

Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr 5 - 2012 og møte nr 6 i Samarbeidsgruppa for KVV Buskerudbypakke2

Møtetid: Fredag 15. juni kl 08:30 – 14:00 (lunsj kl. 11.30)

Sted: Rådhuset, Hokksund

Forslag til dagsorden - Del 1 kl. 08.30 – kl. 11.30

Sak 29/12 Referat fra sist møte

Sak 30/12 Status

Sak 31/12 Felles areal- og transportplan til høring

Sak 32/12 Prioritering av midler til Sørlandsbanen Drammen – Kongsberg i NTP

Sak 33/12 Buskerudbypakke2 – detaljering av prosess

Sak 34/12 Møteplan andre halvår 2012

Sak 35/12 Eventuelt

Det inviteres til presseorientering om AT-planen fra 10.45 til kl 11:30

Vedlegg 1 Referat fra møte 5 (Ettersendes onsdag 13.06)

Vedlegg 2 Status samordnet parkeringspolitikk per 30. mai 2012

Vedlegg 3 Notat om uttalelse stasjonsstrukturprosjektet

Vedlegg 4 Forslag til felles saksframlegg for behandling av høringsutkastet i kommuner og fylkeskommunen

Vedlegg 5 Brev og notat om prioriteringer av midler til Sørlandsbanen Drammen - Kongsberg i NTP 2014-2023

Separat vedlegg: 1 Høringsforslag felles areal- og transportplan

Separat vedlegg: 2 En forkortet versjon av høringsforslag felles areal- og transportplan (Ettersendes onsdag 13. juni)

Kl 12:00 Del 2 Samarbeidsgruppen for KVV Buskerudbypakke2

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

Sak 11/12 Status og framdrift

Sak 12/12 Presentasjon av skisser til konsepter

Prosjektleder sender ut saksdokumenter tirsdag 12. juni.

Buskerudbyen 08.06.2012

Tore Opdal Hansen
Leder av ATM-utvalget

Runar Hannevold
leder av adm. styringsgruppe

Del 1

Sak 29/12 Referat fra møte nr 4/12

Referat fra møte 21. mai 2012 (Vedlegg 1 sendes ut onsdag 13. juni).

Konklusjon: Referat godkjennes

Sak 30/12 Status

Oppfølging av samordnet parkeringspolitikk

Kommunene og fylkeskommunen vedtok rundt årsskifte 2010-2011 en samordnet parkeringspolitikk for Buskerudbyen:

- a. *I sentrumsområdene prioriteres korttidsparkering foran arbeidsplassparkering. Antall parkeringsplasser i sentrum må vurderes og tilpasses utfordringene i de forskjellige delene av Buskerudbyen. På prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser prioriteres innfartsparkering.*
- b. *Alle kommunene må søke om å bli parkeringskommuner.*
- c. *Parkeringsnormene avklares gjennom felles areal- og transportplan.*
- d. *Etappevis utvikling og implementering av samordnet parkeringspolitikk gjennomføres i tråd med Revidert Handlingsprogram 2010-2013 og som oppfølging i hver enkelt kommune.*

Den samordnende parkeringspolitikken har en sentral rolle i Buskerudbyens handlingsprogram 2012-13 (siste versjon vedtatt av ATM-utvalget 10.01.2012) og i avtalen om belønningssmidler med departementet. Sekretariatet har bedt om status pr 24. mai for oppgavene som er gitt de 5 kommunene. Dette er oppsummert i vedlegg 2. Den viser at det fortsatt gjenstår mange krevende arbeidsoppgaver og at det for flere kommuner er behov for å sette mer trykk på gjennomføringen.

Uttalelse til Jernbaneverkets høring på "Jernbanens stasjonsstruktur 2012"

Jernbaneverket har lagt fram rapport om stasjonsstruktur. Denne er sendt på høring med frist 15. juni (utsatt frist 29. juni for høringsinstanser der det er politisk behandling). Etter høringen vil Jernbaneverket gi sine anbefalinger til Samferdselsdepartementet som avgjør stasjonsstrukturen. Hovedrapporten "Jernbanens stasjonsstruktur 2012" samt underliggende strekningsvise/regionale rapporter finnes på

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Utreddinger/>

Det er utarbeidet forslag til en felles uttalelse fra kommunene og fylkeskommunen til høringen. Forslaget er behandlet i adm. styringsgruppe 8.juni. Kommunene og fylkeskommunen har fått oversendt forslaget for innarbeiding i deres behandling. Høringen behandles nå i kommunestyre og fylkesting. Forslag til uttalelse følger som vedlegg 3.

Sak 31/12 Felles areal- og transportplan til høring

Hensikt

I tråd med vedtatt tidsplan legges høringsutgaven av felles areal- og transportplan fram til behandling og beslutning om utleggelse på offentlig høring i ATM-utvalget 15.06. Som separat vedlegg 1 følger høringsforslag til felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023. De endringer som ble gjort ved behandlingen i adm. styringsgruppe vises. Det

foreligger også et sammenstilt kunnskapsgrunnlag (del 2) som planen bygger på.

Bakgrunn

Arealmessig omfatter planforslaget kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg som er de fem kommunene i Buskerudbysamarbeidet, men hele planen angår og skal følges opp av alle de ti partnerne som deltar i samarbeidet. Det er ATM-utvalget som på vegne av kommunene og fylkeskommunen sender forslaget ut på offentlig høring. For å sikre god forankring av planen i de folkevalgte organ vil planen bli behandlet i de fem kommunestyrene og fylkestinget i høringsperioden som er fra 25. juni til 20. september 2012. På samme måte vil statsetatene i samarbeidet også uttale seg til planforslaget.

Etter høringsperioden vil planen med grunnlag i de innspillene som er kommet, bli bearbeidet i Buskerudbysamarbeidets organer. I samsvar med forslag til møteplan (som er foreslått under sak 34) vil areal- og transportplanen være hovedtema på ATM-rådsmøte den 29. oktober og foreligge til anbefaling i ATM-utvalgets møte 2. november. Deretter tas det sikte på endelig sluttbehandling i de fem kommunestyrene og fylkestinget i desember 2012.

I høringsperioden legges det opp til følgende informasjons- og høringstiltak:

Uke 26 Annonsering i lokalmedia 25. juni 2012 og høringsbrev sendes ut.

Uke 26 Internt nyhetsbrev til partnerne i Buskerudbysamarbeidet

uke 26 Informasjon om høringen på www.buskerudbyen.no og på kommunenes og fylkeskommunens hjemmesider.

Uke 26 Informasjonsmaterieill i serviceskrankene til kommunene/fylkeskommunen.

Plakater og trykte planforslag er tilgjengelige.

Uke 26 Visualisering av budskapet tilgjengelig på www.buskerudbyen.no (Kortfilm).

Uke 26 Utarbeidet powerpoint-presentasjon av planforslaget.

Uke 34 Kronikker i media og en budskapsplattform klar for partnerne

Uke 34 Utsendelse av husstandsfolder med informasjon om planforslaget.

Uke 34 - 35 Næringslivsseminar og Interessegruppeseminar

Uke 34 – 38 Behandling i kommunestyre og fylkesting. Felles saksframlegg er utarbeidet for kommunenes og fylkeskommunenes politiske behandling av forslaget.

Saksframlegget er koordinert i adm. styringsgruppen møte 08.06. og vil evt. bli supplert av den enkelte rådmann ut fra særskilte behov (Vedlegg 4).

Uke 34 – 38 Evt. ytterligere informasjon til naboregioner og andre interesserte/lag/foreninger etc.

Proessen med felles areal- og transportplan

Buskerudbysamarbeidet startet arbeidet med utarbeidelse av felles areal- og transportplan i 2010. Buskerud fylkeskommune og kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg vedtok å legge planprogrammet for felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023 ut på høring og varslet om formell oppstart av planarbeidet, jf. §§ 8-3 og 11-13 i plan- og bygningsloven. Etter høringen stadfestet fylkesutvalget og kommunestyrene planprogrammet i juni/august 2011 og tok der stilling til hva som skulle utredes videre og hvordan planarbeidet skulle gjennomføres.

Alle partnerne unntatt Øvre Eiker har høsten 2011 besluttet at planen skal sluttbehandles etter plan- og bygningslovens § 8-1 som regional plan og med en tilleggsavtale om rekkefølge for politisk behandling og håndtering av uenighet ved behandling av vedtak. Det vil bli tatt endelig stilling til spørsmålet om det skal være en regional eller interkommunal plan etter at kommunestyret i Øvre Eiker har gitt sin uttalelse i høringsperioden.

Planforslagets innhold

Planforslaget omhandler strategiutforming for de mest befolkede områdene fra og med Lier til og med Kongsberg. Arealutvikling i andre deler av kommunene som f.eks. Skotselv eller Hvittingfoss ivaretas i de enkelte kommuneplaner. Planforslaget opphever ikke gjeldende kommuneplaner (arealdelen), men gir føringer for revisjon av kommunenes- og de andre samarbeidspartneres planer.

Utfordringer

Byområdet fra Lier til Kongsberg har i dag ca 152.000 innbyggere og er en del av Norges største vekstregion. For Buskerudbyen forventes en vekst i størrelsesorden + 36.000 innbyggere fram mot 2023 og ytterligere + 32.000 innbyggere fram mot 2040 ifølge middelprognozen til SSB (2011). En slik vekst vil gi store muligheter for fornying og utvikling, men også legge økt press på både arealbruken i området og transportsystemene.

Deler av jernbaneinfrastrukturen i Buskerudbyen (Drammen – Kongsberg) er underutviklet slik at det er liten mulighet til å få et bedre togtilbud uten nye investeringer. Det er beregnet ca. 50 % økning i bilbruken fram mot 2040 hvis dagens areal- og transportpolitikk videreføres, noe som kan gi redusert framkommelighet og kan gi svekket konkurransekraft for næringslivet. Bussens framkommelighet er i liten grad prioritert i vegnettet og bussene har for lav frekvens og bruker for lang tid. Det er behov for bedre infrastruktur for syklende og gående og bedre vedlikehold spesielt vinterstid. Dagens finansiering av infrastrukturtiltak og drift av kollektivtransport er mangelfullt. Det er behov for å sikre fullfinansierte transportløsninger i byområdet.

Visjon og mål

Foreslått visjon og mål i planforslaget legger Buskerudbysamarbeidets visjon og mål til grunn.

