mellom funksjoner og muliggjør i større grad gåing og sykling.
- Redusere klimagass fra transportsektoren ved å legge bedre til rette for alternativer til privatbil og ved å gradvis innfase biltrafikkreduserende tiltak i takt med at alternativer til privatbil utvikles.

Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere

Vi vil derfor:

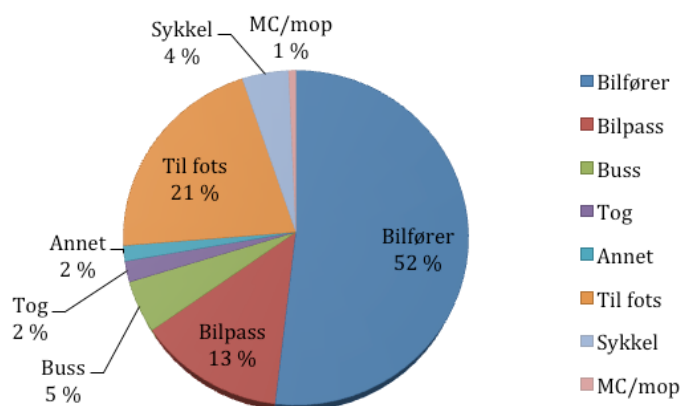
- Sikre næringslivet framkommelighet på vegnettet ved å legge til rette for at private reiser i større grad kan foregå med andre transportmidler.
- Det kollektive transportsystemet skal være samordnet, med effektive knutepunkter og parkeringsmuligheter for bil og sykkel.
- Tog og buss skal få høyere frekvens, kortere reisetid og bedre kvalitet og 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 og slik at en økende andel gods kan transporteres med tog eller båt.

Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder

Vi vil derfor:

- Utvikle mer pulserende byer og mer levende tettsteder med arbeidsplasser, handel, boliger, kulturopplevelser og møteplasser og slik at det blir markedsmessig grunnlag for et mangfoldig tjenestetilbud i hver kommune.
- Utvikle konsentrerte byer og tettsteder med regional attraksjonskraft og som er sterkt integrert i et felles arbeids-, bolig- og servicemarked på Østlandet.
- Legge til rette for et mangfoldig boligtilbud og med kvaliteter slik at alle, også barnefamilier finner det attraktivt å bo i by.
- Legge til rette for lek og strukturer som fremmer fysisk aktivitet.
- Utvikle hensiktsmessige arealer til ulike typer næringsformål.
- Ha fortetting med kvalitet og med hensyn til stedets karakter.

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 dobles.
- Andel kollektivreisende (buss og tog) skal dobles.
- Andel gående skal øke.
- Andelen reiser med privatbil (bilfører + bilpassasjer) skal reduseres med minst 10%-poeng.

PROBLEMBESKRIVELSE

Behov for en fornyet arealstrategi

Nye felles strategier for arealpolitikk, og som i større grad er samordnet med strategier for utvikling av transportsystemet, bør utvikles. 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.

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.

Utfordring: Over tid har etablering av bilbaserte kjøpesentra utfordret sentrumshandelen. Dette kan, dersom utviklingen fortsetter, bidra til reduserthandelstilbud i sentrumsområder og svekke de enkelte kommunesentras attraktivitet.

Utfordring: Strategier for næringslokalisering er ikke i tilstrekkelig grad utviklet eller samordnet med krav til parkering. Dette kan medføre at virksomheter som bør lokaliseres ved kollektivknutepunkt, havner andre steder. Dette kan bidra til økt bilbruk og svekket attraktivitet i kommunesentra. Det er ikke i tilstrekkelig grad gode lokaliseringmuligheter for transport- og plasskrevende næringsliv.

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 en fornyet transportstrategi og med nye finansieringsløsninger

Forbedret transporttilbud og nye finansieringsformer bør utvikles. Alternativene til privatbil må forbedres; kollektivtilbudet, gang- og sykkeltrafikken. En fullfinansiert transportpakke må utvikles basert på felles areal- og transportplan og anbefalinger i pågående KVVU (konseptvalgutredning) for Buskerudbypakke 2.

