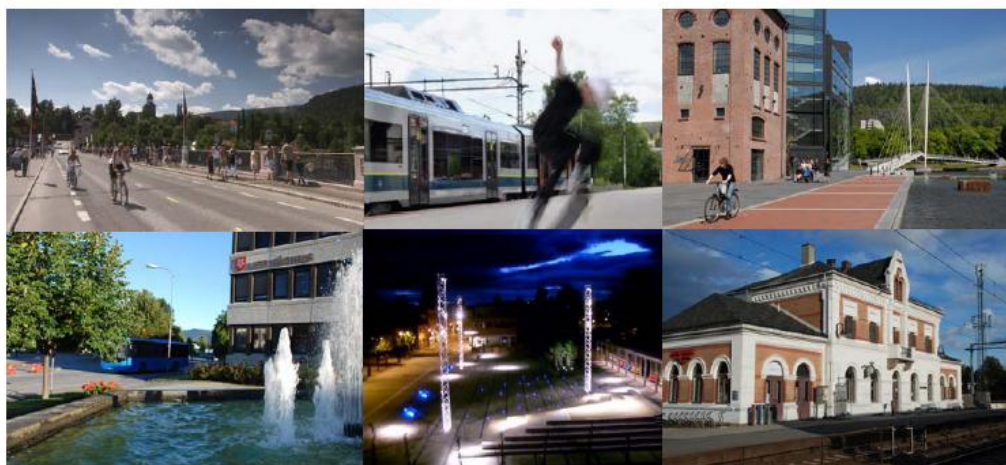




Planprogram

Felles areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023

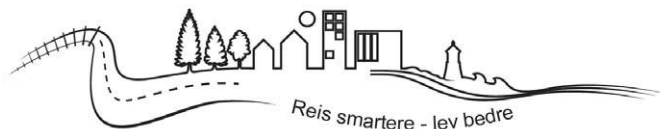


Samarbeid om attraktive og livskraftige byer
og tettsteder i området Lier - Kongsberg

Revidert utgave av 13. mai 2011

Anbefalt av ATM-utvalget 13. mai 2011

Vedtatt av kommunestyrene i Lier 15.06.2011, Drammen 15.06.2011, Nedre Eiker
31.08.2011, Øvre Eiker 22.06.2011, Kongsberg 08.06.2011 og Buskerud Fylkesting
08.06.2011



FORORD

Vekst som utfordring og mulighet – plansamarbeid som verktøy

Byområdet fra Lier til Kongsberg omfatter i dag 150 000 innbyggere og er en del av Norges største vekstregion. For Buskerudbyen forventes en vekst i størrelsesorden 50 000 – 100 000 innbyggere frem mot 2050. En slik vekst vil legge økt press både på transportsystemene og på arealbruken i området. Skal veksten gi positive ringvirkninger, må innbyggere og næringsliv gis fysiske rammevilkår som styrker opplevelsen av velfungerende og attraktive lokalsamfunn. Dette er en svært stor utfordring som krever at vi kommer raskt i gang med samordnet planlegging på tvers av kommunegrensene og forvaltningsnivåene.

Dette planprogrammet innleder et regionalt plansamarbeid i byområdet fra Lier til Kongsberg, som skal bidra til å møte denne veksten på en bærekraftig måte og styrke regionens attraktivitet og konkurransekraft.

Buskerudbysamarbeidet

Buskerudbysamarbeidet ble formelt etablert fra 1. januar 2010 og består av ti partnere:

- Kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg
- Buskerud fylkeskommune
- Fylkesmannen i Buskerud
- Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket

Samarbeidet er langsiktig. Det reguleres av en politisk vedtatt samarbeidsavtale for perioden 2010-2014, der alle partnerne er likeverdige. Avtalen forutsetter at samarbeidet skal være kunnskapsbasert og at løsningene skal baseres på konsensus.

Målsettinger og strategier nedfelt i samarbeidsavtalen kan utfordre dagens lokale arealbruks- og transportpolitikk i alle samarbeidskommunene, for fylkeskommunen og staten. Planprosessen skal bidra til å tydeliggjøre hvordan disse utfordringene kan løses for de ulike byene og tettstedene i regionen. Næringslivet, representert ved NHO Buskerud og LO Buskerud, samt lokale næringsorganisasjoner har gitt sin tilslutning til samarbeidet og er aktive samarbeidspartnere.

Om utarbeidelsen av forslaget til planprogram

Planprogrammet skal på grunnlag av Buskerudbyens mål og strategier angi en planprosess som skal beskrive, analysere og vurdere et samlet sett av virkemidler som i størst mulig grad bidrar til at mål og strategier kan innfris. Planarbeidet vil på samme måte som øvrige prosesser i Buskerudbysamarbeidet være grunnlag for eventuell revidering av mål og strategier for samarbeidet.