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

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
3. Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner

Strategier for arealbruk

Det meste av bolig- og næringsutvikling, med unntak av plass- og transportkrevende næringsliv, bør konsentreres til de 6 prioriterte utviklingsområdene kompaktbyen Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen (inkl. sentrumsområde i Krokstadelva), sentrale deler av Drammen og Lierstranda og Vestfossen (lokalt utviklingsområde). Målet er at så mye som mulig og minst 80 % av bolig- og arbeidsplassveksten skal skje innenfor de prioriterte utviklingsområdene,

men samtidig slik at allerede planlagte tiltak (med godkjent reguleringsplan) utenfor prioriterte utviklingsområder kan bli realisert som planlagt (og med forutsigbarhet for utbyggere). Først når kommunene har foretatt nøyaktig avgrensning av de prioriterte utviklingsområder vil det være mulig å tallfeste mer presist mål og vekstambisjoner fram mot 2023. Målet om at minst 80 % av vekst skal skje innenfor de prioriterte utviklingsområder skal revideres ut fra forholdene i den enkelte kommune ved kommende kommuneplanrevisjon. De resterende 20 % av bolig- og arbeidsplassvekst som da muliggjør utvikling også utenfor de prioriterte utviklingsområder skal også skje i henhold til målsettinger om å styrke eksisterende tettstedsutvikling og minimere transportbehovet.

Konsentrert arealutvikling kan ikke skje uten at fortetting skjer med kvalitet og i høringsutkastet er det derfor redegjort for strategier og oppfølgende planaktivitet som skal sikre at arealutvikling og transportstrategier skaper attraktive byer og tettsteder. Det er kommunene som i stor grad skal styre denne utviklingen.

Strategier for transportsystemet

Arealbruksstrategier alene er imidlertid ikke tilstrekkelige for å møte fremtidens krav til befolkningens mobilitet eller næringslivets konkurransekraft. Det er nødvendig å kombinere den anbefalte strategi for konsentrert arealbruk med utvikling av et transportsystem der alle transportformene sees i sammenheng. Økt satsing på buss, tog, sykkel og gange vil avlaste veisystemet. For å kunne knytte Buskerudbyområdet effektivt til felles bo- og arbeidsmarked og til Østlandet for øvrig er det avgjørende at toget blir hovedstammen i transportsystemet. Et vegsystem med tilstrekkelig kapasitet og god framkommelighet både for bil og buss vil være sentralt for å betjene næringslivets transportbehov.

Handlingsprogram og planretningslinjer

De ulike tiltak som er foreslått under strategier for arealbruk og transportsystem er oppsummert i et handlingsprogram. Dette er gjennomføringsprogrammet for å følge opp de omtalte strategier i planen. Handlingsprogrammet redegjør for hva som skal gjøres, av hvem og når. Foreliggende handlingsprogram vil bli nærmere gjennomgått i høringsperioden. Detaljer og tidspunkt for gjennomføring kan bli justert. Det er også utarbeidet forslag til planretningslinjer knyttet til de ulike areal- og transportstrategier oppsummert. Retningslinjene inneholder momenter som skal ivaretas når handlingsprogrammet gjennomføres; mao hvordan ting skal gjøres.

Rullering av planen

Et av resultatmålene i planprogrammet er at «AT-planen for 2013-2023 skal programmere rulleringen av areal- og transportplanen (langsiktig del fram mot 2050) og det forutsettes at arbeidet med rullering av areal- og transportplanen starter i 2013». Det viktigste så langt har vært å få fram et høringsutkast for første generasjons areal- og transportplan. Det blir ikke lagt fram noe forslag til planprogram for en rullering samtidig med høringsutkastet. Adm.styringsgruppe vil komme tilbake til hvordan spørsmål om rullering bør håndteres når høringen er gjennomført.

Anbefalt høringsutgave

Adm. styringsgruppe behandlet planforslaget i møte 8. juni 2012. Det ble konsensus om høringsforslaget og anbefalte forslag til vedtak under. I vedlagte høringsutgave av planforslaget vises de endringer som ble foretatt ved adm. styringsgruppes behandling 8.06.12. Det ble bedt om at sekretariatet ser på mulighetene for å gjøre høringsforslaget noe kortere. Prosjektsjefen vil derfor på onsdag 13.06 sende over et forslag der dokumentet er krympet noe uten at det innholdsmessige i mål, strategier, retningslinjer og handlingsprogram er endret. Prosjektsjefen oppfatter fullmakten som er foreslått i pkt. 3 slik at det etter ATM-utvalgets møte kan gjøres mindre endringer i tekst og gi dokumentet en god layout og evt. ytterligere nedkorting. I tråd med behandlingen i adm. styringsgruppe vil det bli utarbeidet en kortversjon på fem til åtte sider som sekretariatet ferdigstiller til høringsperioden starter.

Forslag til vedtak:

- 1. Felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2024, datert med del 2 kunnskapsgrunnlag datert sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i perioden fra 25. juni til 20. september 2012.*
- 2. Endelig vedtak om plantype skjer etter høringen. Høringen hjemles derfor både i plan- og bygningslovens § 8-3 siste avsnitt om utarbeidelse av regional plan og i § 9-3 Planprosess og planinnhold interkommunalt plansamarbeid jfr. § 11-14.*
- 3. Prosjektsjefen gis fullmakt til redaksjonell bearbeidelse av plandokumentet (tekstmessig forbedring og layout) fram til dokumentet sendes på høring.*

Sak 32/12 Prioritering av midler til Sørlandsbanen på strekningen Drammen – Kongsberg i NTP 2014-23

Hensikt

Ta stilling til ytterligere initiativ overfor SD for å bidra til at Regjeringen og Storting prioriterer midler til strekningen Drammen – Kongsberg på Sørlandsbanen (Kongsbergbanen) i kommende NTP og handlingsprogram for Jernbaneverket (2014-2017).

Bakgrunn

I kommunenes og fylkeskommunens felles uttalelse til NTP av 23.04.2012 het det blant annet følgende:

Til planforslagets manglende satsing på utvikling av jernbane på strekningen Drammen – Kongsberg kreves at NTP for perioden 2014- 2017 vil inneholde nødvendige investeringsmidler for å kunne realisere økning av togtilbudet til to tog i timen på strekningen Drammen – Hokksund. Samferdselsdepartementet må gi styringssignaler til Jernbaneverket om at nødvendige investeringsmidler til dobbeltspor for persontogtrafikk Drammen – Gulskogen og at oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner skal inngå i Jernbaneverkets handlingsprogram 2014-2017. En slik satsing vil kunne være en av statens viktigste bidrag i en helhetlig transportpakke for å følge opp de arealstrategier Buskerudbyen nå er i ferd med å utarbeide i felles areal- og transportplan. I denne planen vil utvikling av tettere stasjonsbyer være et hovedgrep – dette må følges opp av en parallell satsing på jernbane.

JBV har i gjeldende NTP beskrevet behovet for investeringer og begrunnet det for Kongsbergbanen uten at det er blitt prioritert midler til gjennomføring.

JBV har gitt tilbakemelding gjennom Buskerudbysamarbeidets organer at de må få nye politiske signaler om økte midler for å kunne prioritere detaljplanlegging og gjennomføring av jernbanetiltak på Kongsbergbanen i perioden 2014-2023.

Det er utarbeidet forslag til oversendelsesbrev fra Buskerudbykommunene og fylkeskommunene til Samferdselsdepartementet og et notat med sammenstilling av faglige og regionale argumenter/ begrunnelser for å tydeliggjøre behovet for og nytten av en rask realisering av to tog i timen til Kongsberg og redusert reisetid. Se vedlegg 4.

Det er tatt utgangspunkt i følgende forslag til mål for opptrapping av togtilbudet:

Trinn 1: To tog til/fra Hokksund fra senest 2017. Det må settes av midler til dette for første 4-årsperiode i NTP (2014-2017).

Trinn 2: To tog til/fra Kongsberg senest 2021. Det må settes av midler til dette for neste 4-årsperiode i NTP (2018-2021).

Trinn 3: Forkorting av kjørevegen øst for Kongsberg (Darbu-Kongsberg) som gir kjøretid under 60 min mellom Oslo og Kongsberg innen 2025.

I angitte forslag til trinnvise mål, er det lagt til grunn at det vurderes som realistisk å få to tog i timen til Hokksund i først handlingsprogramperiode, senest i 2017 og to tog til Kongsberg i påfølgende handlingsprogramperiode, senest 2021. Dette vurderes som mulig hvis beslutning om planlegging/realisering fattes i 2013 (NTP og JBV's handlingsprogram).

Vedrørende innkorting av strekningene Hokksund- Kongsberg er forslaget mer å se på som et hårete mål (som er vanskelig å få realisert innen angitte tidspunkt) men er å forstå som en konkretisering av politiske forslag som foreligger.

Adm. styringsgruppe har i møtet 8.juni behandlet saken anbefalt følgende:

1. Brev og notat oversendes Samferdselsdepartementet innen høringsfristen for NTP 1. juli.
2. Det utarbeides en brosjyre (4-sider) som skal formidle behov og begrunnelse for prioritering av midler til utvikling av Kongsbergbanen i NTP. Målgruppe: Nasjonale myndigheter Regjering/Storting. Sendes SD sammen med angitte brev innen høringsfristen for NTP 1. juli
3. Statens vegvesen bes orientere i ATM-utvalgets møte 15.06. om hvordan angitte trinnvise utvikling av togsatsing (inkl. mulig framdrift) for Kongsbergbanen vil bli ivaretatt i arbeidet med "kollektivkonseptet" i KVV Buskerudbypakke2
4. Jernbaneverket bes orientere i ATM-utvalgets møte 15.06. om hvordan JBV ivaretar videre planlegging av Kongsbergbanen og om dette kan inneholde et forprosjekt på overordnet nivå for å nærmere å avklare kostnader og hvilke forutsetninger som må på plass for at angitt trinnvise framdrift skal kunne realiseres.

I angitte møte 08.06. ga NHO sin tilslutning til angitte initiativ om NTP og ønsket å delta i denne uttalelsen. LO hadde forfall til møtet. NHO har påtatt seg å avklare med LO før ATM-utvalgets møte om LO også vil delta i denne felles uttalelsen.

Adm.styringsgruppe anbefaler følgende forslag til konklusjon:

Oversendelsesbrev, notat og brosjyre fra Buskerudbykommunene, fylkeskommunen, NHO og LO sendes SD innen høringsfristen for NTP som er 1. juli

Sak 33/12 Buskerudbypakke2 – detaljering av prosess

Hensikt

Få innspill til videre arbeid med utforming av prosess tilknyttet Buskerudbypakke2.