Utfordring: Dagens vegkapasitet er begrenset. Svekket konkurransekraft for næringslivet kan bli resultatet uten nye strategier for transportpolitikken.

Utfordring: Tog er i dag lite konkurransedyktig med bil på de fleste reiserelasjoner i Buskerudbyen. Jernbaneinfrastrukturen i Buskerudbyen er underutviklet mht. muligheten til å få etablert et styrket togtilbud, særlig gjelder dette togtilbud på strekningen mellom Drammen og Kongsberg.

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.

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

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

Utfordring: Effektive overgangsmuligheter fra bil, gange og sykkel til kollektivtransport er mangelfullt utviklet.

Utfordring: Det mangler tilstrekkelig vegtilknytning, til sentrale utviklingsområder i kommunene. Dette begrenser mulighetene for å utvikle sentrumsnært areal.

Utfordring: Mangelfull finansiering av infrastruktur og drift av kollektivtransport.

Behov for en fornyet strategi for å begrense vekst i privatbilbruk

Det er vedtatt en samordnet parkeringsstrategi. Denne må følges opp med felles parkeringsnormer og med konkrete tiltak tilpasset den enkelte kommune. Et system for trafikantbetaling bør utvikles slik at det både begrenser unødvendig bilbruk og sikrer fullfinansiering av et forbedret alternativt transporttilbud.

Utfordring: Dagens biltilgjengelighet i Buskerudbyen er svært god, både mht reisetider og parkeringsmuligheter. Dette gjenspeiles også i dagens reisevaner. For å få effekt av en mer konsentrert arealpolitikk, og 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 mer og gi mindre effekt enn om tilbudet kombineres med bilbegrensende tiltak.

Utfordring: Det er behov for å videreutvikle parkeringssregimet i alle kommunene videre. Minimumsnormer eller 0-krav til parkering for kontorvirksomheter i sentrumsområder bør erstattes med maksimumsnormer.

Utfordring: Det i dag ikke hjemmel for det offentlige å pålegge avgiftsparkering på privat grunn. Dersom kommunene bruker parkeringspolitikk for aktivt som bilbegrensende tiltak kan dette virke konkurransevridende og hemmende for sentrumshandel.

Utfordring: Trafikantbetaling er et virkemiddel som både kan bidra til å finansiere tiltak i transportsystemet og i seg selv virke bilbegrensende. Erfaring viser at det er krevende lokalpolitiske prosesser som må til for å få etablert trafikantbetaling.



OVERORDNET STRATEGI

Konsentrert arealbruk som fundament

Tre alternative strategier for areal- og transportpolitikk i Buskerudbyen er utviklet og analysert som grunnlag for utforming av en anbefalt overordnet strategi. 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 reise-mønstret og dermed favorisere privatbil som reisemiddel.

Buskerudbyens 6 prioriterte utviklingsområder

5 regionale hovedutviklingsområder

- Kompaktbyen Kongsberg
- Hokksund
- Mjøndalen (inkl. sentrumsområde i Krokstad-elva)
- 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. Andre vurderte områder mangler enten jernbanetilknytning eller potensiale for flerfunksjonell utvikling av et visst omfang.

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.

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 Buskerudbyen og for hver av kommunene.
- Minst 80% av bolig- og arbeidsplassveksten skal skje innenfor de prioriterte utviklingsområder.

I praksis kan det ta noe tid før dette målet lar seg realisere, ikke minst på Lierstranda, hvor det forutsettes planavklaring, 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.

Målet om at minst 80% av bolig- og arbeidsplassvekst skal skje innenfor de prioriterte utviklingsområder skal revideres ut fra forholdene i den enkelte kommune ved kommende kommuneplanrevisjon. Dette innebærer at hovedmålet skal ivaretas og at en økende andel av veksten i kommunene skal skje innenfor prioriterte utviklingsområder.

