**SAKSDOKUMENT TIL ATM-utvalgets møte nr 3 - 2012 og møte nr 5 i Samarbeidsgruppa for KVU Buskerudbypakke 2**

**Møtetid: Fredag 30. mars kl 10:00 – 14:00 (lunsj kl. 12.00)**

**Sted: Rådhuset, Kongsberg**

**Forslag til dagsorden - Del 1 kl. 10.00 – kl. 12.00**

Sak 15/12 Referat fra sist møte

Sak 16/12 Status

Sak 17/12 Areal- og transportplanen  
Sak 18/12 Tiltaksplan 2012 belønningsordningen

Sak 19/12 Felles uttalelse NTP

Sak 20/12 Buskerudbypakke2 (BBP2)

Sak 20/12 Årsrapport 2011

Sak 21/11 Eventuelt

**Del 2 Møte i Samarbeidsgruppen for KVU Buskerudbypakke 2 fra ca. 12:30 – kl 14:00.** Ansvar: Statens vegvesen region sør v/ Inger Kammerud, prosjektleder

Sak 05/12 Status

Sak 06/12 Samfunnsmål

Sak 07/12 Fordeling av befolkningsvekst og arbeidsplasser i 0-alternativet

Sak 08/12 Konseptutvikling - mulighetsrommet – siling

Sak 09/12 Framdrift og utfordringer

Sak 10/12 Eventuelt

**Buskerudbyen 23.03.2012**

Tore Opdal Hansen Runar Hannevold

Leder av ATM-utvalget leder av adm. styringsgruppe

Vedlegg 1 Referat fra møte 17. februar 2012

Vedlegg 2 Notat areal- og transportplanen - hovedgrep  
Vedlegg 3 Forslag til kommunikasjonsstrategi AT-plan

Separate vedlegg:   
Forslag til tiltaksplan 2012 – belønningsmidler / Buskerudbypakke 1  
Forslag til årsrapport 2011 Buskerudbysamarbeidet

Svar fra SD på felles uttalelse om Steinberg stasjon.

Ferdige delrapporter KVU Buskerudbypakke2 er lagt ut på hjemmesiden: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/buskerudbypakke2/Rapporter>

**Del 1**

**Sak 15/12 Referat fra møte nr 2/12**Referat fra møte 17. februar 2012 ligger som vedlegg 1.

***Konklusjon: Referat godkjennes***

**Sak 16/12 Status**

**Revidert møteplan**I forrige ATM-rådsmøte ble det foreslått et ekstra ATM-rådsmøte mandag 23. april for drøfting av forslag til areal- og transportplan for Buskerudbyen 2014-2023. I møte i adm. styringsgruppe 23.3. fikk sekretariatet i oppdrag å lage forslag til en justert møteplan, hvor ATM-rådsmøte 23.4. flyttes for å sikre god deltakelse fra alle kommunene og fylkeskommunen. Dette kan også føre til at ATM-utvalgsmøte 27. april må flyttes. Forslag til ny møteplan legges fram i møtet.

**Tilbakemelding fra SD på Buskerudbyens oppsummering/referat fra møte 29.11.2011**Buskerudbysamarbeidet har mottatt tilbakemelding fra Samferdselsdepartementet der de har noen korrigeringer til referatet:

«På side 2 vil vi presisere at under pkt. 2 (belønningsordningen) bør teksten knyttet til statsrådens svar lyde slik : ”Tilknyttet økt satsing på kollektivtrafikken i byområdene, utredes  det ulike muligheter for økt statlig finansiering av kollektivtrafikken, i form av nåværende belønningsordning eller på annen måte”. På side 3 vedr. spm. om nedlegging av Steinberg stasjon bør siste setning lyde : ” Endelig beslutning vil tas seinere”.»  
  
Formuleringene i referatet var   
«Belønningsordningen vil videreføres og styrkes. Den kan bli endret noe i form.»  
«Statsråden beklaget håndteringen av spørsmålet om nedlegging av Steinberg stasjon. Det vil nå bli gjort en nøyere vurdering. Endelig beslutning vil bli tatt høsten 2012.».

**Svar fra SD på felles uttalelse Steinberg stasjon**Buskerudbysekretariatet mottok mandag 19. mars svar fra Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa på brev av 17. februar 2012 fra fylkesordfører og ordførerne i Buskerudbysamarbeidet vedrørende Steinberg stasjon. Svaret følger som eget vedlegg. Gjenpart av svaret er sendt til kommunene og fylkeskommunen.

**Studietur til Stockholm og Gøteborg**  
Det er påmeldt 49 deltakere på studieturen torsdag 19. og fredag 20. april. I Stockholm vil vi møte representanter fra StorStockholm Lokaltrafikk og Stockholm Länsstyrelse. I Gøteborg har vi kontakt med Gøteborg Stad om programmet. Vi vil sitte samlet på snabbtoget fra Stockholm til Gøteborg og vi har egen buss hjem fra Gøteborg slik at det vil være muligheter for fellesdrøftinger på disse strekningene om ønskelig.

***Forslag til konklusjon:*** *Status tas til orientering.*

**Sak 17/12 Areal- og transportplanen**

**Hensikt:** Drøfte problemstillinger knyttet til; 1) visjon mål, 2) «hovedgrep» i anbefalt forslag til AT-plan, 3) forslag til kommunikasjonsstrategi knyttet til planarbeidet og 4) videre prosess for utvikling av konsensus om planforslag.

**Bakgrunn:** Det jobbes med å sette sammen et anbefalt planforslag med utgangspunkt i de mål og hovedgrep som det redegjøres for i denne sak. Det er et mål at plandokumentet med planretningslinjer blir mest mulig konkret og tydelig på hvordan de mer «rundere formulerte» mål og «hovedgrep» i denne sak skal følges opp av samarbeidspartnerne senere. Det vil være uheldig om plandokumentet etterlater et stort tolkningsrom for hva de ulike elementene i planen innebærer.

Det kan være krevende å ta stilling til hovedgrep i planen nå, før det også fremgår hvordan dette hovedgrepet vil materialisere seg i konkrete planretningslinjer. Samtidig er det slik at konsensus om mål og hovedgrep nå, vil være til hjelp for det videre arbeidet med konkretisering av planretningslinjer. Saken legges derfor fram til drøfting. Alle samarbeidets fora vil fremover bli involvert i det videre konkretiseringsarbeidet. Det vil bli anledning for ATM utvalget å behandle alle elementer i planforslaget på nytt senere, når et konkret planforslag foreligger.

**1) Visjon og mål**Det er utformet et forslag til målstruktur i planen som bygger på samarbeidsavtalens og planprogrammets mål. Målene er forsøkt strukturert noe bedre, som grunnlag for utforming av konkret plandokument. Det er ikke gjort forsøk på å endre innholdet i målformuleringer. Noen mindre justeringer er gjort etter innspill fra adm styringsgruppe. Målformuleringene er fortsatt nær 100% lik formuleringer i allerede vedtatt planprogram og samarbeidsavtale. Delmål 3.3 er kommet som et tillegg til formuleringer i planprogammet for at også næringslivets arealbehov tydeligere også skal framgå av målstrukturen.

Forslag til visjon, hovedmål og delmål for areal- og transportplan for Buskerudbyen.

***Visjon***

***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.***

***Hovedmål 1: Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig***

* 1. *Utbyggingsmønsteret skal være klimavennlig og arealeffektivt, basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling i knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet, med bevaring av overordnet grøntstruktur og jordbruksområder.*
  2. *Byområdet skal være et ledende område for reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren.*

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

* 1. *Transportsystemet skal på en rasjonell måte, både for personer og gods, knytte det flerkjernede byområdet sammen, til Oslo-området og til utlandet.*
  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.*

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

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

**2) Hovedgrep i planforslaget**Kunnskapsgrunnlaget indikerer at de mål som er formulert for utvikling av Buskerudbyen best kan nås ved at bolig- og næringslivsvekst *i størst mulig grad* skjer i kommunesentrene Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og på Lierstranda, mao at utbyggingsmønster og transportsystem utvikles mest i retning av utredningsalternativ 2. En slik utvikling vil ikke utelukke at det også kan være utvikling i andre deler av kommunene. I de 5 nevnte områder kan det meste av framtidig aktivitet lokaliseres, med unntak av mer arealkrevende næringsliv, godsterminal o.l. Det vurderes å være gode utviklingsmuligheter / mye lavt utnyttet areal i de 5 nevnte hovedutviklingsområdene, også for å ivareta ønsket om at fortetting kan skje med kvalitet.

