

## STRATEGINOTAT

Dato: 19.01.09

**Status for dokumentet.** Prosjekteiermøte 06.01.09 (fylkesordfører, 5 ordførere, regionvegsjef SVV, regiondirektør JBV og regiondirektør Kystverket) ga sin tilslutning til strateginotatet som grunnlag for arbeidet med en avtale om et langsiktig samarbeidsprosjekt, planlagt operativt fra 1.1.2010. Kystverket har fra 06.01.09 tiltrådt som 9 samarbeidspart i prosjektet.

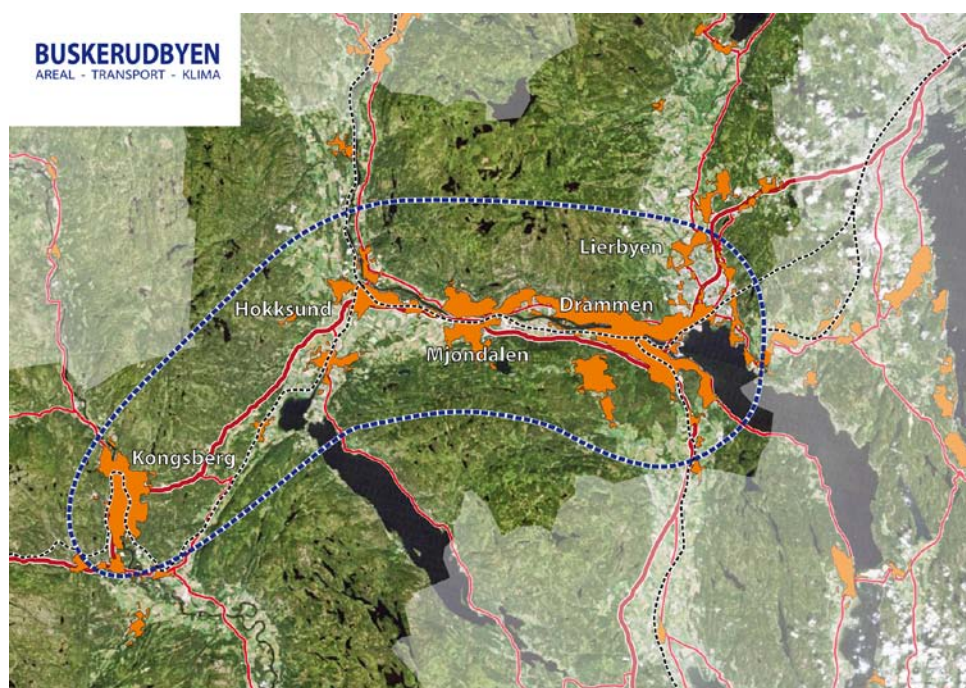
## BUSKERUDBYEN - REGIONALT SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG KLIMA.

*De fem kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg utgjør et sammenhengende funksjonelt byområde og har sammen med Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket innledet et prosjektarbeid med mål om å styrke samarbeidet om areal- og transportutviklingen i dette byområdet.*

*Gjennom en samling for folkevalgte (1.-2.09.08) og et dialogmøte med næringslivet (10.11.08) har partene analysert drivkrefter og trusler og drøftet de mulighetene som et sterkere regionalt samarbeid om dette samfunnsområde gir. Disse samlingene har gitt styrket bevissthet om behovet for å tenke nytt i den framtidige areal- og transportpolitikken i byområdet fra Lier til Kongsberg (Buskerudbyen).*

Dersom disse samarbeidsaktørene skal ta mål av seg til å innlede et forpliktende langsiktig samarbeid som kan gi reelle resultater for innbyggere og næringsliv i de fem lokalsamfunnene, må det bygge på en omforent

- erkjennelse av en del faktiske forhold
- visjon/kongstanke om hva man vil
- holdning til hvilken strategi som fører frem



## 1. Erkjennelsen

*I byområdet fra Lier til Kongsberg (Buskerudbyen) vil den generelle veksten i biltrafikken føre til økte klimautslipp, til overbelastning av viktige deler av veitransportårene, til redusert framkommelighet for næringslivets transport og til mindre attraktivt by- og tettstedsmiljø. Denne utviklingen forsterkes av kommunenes arealdisponering samt fylkeskommunens og statens manglende legitimitet til å kreve gode helhetsstrategier og tilhørende gjennomføringsmuligheter.*

*Overnasjonale samarbeidsorganer er omforent om klimautfordringen. Stortinget har tatt klimatrusselen på alvor og inngått et bredt forlik om den nasjonale innsatsen. Det viktigste tiltaket rettet mot kommunene/lokalsamfunnene i byområdene er å redusere utslippet fra transportsektoren, særlig privatbilbruk. Det er bare i byområdene og for lange reiser det kan settes inn tiltak som monner.*

Den økte framkommelighet for den regionale og lokale biltrafikken som er en gevinst fra Veipakke Drammen til ca. 4 milliarder kr., er i ferd med å bli "spist opp" nesten før det siste veiprojektet er ferdig bygget. Den generelle veksten i dette byområdet krever en annen transportstrategi enn bare bygging av nye veier.