Bakgrunn

ATM-utvalget traff følgende konklusjon 21. mai:

1. *Foreslått prosess for lokal/regional prosess i saksfremlegget legges til grunn for videre arbeid med Buskerudbypakke2.*
2. *Det sendes brev til Samferdselsdepartementet om tilslutning til foreslått tidsplan og anmodning om forhandlinger tilknyttet forlengelse av belønningsavtalen ut over 2013.*

Brevet til Samferdselsdepartementet ble som kjent sendt 22. mai. Det er ikke p.t. kommet noe svar fra departementet.

Arbeidet med utviklingen av Buskerudbypakke 2 skjer etter følgende prosess (bygger videre på den fremlagte prosessen i forrige ATM-utvalgsmøte 21. mai):

Når:	Hvem:	Hva:
August /sept. 2012	Kommunene og fylkeskommunen	Supplerende innspill til aktuell tiltaksliste (basert på KVU og ATM-råd 24.05).
Sept. 2012	Buskerudbysamarbeidets organer	Sammenstilling av innspill fra kommuner og fylkeskommunen – og utredning trafikantbetaling – bearbeidet forslag til tiltak og mulig finansieringsløsninger legges frem for behandling
Sept. 2012	ATM-rådet	Drøfting av innhold og finansiering av BBP2. Utredning trafikantbetaling presenteres
Okt. - nov. 2012		Forankring, bearbeiding og videreforedling av lokalt/regionalt forslag til BBP2
Februar 2013	Buskerudbysamarbeidets organer / ATM-rådet	Bearbeidet forslag til BBP2 eventuelt justert i forhold til KVU og mulighetsstudie (finansieringsutredning). Diskusjon av forslag til pakke og innretning av prinsippvedtak trafikantbetaling.
Feb. - mars 2013	Kommunene og fylkeskommunen	Politisk drøfting.
Feb. - mars 2013	Buskerudbysamarbeidets organer/ATM-utvalget	Innarbeiding av innspill og endringer etter ATM-rådets behandling, nytt endelig forslag til innhold og finansiering behandles i ATM-utvalget før oversendelse til kommunene og fylkeskommunen.
Mars-april 2013	Kommunene og fylkeskommunen	Vedtak om lokalt/regionalt forslag til innhold i BBP2 og prinsipper om trafikantbetaling.

Samordningsbehov med finansieringsutredning (mulighetsstudie) er ikke innarbeidet i prosessen ovenfor.

Aktuelle problemstillinger:

1. Avklaring med SD om angitte fram drift (som er en justering i forhold til avtalen med SD), vi venter på tilbakemelding på vårt brev av 22. mai, vedrørende koordinering med KVVU og tidspunkt for prinsippvedtak om trafikantbetaling.
2. Mulighetsstudie. Organisering og framdrift. Koordinering og samordning mellom den regionale/lokale prosessen og mulighetsstudien (finansieringsutredning) som SVV, region Sør har ansvaret for.
3. Forberedelser til kommunale- og fylkeskommunale drøftinger av innhold i BBP2 i august/september.

1. Avklaring med SD

Prosjekt sjefen vil ta nærmere kontakt med departementet i forkant av ATM-utvalgsmøtet for å sjekke status for behandlingen av vår henvendelse.

2. Opplegg for mulighetsstudie

Mulighetsstudien (finansieringsutredning for Buskerudbypakke 2) vil bli satt i gang som en separat prosess i regi av SVV, region Sør. Organisering og framdrift for arbeidet er hittil ikke klarlagt. Det er ønskelig at samarbeidsformen mellom Buskerudbyens organer og arbeidet med mulighetsstudien blir konkretisert tidlig. Dette vil gi bedre samordning og muligheter for gjensidige innspill i to gjensidig avhengige prosesser (mulighetsstudie og lokal/regional prosess for Buskerudbypakke 2). Begge har strenge krav til framdrift.

3. Forberedelser til kommunal- og fylkeskommunale drøftelser av BBP2

Sekretariatet vil etter samråd med fagrådet 21.06., før sommerferien sende ut et grunnlagsnotat om aktuelle tiltaksliste (basert på KVU arbeidet og ATM-rådsmøte 21.05.) som kommunene og fylkeskommunen skal respondere på i løpet av august/primio september. Etter kommunenes innspill foreligger vil disse, sammen med trafikantbetalingsutredningen danne grunnlag for drøftinger i ATM-rådsmøtet i september. Grunnlaget for diskusjon i ATM-rådsmøtet vil i forkant behandles på vanlig vis i Buskerudbyens organer.

Opplegg i møtet:

1. Evt. spørsmål og innspill til den foreslåtte prosessen
2. SVV region sør vil fram til ATM-utvalgsmøte bli forespurert om de kan orientere om planlagt organisering og fremdrift for arbeidet med mulighetsstudien av BBP2

Forslag til konklusjon:

Saken drøftet med følgende innspill...

Sak 35/12 Møteplan andre halvår 2012

Følgende vurderinger er gjort:

1. Møteprogrammet må tilpasses de to største prosessene vi har; Sluttbearbeiding og vedtak felles AT-plan og utforming av Buskerudbypakke2.
2. Det foreslås to møter i ATM-rådet; et i september (24.09) med Buskerudbypakke2 som tema, og et i oktober (29.10) før ATM-utvalgets siste behandling av AT-planen før den går til stadfesting i kommunestyrene og fylkestinget. Høringsfristen på AT-planen er foreslått til 20. september. Skal vi rekke sluttbehandling av AT-planen i kommunestyrene i desember bør ATM-utvalgets anbefaling foreligge rundt 1. november. (Fredag 2. november).
3. Under forslag til møtetidspunkt:

ATM-utvalget

Fredag 21. september	Kl 08:30 -12:00	Nedre Eiker	
Fredag 02. november	Kl 09:00 - 12:00	Lier	
Fredag 30. november	Kl 09:00 – 12:00	Kongsberg	

ATM-rådet

Mandag 24. september	Kl 17:00 – 20:00	Fylkestingssalen	Buskerudting samme dag
Mandag 29. oktober	Kl 17:00 – 20:00	Fylkestingssalen	

Adm. styringsgruppe

Fredag 07. september	Kl 10:00 – 13:00	Fylkeshuset	
Fredag 26. oktober	Kl 09:00 – 12:00	Fylkeshuset	
Fredag 16. november	Kl 09:00 – 12:00	Fylkeshuset	

Adm. styringsgruppe sluttet seg i møte 8. juni til de vurderinger som er gjort og anbefaler angitte møteplan for ATM-rådet og ATM-utvalget.

Konklusjon: Møteplan for 2 halvår 2012 godkjennes.

Sak 36/12 Eventuelt

Kl 12:00 Del 2 Samarbeidsgruppen for KVV Buskerudbypakk2
Ansvar: Statens vegvesen region sør v/ Inger Kammerud,
prosjektleder

Sak 11/12 Status og framdrift

Sak 12/12 Presentasjon av skisser til konsepter

Vedlegg 1 (Referatet ettersendes 13.6)

Vedlegg 2

VEDLEGG til statussak vedrørende samordnet parkeringspolitikk (status fra kommunene pr. [30.05.12](#)):

Oppgave:	Status gjennomføring, politisk behandling:	Neste steg/vedtak – med anslag på dato:
Lier:		
1. Starte "snill håndheving" av dagens parkeringsplasser med påminnelser på bilrutene	Lier kommune har allerede håndheving med gebyr for overtredelse.	
2. Lage skiltplan for sentrum med vekt på prioritering av korttidsparkering	I Lierbyen sentrum tillates bare korttidsparkering. Dette er skiltet.	
3. Prinsippvedtak med tanke på å søke om myndighet til håndheving	Kommunestyret 13/12 2010.	Søke sammen med NEK og ØEK?
4. Reell prioritering av korttidsparkering framfor langtidsparkering	Se 2.	
5. Påvirke private aktører til å redusere antall reserverte plasser til ansatte	Ikke igangsatt.	
6. Feie for egen dør (reducere antall reserverte plasser til ansatte) hos alle deltakerne i Buskerudbysamarbeidet)	Det er ikke reserverte plasser til ansatte i Lier kommune.	
7. Samordne parkeringsnormer gjennom felles areal- og transportplan	Ikke avklart.	Ikke avklart.
8. Utrede (felles) organisering	Ikke avklart.	Ikke avklart.
9. Utrede innfartsparkering på jernbanestasjonene og langs sentrale bussruter	Utredet av Lier kommune og lagt fram for formannskapet 28/2-08.	Utredning er i gang i regi av Brakar AS
10. Etablere eventuelt felles parkeringsselskap	Ikke avklart.	Ikke avklart.
Nedre Eiker:		
1. Starte "snill håndheving" av dagens parkeringsplasser med	Handelsstanden har arbeidet med dette	Ikke avklart. Ingen aktiv 'snill

Oppgave:	Status gjennomføring, politisk behandling:	Neste steg/vedtak – med anslag på dato:
påminnelser på bilrutene		håndheving' nå
2. Lage skiltplan for sentrum med vekt på prioritering av korttidsparkering	Nedre Eiker har utarbeidet skiltplan for Mjøndalen sentrum. Vegvesenet vedtok denne 03.02.2012. Skiltene er nå under oppsetting (fortløpende). Maks. parkeringstid i Mjøndalen sentrum vil da være 5 timer (utkant). Ellers vil standard begrensningen være 3 timer.	Søke delegert myndighet til håndheving ... i tillegg til politiet (dvs. Lensmannen i Nedre Eiker)
3. Prinsippvedtak med tanke på å søke om myndighet til håndheving	Prinsippvedtak om å søke om myndighet til håndheving hadde NEK som mål å få behandlet før sommeren. På grunn av uforutsette forhold så rakk de ikke det. Selve søknaden – enten alene eller i fellesskap med andre kommuner – vil komme noe tid etter dette. Men det er sannsynlig at NEK rekker dette innen 2012.	Vedtak etter sommerferien
4. Reell prioritering av korttidsparkering framfor langtidsparkering	Skjer gjennom fortløpende skilting i Mjøndalen sentrum	håndheving
5. Påvirke private aktører til å redusere antall reserverte plasser til ansatte	Ikke avklart. I kvartalstrukturen i Mjøndalen ikke omfattende. De fleste bruker gateparkering	
6. Feie for egen dør (reducere antall reserverte plasser til ansatte) hos alle deltakerne i Buskerudbysamarbeidet)	Krav til p-løyve ved rådhuset innført. Antall p-plasser begrenset. Mer sykkelparkering oppføres i sommer	
7. Samordne parkeringsnormer gjennom felles areal- og transportplan	Ikke avklart. Har allerede differensierte krav i sentrum etter plassering og størrelse på boliger	
8. Utrede (felles) organisering	Ikke avklart	
9. Utrede innfartsparkering på jernbanestasjonene og langs sentrale bussruter		Utredning er i gang i regi av Brakar AS
10. Etablere eventuelt felles parkeringsselskap	Ikke avklart	
Øvre Eiker:		
1. Starte "snill håndheving" av	Dette er startet opp.	