*Alt 0: Fortsettelse av dagens trend knyttet til arealbruk og transporttilbud*

Dersom arealbruk og transportsystem skal utvikles med utgangspunkt i de muligheter og ønsker som er knyttet til dagens kommuneplaner (alternativ 0), vil det kunne forventes en vekst i biltrafikken på ca 50% fram mot 2040, jfr beregninger i pågående konsekvensutredning. En slik utvikling vil i liten grad gi måloppnåelse for noen av de formulerte mål og vurderes heller ikke gi noe godt grunnlag for satsing på opprettholdelse av ønsket stasjonsstruktur eller gi nye argumenter til ønsket om å utvikle et vesentlig bedre togtilbud i Buskerudbyen.

*Anbefalt hovedgrep i plan – arealutvikling mest i retning av alternativ 2*

Ved en sterkere og mer forpliktende satsing på utvikling i de 5 hovedutviklingsområder enn det kommuneplanene i dag legger opp til, vil mål om klimavennlig utbyggingsmønster, effektivt transportsystem og attraktive byer og tettsteder, i større grad kunne nås. Det vurderes også at en slik utvikling av arealpolitikken i Buskerudbyen i langt større grad vil være tjenlig for Buskerudbyen i kommende forhandlinger med Samferdselsdepartementet og statsetater om innholdet i en Buskerudbypakke 2. En slik bypakke vil kunne bli det viktigste redskap for videre utvikling av transportsystemet i regionen. Ved å forplikte seg til å arbeide for foreslått arealutvikling, dokumenterer kommunene i Buskerudbyen vilje til å ta i bruk det viktigste virkemiddel kommunene rår over, arealpolitikk, for å bedre legge til rette for en mer bærekraftig og mer konkurransekraftig utvikling.

Det vil arbeides videre med nyansering av ovennevnte forslag til hovedgrep i arealpolitikken som ivaretar behov for lokal tilpassing for den enkelte kommune. F eks vil ikke Lier kunne leve opp til en slik utvikling tidlig i planperidoen (2013-23), imidlertid kan svært mye av utviklingen i Lier finne sted på Lierstranda når planavklaring der foreligger.

I møtet vil deler av kunnskapsgrunnlaget bli gjennomgått som grunnlag for foreslåtte hovedgrep. Hovedgrepet drøftes som grunnlag for videre nyansering og detaljering i planforslaget. Det er redegjort nærmere for hovedgrepet i vedlegg 2 Notat areal- og transportplan – hovedgrep.

**3) Kommunikasjonsstrategi**Det er utarbeidet en strategisk kommunikasjonsplan for AT-planen som det jobbes etter. Se vedlegg 3 Forslag til strategisk kommunikasjon AT-planen.

**4) Videre prosess**Det vises til sak 16/12. Forslag til videre prosess gjennomgås i møtet.

***Konklusjon: Saken drøftes***

**Sak 18/12 Tiltaksplan 2012 belønningsordningen**

**Hensikt**

Hensikten med saken er beslutning av tiltaksplan 2012 for belønningsordningen/ Buskerudbypakke1.

Tiltaksplan 2012 prioriterer i alt 93,75 millioner kroner til tiltak i tråd med politisk vedtatt handlingsprogram (ATM-utvalget 10.januar). Forslag til tiltaksplan 2012 er vedlagt som separat vedlegg til saksdokumentet.

**Bakgrunn**

90 mill.kr. er avsatt i statsbudsjettet for tiltak 2012 til Buskerudbyen under forutsetning av at partnerne i Buskerudbysamarbeidet leverer og følger opp med resultater i 2011. Endelig tildeling for 2012 er p.t. ikke mottatt fra Samferdselsdepartementet. Administrativt er det opplyst fra departementet at endelig tildeling forventes før påske. Oversiktstabellen under har tatt utgangspunkt i justert handlingsprogram slik det ble vedtatt av ATM-utvalget 10.01.2012 og viser foreslått fordeling mellom 2012 og 2013.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Resterende Buskerudbypakke1 -midler fordelt på tiltaksområder og 2012 og 2013. Beløp er i hele mill. kroner: | Vedtatte rammer for 2012 og 2013 | Forslag tiltaksplan 2012 | Mulige rammer 2013 |
| 1. Felles areal- og transportplan | 3,20 | 3,00 | 0,20 |
| 2. Forbedring av kollektivtilbudet (inkl. 3,0 mill. fra 2011) | 38,00 | 19,00 | 19,00 |
| 3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken | 106,00 | 49,15 | 56,85 |
| 4. Tiltak for syklende og gående | 27,00 | 11,50 | 15,50 |
| 5. Biltrafikkreduserende tiltak | 8,00 | 3,50 | 4,50 |
| 6. Informasjon og holdningskampanjer (inkl.0,75 mill. fra 2011) | 8,75 | 5,30 | 3,45 |
| 7. Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger | 2,80 | 2,30 | 0,50 |
| SUM | **193,80** | **93,75** | **100,0** |

I tillegg til de 90,0 mill. kronene er følgende lagt inn:

* Det ble høsten 2011 bevilget 3,0 mill. til gjennomføringsplan for kollektivtrafikk, disse midlene har ikke kommet til anvendelse og i samråd med BFK er de lagt inn i rammen for tiltaksplan 2012.
* I henhold til vedtak i adm. styringsgruppe sitt møte 10. februar i år ble restmidler fra 2011 på tiltaksområde 6 tildelt to kampanjer: Aktiv på skoleveien 0,25 mill. kroner og Sykle til jobben 0,50 mill. kroner.

**Prosess utarbeidelse av tiltaksplan 2012**I 2011 ble det utarbeidet et bredt plangrunnlag for tiltak innenfor belønningsordningen/ Buskerudbypakke 1. Det gjelder særlig innenfor tiltaksområdene (3 og 4) kollektivtrafikk og gang- sykkelveier. Her har SVV og BK hatt en sentral rolle. Anbefalte forslag til tiltaksplan er fremkommet gjennom bred faglig arbeid hvor alle partnerne har deltatt aktivt i arbeidet.

**Prioriteringskriterier**

I tråd med vedtatt handlingsprogram 2010 – 2013 er følgende kriterier lagt til grunn:

*Følgende hovedkriterier er tidligere vedtatt (ATM-utvalget i april 2010) for prioritering av tiltak i Buskerudbypakke1/belønningsordningen:*

* *Tiltak som gir høy måloppnåelse (i tråd med inngått samarbeidsavtale om Buskerudbyen og avtale med SD).*
* *Tiltak som gir raske og synlige resultater*
* *Tiltak som kombinerer kollektivtrafikkforbedringer med biltrafikkreduserende tiltak.*
* *Tiltak i alle kommunene (i tråd med samarbeidsavtale).*

*I tråd med ATM-utvalgets vedtak presiseres viktigheten av at tiltakene differensieres i forhold til behov og muligheter i de ulike byene og tettstedene.*

Innenfor tiltaksområde 3 (infrastruktur kollektivtrafikk) er også følgende lagt til grunn for de foreslåtte prioriteringene:

1. Gjennomførbare tiltak i 2012 *innenfor* de 5 prioriterte strekningene som legger til rette for flere kollektivreisende (det vil si at også gang, sykkel og biltrafikkreduserende tiltak vil kunne falle inn under denne beskrivelsen).
2. Gjennomførbare tiltak i 2012 *utenfor* de 5 prioriterte strekningene som legger til rette for flere kollektivreisende (det vil si at også gang, sykkel og biltrafikkreduserende tiltak vil kunne falle inn under denne beskrivelsen).
3. Utredning i 2012 av tiltak som gjennomføres i 2013. Utredning av tiltak som ikke kan komme til utførelse i 2013 er ikke blitt prioritert.