Det er mange arenaer som i dag arbeider med temaet areal- og transport i ulike sammenhenger, men det er ikke noe forum som har mandat og rolle i å bistå kommunestyrene, fylkestinget og statsetatene i å øke gjennomføringskraften innen dette viktige samfunnsområdet.

Nasjonale transportmyndigheter vil i byområdene i større grad prioritere helhetlige tiltak som er effektive med hensyn til klimamålene, dvs. tiltak som øker kollektivtrafikken og reduserer bilbruk.

Den mest bærekraftige strategien for å møte disse utfordringene er å endre arealbrukspolitikken og tilrettelegge for mer gang-, sykkel- og kollektivtransport. En slik tilrettelegging innebærer bilrestriktive tiltak.

En slik areal- og transportstrategi vil ha to sentrale tilleggseffekter som er av vital betydning for kommunene:

- Den vil være viktig virkemiddel i det kommunale arbeidet med **næringsutvikling og verdiskapning**. Kommunene og andre offentlige partnere må være aktive i arbeidet med tilrettelegging for næringslivets behov for arealer og transportbehov for mennesker og gods. Mer helhetlig samordning av areal- og transportplanleggingen og lokaliseringspolitikken, vil i byområdene være ensbetydende med å styrke næringslivets rammevilkår
- Den vil innebære at kommunene i større grad må konsentrere utbygging og vekst til arealer omkring knutepunkter og tettsteder. Dette muliggjør bedre kvalitet i by- og tettstedsmiljøene, dvs. mer **attraktiv by- og stedsutvikling**.

*Areal- og transportpolitikken vil på denne måten være det sterkeste instrument for å sikre utviklingen av en attraktiv og konkurranskraftig region*

I Buskerudbyen vil det ikke være mulig å iverksette effektive tiltak i hver kommune for seg. Det vil ikke kunne oppnås partnerskap med nasjonale myndigheter og deres virkemidler uten at kommunene og fylkeskommunen står samlet.

## **2. Kongstanken**

Buskerudbyen fra Lier til Kongsberg med sine nesten 150.000 innbyggere og et vekstkraftig næringsliv, vil samlet kunne fremstå med tyngde nasjonalt.

*Kongstanken for samarbeidet mellom de 9 partene må være å utvikle dette byområdet til en bære- og konkurransedyktig byregion som vil være av betydelig nasjonal interesse.*

Kjernen i samarbeidet må være at partene på tvers av kommunegrensene og forvaltningsnivåer utnytter regionens arealressurser og utvikler en transportinfrastruktur på en helhetlig måte. Dette forutsetter en helhetlig, forpliktende og samordnet areal- og transportpolitikk som er klimavennlig.

## **3. Avtale om et samarbeidsprosjekt med økt gjennomføringskraft**

*Kongstanken innebærer å starte et langsiktig samarbeidsprosjekt som skal bistå kommunestyret, fylkestinget og de statlige transportetatene i ny samhandling, beslutning og gjennomføring av en framtidsrettet areal-, transport- og klimapolitikk (ATK) i dette byområdet.*

*Prosjektet må være politisk styrt med en varighet på minst 4 år. Den politiske styringen av prosjektet ivaretas i fellesskap av representanter fra de 5 kommunene og fylkeskommunen.*

*Prosjektet startes ved at det inngås en "avtale" mellom partene der det blant annet er enighet om følgende skisse til innholdet i samarbeidet:*

- Utarbeide en felles regional arealplan og en forpliktende areal- og transportpakke/-avtale.
- Utnytte den statlige "belønningsordningen for økt kollektivtransport og redusert bilbruk" som et virkemiddel for hele Buskerudbyen (i dag bare Lier, Nedre Eiker og Drammen).
- Bruke samarbeidsprosjektet til å løse andre oppgaver i fellesskap innen areal, transport og klima som er relevante for de målene prosjektet skal arbeide mot.