Oppgave:	Status gjennomføring, politisk behandling:	Neste steg/vedtak – med anslag på dato:
dagens parkeringsplasser med påminnelser på bilrutene		
2. Lage skiltplan for sentrum med vekt på prioritering av korttidsparkering	Godkjent og iverksatt	
3. Prinsippvedtak med tanke på å søke om myndighet til håndheving	Legges frem for politisk vedtak i juni 2012	Vedtak i juni Søke sammen med ØEK og Lier?
4. Reell prioritering av korttidsparkering framfor langtidsparkering	Prioritert korttidsparkering 2 timer	
5. Påvirke private aktører til å redusere antall reserverte plasser til ansatte	Ja	
6. Feie for egen dør (reducere antall reserverte plasser til ansatte) hos alle deltakerne i Buskerudbysamarbeidet)	Ja	
7. Samordne parkeringsnormer gjennom felles areal- og transportplan	Vurderes i areal- og transportplan	
8. Utrede (felles) organisering	Vurderes etter eventuell at vi er blitt parkeringskommune.	
9. Utrede innfartsparkering på jernbanestasjonene og langs sentrale bussruter	Utredning er i gang i regi av Brakar AS	
10. Etablere eventuelt felles parkeringsselskap	Se pkt 4	
Kongsberg:		
1. Boligsoneparkering planlegges	Er utredet, men ikke besluttet.	Del av helhetlig parkeringssak som behandles og besluttes i løpet av 2012
2. Heldagsparkering avgiftsbelegges	Politisk prinsippvedtak, men ikke iverksatt.	Del av helhetlig sak (se over)
3. Starte innføring av	Vurderes	Del av helhetlig sak

Oppgave:	Status gjennomføring, politisk behandling:	Neste steg/vedtak – med anslag på dato:
boligsoneparkering		(se over). Eventuell gjennomføring 2012-2013
4. Påvirke private aktører til å redusere antall reserverte plasser til ansatte	Pågående i enkeltsaker. Jfr sak om mobilitetsplanlegging i regi av Buskerudbyen (tiltaksplan 2012).	
5. Feie for egen dør (reduere antall reserverte plasser til ansatte) hos alle deltakerne i Buskerudbysamarbeidet)	Inn i kommende parkeringssak.	Del av helhetlig sak (se over)
6. Samordne parkeringsnormer gjennom felles areal- og transportplan	Utredet i Sentrumsplanen.	Iverksettes gradvis.
7. Utrede (felles) organisering	Kongsberg er klar for utredning. I regi av Buskerudbyen?	
8. Utrede innfartsparkering på jernbanestasjonene og langs sentrale bussruter	Dette er delvis gjennomført i Kongsberg ved Knutepunktet.	Utredning er i gang i regi av Brakar AS
9. Etablere eventuelt felles parkeringsselskap	Kongsberg kommune er klar for utredning/ vurdering. I regi av Buskerudbyen?	
Drammen:		
1. Fortsette innføring av boligsoneparkering i nye områder	løpet av 2010 og 2011 er det innført 3 soner med boligsoneparkering, og i løpet av 2012 kommer 2-3 nye soner.	Bystyret behandler 19.6.2012 en sak om beboerparkering som supplement til boligsoneparkering
2. Revidere gjeldende parkeringsnormer	Parkeringsvedtektene vil bli revidert i forbindelse med utarbeidelse av kommuneplanens arealdel med bestemmelser.	2013
3. Realisere planlagte p-hus	Nytt parkeringshus i Tordenskiolds gate er under oppføring, og vil stå ferdig i årsskiftet 2012/2013. Dette parkeringshuset vil avlaste sentrale	

Oppgave:	Status gjennomføring, politisk behandling:	Neste steg/vedtak – med anslag på dato:
	deler av Strømsø for biltrafikk, og vil kunne fungere som parkeringstilbud for reisende med tog fra Drammen stasjon.	
4. Påvirke private aktører til å redusere antall reserverte plasser til ansatte	Gjennom FutureBuilt-programmet søker man å redusere antall parkeringsplasser for ansatte, og det kan vises til en rekke gode eksempler.	
5. Feie for egen dør (redusere antall reserverte plasser til ansatte) hos alle deltakerne i Buskerudbysamarbeidet)	Drammen kommune har skjerpet inn kriteriene for tildeling av parkeringskort for ansatte i virksomheter plassert i Drammen sentrum. Det er utarbeidet mobilitetsplaner i samtlige kommunale virksomheter.	
6. Samordne parkeringsnormer gjennom felles areal- og transportplan	Drammen kommune tilpasser arbeidet med ny kommuneplan med tilhørende arealdel og parkeringsbestemmelser til framdriften i Areal og transportplan for Buskerudbyen. Planlagt oppstart for kommuneplanens arealdel er i 2013.	
7. Utrede (felles) organisering		
8. Utrede innfartsparkering på jernbanestasjonene og langs sentrale bussruter	Drammen kommune har et prosjekt sammen med Jernbaneverket, NSB og Rom Eiendom AS, der vi utreder muligheter for utvikling av innfartsparkering på stasjonene Drammen, Brakerøya og Gulskogen. Prosjektet ser på både sykkelparkering og bilparkering. På Drammen stasjon etableres det sykkelparkeringshus i løpet av 2012/2013, vedtatt finansiert av belønningsordningen. På Brakerøya og Gulskogen er det ønskelig å bruke belønningsmidler i 2013 til å etablere høystandard sykkelparkering / sykkelparkeringshus samt utvide eksisterende parkeringsplass for bil.	Utredning er i gang i regi av Brakar AS
9. Etablere eventuelt felles parkeringsselskap	Drammen Parkering har stilt sin kunnskap som et etablert parkeringsselskap til disposisjon. Vi	

Oppgave:	Status gjennomføring, politisk behandling:	Neste steg/vedtak – med anslag på dato:
	<p>avventer øvrige kommuners arbeid med å etablere seg som parkeringskommuner og deres behov/ønsker for samarbeid. Ny parkeringsforskrift som er varslet vedtatt 2012 vil gi rammer for hvordan organisering og drifting av parkeringsvirksomhet og parkeringshåndheving kan gjøres på tvers av kommunegrenser.</p>	

Vedlegg 3 Uttalelse til stasjonsstrukturprosjektet

Etter innspill fra de enkelte kommuner og fylkeskommunen er det utarbeidet et forslag til felles uttalelse.

« Det utarbeides nå en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen som skal vedtas i desember 2012. I høringsutkastet slås det fast at jernbanen er ryggraden i kollektivsystemet i vårt område. Den skal bidra til å binde Buskerudbyområdet sammen og gi god forbindelse til hovedstadsområdet, Gardermoen og Osloregionen ellers. Som ledd i dette må togtilbudet Oslo-Drammen-Kongsberg styrkes, på kort sikt med halvtimestrafikk til Hokksund. I neste omgang med halvtimes frekvens til Kongsberg og med innkortning av jernbanelinjen mellom Kongsberg og Darbu på noe lengre sikt slik at reisetiden til Oslo fra Kongsberg kan komme ned i 1 time.

Buskerud fylkeskommune og de fem Buskerudbykommunene ser i hovedsak positivt på stasjonsutredningen som ledd i arbeidet med å utvikle strekningen Oslo S – Kongsberg som en strekning for et konkurransedyktig og attraktiv togtilbud.

Når det gjelder de enkelte stasjoner fremholdes følgende:

1. Hokksund og Mjøndalen er to av hovedutviklingsområdene i Buskerudbyområdet. Det må raskt settes i gang prosesser for å oppgradere og videreutvikle stasjonen, både når det gjelder park&ride, universell utforming og tilpasning til et forbedret togtilbud.
2. Avgjørelse som Samferdselsdepartementet allerede har tatt om å kutte togstopp ved Steinberg stasjon høsten 2012 tas til etterretning. Denne beslutning er sterkt beklaget i eget brev fra Buskerudbysamarbeidets ordførere til Samferdselsministeren. Mulighetene for gjenåpning av Steinberg stasjon må inngå ved framtidige vurderinger av togtilbudet på Østlandet.
3. De endringer som er foreslått ved Skollenborg stasjon kan aksepteres under forutsetning av att det samtidig med nedleggingen:
 - åpnes for togstopp som betjener Teknologiparken
 - strekningen Skollenborg/Rudsmoen – Kongsberg gis tilsvarende busstilbud som toget gir i dag
 - at Knutepunkt Kongsberg gir reisende som i dag benytter Skollenborg, samme tilbud om innfartsparkering (pris og kapasitet).
4. Buskerudbyen setter som klare forutsetninger for endringene ved Steinberg og Skollenborg at disse områdene blir betjent med buss slik det er omtalt i utredningen og at Jernbaneverket bedrer innfartsparkeringstilbudet for alternative stasjoner (Kongsberg, Hokksund og Mjøndalen). Samtidig må det gis kompensasjon for de økte utgifter som fylkeskommunen påføres.
5. Jernbaneverkets anbefaling om at Darbu stasjon opprettholdes støttes. Sikkerhet, tilgjengelighet og bruker av togtilbudet vil bli vesentlig forbedret ved bygging av en ny planfri kryssing for forgjengere.
6. Ved Kongsberg stasjon må stasjonsutviklingen ferdigstilles, innfartsparkeringsanlegg styrkes. (P- hus) og nødvendig vende- og parkeringsspor må anlegges på en slik måte at hensynet til byutvikling blir ivaretatt.
7. Vestfossen har potensiale for Park&Ride
8. Gulskogen stasjon har behov for ny planfri kryssing for fotgjengere og utvidelse av innfartsparkeringen
9. Ved Drammen stasjon som også er en del av IC-utredningene er det også behov for stasjonsutvikling selv om det er gjort en del de siste årene. Det er snakk om å etablere nytt signalsystem og å få etablert flere adkomster til stasjonen og det er behov for ny adkomst til perrongene fra Strømsø øst, og på sikt bør gangforbindelsen til Bragernes bedres gjennom trapper fra Bybrua til perrongene.