**Kommunefordeling av tiltak**

For å ivareta prinsippet om tildeling av midler og fordeling til alle kommunene, har det ved tidligere års tildelinger vært enighet om at det er gjennomsnitt over flere år som skal ligge til grunn for vurderingen.

Foreliggende forslag til tiltaksplan gir følgende oversikt over fordelingen mellom kommunene:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kommunefordeling 2008-2012 for tiltaksområdene 3: Infrastruktur kollektiv, 4: Sykkeltiltak og 5: Biltrafikkreduserende tiltak** | | | | | |
| Kommune | 1/5 av fellestiltak | Tiltak i en kommune | Sum | Andel | Andel befolkning: |
| Nedre Eiker | 3 544 337 | 16 075 035 | 19 619 372 | 15 % | 15 % |
| Øvre Eiker | 3 544 337 | 19 100 000 | 22 644 337 | 17 % | 11 % |
| Kongsberg | 3 544 337 | 14 410 000 | 17 954 337 | 14 % | 16 % |
| Lier | 3 544 337 | 13 549 303 | 17 093 640 | 13 % | 15 % |
| Drammen | 3 544 337 | 49 122 969 | 52 667 306 | 41 % | 42 % |
| Sum |  |  | 129 978 991 |  |  |

Adm. styringsgruppes foreslåtte fordeling

Adm. styringsgruppes foreliggende foreslåtte fordeling er samstemmig med ett unntak:

Kollektivbetjening av Buskerud park i Nedre Eiker kommune

Nedre Eiker kommune har foreslått at det i forbindelse med vedtak av tiltaksplan 2012 skal gjøres et forpliktende vedtak for 2013 om tilskudd på 10 mill.kr. til kollektivbetjening av den foreslåtte utvidelse av Buskerud park. Tilskuddet er til etablering av holdeplass og kollektivfelt og er en del av vedtatt reguleringsplan for Krokstad senterområde. Planen avventer vurdering i Miljøverndepartementet som ventes første kvartal 2012.

Det var kun Lier kommune som støttet forslaget om å gjøre et forpliktende vedtak om 10 mill. kroner til dette tiltaket for 2013. De øvrige medlemmenes vurdering var at tiltaket bør vurderes på nytt i tilknytning til tiltaksplan 2013.

**Desentralisert gjennomføring og tilhørende avtaler**

I tråd med tidligere vedtak praktiseres en desentralisert gjennomføringsmodell. Hvert tiltak eller en gruppe av tiltak vil ha en gjennomføringsansvarlig organisasjon (kommune, SVV, BK og Bfk). (Noen av tiltakene vil sekretariatet ha ansvar for). I tråd med eksisterende fullmakter utarbeides gjennomføringsavtaler av sekretariatet i tråd med vedtatt tiltaksplan.

Adm.styringruppe legger til grunn at opplegget for gjennomføringsavtalene videreutvikles i forhold til fjorårets løsning. Dette gjelder spesielt følgende:

* Økt grad av rammeavtaler /delegering (f.eks. utarbeides en for hver kollektivstrekning og f.eks. sykkeltiltak innenfor en kommune samles i en gjennomføringsavtale).
* At nødvendig politisk prosess ivaretas (dvs. at det for alle tiltak også er en forankringsansvarlig). Dette vil være den aktuelle kommunen tiltaket utføres i, eventuelt hos fylkeskommunen ved tiltak på fylkesveg og drift av kollektivtrafikken (område 2).

Økt grad av rammeavtaler /delegering vil etter dette opplegget bli praktisert i tråd med gjennomføringsavtalene og tilhørende resultatrapportering på følgende måte:

* Hvis rammene for et tiltak skal endres så kan dette ”salderes” innenfor strekningen/gjennomføringsavtalen. Gjøres dette er det imidlertid et krav til at dette dokumenteres og at det fylles ut en endringsmelding i forhold til innholdet i gjennomføringsavtalen og rapporteres.
* Foreslås endringer med konsekvens for andre strekninger evt. tiltaksområder så må det søkes prosjektsjefen. Det legges til grunn at prosjektsjefen ivaretar de foreslåtte endringer.

I tråd med eksisterende praksis legges det til grunn at adm. styringsgruppes gitte fullmakt til omdisponering av tildelte midler videreføres for tiltaksplan 2012.

**Gjennomføringskraft**

For best mulig gjennomføringskraft for bygging og realisering av tiltak innenfor områdene 3 og 4 anbefaler adm. styringsgruppe at en i 2012 planlegger for gjennomføring av tiltak innenfor en 10 % høyere ramme enn tiltaksplanen tilsier. Med andre ord skal det planlegges tiltak for ytterligere 9,35 mill. kroner innenfor kollektivinfrastruktur og sykkeltiltak.

**Forpliktelser inn i tiltaksplan 2013**Det er i arbeidet med denne tiltaksplanen langt på vei blitt planlagt for 2012 og 2013 samtidig for de større infrastrukturtiltakene under tiltaksområde 3 og 4. Dette for å sikre totaliteten og at større og komplekse prosjekter med lang forberedelsesfase skal kunne realiseres innenfor gjeldende avtale om belønningsmidler/BBP1. Da tildeling av midler for 2013 ikke vil foreligge før primo 2013 vil det ved kontraktsinngåelser med entreprenører og lignende bli tatt forbehold om finansiering i 2013 eller at gjennomføringsansvarlig forskutterer.

**Forutsetninger for tildeling innfor tiltaksområde 2:**

Adm. styringsgruppe i møte 23.03. drøftet den utfordrende situasjonen flere av kommunene var kommet i etter Buskerud kollektivtrafikk har redusert busstilbudet noe i 2012. Ut fra målsettingene for Buskerudbysamarbeidet om økt andel kollektivtrafikk anbefaler adm.-styringsgruppe overfor ATM-utvalget at det bes om en avklaring fra fylkeskommunen på to forhold før Buskerudbyen tildeler midler til drift av kollektivtilbudet.; Hvorvidt 2011-tilbudet kan reetableres inneværende år og om det foreligger planer for endring/reduksjon i rutetilbudet for 2013 innenfor Buskerudbyområdet. Det foreslås at tildeling til tiltaksområde 2 avventes til slik avklaring foreligger.

**Adm. styringsgruppe anbefaler følgende forslag til konklusjon:**

***A. Tiltaksplan 2012 datert 23.03, vedtas med etterfølgende tildelinger og med følgende presisering:***

1. ***For å sikre høy grad av gjennomføringskraft gis sekretariatet fullmakt for å planlegge for en 10 % større ramme for tiltak innenfor tiltaksområde 3 og 4.***
2. ***Før tildeling av midler til forbedring av kollektivtilbudet (tiltaksområde 2) bes Buskerud fylkeskommune avklare*** 
   1. ***om rutetilbud 2011 i Buskerudbykommunene kan reetableres inneværende år***

* 1. ***om det foreligger planer for endringer/reduksjon i rutetilbudet for 2013?***

***B. Tildeling tiltaksplan 2012 datert 23.03, vedtas med følgende tildelinger :***

# Felles areal- og transportplan

# 3,0 mill. kroner til arbeidet med å utrede, koordinere og gjennomføre felles areal- og transportplan for Buskerudbyen.

# Forbedring av kollektivtilbudet

# 12,80 mill. kroner til økt frekvens og kapasitet i busstilbudet i Buskerudbyen i 2012

# 3,65 mill. kroner til bedre informasjon om rutetilbudet i 2012

# 1,5 mill. kroner til utvikling av webapplikasjon og utvikling av nettsider

# 0,7 mill. kroner til utredning av mulige løsninger og konsekvenser av ulike alternativer.

# Det settes av 0,35 mill. kroner til utredning av busstilbud Kongsberg- Drammen i 2012.

# Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken

# Strekning 1A Drammen sentrum (Strømsø - Bragernes):

* + 1. 6,75 mill. kroner til oppgradering av bybrua med sikte på bedre fremkommelighet for buss, syklende og gående.
    2. 1,54 mill. kroner til utredning og bygging av ny holdeplasstruktur i Drammen sentrum, primært Bragernes.
    3. 2,40 mill. kroner til å innføre Aktiv signalprioritering i Rosenkrantzgate/Haugesgt.
    4. 1,80 mill. Oppgradering langs trasé og på holdeplasser i Rosenkrantzgate /Haugesgt.
    5. 2,20 mill. kroner til utredning og bygging av sykkelparkering og sykkelparkeringshus på Drammen stasjon.
    6. 0,30 mill. kroner til strekningsvis gjennomgang av trasé, aktuelle utredninger, detaljplanlegging av tiltak, holdeplasser etc.