*En avtale om å starte samarbeidsprosjektet må også ha formulert mål og strategier for utviklingen for felles byområde.*

### **Skisse til mål for areal-, transport- og klimautviklingen (ATK)**

Målene bygger på anbefalinger (2007/08) om areal- og transportutvikling for Vestregionen, Kongsbergregionen og Osloregionen samt fra Buskerud fylkeskommune og det nasjonale utviklingsprogrammet "Framtidens byer".

Et overordnet helhetlig areal- og transportkonsept for byområdet bygges på følgende mål for utviklingen:

1. Buskerudbyen skal være en bærekraftig og konkurransedyktig byområde i Norge og et ledende byområde for reduksjon av klimautslipp fra transportsektoren.
2. Utbyggingsmønsteret skal være klimavennlig og arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling i knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet med bevaring av overordnet grønnstruktur.
3. Transportsystemet skal på en rasjonell måte, både for personer og gods, knytte det flerkjernede byområdet sammen, til resten av Oslo-området og til utlandet.
4. Det klimavennlige transportsystemet skal være effektivt både for innbyggere og næringsliv, miljøvennlig med kollektivtransport som grunnstamme, med tilgjengelighet

for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Samarbeidsprosjektet må bygge på at det utvikles felles mål for:

- % reduksjon av klimautslipp fra transport i byområdet
- andel av trafikken som bør være kollektivtrafikk og andel sykkelbruk.

#### **Skisse til strategi for areal-, transport- og klimautviklingen (ATK):**

1. Det skal legges til rette for livskraftige byer og småbyer i alle kommunene som urbane regionale knutepunkter/sentra med bosteder, arbeidsplasser, handel, service og kulturaktiviteter. (Drammen, Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen er slike regionale knutepunkter. I tillegg kommer evt. ytterligere regionale knutepunkter som det måtte bli enighet om i prosjektarbeidet.). Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.
2. Vekstkraften i Drammen og Kongsberg skal utnyttes til beste for hele "Buskerudbyen". Vekst i Eiker og Lier skal kunne avlaste vekst i Drammen og Kongsberg. Slik balansert vekst bør bla. kunne skje ved en bolig- og arbeidsintensiv næringsutvikling knyttet til knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet, samt lokalisering av offentlig virksomhet.
3. Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i et godt jernbanetilbud og et godt busstilbud med kvalitet og framkommelighet som kan konkurrere med bilen.
4. Et godt sykkelveinett skal bidra til økt sykkelbruk og et miljøvennlig transportalternativ, også kombinert med kollektivtransport.
5. Bidra til å utvikle et effektivt og klimavennlig transportsystem for gods- og næringstransport. Her inngår at Drammen havn skal utnyttes som et virkemiddel til bærekraftig verdiskaping for hele byregionen.
6. Effektivisere hver enkelt transportform, og samtidig bedre sammenkoblingen mellom transportformene.

Finansiering av fellestiltak i transportsystemet må være en kombinasjon av felles statlige midler og brukerbetaling samt bidrag fra kommunenes og fylkeskommunens fellesmidler. Det skal utarbeides et enkelt system for resultatmålinger bla. som grunnlag for politisk styringsdialog i kommunestyrene og fylkestinget samt sammenligning med utviklingen i andre mellomstore byområder i Norge.

## **4. Videre arbeid – forprosjektets fase 2.**

Samarbeidet som ble påbegynt i mai 2008 og som ble markert med å inngå en intensjonsavtale, har blitt betegnet som et forprosjekt.

Konklusjonene på prosjekteiermøte 06.01.09 innebærer at første halvår 2009 (forprosjektets fase 2) settes av til å videreføre forprosjektet for å utarbeide en "avtale" om et forpliktende samarbeid som inneholder de elementene som er skissert ovenfor. Forslag til "avtale" legges frem for et nytt prosjekteier-/ordførermøte i april/mai før behandling/beslutning i de respektive deltagernes organer i juni evt. august/september 2009 om å starte et langsiktig (for eksempel 4-årig) samarbeidsprosjekt. Et slikt prosjekt vil i såfall kunne være operativt 1.1.2010.

#### **Forventede resultater**

Det er en forutsetning at samarbeidet skal gi nytte for alle samarbeidspartnere, både på kort og lengre sikt. Dette understrekes ved at prosjektet vil bygge på et forpliktende samarbeid mellom likeverdige partnere hvor konsensus er hovedprinsippet for beslutninger hvis ikke annet blir bestemt.