10. Brakerøya stasjon framstår i dag i en svært lite tiltalende forfatning, en avgrenset er nødvendig selv om det på lang sikt er en mulighet at stasjonen flyttes.
11. Lier stasjon har behov for økt kapasitet på innfartsparkeringen.
12. Stasjonsstrukturen mellom Drammen og Lier, må ses i sammenheng med den pågående planprosessen for Lierstranda – Brakerøya og flere muligheter er åpne. Lierstranda er et viktig element i AT-planen i Buskerudbyen og plassering/funksjon for en ny stasjon i området er av vesentlig betydning for videre planarbeid. Arbeidet med å utrede ny stasjon med knutepunktfunksjoner i området må derfor komme i gang raskt med involvering av kommunene.
13. Det er viktig at det opprettholdes en stasjonsstruktur som legger til rette for park&ride-funksjoner ved alle stasjoner. For eksempel er det ved Drammen stasjon liten plass til utvidelse av pendlerparkeringen, og det er ønskelig at pendlerparkering i hovedsak skjer på Gulskogen og Lier. Samordningen med lokale rutetilbud (frekvens og samordning av takster) prioriteres slik at flest mulig benytter seg av togtilbudet ved den stasjonen som har best togtilbud og færrest mulig får behov for å benytte bil til stasjonen».

Vedlegg 4

Høring av forslag til felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 - 2023

Forslag datert 08.06.2012

Saksopplysninger

Vedlagt følger høringsforslag til felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023, datert..... Det er areal-, transport- og miljøutvalget (ATM-utvalget) som består av de fem ordførerne i Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, fylkesordføreren i Buskerud, fylkesmannen i Buskerud, regionsjef for Statens Vegvesen, regionsjef for Kystverket og plan- og utviklingsdirektør for Jernbaneverket som på vegne av kommunene og fylkeskommunen i møte 15. juni 2012 har vedtatt å legge forslaget ut til offentlig høring i perioden fra 25. juni til 20. september 2012. Da endelig vedtak om plantype skjer etter høringen hjemles høringen både i plan- og bygningslovens § 8-3 siste avsnitt om utarbeidelse av regional plan og i § 9-3 Planprosess og planinnhold interkommunalt plansamarbeid jfr. § 11-14.

Arealmessig omfatter planen kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg som er de fem kommunene som deltar i Buskerudbysamarbeidet, men hele planen angår og skal følges opp av alle de ti partnerne som deltar i samarbeidet.

For å sikre god forankring av planen i de folkevalgte organ vil planen bli behandlet i de fem kommunestyrene og fylkestinget i høringsperioden. De andre partnerne i samarbeidet vil også uttale seg til planen i høringen.

Etter høringsperioden vil planen med grunnlag i de innspillene som er kommet, bli bearbeidet i Buskerudbysamarbeidets organer. Det tas sikte på endelig sluttbehandling i de fem kommunestyrene og fylkestinget i desember 2012. I høringsperioden legges det opp til informasjons- og medvirkningsmøter, god informasjon på hjemmesidene til Buskerudbyen og alle partnerne, en husstandsfolder og informasjon gjennom media.

Bakgrunn i samarbeidsavtalen for Buskerudbyen

De 10 partnerne i Buskerudbysamarbeidet har inngått en forpliktende avtale om klimavennlig areal- og transportutvikling med målsetting å redusere reiser med privatbil og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel. Avtalen gjelder i denne omgang fram til 31.12. 2014. Samarbeidet er langsiktig, kunnskapsbasert og basert på konsensus. I henhold til samarbeidsavtalen skal samarbeidet bla. ha følgende oppgaver:

- utarbeide og legge fram til beslutning en felles areal- og transportplan, samt initiere iverksetting av vedtak som følger av vedtatt plan. Integrert i dette er utarbeidelse av strategier, plan og tiltak for kollektivtransport i Buskerudbyen.
- bidra til og selv utvikle felles kunnskaps- og faglig grunnlag for de problemstillinger som omfattes av samarbeidsprosjektet.

Proessen med felles areal- og transportplan

Buskerudbysamarbeidet startet arbeidet med utarbeidelse av felles areal- og transportplan sommeren 2010. Buskerud fylkeskommune og kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker,

Øvre Eiker og Kongsberg vedtok å legge planprogrammet for felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023 ut høring og varslet om formell oppstart av planarbeidet, jf. §§ 8-3 og 11-13 i plan- og bygningsloven. Etter høringen stadfestet fylkesutvalget og kommunestyrene planprogrammet i juni/august 2011 og tok der stilling til hva som skulle utredes videre og hvordan planarbeidet skulle gjennomføres.

Med bakgrunn i stadfestet planprogram, utredninger som er gjennomført i planperioden og medvirkningsprosesser gjennom møter med næringslivet, ungdomsverksted og møter med de ulike grupper og utvalg i Buskerudbysamarbeidets organer legger de fem rådmennene og fylkesrådmannen fram forslag til felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023 for vedtak om offentlig ettersyn/høring.

Alle partnerne unntatt Øvre Eiker har så lagt besluttet at planen skal sluttbehandles etter plan- og bygningslovens § 8-1 som regional plan og med en tilleggsavtale om rekkefølge for politisk behandling og håndtering av uenighet ved behandling av vedtak. Det vil bli tatt endelig stilling til spørsmålet om det skal være en regional eller interkommunal plan etter at kommunestyret i Øvre Eiker har gitt sin uttalelse i høringsperioden.

Planforslagets innhold

Planforslaget omhandler strategiutforming for de mest befolkede områdene fra og med Lier til og med Kongsberg. Arealutvikling i andre deler av kommunene som f.eks. Skotselv eller Hvitvingfoss ivaretas i de enkelte kommuneplaner. Planforslaget opphever ikke gjeldende kommuneplaner (arealdelen), men gir føringer for revisjon av kommunenes og de andre samarbeidspartneres planer.

Utfordringer i Buskerudbyen

Byområdet fra Lier til Kongsberg omfatter i dag ca 152.000 innbyggere og er en del av Norges største vekstregion. For Buskerudbyområdet forventes en vekst i størrelsesorden + 36.000 innbyggere fram mot 2023 og ytterligere + 32.000 innbyggere fram mot 2040 ifølge middelprognosen til SSB (2011). En slik vekst vil gi store muligheter for fornying og utvikling, men også legge økt press på både arealbruken i området og transportsystemene.

Det er behov for en mer konsentrert by- og tettstedsutvikling for å bli mindre avhengig av bilen og støtte opp om bedre kollektivtrafikk. Deler av jernbaneinfrastrukturen i Buskerudbyen (Drammen – Kongsberg) er underutviklet slik at det er liten mulighet til å få et bedre togtilbud uten nye investeringer. Det er beregnet ca. 50 % økning i bilbruken fram mot 2040 ved videreføring av dagens politikk. En slik trafikkøkning kan gi redusert framkommelighet og dermed svekket konkurransekraft for næringslivet. Bussens framkommelighet er i liten grad prioritert i dagens vegnett og bussene har for lav frekvens og bruker for lang tid. Det er behov for bedre infrastruktur for syklende og gående og bedre vedlikehold, spesielt vinterstid. Dagens finansiering av infrastrukturtiltak og drift av kollektivtransport er mangelfullt. Det er behov for å sikre fullfinansierte transportløsninger i byområdet.

Visjon og mål

Foreslått visjon og mål i planforslaget legger Buskerudbysamarbeidets visjon og mål til grunn.

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

1. *Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig*
2. *Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere*
3. *Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner*

Strategier for arealbruk – fortetting i hovedutviklingsområder

Etablering av nye boliger og arbeidsplasser, med unntak av plass- og transportkrevende næringsliv, skal skje i de 6 prioriterte utviklingsområdene; kompaktbyen Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen (inkl. sentrumsområde i Krokstadelva), sentrale deler av Drammen, Lierstranda og Vestfossen. Det kan ta litt tid, før dette målet kan la seg realisere, ikke minst på Lierstranda, men målet er at det skal skje så raskt som mulig og så mye som mulig. Kommunene skal i sine kommuneplaner foreta mer nøyaktige avgrensninger av utviklingsområdene og utarbeide konkrete mål og vekstambisjoner.

Konsentrert arealutvikling kan ikke skje uten at fortetting skjer med kvalitet og i høringsutkastet er det derfor redegjort for strategier og oppfølgende planaktivitet som skal sikre at arealutvikling og transportstrategier skaper attraktive byer og tettsteder. Det er fortsatt mulighet for utvikling utenfor de prioriterte utviklingsområdene, men i mindre grad enn tidligere. Det er kommunene som i stor grad skal styre denne utviklingen i tråd med nasjonale og lokale retningslinjer og denne planens målsettinger om å styrke eksisterende tettstedsutvikling og minimere transportbehovet. Planen foreslår tiltak for at markedet skal vurdere det som attraktivt å investere i de prioriterte utviklingsområdene.

Strategier for transportsystemet – satsing på kollektivtransport, sykkel og gange.

Arealbruksstrategier alene er imidlertid ikke tilstrekkelige for å møte fremtidens krav til befolkningens mobilitet eller næringslivets konkurransekraft. Det er nødvendig å kombinere den anbefalte strategi for konsentrert arealbruk med utvikling av et transportsystem der alle transportformene sees i sammenheng. Økt satsing på tog, buss, sykkel og gange vil avlaste veisystemet. For å kunne knytte Buskerudbyområdet effektivt til felles bo- og arbeidsmarked og til Østlandet for øvrig er det avgjørende at toget blir hovedstammen i transportsystemet. Det skal arbeides for et høykvalitets busstilbud som samordnes med togtilbudet og bidrar til å styrke knutepunkts- og tettstedsutviklingen i Buskerudbyen. Et vegsystem med tilstrekkelig kapasitet og god framkommelighet både for bil og buss vil være sentralt for å betjene næringslivets transportbehov.

Handlingsprogram og planretningslinjer

De ulike tiltak som er foreslått under strategier for arealbruk og transportsystem er oppsummert i et handlingsprogram. Dette er gjennomføringsprogrammet for å følge opp de omtalte strategier i planen. Handlingsprogrammet redegjør for hva som skal gjøres, av hvem og når.

Det er også utarbeidet forslag til Planretningslinjer knyttet til de ulike areal- og transportstrategier oppsummert. Retningslinjene inneholder momenter som skal ivaretas når handlingsprogrammet gjennomføres; mao hvordan ting skal gjøres. Hovedtiltaket for oppfølging av transportsystemet vil være en helhetlig samferdselspakke (Buskerudbypakke2).