# Strekningen 1B: Vinnes/Travbanen – Krokstadelva – Mjøndalen:

* + 1. 0,25 mill. kroner til bussprioritering og tilfartskontroll i Vinneskrysset.
    2. 0,025 mill. kroner til utredning av bussprioritering på Mjøndalsbrua.
    3. 5,00 mill. kroner etablering av rundkjøring og tilfartskontroll i krysset Mjøndalsbrua – Fv283.
    4. 1,00 mill. kroner i samlepott for oppgradering langs trasé og på holdeplasser på strekningen
    5. 0,30 mill. kroner til strekningsvis gjennomgang av trasé, aktuelle utredninger, detaljplanlegging av tiltak, holdeplasser etc.

# Strekning 2: Tordenskioldsgate:

* + 1. 1,65 mill. kroner for å tilrettelegge for buss i krysset Tamburgate og Knoffs gate
    2. 2,00 mill. kroner for å gi bussen mulighet til å kjøre rett over krysset Tordenskiolds gate og Telthusgata (etablere busstrase)
    3. 2,00 mill. kroner for å gi bussen prioritet gjennom Rundtomkrysset (Tollbugt.)
    4. 0,30 mill. kroner til strekningsvis gjennomgang av trasé, aktuelle utredninger Buskerud kollektivtrafikk, detaljplanlegging av tiltak, holdeplasser etc.

# Strekning 3: Drammen sentrum – Gulskogen:

* + 1. 2,00 mill. kroner for å etablere ny trase med holdeplasser mellom Konnerudgata og Gulskogen.

# Strekning 4: Kongsberg sentrum – Gamlegrendåsen – Gomsrud:

* + 1. 1,30 mill. kroner i bidrag/tilskudd til bygging fellesbrukskryss i Kongsberg
    2. 0,15 mill. kroner for å utrede trase og tiltaksbehov for traseen til Gamlegrendåsen og Gomsrud.
    3. 3,10 mill. kroner for å etablere høystandard sykkelparkering på Knutepunkt Kongsberg
    4. 0,30 mill. kroner til strekningsvis gjennomgang av trasé, aktuelle utredninger, detaljplanlegging av tiltak, holdeplasser etc.

# Strekning 5: Lierstranda – Drammen sentrum:

* + 1. 0,15 mill. kroner for å utrede bussfelt i Tomtegata
    2. 4,48 mill. kroner for å etablere kollektivfelt fra krysset Lierstranda-Strandveien til rundkjøring på Brakerøya.
    3. 0,65 mill. kroner for å signalprioritere bussen gjennom krysset Lierstranda-Strandveien
    4. 0,30 mill. kroner til strekningsvis gjennomgang av trasé, aktuelle utredninger, detaljplanlegging av tiltak, holdeplasser etc.

# Innfartsparkering og knutepunkter om ikke er en del av de prioriterte strekningene:

* + 1. 2,5 mill. kroner i tilskudd til innfartsparkering ved Darbu stasjon
    2. 2,5 mill. kroner til pott for bygging av innfartsparkering
    3. 0,5 mill. kroner til tiltak Hokksund stasjon inkl. sykkelparkering.

# Tiltak langs kollektivlinjer som ikke er en del av de prioriterte strekningene 2012:

* + 1. 0,50 mill. kroner til gjennomgang og utbedring av fartshumper på kollektivtraseer i Buskerudbyen
    2. 1,00 mill. kroner til kollektivtiltak på Konnerud
    3. 1,00 mill. kroner til holdeplassoppgradering i ny busstrase mot Fjell (Drammen) - ny trase i Austadveien
    4. 0,10 mill. kroner til å utrede problemer og løsninger i krysset Kirkelinna og Joseph Kellers vei
    5. 0,10 mill. kroner til å utrede løsning for krysset Drammensveien og Eikerveien i Kongsberg
    6. 1,00 mill. kroner i tilskudd til Heggsbroveien - Gatebruksplan Lierbyen

# Tiltak for syklende og gående

# 1,0 mill. kroner til prosjektledelse, koordinering, økt sykkelbruk i Buskerudbyen.

# 1,2 mill. kroner til sykkelveiinspeksjon og sykkelvei i Drammen

# 1,1 mill. kroner til sykkelveiinspeksjon på hovedruter i Kongsberg

# 2,7 mill. kroner til sykkelveiinspeksjon og sykkelveier i Nedre Eiker

# 0,2 mill. kroner til sykkelveiinspeksjon i Øvre Eiker

# 0,9 mill. kroner til sykkelparkering Hokksund sentrum

# 1,4 mill. kroner til skilting, drift og vedlikehold i Buskerudbyen

# 1,0 mill. kroner til forsterket drift og vedlikehold og utredning G/S bro nord i Kongsberg

# 1,7 mill. kroner til sykkelveier i Lier

# 0,3 mill. kroner til utredning av gang- sykkelvei i Nedre Eiker

# Biltrafikkreduserende tiltak

# 0,25 mill. kroner til mobilitetsplanlegging i utbyggingssaker i Kongsberg

# 0,75 mill. kroner til søkbar pott til ”feie for egen dør” tiltak hos de 10 partnerne i Buskerudbyen

# 0,5 mill. kroner til å videreutvikle arbeidet med parkeringstiltak i Buskerudbyen

# 2,0 mill. kroner i tilskudd til å utvide boligsoneparkeringen og innføre beboerparkering i Drammen

# Informasjon og holdningskampanjer

# 1,30 mill. kroner til kampanjer for miljøvennlige reiser

# 1,60 mill. kroner til IKM-tiltak – løpende kommunikasjonsarbeid + prosjektoppfølging

# 2,40 mill. kroner til IKM-tiltak – strategisk kommunikasjon

# Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger.

# 1,0 mill. kroner til koordinering og oppfølging av belønningsmidler/Buskerudbypakke1

# 1,0 mill. kroner til strategisk utvikling og planlegging av Buskerudbypakke 2

# 0,30 mill. kroner til evalueringsprosjekt trafikk- og resultatmålinger

**Sak 19/12 Felles uttalelse NTP**  
  
De statlige transportetatene la fram forslag til Nasjonal Transportplan NTP 2014-2023 29. februar 2012. Høsten 2012 vil Samferdselsdepartementet utarbeide stortingsmelding om NTP som behandles i Stortinget i vårsesjonen 2013. ATM-rådet ble orientert om NTP-forslaget i møte 5. mars. NTP-forslaget er sendt på høring til fylkeskommunene som innhenter uttalelser fra kommuner, organisasjoner etc.

I samarbeidsavtalens pkt 4.4 heter det at «ATM prosjektet skal initiere og arbeide fram forslag til en bypakke for Buskerudbyen som kan inngå i neste NTP (2014-2017). Her inngår også det å initiere og utarbeide felles uttalelse til Nasjonal Transportplan ».