Forslaget til planprogram er utarbeidet av Buskerudbyens sekretariat i samarbeid med planleggere fra samarbeidskommunene og en arbeidsgruppe bestående av fagrepresentanter fra alle ti partnere. Forslaget har vært behandlet i alle de formelle organene i Buskerudbysamarbeidet, før rådmennene la forslaget fram for omforent politisk behandling i samarbeidskommunene og i Buskerud fylkeskommune. Dette innebar også en ledelsesavklaring hos Fylkesmannen i Buskerud og i de tre transportetatene. Etter høring og offentlig ettersyn i februar og mars 2011, legges revidert planprogram nå fram til stadfesting i kommunestyre og fylkesting.

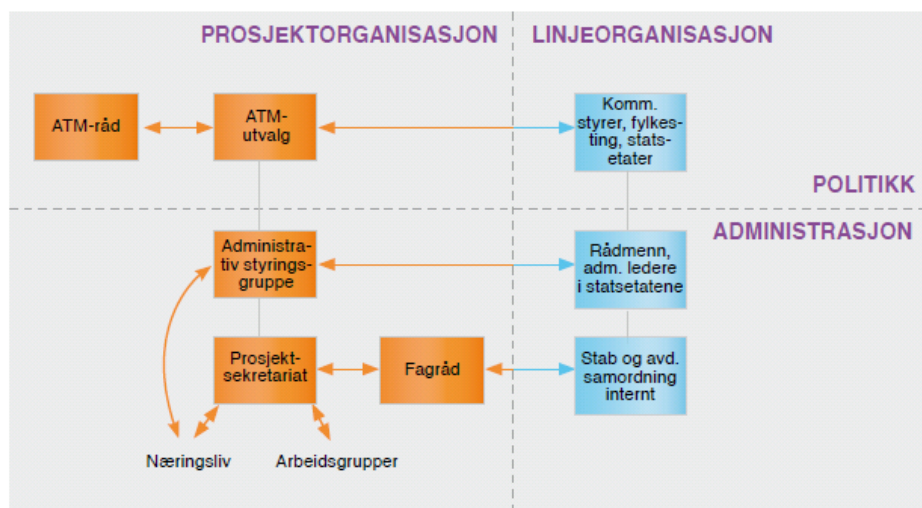
Alle parter er enige om at det å utvikle en felles areal- og transportplan for Buskerudbyområdet er et nybrottsarbeid, både i regional og i nasjonal målestokk. Hovedutfordringene i planarbeidet vil være hvordan byer og tettsteder i Buskerudbyen kan styrkes, hvordan man kan utnytte den samlende vekstkraften til beste for hele Buskerudbyen og hvordan man kan sikre god framkommelighet, mindre bilbruk og bærekraftige

transportløsninger for mennesker, varer og tjenester. I planarbeidet skal det legges vekt på finne en god balanse mellom nasjonale, regionale og lokale hensyn med lokale tilpasninger.

Viktige stikkord for selve planprosessen er aktiv og kunnskapsbasert politisk styring, samt målrettet informasjon, som grunnlag for god dialog med representanter for innbyggere og næringsliv.

INNHold

1	INNLEDNING	6
1.1	Utviklingstrekk og hovedutfordringer	6
1.2	Et forpliktende samarbeid ligger til grunn	9
1.3	Lovgrunnlag og plantype	9
1.4	Forholdet til andre planer og prosesser	11
2	MÅL OG RAMMER FOR PLANARBEIDET	15
2.1	Hovedmål	15
2.2	Resultatmål.....	16
2.3	Prosessmål.....	16
2.4	Rammer for planarbeidet.....	16
2.5	Planens oppbygging	20
3	UTREDNINGER FOR PLANPERIODEN 2013-2023.....	22
3.1	Alternativer som skal vurderes og drøftes	22
3.2	Utredningstemaer	24
3.3	Konsekvensutredninger	29
3.4	Oversikt over delutredninger som legges til grunn i planarbeidet	30
3.5	Sammenstillinger og anbefalinger.....	32
4	OPPFØLGING AV PLANEN.....	33
4.1	Oppfølgingsprogram med ansvarsfordeling.....	33
4.2	Rullering av planen med en langsiktig tidshorisont	33
5	PLANPROSESS, MEDVIRKNING OG INFORMASJON.....	34
5.1	Interessegrupper som foreslås trukket inn i planarbeidet	34
5.2	Organisering av planarbeidet	34
5.3	Prosess og tidsplan	35
5.4	Prinsipper for informasjon	37
5.5	Informasjonstiltak	38
	VEDLEGG.....	37