Først når kommunene har foretatt nøyaktig avgrensning av de prioriterte utviklingsområder vil det være mulig å tallfeste mer presist den historiske utvikling av bolig- og arbeidsplassvekst og utarbeide konkrete mål og vekstambisjoner fram mot 2023.

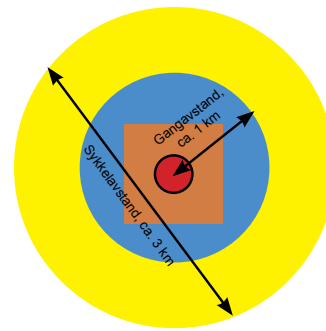
De resterende 20% av bolig- og arbeidsplassvekst som da muliggjør noe utvikling også utenfor de prioriterte utviklingsområder skal også skje i henhold til mål om å styrke eksisterende tettstedsutvikling og minimere transportbehovet.

De ovennevnte mål må ses i sammenheng med tiltak i handlingsprogram og planretningslinjer knyttet til de enkelte strategier. En rekke tiltak er foreslått i handlingsprogrammet og som setter fokus på oppfølging av ovennevnte mål.

Avgrensning av prioriterte utviklingsområder

Nøyaktig avgrensning av de prioriterte utviklingsområder vil skje i kommende revisjon av kommuneplanens arealdel. Det skal angis prioritert sone for boligvekst, prioritert sone for arbeidsplassvekst og med sentrumsavgrensning.

Størrelsen på de enkelte soner kan variere fra tettsted til tettsted.



- Prioritert sone for boligvekst
- Prioritert sone for arbeidsplassvekst
- Definert sentrumsavgrensning
- Kollektivt knutepunkt og jernbanestasjon

Figur: Prinsippmodell for avgrensning av boligvekst, arbeidsplassvekst, sentrumsavgrensning og kollektivknutepunkt i de seks prioriterte utviklingsområdene. Faktisk avgrensning må ta hensyn til lokale forhold. De enkelte soner skal i utgangspunktet være innenfor eksisterende byggeområder.

DELSTRATEGIER FOR AREALBRUK OG TRANSPORTSYSTEM

Attraktiv by- og tettstedsutvikling

Konsentrert arealutvikling skal ikke gå på bekostning omgivelseskvaliteter. Fortetting og transformasjon skal skje med hensyn til stedets karakter og både arealutvikling og investeringer i transportsystem skal bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling. Følgende tema i arealpolitikken er satt på dagsorden: Attraktiv by- og tettstedsutvikling, Senterstruktur, handel og service, Næringsvekst og -lokalisering, Boligvekst og -lokalisering, Grønnstruktur og Arealutnyttelse. Strategiene kan studeres i plandokumentets fullversjon.

Helhetlig og fremtidsrettet transportsystem

Arealbruksstrategier alene er 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 arealbruk. Økt satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange vil avlaste veisystemet. For å kunne knytte Buskerudbyområdet effektivt til felles bo- og arbeidsmarked er det avgjørende at toget blir hovedstammen i transportsystemet. Et vegsystem med tilstrekkelig kapasitet og framkommelighet for bil og buss vil være sentralt for å betjene næringslivet og det samlede transportbehov.

Det er utarbeidet strategier for følgende tema i transportpolitikken: Helhetlig og fremtidsrettet transportsystem, Jernbane og togtilbud, Busstilbud, Tjenlig vegnett, Sykling, Gåing, Gods- og næringstransport og Parkering. Strategiene kan studeres nærmere i plandokumentets fullversjon.

VIRKNING AV FELLES AREAL- OG TRANSPORTPLAN

Det er gjort en omfattende utredning av planforslagets virkning. Konsekvensutredningen er et vedlegg til planen.