Med bakgrunn i samarbeidsavtalen jobbes det med å utarbeide et forslag til felles uttalelse fra kommunene, fylkeskommunen og evt. fylkesmannen når det gjelder byområdene og jernbaneutviklingen i Buskerudbyområdet. Forslag til uttalelse sendes ut i neste uke.

***Forslag til konklusjon:*** *Det avgis en felles uttalelse.*

**Sak 20/12 Buskerudbypakke2**

**Hensikt:**

1. Drøfte behov for og på hvilken måte den politiske involveringen i arbeidet med Buskerudbypakke 2 skal ivaretas i 2012.
2. Drøfte behov for og evt. på hvilken måtet en evt. prosess for videreføring av den 4-årige avtalen med Samferdselsdepartementet etter 2013 bør igangsettes i 2012.

**Bakgrunn**

Det forberedende arbeidet med Buskerudbypakke2 har startet opp med flere drøftinger i samarbeidets organer.

Så langt tas det utgangspunkt i at innholdet i en Buskerudbypakke2 skal ta utgangspunkt i flere pågående parallelle prosesser (KVU Buskerudbypakke 2, Felles areal- og transportplan, tiltak fremkommet gjennom planlegging av tiltak tilknyttet belønningsordningen / Buskerudbypakke1 som ikke lar seg finansiere i 2010 – 13, tiltak mv.)

Med bakgrunn i at en eventuell trafikantbetaling ikke vil la seg kunne realisere før tidligst 2015 (pga. de plan og beslutningsprosessen som må på plass), vurderes det som hensiktsmessig at Buskerudbypakke2 får en todeling; del 1 fra 2014 uten trafikantbetaling og del 2 fra 2015/16? med trafikantbetaling.

På møtet med samferdselsministeren 29.11. ble svaret fra statsråden om forlengelse av den 4-årige avtalen om belønningsordningen tolket slik fra Buskerudbysamarbeidets representanter *«Forutsatt at Buskerudbyen leverer i tråd med eksisterende avtale, vil en forlengelse av avtalen ut over 2013, være en naturlig videreføring av samarbeidet med SD».*

En evt. forlengelse av belønningsavtalen vil i så fall være en av evt. flere finansieringskilder for del 1 av BBP2.

**Problemstillinger til drøfting**

1. Er det behov i 2012 for en økt politisk involvering i arbeidet med samferdselstiltak som bør inngå i en Buskerudbypakke2? På hvilken måte bør eventuelt dette legges opp?

Forslag til NTP legger Oslopakke 3 som utgangspunkt for organisering av bypakker. I prosessen knyttet til Oslopakke 3 var de folkevalgte sterkt involvert i prosessen knyttet til de tiltak som til slutt inngikk i pakken.

1. Kan det være hensiktsmessig at en evt. videreføring av avtalen om belønningsordningen etter 2013 bør ferdigforhandles i løpet av 2012? Hvordan bør prosessen i så fall legges opp ?

**Adm. styringsgruppe anbefaler følgende forslag til konklusjon:** Saken drøftet.

**Sak 21/12 Årsrapport 2011**

Vedlagt følger forslag til samlet årsrapport 2011 for Buskerudbysamarbeidet. Tekstforslaget er sendt til grafisk formgivning og endelig forslag til dokument med bilder mv. skal foreligge til møtet 30.03. Sammen med bilder, grafikk og tegninger er målet at rapporten vil gi et godt inntrykk av hva samarbeidet har jobbet med og oppnådd av resultater i 2011.

Hovedmålgruppen for årsrapporten er kommunestyrene, fylkestinget og ledelsen hos de statlige partnerne. Årsrapporten vil være et viktig verktøy for å vise at Buskerudbysamarbeidet har gitt synlige resultater, og at samarbeidet er et viktig virkemiddel for en attraktiv og bærekraftig utvikling. Behandling av årsrapporten er også en anledning til å få tilbakemelding på Buskerudbysamarbeidet fra de 10 partnernes styringsorganer.

***Leder av adm.styringsgruppe anbefaler følgende forslag til konklusjon:****Årsrapport 2011 for Buskerudbysamarbeidet vedtas.*

**Sak 22/11 Eventuelt**

**Del 2 Møte i Samarbeidsgruppen for KVU Buskerudbypakke 2**

Ansvar: Statens vegvesen region sør v/ Inger Kammerud, prosjektleder

Sak 05/12 Status

Sak 06/12 Samfunnsmål

Sak 07/12 Fordeling av befolkningsvekst og arbeidsplasser i 0-alternativet

Sak 08/12 Konseptutvikling - mulighetsrommet – siling

Sak 09/12 Framdrift og utfordringer

Sak 10/12 Eventuelt

**Vedlegg 1**

****

**Møtereferat ATM-utvalg**

**Møte nr. 2-**12  **17.02.2012**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tilstede** | **ATM-utvalget:**  Morten Eriksrød, fylkesordfører Buskerud fylkeskommune  Tore Opdal Hansen, ordfører Drammen kommune (leder)  Helene Justad, ordfører Lier kommune  Bent Inge Bye, ordfører Nedre Eiker kommune  Vidar Lande, ordfører Kongsberg kommune (nestleder)  Ann Sire Fjerdingstad, ordfører, Øvre Eiker kommune  Sven Arild Hansen, regiondirektør, Kystverket Sør Øst  Kjell Inge Davik, regionvegsjef, SVV Region Sør  Anne Marstein, regional plan- og utviklingsdirektør øst, Jernbaneverket  **Fra administrativ styringsgruppe:**  Runar Hannevold, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune(leder av adm. styringsgruppe)  Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune  Øyvind Hvidsten, rådmann, Øvre Eiker kommune  Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune  Hans Petter Christensen, rådmann, Lier kommune  Astrid Sommerstad, rådmann Kongsberg kommune  Hans Jan Håkonsen, avd.leder, SVV Region sør, avd. Buskerud  **Fra sekretariatet:**  Tore Askim, prosjektsjef (ref), Jomar Lygre Langeland, prosjektleder areal- og transportplan  **Møtedeltagere i samordningsgruppen for KVU Buskerudbypakke 2 (del 2 av møtet) fremgår av eget referat.** |
| **Forfall** | Kirsti Kolle Grøndahl, Fylkesmann, Fylkesmannen i Buskerud |
| **Møtested** | Haugestad, Lier |

**Del 1: Ordinært ATM-utvalgsmøte**

**Innkalling og dagsorden godkjent.**

**Sak 01/12 Referat fra sist møte**

***Konklusjon: Referat godkjent.***

**Sak 02/12 Status**

I tillegg til status i utsendt saksdokumnet ble følgende supplert:

**Plantype for felles areal- og transportplan.**

Situasjonen er slik at 9 av partnerne i Buskerudbysamarbeidet har gått inn for regional plan, mens Øvre Eiker kommune har gått for interkommunal plan.

17.02. ble det avholdt et møte med Øvre Eiker kommune for å drøfte videre prosess med følgende konklusjon:

1. Spørsmål om plantype behandles på nytt i Øvre Eiker kommune i forbindelse med 1. gangs behandling/høringsbehandling av planforslaget.
2. Forutsatt at Øvre Eiker kommune vil slutte seg til planens høringsutgave, vil ordfører anbefale overfor kommunestyret at Øvre Eiker vedtar regional plan.

**Studietur til Sverige**Invitasjon med program og påmeldingsskjema sendes ut uke 8. Påmeldingsfrist settes til 1. mars. Etter innspill i møtet går besøk til en attraktiv bydel i Gøteborg ut av programmet og ankomst hjem justeres i tråd med dette.

***Konklusjon: Status tatt til orientering***

**Sak 10/12 Areal- og transportplanen**

Prosjektleder for areal- og transportplan Jomar Lygre Langeland holdt en innledning om aktuelle problemstillinger i areal- og transportplanarbeidet.