Organisering av Buskerudbysamarbeidet



Buskerudbyen omfatter kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg

1 INNLEDNING

1.1 Utviklingstrekk og hovedutfordringer

Befolkningsvekst

Buskerudbyen har hatt en befolkningsvekst på ca 1 % - 1,5 % pr år de siste årene. I Drammen har befolkningsveksten de siste årene ligget på over 2 %. Byområdet fra Lier til Kongsberg omfatter i dag 150 000 innbyggere, som utgjør ca. 10 % av Oslo-regionens befolkning. Hovedstadsområdet er Norges største vekstregion. SSBs prognose angir en vekst på 40 000 innbyggere innen 2030. Enkelte kommuner har i sine planer lagt opp til en befolkningsvekst på opp i mot 2 % pr år fremover.

Næringslivet

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

Buskerudbyen må kontinuerlig utvikle og forbedre vertskapsrollen for de store internasjonale selskapene for å beholde sin posisjon overfor potensielt mer attraktive lokasjoner over hele verden. Både i privat og offentlig sektor er man avhengig av underleverandører og en rekke tjenester, samt gode transportkorridorer.

Strukturelle endringer i næringslivet

Forretningsmessig tjenesteyting i Buskerudbyen øker mest. Det er også en økning i sysselsettingen innen handel. Den økonomiske verdiskapningen i industrien øker, spesielt knyttet til teknologinæringene. Områdene rundt Drammen og Kongsberg har hatt sterkest vekst i antall arbeidsplasser fra årene 2000 til 2008. Denne veksten har vært over landsgjennomsnittet.

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



Foto: Torbjørn Tandberg, Buskerud fylkeskommune og Øvre Eiker kommune

Samferdsel

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

Det nye veisystemet har gitt betydelig kapasitetsøkning i veinettet, og har tilrettelagt for en sterk vekst i biltrafikken generelt. Samtidig har gjennomføringen av vegprosjektene gitt betydelig reduksjon av trafikk, lokal luftforurensing og støy i byer og tettsteder, mens utslippene av klimagasser fra bilbasert transport har økt.



Gevinstene av veiinvesteringer spises opp

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

Reisevaner

Det er gjennomført nasjonale reisevaneundersøkelser i 1998, 2001, 2005 og 2009. I reisevaneundersøkelsen for 2009 er antall intervjuobjekter i Buskerudbyen utvidet med ca. 1700 til ca. 2000 personer over 13 år, og man har derfor et godt datagrunnlag som kan være nyttig informasjon i arbeidet med areal- og transportplanen. Analyser av dataene vil bli gjennomført våren 2011.

Fra reisevaneundersøkelsen i 2005 viste intervjuene bl.a. følgende om reisevanene i Drammen, Nedre Eiker og Lier (Øvre Eiker og Kongsberg hadde ikke tilleggsutvalg):

- I gjennomsnitt foretar alle innbyggere over 13 år 3,3 reiser pr dag
- 70 % av reisene fortas med bil (som sjåfør eller passasjer)
- Kollektivandelen utgjør ca 7,9 %, inklusiv tog
- De fleste reisene er korte
- 84 % av reisene foretas i egen eller til/fra nabokommunene

Dersom man legger undersøkelsen til grunn for hele Buskerudbyen, kan det antas at det foretas 460 000 reiser pr dag eller ca 140 millioner pr år i området. 84 millioner bilturer (med i snitt 1,2 personer i hver bil) pr år, men bare 11 millioner kollektivreiser.

Med en forventet vekst på 40 000 innbyggere om 20 år, vil trafikkveksten bli ca 28 % i området og biltrafikken vil øke med ca. 23 millioner bilturer pr år, dersom dagens reisevaner videreføres.



Foto: Statens vegvesen og Tore Askim

Arealbruk

Vedvarende vekst legger stort press på grøntarealer og landsbruksareal. Tidligere ble det planlagt større boligområder på ubebygde arealer utenfor tettstedene. Tendensen i de siste årene har snudd til å fortette i tettstedene. Noen kommuner har gjennom sitt planarbeid lagt spesiell vekt på å få oversikt over fortetningspotensialet og hvor stor utbygging det kan utløse. I andre kommuner har det vært viktigere å videreutvikle eksisterende lokalsamfunn og å utnytte kapasiteten ved lokale skoler.

Jordpolitisk arealvurdering (JAV)

For en del år tilbake tok Fylkesmannens landbruks- og næringsavdeling initiativ til å utarbeide en jordpolitisk arealvurdering av landbruksareal i et 30 årsperspektiv. Arealvurderingen var avgrenset til kommuner som hadde størst press på arealene. Kommunene i Buskerudbyen, unntatt Kongsberg, var inkludert i vurderingen.