Det er utarbeidet en kortversjon av planen og det foreligger også et sammenstilt kunnskapsgrunnlag som planen bygger på.

Rullering av planen

Et av resultatmålene i planprogrammet er at «AT-planen for 2013-2023 skal programmere rulleringen av areal- og transportplanen (langsiktig del fram mot 2050) og det forutsettes at arbeidet med rullering av areal- og transportplanen starter i 2013». Det viktigste så langt har vært å få fram et høringsutkast for første generasjons areal- og transportplan. Det blir ikke lagt fram noe forslag til planprogram for en rullering samtidig med høringsutkastet. ATM-utvalget vil komme tilbake til hvordan spørsmål om rullering skal håndteres når høringen er gjennomført.

Fylkesrådmannens og rådmennenes vurdering

Dette er første gang det samarbeides om en felles areal- og transportplan i vårt område. Det har vært en bred faglig og administrativ prosess i Buskerudbysamarbeidets organer, men med korte tidsfrister for å gå inn i de enkelte tema. Planen inneholder en tydelig overordnet strategi og med tiltak som de ti partnerne skal bidra til å gjennomføre bl.a. gjennom etterfølgende planprosesser som bl.a. kommuneplanrullinger og gjennom utarbeidelse og gjennomføring av Buskerudbypakke2.

Det har store konsekvenser for transportomfang og reisemiddelbruk hvordan vi tar i bruk arealene. Mål og strategi for arealutvikling i dette planutkastet innebærer prioriteringsendringer i forhold til dagens arealpolitikk. Endringer tar tid, derfor er det viktig at vi kommer i gang med disse prosessene. Med tettere og mer konsentrert arealbruk blir det enklere å legge til rette for å gå, sykle og reise kollektivt. Det styrker utviklingen av attraktive byer og tettsteder med bedre handelstilbud i tradisjonelle sentrumsområder, et mer mangfoldig byliv og et mer variert boligtilbud. Planen vil bli et viktig redskap til å styre og utnytte den samlede vekstkraften til beste for hele Buskerudbyen.

Planen foreslår rammer og virkemidler for den kommunale arealplanleggingen og vil være et tydelig styringsverktøy for alle samarbeidspartnerne, også for Fylkesmannen, Statens vegvesen og Jernbaneverket, og bidra til å skape forutsigbarhet og gode rammer for andre samfunnsaktører. Ved å utvikle nye, helhetlige og samordnede areal- og transportstrategier for Buskerudbyen vil vi kunne finne løsninger på felles utfordringer i et langsiktig perspektiv og legge forutsigbare og gode føringer som næringslivet og andre samfunnsaktører kan forholde seg til.

(Evt tilleggsvurderinger:)

Vedlegg

- 1 Forslag til felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 – 2023 Del 1
- 2 Konsekvensvurdering av forslag

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Kunnskapsgrunnlaget for felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 – 2023 Del 2
2. Stadfestet planprogram vedtatt sommeren 2011

Rådmannens anbefaling

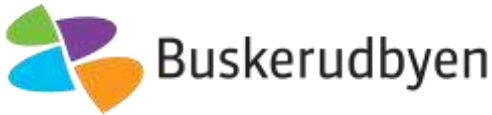
XXXX kommune/fylkeskommune slutter seg til forslag til felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 – 2023.

(evt. Med følgende merknader:)

Begrunnelse

Planforslaget ivaretar kommunale utfordringer og regionale og nasjonale hensyn.

Vedlegg 5 Brev og notat om prioriteringer av midler til Sørlandsbanen Drammen - Kongsberg i NTP 2014-2023



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Forslag datert 11.06.2012

Saksbehandler: Tore Askim
Tlf.:

Deres ref.:
Vår ref.:

Vår dato: 15.06.2012
Arkivkode:

Prioritering av midler til jernbaneutvikling i Buskerudbyen i NTP 2014-23

Det vises til tidligere oversendt felles uttalelse til forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 fra kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og Buskerud fylkeskommune i Buskerudbysamarbeidet, datert 23. april 2012. Det vises spesielt til NTP-forslagets manglende satsing på utvikling av jernbanen på strekningen Drammen – Kongsberg. Dagens togtilbud på strekningen Drammen - Kongsberg er kun ett lokaltog i timen som gjennomgående tilbud.

Vedlagt følger et notat og en brosjyre som tydeliggjør behovet for og nytten av en rask realisering av to tog i timen til Kongsberg og redusert reisetid.

Kommunene, fylkeskommunen og fylkesmannen i Buskerud, Statens Vegvesen Region Sør, Jernbaneverket og Kystverket Sørøst har en langsiktig samarbeidsavtale om samordnet og klimavennlig areal- og transportpolitikk som følger opp lokale, regionale og nasjonale mål. Med bakgrunn i denne avtalen inngikk Samferdselsdepartementet 5. februar 2010 en avtale med Buskerud fylkeskommune og kommunene om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2010 – 2013, kalt Buskerudbypakke1. Statens Vegvesen Region Sør har på oppdrag fra departementet igangsatt et arbeid med konseptvalgutredning for Buskerudbypakke2 og dermed legges det til rette for å tilfredsstille nasjonale forutsetninger for å kunne inngå en felles by/samferdselspakke fra og med 2014 (Buskerudbypakke2).

En forutsigbar og trinnvis utvikling av togtilbudet på Sørlandsbanen på strekningen Drammen - Kongsberg fra 2014 vil være avgjørende for at nasjonale og regionale mål på transport- og miljøområdet kan realiseres.

I tråd med nasjonale mål har de 10 partnerne i Buskerudbysamarbeidet utarbeidet en felles areal- og transportplan. En hovedstrategi i planen er at stasjonsbyene vil bli de prioriterte utviklingsområdene fram mot 2023. Dette forutsetter en rask utvikling av togtilbudet på strekningen Drammen – Kongsberg.

Vi forventer at Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2017 inneholder nødvendige investeringsmidler til å realisere to tog i timen til Hokksund og planleggingsmidler for nødvendige investeringer for to tog i timen til Kongsberg.

Felles areal- og transportplan for Buskerudbyen

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet er på møte 15. juni 2012 enige om å legge fram forslag til felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 – 2023 ut til offentlig høring. Det er forventning om at planen vedtas i kommunestyrene og fylkestinget i løpet av året. Planen tar et visjonært og langsiktig grep om areal- og transportpolitikken i et regionalt perspektiv. Framtidig arealutvikling skal konsentreres til i alt 6 prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen; alle som stasjonsbyer med jernbanen som kapasitetssterk og miljøvennlig rygggrad i transportsystemet. Jernbanens viktige rolle i byutviklingen understekes i planen ved at hver av de 6 prioriterte stasjonsbyene skal ha flerfunksjonell utvikling med boliger, arbeidsplasser og et mangfoldig service- og tjenestetilbud. En slik by- og tettstedsutvikling vil styrke samordningen mellom tog, buss, sykkel og gange.

Utvikling av togtilbudet er avgjørende

En forutsigbar og trinnvis utvikling av togtilbudet på strekningen mellom Drammen og Kongsberg fra 2014 vil være avgjørende for at nasjonale og regionale mål på transport- og miljøområdet kan realiseres. Dagens togtilbud på denne strekningen er ett lokaltog i timen. Vi forventer at Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2017 inneholder nødvendige investeringsmidler til å realisere to tog i timen til Hokksund og planleggingsmidler for nødvendige investeringer for to tog i timen til Kongsberg.

Jernbaneutvikling vil være et viktig virkemiddel for næringslivets vekst i de prioriterte byene og tettstedene, og ikke minst for den internasjonale næringsklyngen på Kongsberg (6000 ansatte i dag) som er et ledende industrisenter i Norge. Næringsvekst her er avhengig av innpendling fra Buskerudbyen og Oslo-området. Økt togtilbud og kortere reisetid vil være helt sentralt for å sikre videre næringsvekst.

I et regionalt perspektiv legger Buskerudbysamarbeidet til rette for forventet befolknings- og næringsvekst, og slik at det sentrale Osloområdet kan avlastes. Samtidig styrkes hele landsdelen ved at det utvikles en større og mer robust bolig-, arbeidsmarkeds- og serviceregion bundet sammen med jernbane. Buskerudbyen er i dag et av landets raskest voksende byområder og den byregionen i IC-området som forventer størst prosentvis vekst i 2040 (fra 152.000 innbyggere i dag til 220.000 i 2040).

Trinnvis investering på jernbanestrekningen Drammen - Kongsberg vil gi vesentlig større samfunnsnytte enn tilsvarende investeringer på ytterstrekningene i IC trianglet, men også for IC Oslo- Hamar.

I dette perspektivet er en snarlig utvikling av et fremtidsrettet og funksjonelt togtilbud avgjørende for å skape stabilitet om den langsiktige visjon for utbyggingsmønster og

transportsystem i Buskerudbyen. Investeringer i jernbane og med tilhørende stasjonsopprusting vil kunne være statens hovedbidrag i en by- og tettstedsutvikling som ivaretar både nasjonale, regionale og lokale målsettinger på transport- og miljøområdet.

En framdrift som følger opp forslag til felles areal- og transportplan og gir den nødvendige forutsigbarhet og troverdighet vil være følgende:

1. To tog til/fra Hokksund senest i 2017. Det må settes av midler til dette for første 4-årsperiode i NTP (2014-2017). Ca. kostnad 500 mill. kroner pluss stasjonsopprustning i Mjøndalen og Hokksund.
2. To tog til/fra Kongsberg senest 2021. Det må settes av midler til dette for neste 4-årsperiode i NTP (2018-2021).
3. Forkorting av kjørevegen øst for Kongsberg som gir kjøretid under 60 min innen 2025.

Med hilsen

Morten Eriksrød
Fylkesordfører
Buskerud fylkeskommune

Vidar Lande
Ordfører
Kongsberg kommune

Ann Sire Fjerdingsstad
Ordfører
Øvre Eiker kommune

Bent Inge Bye
Ordfører
Nedre Eiker kommune

Tore Opdal Hansen
Ordfører
Drammen kommune

Helene Justad
Ordfører
Lier kommune

Per Steinar Jensen
Regiondirektør
NHO Buskerud

Jan Petter Gundersen
Distriktssekretær
LO i Buskerud

Vedlegg:

Notat om prioritering av midler til jernbaneutvikling i Buskerudbyen i NTP 2014 – 2023
Brosjyre om jernbaneutvikling i Buskerudbyen

NOTAT

Forslag versjon dato 11.06.2012 ta

Status for dokumentet

Dette notatet (evt. sammen med en 4 siders brosjyre om innholdet) foreslås sendt Samferdselsdepartementet sammen med et oversendelsesbrev som går fra de 5 Buskerudbyordførerne / fylkesordfører og i samarbeid med NHO og evt. LO etter ATM-utvalgsmøtet 15.06. og før høringsfristen for NTP går ut 1.07.12.