Noen hovedpunkter fra drøftingene:

* *Areal- og transportplanens relasjon til andre parallelle planprosesser og særlig forholdet til Nasjonal transportplan, revisjon av kommuneplanens arealdeler og Buskerudbypakke 2:*  
  Oversikten over pågående prosesser ble hilst velkommen. Oversikten bør også tilflyte ATM-rådet. Noen justeringer i oversikten (figur) var ønskelig; bl a at plansamarbeidet mellom Drammen og Lier heller ble sortert under kommunale prosesser og ikke regionale prosesser.
* *Gjennomgang av forventninger til plandokumentet; hva planen vil avklare, hva som delvis vil bli avklart og hva planen ikke vil gi endelig svar på:*  
  Areal- og transportplanen er en «rammeplan» for alle partnere og uten direkte bevilgninger knyttet til seg. Gjennomføring er avhengig av etterfølgende prosesser. Planen vil, uavhengig av plantype, gi føringer for alle partnere. Areal- og transportplanen vil bli et viktig dokument i etterfølgende prosesser om innhold i Buskerudbypakke 2 og drøftinger / avtale med staten om tiltak i transportsystemet (både investeringer og drift av kollektivtransport (buss og tog), stasjonsstruktur m.m.). Jo tydeligere planen er, jo mindre usikkerhet etterlates til senere prosesser. Det ble pekt på viktigheten av at plandokumentet er pedagogisk og ikke kun «begrensende» for kommunenes og partnernes handlingsrom senere, men at planen også synliggjør mulighetene for kommunene og andre til å få gjennomført strategier som bidrar til måloppnåelse for samarbeidet.
* *Gjennomgang av eksempler på «førende» retningslinjer og bestemmelser i tilsvarende plan for Kristiansandsområdet*.   
  Liknende retningslinjer (feks. fra Kr.sandsregionen) fremstår som overkommelige å innføre også i Buskerudbyen sett fra ATM-utvalgets ståsted. ATM-utvalget og ATM-rådet får jevnlig informasjon om planprosess og planinnhold. Et planforslag trenger imidlertid også oppslutning fra et flertall i hver av kommunestyrene og fylkestinget. Fokus på å gi god informasjon til alle folkevalgte bør ivaretas i prosessen fram mot høring av et endelig planforslag. Hvordan ATM-rådet som forum skal involveres framover bør i den sammenheng også vurderes nærmere. (Det siste ble drøftet i egen sak i møtet).

***Forslag til konklusjon:*** *Innspill i møtet tas med i det videre arbeid med areal- og transportplanen.*

**Sak 11/12 ATM-rådsmøtene – evaluering**

Noen hovedpunkter fra drøftingene:

ATMrådsmøtene er viktig for å involvere, engasjere og ikke minst skape forankring. Det er opp til hver ordfører/fylkesordfører å sørge for god deltagelse. Det bør legges opp til å kunne bruke flere typer samhandling i møtene; kommunevise drøftinger, plenumsdrøftinger basert på utsendte forslag mv. Opplegget for ATM-rådsmøtene tilpasses hensikten med møtene. Møtene bør avslutte 1 time tidligere.

Behandling av felles areal- og transportplan blir generalprøven for samhandling og forankring. ATM-rådet bør ha forslag til AT-plan til drøfting før formell behandling starter.

***Konklusjon:***

1. *Innspill fra drøftingene i møtet legges til grunn for senere ATM-rådsmøter.*
2. *ATM-rådsmøte 05.03.blir kun et informasjonsmøte hvor NTP 2014-23 og KVU godsterminal er aktuelle tema.*
3. *Det avholdes et ekstra ATM-rådsmøte når anbefalt forslag til areal- og transportplan foreligger. Møtet avholdes før ATM-utvalget behandler saken 27.april og den formelle behandling starter.*
4. *Det avholdes kommunevise infomøter (formannskap/kommunestyrer) når anbefalt høringsforslag foreligger.*

**Sak 12/12 Steinberg stasjon - uttalelse**  
Forslag til felles uttalelse til Samferdselsdepartementet fra fylkeskommunen og de fem Buskerudbykommunene var sendt ut dagen før møtet.  
  
***Konklusjon:*** *Felles uttalelse sendes Samferdselsdepartementet .*

**Sak 13/12 Utredning om lokalisering av nytt sykehus - uttalelse**

Forslag til felles uttalelse til Helse Sør Øst fra alle ti Buskerudbypartnerne var utsendt sammen med saksdokumnetet.

***Konklusjon:*** *Felles uttalelse, inklusiv den justering som fremkom i møtet, oversendes Helse Sørøst / Vestre viken HF.*

**Sak 14/11 Eventuelt**

Etter forslag fra Vidar Lande ble det enighet om å forskyve møtestart for ATM-utvalget 30.mars til kl.10.00 på grunn av et møte om E134.

**Del 2: Møte i samordningsgruppen for KVU Buskerudbypakke 2.**

Eget referat fra dette møtet blir utarbeidet av SVV.

**Vedlegg 2**

Notat areal- og transportplan - Hovedgrep for framtidig areal- og transportutvikling

Kunnskapsgrunnlaget er nå omfattende og det foreligger en rekke rapporter og utredninger som grunnlag for utforming av et konkret planforslag. I all hovedsak vil de siste elementer av kunnskapsgrunnlaget foreligge før påske (ca 1. april), da inkludert konsekvensutredning av utredningsalternativer for arealbruk og transportsystem.

Det er en utfordring å få formidlet alt kunnskapsgrunnlaget til kommunenes administrative ledelse og folkevalgte forut for utforming av et planforslag. Dette må nå skje parallelt om framdrift for planarbeidet skal opprettholdes med høring av planforslag i perioden mai-august 2012.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig for å kunne utforme en førstegenerasjons areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 der viktige hovedgrep for arealbruk og utvikling av transportsystemet kan fastsettes og der videre konkretisering kan skje i oppfølgende prosesser ved revisjon av kommuneplanenes arealdeler (arealbruk) og utforming av konkret forslag til Buskerudbypakke 2 (transportsystem).

Det tas sikte på at førstegenerasjons areal- og transportplan blir utformet som et mest mulig kort og strategisk dokument, og der elementer fra kunnskapsgrunnlaget trekkes inn i plandokumentet ved behov; f eks når det synes å være nødvendig for å få fram sammenheng mellom de utfordringer Buskerudbyen står overfor og de anbefalte strategier i plandokumentet.

Kort fortalt indikerer kunnskapsgrunnlaget at de mål som er formulert for utvikling av Buskerudbyen best kan nås ved at bolig- og næringslivsvekst ***i størst mulig grad*** skjer i kommunesentrene Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og på Lierstranda. I disse områdene kan det meste av framtidig aktivitet lokaliseres, med unntak av mer arealkrevende næringsliv, godsterminal o.l.. Det vurderes å være gode utviklingsmuligheter / mye lavt utnyttet areal i de 5 nevnte hovedvekstområdene, også for å ivareta ønsket om at fortetting kan skje med kvalitet.

Hva «***i størst mulig grad»*** konkret skal innebære må videre planarbeid avdekke, men det kan f eks innebære at ca 80% av bolig- og næringslivsvekst bør skje i de 5 hovedvekstsentra og at kommunene selv, ut fra lokale hensyn, selv legger strategier for hvor resterende 20% av veksten skal lokaliseres. På denne måten vil Buskerudbyen kunne kommunisere tydelig til utbyggere, Samferdselsdepartementet og andre om hva som er den ønskede utvikling i regionen og samtidig kan kommunene ha et handlingsrom for å ivareta andre og mer lokale hensyn knyttet til samfunnsutvikling. I alle kommunenes kommuneplaner er det nå strategier for arealbruk som går i retning av at en stor andel av veksten skal skje i de 5 hovedvekstsentra.