Virkning på transportområdet

Hvis vi fortsetter å planlegge som tidligere kan vi forvente en vekst i biltrafikken frem til 2023 på 28% og frem til 2040 på 47%. Veksten i biltrafikken vil i 2023 kunne bli 14% (ca halvparten så stor) med anbefalt planforslag. Dette forutsatt et kollektivtilbud med 15 min frekvens på de viktigste busslinjer, halvtimesfrekvens til Hokksund med tog, og inkludert biltrafikkreduserende tiltak.

Det er også gjort studier av planens virkning for følgende andre tema: Klimagassutslipp, Samfunnsøkonomi, Støy og ulykker, Jord- og georessurser, Kulturmiljø, naturmiljø, friluftsliv og landskap, Samfunnssikkerhet, Forholdet til overordnede retningslinjer og Regional utvikling.



HANDLINGSPROGRAM OG PLANRETNINGSLINJER

Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013–23 gir føringer for etterfølgende planprosesser. Strategier må følges opp i kommuneplanens arealdel og andre kommunale planer, av fylkeskommunen gjennom sine planer, satsing på kollektivtransport og fylkesveger og av staten gjennom sektoretatens planlegging, Nasjonal transportplan 2014–23, etterfølgende statsbudsjett og ved senere godkjenning av en helhetlig samferdselspakke (Buskerudbypakke 2).

Felles areal- og transportplan gjelder området mellom Lier og Kongsberg. Planforslaget inneholder ikke strategier for tettsteder utenfor dette byområdet, f.eks. i Skotselv og Hvitvingfoss. Arealutvikling i slike tettsteder ivaretas i de enkelte kommuneplaner.

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

De strategier for arealbruk og transport som trekkes opp i denne plan må konkretiseres videre i etterfølgende planprosesser.

Planens **handlingsprogram** definerer hvem som skal gjøre hva og når. Dette er tett koblet til strategiene i areal- og transportplanen.

Elementer i handlingsprogrammet kan grovt grupperes i tre kategorier:

1. Revisjon av kommuneplanens arealdel. Tidshorisont 2013-15. **Ansvarlig:** Kommunene.
2. Utvikling og implementering av Buskerudbypakke 2. Tidshorisont 2012-14. **Ansvarlig:** Statens vegvesen og Buskerudbysamarbeidet.
3. En rekke andre elementer for oppfølging av areal- og transportstrategiene i planen. Tidshorisont 2012–16. **Ansvarlig:** Buskerudbysamarbeidet.

Planretningslinjer definerer hvordan ting skal gjøres eller momenter som skal ivaretas spesielt i etterfølgende planlegging. Planretningslinjer i areal- og transportplanen er å forstå som ytterligere presisering av utvalgte tema innenfor allerede gjeldende statlige og fylkeskommunale planer og retningslinjer. Planretningslinjene går fram av planforslagets fullversjon.