Oversendelsen foreslås å være et supplement til "Felles uttalelse til NTP fra Buskerudbysamarbeidet" som ble sendt SD 23.04. (Se utdrag fra uttalelsen som vedlegg til dette notatet).

PRIORITERING AV MIDLER TIL JERNBANEUTVIKLING I BUSKERUDBYEN I NTP 2014- 2023

Sammendrag

En forutsigbar og trinnvis utvikling av togtilbudet på Sørlandsbanen på strekningen Drammen - Kongsberg fra 2014 vil være avgjørende for at nasjonale og regionale mål på transport- og miljøområdet kan realiseres.

I tråd med nasjonale mål har de 10 partnerne i Buskerudbysamarbeidet utarbeidet en felles areal- og transportplan. En hovedstrategi i planen er at stasjonsbyene vil bli de prioriterte utviklingsområdene fram mot 2023. Dette forutsetter en rask utvikling av togtilbudet på strekningen Drammen – Kongsberg.

Vi forventer at Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2017 inneholder nødvendige investeringsmidler til å realisere to tog i timen til Hokksund og planleggingsmidler for nødvendige investeringer for to tog i timen til Kongsberg.

Dagens togtilbud på strekningen Drammen - Kongsberg er kun ett lokaltog i timen som gjennomgående tilbud.

Felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 tar et visjonært og langsiktig grep om areal- og transportpolitikken i et regionalt perspektiv. De ti partnerne i Buskerudbysamarbeidet har blitt enige om en høringsutgave av planen som 15. juni 2012 ble vedtatt lagt ut på høring etter plan- og bygningsloven. Framtidig arealutvikling skal konsentreres til 6 prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen; alle som stasjonsbyer med jernbanen som kapasitetssterk og miljøvennlig ryggrad i transportsystemet.

Jernbanens viktige rolle i byutviklingen understekes i planen ved at hver av de 6 prioriterte stasjonsbyene skal ha flerfunksjonell utvikling med boliger, arbeids-plasser og et mangfoldig service- og tjenestetilbud. I et lokalt perspektiv vil en slik by- og tettsteds-utvikling styrke samordningen mellom tog, buss, sykkel og gange.

Jernbaneutvikling vil være et viktig virkemiddel for næringslivets vekst i de prioriterte byene og tettstedene, og ikke minst for den internasjonale næringsklyngen på Kongsberg (6000 ansatte i dag) som er et ledende industrisenter i Norge. Næringsvekst her er avhengig av

innpendling fra Buskerudbyen og Oslo-området. Økt togtilbud og kortere reisetid vil være helt sentralt for å sikre videre næringsvekst.

I et regionalt perspektiv legger Buskerudbysamarbeidet til rette for forventet befolknings- og næringsvekst, og slik at det sentrale Osloområdet kan avlastes. Samtidig styrkes hele landsdelen ved at det utvikles en større og mer robust bolig-, arbeidsmarkeds- og serviceregion bundet sammen med jernbane. Buskerudbyen er i dag et av landets raskest voksende byområder og den byregionen i IC-området som forventer størst vekst i 2040 (fra 152.000 innbyggere i dag til 220.000 i 2040).

Trinnvis investering på jernbanestrekningen Drammen - Kongsberg vil gi vesentlig større samfunnsnytte enn tilsvarende investeringer på ytterstrekningene i IC trianglet, men også for IC Oslo- Hamar.

I dette perspektivet er en snarlig utvikling av et fremtidsrettet og funksjonelt togtilbud avgjørende for å skape stabilitet om den langsiktige visjon for utbyggingsmønster og transportsystem i Buskerudbyen. Investeringer i jernbane og med tilhørende stasjonsopprusting vil kunne være statens hovedbidrag i en by- og tettstedsutvikling som ivaretar både nasjonale, regionale og lokale målsettinger på transport- og miljøområdet.

Følgende vil være en framdrift som følger opp forslag til felles areal- og transportplan og gir den nødvendige forutsigbarhet og troverdighet:

1. 2 tog til/fra Hokksund senest i 2017. Det må settes av midler til dette for første 4-årsperiode i NTP (2014-2017). Ca. kostnad 500 mill. kroner pluss stasjonsopprustning i Mjøndalen og Hokksund.
2. 2 tog til/fra Kongsberg senest 2021. Det må settes av midler til dette for neste 4-årsperiode i NTP (2018-2021).
3. Forkorting av kjørevegen øst for Kongsberg som gir kjøretid under 60 min innen 2025.

Forslag til NTP varsler omlegging av transportpolitikken og prioritering av jernbane

Buskerudbyen er ett av de byområdene som ifølge NTP-forslaget fra transportetatene har en befolkning og befolkningsvekst som krever tiltak for mer miljøvennlig transport. I NTP-forslaget er målsettingen for byområdene at trafikkveksten i persontrafikken skal tas av de miljøvennlige transportformene; kollektivtrafikk, sykkel og gange.

I Klimameldingen bekrefter regjeringen NTP forslaget om at trafikkveksten i store byområder skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, og det varsles en omlegging av transportpolitikken.

Strategien i NTP-forslaget om regionforstørring skal følges opp med satsing på jernbaneutbygging rundt de største byene. InterCity-trianglet skal prioriteres, i første omgang de indre IC-området (til Tønsberg, Fredrikstad og Hamar) til halvtimesfrekvens. Samtidig sier NTP-forslaget at utviklingen av Osloregionen tilsier at det er viktig å utvikle et togtilbud også til byer i tilsvarende reiseavstand til Oslo som der IC-tilbudet finnes i dag. Byene Kongsberg, Hønefoss, Gjøvik og Kongsvinger har alle innbyggertall på linje med Lillehammer, og er viktige markeder for regiontrafikken. Det heter videre at prognoser for befolkningsvekst

spesielt for Drammen/Hokksund/Kongsbergregionen er eksempelvis høyere enn for Hamar/Lillehammerområdet.

Sørlandsbanen på strekningen Drammen – Kongsberg (Kongsbergbanen) får spesiell omtale i NTP-forslaget hvor jernbaneutvikling også knyttes til den omlegging av arealpolitikken som ligger i forslag til areal- og transportplan (2013-23) for Buskerudbyen. Men NTP-forslaget tar på ingen måte dette inn over seg når det gjelder prioritering av investeringsmidler selv ikke innenfor + 45% ramme.

Jernbanen skal være ryggraden Buskerudbyens kollektivtransportsystem

Buskerudbyen omfatter de fem kommunene fra Lier til Kongsberg. Buskerudbyen vil kunne vokse med nærmere 45 % fra dagens 150.000 innbyggere til 220.000 i 2040. Buskerudbyen vil i følge SSBs befolkningsframskrivninger få sterkest vekst blant byregioner i hele Østlandsområdet frem til 2040.

Framskrevet folkemengde i byregioner på Østlandet (kilde SSB Middels nasjonal vekst)

Byregion	Befolkning 2011	Befolkning 2040	Vekst 2011-2040
Buskerudbyen	152 000	217 000	43 %
Oslo-Akershus	1 145 000	1 589 000	39 %
Nedre Glomma	127 000	167 000	31 %
Vestfoldbyene	203 000	264 000	30 %
Hamar-Lillehammer regionen	126 000	151 000	21 %
Grenland	103 000	124 000	19 %

Den overordnede areal- og transportstrategien for Buskerudbyen, i tråd med forslag til felles AT-plan, er utvikling av et flerkjernet byområde langs jernbanen med sterk fortetting rundt de seks viktigste jernbanestasjonene. Det skal bygges ut og fortettes med kvalitet og legges til rette for sykkel og gange samt korte avstander til kollektivlinjer og knutepunkter. Jernbanen skal være ryggraden i dette kollektivsystemet. Toget skal bidra til å binde Buskerudbyområdet sammen og gi forbindelse til hovedstadsområdet, Gardermoen og Osloregionen ellers.

Det er et hovedmål for Østlandet og for Osloregionen i særdeleshet, å sikre balanse og bærekraft gjennom regionforstørring og utvikling av byer i en flerkjernestruktur bundet sammen fra sentrum til sentrum med raske jernbaner. En slik utvikling vil minske presset på hovedstadsområdet (Oslo og Akershus) og styrke resten av landsdelen. Et effektivt og helhetlig transportsystem er også nødvendig for å videreutvikle Osloregionen som en konkurransedyktig storbyregion i Europa. Med sin nærhet til Oslo og et sterkt internasjonalt orientert teknologimiljø har Buskerudbyen en viktig rolle å spille og behov for spesiell nasjonal oppmerksomhet.

Ikke minst er det viktig å integrere teknologimiljøet på Kongsberg nærmere til resten av Buskerudbyen og til hovedstaden. Næringsparken på Kongsberg er landet største med nær 6.000 ansatte og svært internasjonalt orientert. De fleste ansatte er bosatt lokalt, men stadig flere pendler inn fra andre distrikter, bl.a. fra Oslo, Asker og Bærum. Teknologi- og kunnskapsklyngen på Kongsberg er viktig for hele Osloregionen og veksten framover vil delvis måtte løses med innpendling av arbeidskraft.

Strekningen Drammen - Kongsberg har potensial for høy samfunnsnytte

IC-trianglet er strekningene Oslo – Halden, Skien og Lillehammer. Regionale strekninger i Osloregionen er Drammen-Kongsberg (Kongsbergbanen), Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen. Ytterstrekningene på IC-trianglet er Fredrikstad – Halden, Hamar – Lillehammer og Tønsberg – Skien.

Det står i NTP-forslaget at IC-trianglet samlet sett i dag har vesentlig høyere IC-trafikk enn tilsvarende regionale strekninger i samlet sett. IC-strekningene er derfor høyest prioritert i tillegg til nærtrafikken i Oslo-området. Av IC-strekningene har imidlertid Oslo-Lillehammer (1,5 mill. passasjerer årlig) bare litt høyere trafikk enn Kongsbergbanen og de to andre regionale strekningene (1,2 mill. passasjerer hver).