Dersom Buskerudbyen kan inta et slikt tydelig standpunkt om at det meste av regional utvikling vil skje i de 5 viktigste framtidige kollektivknutepunkter, vurderes det at regionen samtidig vil ha et godt utgangspunkt for dialog med Samferdselsdepartementet om innholdet i Buskerudbypakke 2 og bl a om nasjonale investeringer i jernbane og stasjonsstruktur – som en del av denne pakken.

***Hvorfor vil et slikt hovedgrep sikre god måloppnåelse for både nasjonale, regionale og lokale myndigheter?***

En fortetting / urbanisering av kommunesentrene og utvikling av Lierstranda vil sammenliknet med mer spredt utvikling i flere utviklingsområder gi følgende positive konsekvenser for de fleste formulerte mål, bl a:

* ***Klimavennlig utbyggingsmønster***: Behovet for å finne nye arealer til boliger og næringsliv reduseres ved at man i stedet utnytter bedre de arealer som allerede er en del av tettstedene. I de 5 hovedvekstsentra vil man kunne utvikle flere m2/daa enn i de fleste andre lokaliteter. Dette gir på lengre sikt positiv effekt for overordnet grønnstruktur og jordbruksareal ved at utbyggingsmønsterets fotavtrykk blir mindre enn om utviklingen skjer med lavere utnyttelse og mer spredt rundt i Buskerudbyen.
* ***Klimavennlig og effektivt transportsystem***: Mer konsentrert bosetting i de 5 hovedvekstområdene gir kortere reiser enn om bosettingen spres på mange utviklingsområder. De 5 hovedvekstområdene vil være «multifunksjonelle» med både arbeidsplasser og service og slik at mange behov og tjenester kan nås i gangavstand fra boligen. Dette gir positiv virkning for klimagassutslipp fra transport og gir bedre restkapasitet på vegnettet til næringslivets transporter.
* ***Klimavennlig og effektivt transportsystem***: Lokalisering av arbeidsplassintensiv næring / kontorarbeidsplasser i gangavstand til kollektivknutepunktet i hovedvekstområdene vil styrke Buskerdubyens integrasjon med resten av Østlandet og bedre ivareta evt behov for innpendling med effektive og miljøvennlige transportmidler (tog). Slik lokalisering av arbeidsplasser vil også best ivareta mulighetene for å reise kollektivt (med buss eller tog) internt i Buskerudbyen da arbeidsplassene i større grad er lokalisert i hovedknutepunkter for kollektivtransporten. Alternativ lokalisering av arbeidsplasser i busskorridorer utenfor tettsteder vil i langt større grad kreve overgang mellom flere kollektivtransportmidler (to eller flere bussruter / buss-tog). Sentral lokalisering av arbeidsplasser vil redusere behovet for motorisert transport eller lette muligheten for å benytte kollektivtransport. Sentral lokalisering være gunstig for vegkapasitet / framkommelighet i rushtid og dermed redusere behovet for nye investeringer i vegnettet ved at behovet for bilbruk på arbeidsreiser reduseres. Sentral lokalisering av arbeidsplasser vil være det beste utgangspunkt for videre utvikling av busstilbudet, da kundegrunnlaget for kollektivreiser her vil være godt.
* ***Attraktive byer og tettsteder***: Dagens byer og tettsteder i Buskerudbyen fremstår ikke som svært pulserende og attraktive, kanskje med unntak av Drammen som har hatt en særlig positiv utvikling de siste 20 år. Men også i Drammen er det stort potensiale for videre utvikling av en mer levende by. Behovet for stimulering av utvikling sentralt i Kongsberg, Hokksund og Mjøndalen er stort. Ved at de 5 hovedutviklingsområdene prioriteres for utvikling framover, vil hver av kommunene i større grad få et attraktivt og samlende by/tettstedsområde til glede for hele kommunens innbyggere og næringsliv. Dersom veksten alternativt i større grad spres på flere utviklingsområder, vil hvert av disse få mindre urban karakter, litt mindre befolkningsgrunnlag for handel, service og tjenester og vil derfor ikke framstå like attraktive som om vekst i større grad konsentreres til de 5 hovedutviklingsområdene. En satsing på de 5 hovedvekstområder utelukker ikke at det fortsatt vil kunne være utvikling også i andre deler av kommunene, men strategien vil ivareta at hver kommune i større grad vil ha et attraktivt og multifunksjonelt kommunesenter.

***Helhetlige strategier vil også innebære tiltak i transportsystemet***

For å stimulere til den anbefalte utvikling i Eikerkommunene bør full stasjonsopprusting av Hokksund og Mjøndalen skje i en tidlig fase. Dette bør framgå av de etterfølgende forhandlinger om Buskerudbypakke 2. Stasjonsutvikling vil være en katalysator for videre tettstedsutvikling i disse områdene. Ny stasjon på Lierstranda bør også bygges tidlig / parallelt med at arealene her frigjøres til byutvikling. Også ny stasjon eller togstopp ved Teknologiparken på Kongsberg bør inngå i en langsiktig strategi for utvikling av togtilbudet. I Drammen (f eks Sundland) og også i de andre kommunene vil det være viktig å få «vegutløsning» av sentrale byutviklingsområder ved å bygge ned jernbanens barrierevirkning og å bedre knytte arealer til vegnettet.

***Kan ovennevnte hovedgrep for regional utvikling gjennomføres i alle kommuner?***

Det er behov for å arbeide videre med nyansering av ovennevnte forslag til hovedutviklings-strategi (80%-20%) for den enkelte kommune. F eks vil ikke Lier kunne leve opp til en slik utvikling tidlig i planperidoen (2013-23), imidlertid kan muligens enda mer enn 80% av utviklingen i Lier finne sted på Lierstranda når planavklaring der foreligger. Tilsvarende kan det være behov i andre kommuner som må tenkes grundigere gjennom ved utforming av retningslinjer for planlegging.

***Stimulere til transformasjon i hovedvekstområdene***

Dersom det anbefalte hovedgrep med sterkereurbanisering og fortetting av kommunenes 5 hovedvekstområder skal finne sted, vil ønskede transformasjonsprosesser i by- og tettstedene kunne bli forsinket dersom virksomheter her, som ønsker å flytte ut, ikke har noe sted å flytte til. Det bør derfor startes et oppfølgende planarbeid for å identifisere ett eller flere felles regionale næringsområder der arealkrevende virksomhet, industri o.l. kan lokaliseres. Et slikt større område er under utvikling i Øvre Eiker (Dunserud/Løken), men dette området vil ikke kunne ivareta alle behov i Buskerudbyen. Flere og samlet sett større arealer til arealkrevende virksomhet vil trolig være nødvendig om Buskerudbyen skal nå sine utviklingsmål.

**Vedlegg 3**

**Strategisk kommunikasjonsplan for felles areal og transportplan**

**Bakgrunn**

Utarbeidelse av felles areal- og transportplan er ***et av hovedgrepene for å nå målsettingene i Buskerudbysamarbeidet.***Planprogram for felles areal- og transportplan ble vedtatt av de fem kommunene og fylkeskommunen i perioden juni – august 2011. I mai skal forslag til felles areal- og transportplan på offentlig høring. Etter høringen skal endelig forslag til ATP-plan utarbeides, og forslaget skal til behandling hos partnerne i desember 2012.

**Mål for kommunikasjonsarbeidet knyttet til ATP-arbeidet**Få alle partnerne til å vedta felles areal- og transportplan innen utgangen av 2012 ved å:

* Kommunisere hvilke muligheter en felles areal- og transportplan gir
* Skape en positiv debatt og øke forståelsen for hvorfor Buskerudbyområdet trenger en felles areal- og transportplan
* Øke medvirkningen i planprosessen
* Gi de ulike målgruppene – og spesielt de folkevalgte – kommunikasjonsverktøy, trygghet og motivasjon til å stå løpet i planprosessen

**Prioriterte målgrupper**

* Partnerne
* Folkevalgte
* Næringslivet – NHO + LO + Næringslivsforening
* Ungdom
* Media

**Ønsket etterlatt inntrykk**

Med den forventede veksten i befolkningen i Buskerudbyområdet de nærmeste 20 årene, må vi tilrettelegge for en attraktiv fortetting og en by- og tettstedsstruktur som reduserer behovet for persontransport, gir grunnlag for bedre kollektivtrafikktilbud og gir mer effektive transportløsninger for næringslivet. Dette gir mindre klimagassutslipp og bedre miljø både lokalt og globalt. En felles ATP-plan på tvers av kommunegrensene gjør det mulig å tilrettelegge for en slik utvikling av Buskerubyområdet.