Reis smartere, lev bedre



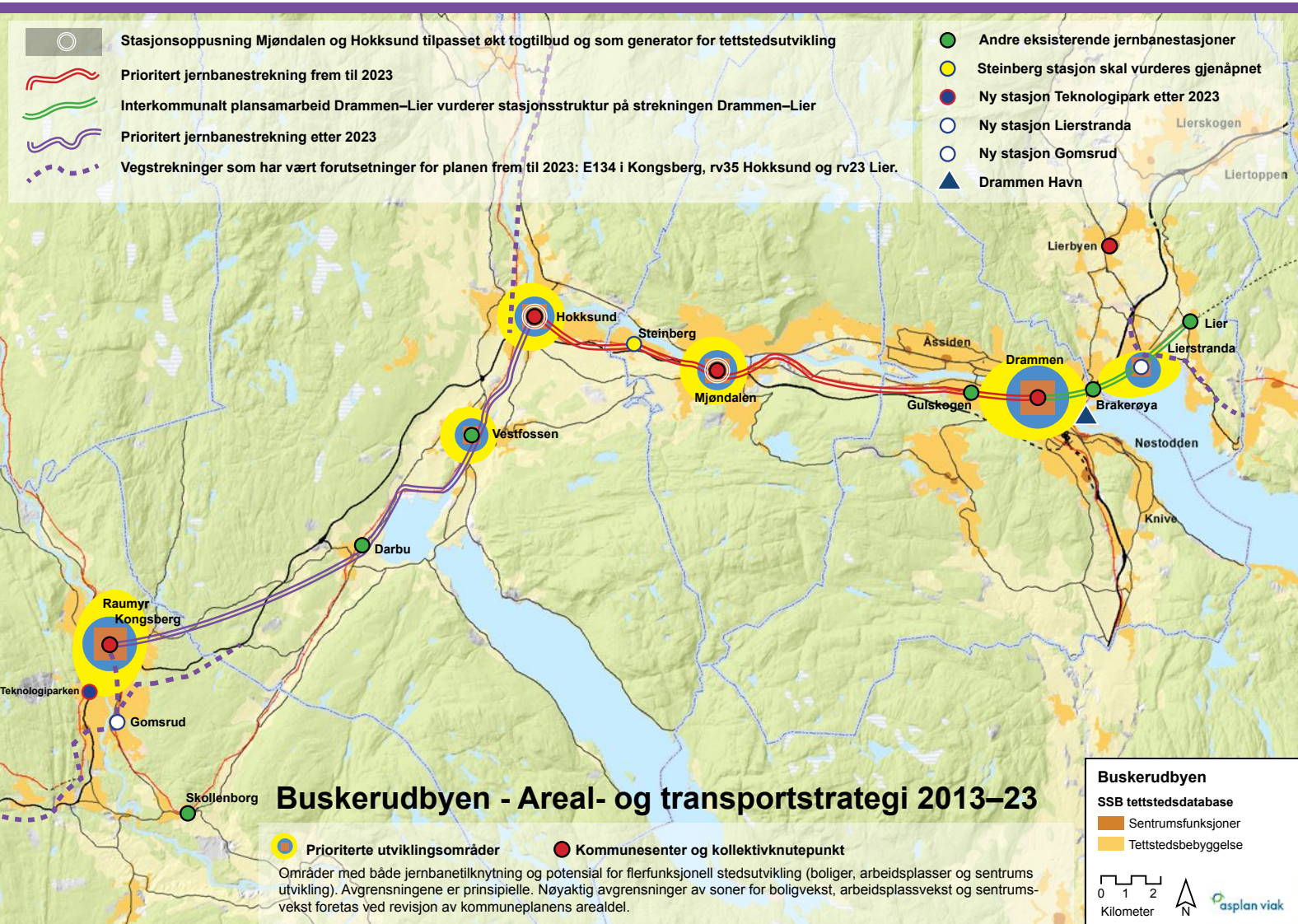
Figur: Illustrasjon fra filmen Buskerudbyen år 2031, filmen i sin helhet kan sees på www.buskerudbyen.no

AREAL- OG TRANSPORTPLAN BUSKERUDBYEN 2013-23

Etterfølgende strategikart inneholder viktige elementer i areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23:

- 6 prioriterte utviklingsområder for bolig- og arbeidsplassvekst:
- Trinnvis utvikling av elementer i transportsystemet:
- Utvikling av jernbanetilbudet som rygggrad i transportsystemet.
- Stasjonsopprusting og utvikling av nye jernbanestasjoner / -stopp.
- Tiltak som fremmer buss, sykling og gåing.

- Et tjenlig vegnett skal sikre bussen rask framkommelighet og effektiv næringstransport og persontransport.
- 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.
- Drammen havn skal videreutvikles som stamnetthavn på Holmen. Lokalisering av ny godsterminal må avvente videre utredninger.



REFERANSER

Det er gjennomført en rekke utredninger på areal- og transportområdet i Buskerudbyen; både i regi av Buskerudbysamarbeidet og i regi av de enkelte samarbeidspartnere. Se plandokumentets fullversjon eller komplett oversikt på www.buskerudbyen.no



Buskerudbyen