Samferdselsdepartementets mandat for KVVU for IC-strekningene sier bl.a. at en hensiktsmessig framtidig arbeidsdeling mellom IC-strekningen og de regionale banestrekningene må drøftes. KVVU besvarer denne delen av mandatet med at trafikkvolum, potensial for trafikkvekst og kapasitetssituasjon samlet sett, samt status i planprosessen på IC-nettet, taler for at Jernbaneverket i denne omgang ikke vil varsle behov for større investeringstiltak for de regionale strekningene.

I nevnte KVVU pekes det også på at det skal store investeringer på de regionale strekningene for å løfte tilbudet på nivå med det som det legges opp til for IC-trianglet. Eksemplene som trekkes frem på kostnadssiden gjelder imidlertid bare Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen. Det vises ikke til sørlandsbanen Drammen - Kongsberg hvor vi mener at kostnadene for et tilbudsløft som kan gi halvtimesavganger, vil være relativt lavt.

Buskerudbysamarbeidet stiller ikke spørsmål ved at IC-trianglet prioriteres. Men vi stiller spørsmål om en slik prioritering for lang tid framover skal utelukke andre jernbaneprosjekter som kan ha høyere samfunnsnytte enn enkelte strekninger på IC-nettet (inklusiv ytterstrekningene) for eksempel på Oslo–Lillehammer hvor befolkningsvekstpotensialet er lavere enn på strekningen Drammen - Kongsberg (se tabellen foran). Relativt beskjedne investeringer på strekningen Drammen – Kongsberg trenger for eksempel bare føre til at utbyggingen på en enkelt IC-strekning skyves noe ut i tid.



Kongsbergbanen vist sammen med IC-trianglet og det indre IC-området framhevet.

Ifølge Jernbanelivet krever halvtimesfrekvens til Hokksund investeringer på ca. 500 mill. kroner til 2 km dobbeltspor Drammen-Gulskogen inkl. vendespor på Hokksund. mens det på strekningen Oslo-Hamar ifølge nevnte KVVU kreves nærmere 11 mrd. kroner for å få halvtimesfrekvens til Hamar.

Halvtimesfrekvens til Hamar er i nevnte KVVU beregnet til å gi en økning i IC-trafikken fra 1,5 mill. passasjerer til 1,9 mill. i 2025, noe som vil skyldes bedre togtilbud og noe befolkningsvekst. Buskerudbyens utviklingsstrategi innebærer at veksten på drøyt 20 % fram til 2025 i hovedsak vil komme rundt de viktigste jernbanestasjonene. Sammen med virkningen av bedre togtilbud innebærer dette et vekstpotensial for togreiser på mellom 50 og 70 % som gir antall reiser i størrelsesorden 1,9 mill. passasjerer på Kongsbergbanen. Med klart lavere investeringskostnader vil samfunnsnyttene bli vesentlig høyere enn strekningen til Hamar.

Jernbanens betydning for næringslivet

Erfaring fra tidligere viser at det er langt lettere å få eiendomsutviklere og andre til å bygge stasjonært når det skritt for skritt skjer en utbygging av infrastruktur og en forbedring av togtilbudet. Østfoldbanen mot Moss, T-baneringen i Oslo og bybanen i Bergen er klare eksempler på dette. Forutsetningen er tilstrekkelig hyppighet på togavganger.

Men den forventede næringsvekst vil tilgang på kompetent arbeidskraft være avgjørende. Økt togtilbud til 2 tog i timen og konkurransedyktig reisetid vurderes som avgjørende for at toget skal kunne være en konkurransefaktor for næringslivet i Nedre Eiker, Øvre Eiker og

Kongsberg. God kommunikasjon er en viktig forutsetning for å utvikle ikke bare næringsklyngen på Kongsberg, men en rekke næringsinteresser langs hele strekningen. Dette vil være et viktig bidrag til et utvidet bo- og arbeidsmarked i Østlandsområdet.

Jernbanen spiller en viktig rolle for overføring av gods fra vei til jernbane. For å lykkes er det avgjørende at det satses på tiltak som kan øke forutsigbarhet for godstrafikk på jernbane. De foreslåtte tiltakene på strekningene mellom Kongsberg og Drammen som legger til rette for økt frekvens for persontrafikken vil også bedre kapasiteten og forutsigbarheten for godstrafikken på sørlandsbanen.

Staten må vise vilje til å trappe opp togtilbudet

Gjennom Buskerudbysamarbeidet anstrenger kommunale og fylkeskommunale myndigheter for å gjøre sin del av jobben i omlegging av miljø- og transportpolitikken ved å gå inn for sterk fortetting rundt jernbanestasjonene. Man må da kunne forvente at statlige samferdselsmyndigheter også stiller opp og gir den nødvendige drahjelp med investeringer i jernbanens kjøreveg og økt togtilbud.

For å realiserer den fornyede areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen, vil en helhetlig samferdselspakke (Buskerudbypakke 2) fra 2014, i tråd med forslag til NTP, være avgjørende. Utvikling av togtilbudet, jernbanens kjøreveg og stasjonsopprusting vil kunne være en av statens viktigste bidrag i en helhetlig transportpakke for å følge opp Buskerudbyens arealstrategi med utvikling av attraktive stasjonsbyer.

Første steg i styrkingen av togtrafikken Drammen – Kongsberg vil være å få fast halvtimesfrekvens med stive ruter til Hokksund senest i 2017. I følge Jernbaneverket krever dette at det i første fireårsperiode av NTP det settes av midler til utbygging av 2 km dobbeltspor for persontrafikk mellom Drammen og Gulskogen samt utvidede hensetting- og vendemuligheter i Hokksund. I forbindelse med strekningsvis utredning av Sørlandsbanen og Buskerudbyens areal- og transportplanarbeid har det fremkommet kostnadsoverslag på ca. 500 millioner for disse tiltakene. I tillegg er det stort behov for oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner, noe som kan beløpe seg til tilsammen ca. 200 millioner. Det bør settes i gang mer detaljert planarbeid for Buskerudbyen, og Buskerudbysamarbeidet kan være interessert i å bidra med planleggingsmidler over belønningsordningen til disse tiltakene.

I forbindelse med slikt planarbeid ønsker Buskerudbyen også å få utredet om det kan la seg gjøre allerede ved ny grunnrutemodell i 2014 å øke tilbudet til to togavganger i timen til og fra Hokksund uten så store infrastrukturinvesteringer, selv om dette i første omgang ikke skulle gi stive avganger. Her bør inngå vurdering av å forlenge lokalpendelen Dal-Drammen til Hokksund

Andre steg er utredning og planlegging for hva som skal til av infrastrukturinvesteringer for å sikre halvtimesfrekvens med stive ruter til Kongsberg i form av dobbeltspor til Hokksund og/eller lange kryssningsspor mellom Hokksund og Kongsberg. Et slikt tiltak inngår i KVU Buskerudbypakke2 som er under arbeid.

Tredje steg er forkorting av kjørevegen til Kongsberg slik at kjøretiden til Oslo kommer ned i under 60 minutter.

Følgende vil være en framdrift følger opp felles areal- og transportplan for Buskerudbyen og som bør legges til grunn for videre arbeidet. En slik framdrift gir en nødvendig forutsigbarhet og troverdighet:

1. 2 tog til/fra Hokksund fra senest 2017.

2. 2 tog til/fra Kongsberg senest 2021
3. Forkorting av kjørevegen øst for Kongsberg som gir kjøretid under 60 min innen 2025.

VEDLEGG

I felles uttalelse til NTP fra Buskerudbysamarbeidet av 23.04.2012 sies følgende om jernbaneutvikling i Buskerudbyen;

Til planforslagets manglende satsing på utvikling av jernbane på strekningen Drammen – Kongsberg kreves at NTP for perioden 2014- 2017 vil inneholde nødvendige investeringsmidler for å kunne realisere økning av togtilbudet til to tog i timen på strekningen Drammen – Hokksund. Samferdselsdepartementet må gi styringssignaler til Jernbaneverket om at nødvendige investeringsmidler til dobbeltspor for persontogtrafikk Drammen – Gulskogen og at oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner skal inngå i Jernbaneverkets handlingsprogram 2014-2017. En slik satsing vil kunne være en av statens viktigste bidrag i en helhetlig transportpakke for å følge opp de arealstrategier Buskerudbyen nå er i ferd med å utarbeide i felles areal- og transportplan. I denne planen vil utvikling av tettere stasjonsbyer være et hovedgrep – dette må følges opp av en parallell satsing på jernbane.

Manglende satsing på jernbane

Strekningen Oslo – Drammen – Hokksund – Kongsberg er i forslag til NTP nevnt som et viktig marked for utvikling av togtilbudet. Tilbudet til Drammen blir styrket gjennom ruteplan 2012 og IC-satsingen til Vestfold, mens strekningen fra Drammen til Kongsberg (Kongsbergbanen) ikke er tilgodesett med prioriterte midler. Investeringer på denne strekningen gir større samfunnsnytte enn enkelte av de prioriterte IC-strekningene. Ikke minst er det viktig å integrere teknologimiljøet på Kongsberg nærmere til resten av Buskerudbyen og til hovedstaden. Veksten i teknologi- og kunnskapsklyngen på Kongsberg framover vil delvis måtte løses med innpendling av arbeidskraft. Det bes om at Nasjonal Transportplan i større grad prioriterer større statlig innsats til styrking av jernbane og kollektivtilbud i Buskerudbyområdet. Det bør være en ambisjon å ha dobbeltspor til Kongsberg innen 2024.

Første skritt i styrkingen av togtrafikken Drammen – Kongsberg vil være å få halvtimesfrekvens til Hokksund, og deretter forsert utbygging av tilbudet helt fram til Kongsberg. I første fireårsperiode av NTP må det da settes av midler til utbygging av dobbeltspor for persontrafikk mellom Drammen og Gulskogen samt utvidede hensetting og vendemuligheter i Hokksund og Kongsberg. I forbindelse med Jernbaneverkets Strekningsvise Utrædninger og Buskerudbyens areal- og transportplanarbeid har det fremkommet kostnadsoverslag på ca 500 millioner for disse tiltakene. I tillegg er det stort behov for oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner, noe som kan beløpe seg til tilsammen ca 200 millioner.

I siste del av NTP-perioden bør det også settes i gang planlegging og utbygging av jernbanetraseen mellom Hokksund og Kongsberg. Et slikt alternativ inngår i KVV Buskerudbypakke2 som er under arbeid.