**Strategiske utfordringer**

* Skape politisk enighet og felles begeistring om en felles areal- og transportplan
* Oppnå konsensus om en plan som oppfattes som god nok (sett utenfra), og som oppfyller Buskerudbyens målsetting
* Skape forståelse hos innbyggerne for at vi må gjøre noe nå for får det slik vi ønsker i fremtiden
* Få mediene til å bidra konstruktivt i debatten om ATP-planen
* Få partnernes talspersoner til å legge en felles budskapsplattform for Buskerudbyen til grunn for sin kommunikasjon, og ikke ensidig fokusere på egen kommunes behov

**Strategiske grep**

* Kommuniser **mulighetene** en felles ATP- plan gir, **fremfor å kommunisere problemene** som oppstår hvis vi ikke vedtar en felles areal- og transportplan
* Bruke visualisering (for å skape fremtidsbilder som viser de mulighetene en felles ATP-plan gir)
* Få til et samarbeid og dialog med mediene, og få dem til å presentere fremtidsbildene og lage en serie av artikler omkring dette for å skape en god og positiv debatt. Jobbe spesielt mot avisene som foreløpig ikke har engasjert seg i Buskerudbyarbeidet.
* Ha næringslivet og utvalgte interessegrupper som viktige alliansepartnerne og talspersonene for å fremme hovedbudskapet for hvorfor vi trenger en felles ATP-plan
* Gi de folkevalgte gode kommunikasjonsverktøy og en felles, god argumentasjonsliste kombinert med gode kommunevise argumenter
* Gi innbyggerne en kombinasjon av felles og kommunevis informasjon – hva betyr dette for den enkelte innbygger i hver av de fem samarbeidende kommunene og hvilke muligheter gir det å samarbeide om en felles areal- og transportplan
* Utarbeid en enkel og klar beredskapsplan for hvordan samarbeidet skal håndtere en forsinkelse eller utsettelse av planprosessen.

**Hovedbudskap**

Må formes etter at vi har blitt enige om det ovenfor stående

**Handlingsplan for felles ATP-plan. (Tidsplanen tilpasses framdriftsplanen for AT-planprosessen).**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Når** | **Hva** | **Målgruppe** | **Budskap** | **Ansvar** |
| 5.3 | Nyhetsbrev til næringslivet | Næringslivet i området | Om planens innhold og fremdrift | Gun |
| 15. mars | Internt nyhetsbrev til alle partnerne | Internt | Om planprosessen og fremdriften i prosessen. | Kathrine |
| 17.4 | Medieberedskap | Internt og hos partnerne | Hvordan håndterer vi en forsinkelse eller utsettelse av planprosessen | Kathrine |
| 23.4 | ATM-rådet – med tema felles areal- og transportplan | Interne + allment via media | Formidle vedtaket | Gun |
| 27.4 | Grafisk design og trykk av foreløpig planforslag | Alle som ønsker å delta i ”høringen” | Selve planforslaget – slik ønsker vi å utvikle Buskerud | Gun |
| 27.4 | *Presentasjon:* Klar til bruk for ambulerende team. |  |  | Gun/Jomar |
| 27.4 | *Budskapsplattform og argumentasjonsliste klar for folkevalgte:* Utarbeide felles og kommunevis budskapsplattform og argumentasjonsliste |  |  | Gun og Kathrine |
| 10.05 | *Visualisering:* Benytte ulike former for visualisering til å illustrere hvordan ATP-planen former fremtidens byer og tettsteder, transportmønster og tar seerne på en visuell reise gjennom Buskerudbyen med stopp i de fem hovedsentrene. | Partnerne, folkevalgte, mediene, næringslivet, almennheten | Gi målgruppene et visuelt bilde av hvilke muligheter vi har for å utvikle Buskerudbyen slik vi ønsker og hvordan en felles ATP-plan bidrar positivt i dette arbeidet | Jomar  Gun  Kathrine |
| 10.05 | *Høringsannonse i avisene* |  |  | Gun |
| 10.05 | *Medieoppslag om planforslaget* |  |  | Gun og Kathrine |
| 10.05 | *Kronikk i byområdets aviser* |  |  | Jomar |
| 23.5 | *Planlagt medieoppslag i byområdets avsier* |  |  | Gun og Kathrine |
| 23.5 | *Næringslivsseminar:* To timers seminar på Union etterfulgt av mingling. Invitere de folkevalgte i Buskerudbysamarbeidet. Premiere på visualisering utarbeidet av Buskerudbyen, etterfulgt av debatt. |  | Gi deltakerne en visuell opplevelse av mulighetene Buskerudbysamarbeidet gir. Benytte næringslivsrepresentantene til å kommunisere viktigheten av en felles ATP-plan | Gun og Jomar |
| 23.5 | *Folder:* Kommunisere hva en felles areal- og transportplan innebærer. Folder til alle husstander i Buskerudbyen. Folderen samproduseres med en kombinasjon av unike sider for hver kommune og fellessider. Dette for å gjøre innholdet spesialtilpasset til den enkelte kommune. |  | Benytte felles budskapsplattform | Gun, Kathrine og Tibe |
| 25.5 | *Seminar for utvalgte interessentgrupper ATP-planen* |  |  | Gun og Jomar |
| Mai og desember | *Ambulerende info-team:* Invitere seg inn i kommunestyrene for å presentere ATP-planen; en gang i høringsperioden, og en siste gang når endelig planforslag legges frem til behandling i desember. |  |  | Gun og Jomar |
| Mai-september | *Ustilling om ATP-planen i de fem kommunesentrene****.***  Lage en enkel utstilling med bruk av visualiseringene og la utstillingen stå i kommunesentrene under høringsplanen. |  | Rollups, planforslag, folder + animasjon | Gun og Kathrine |
|  | Grafisk design og trykk av foreløpig planforslag og endelig planforslag |  |  | Gun |

**Skisse til storyboard og arbeid med visualisering:**

***Fordeling av oppgaver:***

**Skråfoto:** Gun skaffer skråfoto. Sjekk også med kommunene hva de kan sitte på av materiell.

**Perspektivskisser:** Jomar lager minikonkurranse for på å lage perspektivskisser for alle kommunesentrene (erstatter Lierbyen med Lierstranda?)

**Animasjon:** Kathrine kontakter Visual Garden for å høre hva det er mulig å få til ut ifra skråfoto og perspektivskisser, og om vi skal gå via VR-modeller for å utarbeide animasjon/3D visualisering.

**Skisse storyboard:**

***Bakgrunn:***

Befolkningsvekst, aldersbølge og klima/bærekraft

***Arealbruk og det gode liv:***

Fortetting med kvalitet

Attraktive byer og tettsteder

By og tettsteder i naturen

***Transport***

Tog som ryggrad (Østlandet)

Buss

Syklende

Gående

Bil tilgjengelig for noen – restaurant, handlende og næringsliv

***Effekter:***Helse

Klima

Tilgjengelighet/universiell utforming

Grøntområder

***Evt gjennomføring og prosesser?***

Attraktivitet (handel, byliv, torg, folk-liv-røre), fortetting med kvalitet (sitte på verandaen, gode grønt – og lekeområder, skøytebane, sandvolley, fiske, nært marka/friluftsliv, kultur), gående, syklende, tilgjengelighet med bil for handlende og besøkende + næringstransport. vi følger toget – dobbeltspor fra tettsted til tettsted – fremtidstog – miljøvennlige busser el eller hydrogen (EMN)