## **Samarbeidsprosjektet Buskerudbyen – areal, transport og klimasamarbeid i byområdet fra Lier til Kongsberg.**

### Lokal enighet gir nasjonal prioritering

Erfaringer fra andre samfunnsområder tilsier at et forpliktende samarbeid av denne type vil føre til at staten i større grad kommer til å prioritere gjennomføring av tiltak i transportsystemet (kollektivtransport, jernbane og veg) for byområdet fra Lier til Kongsberg. Forutsetningen vil være at nasjonale, regionale og lokale mål blir ivaretatt og at byrdefordelingen nasjonalt – lokalt er ballansert.

### Aktuelle resultatforventninger

De fleste resultater innen areal og transport kommer etter mange års arbeid. Gjennom et effektivt samarbeidsprosjekt forventes det at konkrete resultater vil komme raskere enn ellers. Av konkrete resultater kan følgende angis som foreløpige forventninger:

- Bedre fysisk kvalitet og livskraftig utvikling i bysentra, kommunesentra og tettsteder.
- Sikre næringslivets arealbehov, både knyttet til transformasjonsområder og nye næringsarealer.
- Avklare grunnlaget for og bygging av ny jernbanegodsterminal for Drammensområdet med tilhørende gode transportforbindelser med havna.
- Dobling av togtilbudet på strekningen Drammen – Kongsberg og oppgradering av hovedknutepunkter.
- Økt busstilbud og regionale sykkelruter.

## Vedlegg

### **Status og videre arbeid i forprosjektets fase 2.**

Forprosjekt-fase 1 (juni – desember 2008) er gjennomført med fokus på å avklare interesse, muligheter og trusler ved et forpliktende samarbeid innen areal, transport og klima.

Fase 2 i forprosjektarbeidet (januar – ca. juni 2009) vil inneholde avklaringer, forhandlinger og beslutning om etablering av et politisk styrt gjennomføringsprosjekt innen areal, transport og klima for byområdet fra Lier til Kongsberg med varighet på minst 4 år. (ATK-prosjekt Buskerudbyen).

Forprosjektarbeidet bør koordineres med Jernbaneverkets konseptvalgutredning (KVU-arbeid) for ny jernbanegodsterminal mv., Drammen kommunes deltagelse i Framtidens byer, kollektivtransportutviklingen og andre løpende oppgaver som besluttes å inngå i forprosjektarbeidet.

### **Gjennomførte prosesser i fase 1 av forprosjektarbeidet.**

I løpet av fase 1 av forprosjektarbeidet (juni – desember 2008) er muligheter og trusler ved et forpliktende samarbeid synliggjort. Gjennom mobilisering og deltagelse fra nøkkelpersoner både hos de folkevalgte, næringslivet, administrative ledere og fagfolk hos de 8 samarbeidspartnerne, har man for første gang i fellesskap drøftet utviklingen i dette byområdet.

Et politisk framtidswerksted (seminar) (1. og 2.09.08) med ca. 80 deltagere fra alle samarbeidspartnerne, ga både tydelige innspill til behovet for samarbeid og konkretiserte trusler ved manglende samarbeid. De folkevalgte fra de 5 kommunene og fylkeskommunen, sammen med representanter fra administrasjonen, skisserte 4 mulige framtidbilder for utviklingen i byområdet fra Lier til Kongsberg. Det var stor enighet om at klimautfordringen måtte inngå som et felles strategiområde.

På et dialogmøte (10.11.08) for næringslivet, ble det gitt en sterk og samlet anbefaling om at kommuneoverskridende samarbeid av den foreslåtte type, er sterkt ønsket og helt sentralt for næringslivets videre konkurransekraft. De over 30 næringslivslederne forventet at de folkevalgte vil følge opp med vedtak om et forpliktende samarbeid innen areal, transport og klima.

Med bakgrunn i Stortingets klimaforlik har regjeringen satt i gang et 6-årig nasjonalt utviklingsprogram for klimavennlig byutvikling, Framtidens byer. En av de 4 satsingsområdene i Framtidens byer, er areal og transport. 13 byområder har inngått intensjonsavtale med regjeringen om deltagelse i dette utviklingsprogrammet. Forutsetningene for deltagelse i programmet er bla. at interkommunalt og regionalt samarbeid etableres innenfor det funksjonelle byområdet som den inviterte byen inngår i. Drammen, som en av de 13, har derfor invitert deltagerne i Buskerudby-prosjektet til å delta i samarbeidet. Handlingsprogram for 2009 er utarbeidet med videreføring av Buskerudby-prosjektet som viktig tiltak.