En av målsettingene var å ta vare på større sammenhengende landbruksområder og å gi slipp på mindre innesperrede arealer i nærheten av tettstedene. Landbrukspolitikken har endret seg med sterkere fokus på bevaring av produktive arealer. Noe av intensjonen i JAV er videreført i rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging, der det heter at en skal unngå nedbygging av sammenhengende areal med dyrket mark. I 2004 kom det en nasjonal målsetting om at omdisponeringstakten av de mest produktive arealene skulle halveres innen 2010. Dette skjerper jordvernet også i Buskerudbyen.

Hovedutfordringene

Veksten i befolkningen, i kombinasjon med dagens transportmønster - der 70 % av alle reiser skjer med bil - vil i løpet av få år igjen bidra til en situasjon med overbelastning av viktige deler av veienettet og bygater. Redusert framkommelighet for personer, varer og tjenester og mindre attraktive byer og tettsteder vil bli en konsekvens av dette. Det er en netto utpendling fra Buskerudbyen, og for ikke å øke forholdet mellom antall bosatte og antall arbeidsplasser, må det etableres minst 20 000 nye arbeidsplasser ved 40 000 nye bosatte. Buskerudbyområdet må derfor utvikles i en bærekraftig retning, der man ser arealbruksmønsteret og transportsystemutviklingen i sammenheng.

Hovedutfordringene i planarbeidet:

- Hvordan byer og tettsteder i Buskerudbyen kan styrkes på en bærekraftig måte.
- Hvordan man kan utnytte den samlede vekstkraften til beste for byer og tettsteder i Buskerudbyen.
- Hvordan man kan sikre god framkommelighet og bærekraftige transportløsninger for mennesker, varer og tjenester.

I planarbeidet skal det legges vekt på finne en god balanse mellom regionale hensyn og lokale tilpasninger.

1.2 Et forpliktende samarbeid ligger til grunn

Fra 1. januar 2010 har de 10 partnerne i Buskerudbysamarbeidet inngått en forpliktende femårig samarbeidsavtale om klimavennlig areal- og transportutvikling med målsetting om reduksjon i biltrafikken og økning i kollektivtransporten. Utarbeidelse av en felles areal- og transportplan er en viktig del av denne avtalen.



Foto: Birgitte Simensen Berg

Representanter fra partnerne i Buskerudbysamarbeidet

Samferdselsdepartementet, Buskerud fylkeskommune og de fem kommunene har i tillegg inngått en fireårig avtale om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Denne avtalen forutsetter også at det utarbeides en felles areal- og transportplan.



Foto: Birgitte Simensen Berg

5. februar 2010 ble det inngått en 4-årig avtale med Samferdselsdepartementet

1.3 Lovgrunnlag og plantype

Lovgrunnlag

Lovgrunnlaget for felles areal- og transportplan for Buskerudbyen er plan- og bygningsloven. Loven har bestemmelser om krav til planprogram. § 4.1 i loven siteres:

”For alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet fastsettes ordinært av planmyndigheten.”

Planprogrammet skal på grunnlag av Buskerudbyens mål og strategier forklare en planprosess som skal beskrive, analysere og vurdere et samlet sett av virkemidler som i størst mulig grad bidrar til at mål og strategier kan innfris.

Plantype

Plan- og bygningsloven åpner for to typer plansamarbeid når det gjelder felles plan for flere kommuner;

- Regional plan, der fylkeskommunen er regional planmyndighet
- Interkommunalt plansamarbeid, der de samarbeidende kommunene er planmyndighet

Det vises til kapitlene 8, 9 og 11 i plan- og bygningsloven.

Valg av plantype

Det legges til grunn at valg av plantype ikke skal påvirke selve innholdet i det felles planarbeidet. I tråd med samarbeidsavtalen vil Areal-, transport- og miljøutvalget (ATM-utvalget) være politisk styringsgruppe for planarbeidet uavhengig av hvilken plantype som velges.

I planprogrammets høringsperiode legges det opp til en prosess der valg av plantype skal drøftes nærmere. Valg av plantype skal gjøres samtidig ved vedtak av planprogrammet.



Fra Lierbyen

Foto: Hans-Petter Christensen

1.4 Forholdet til andre planer og prosesser

Løpende planarbeid – samordningsbehov ut over ordinære rutiner

En felles areal- og transportplan må samspille med en rekke løpende planprosesser underveis. I tillegg skal Buskerudbyen også være en arena hvor samarbeidspartnerne legger frem til drøfting plan- og prosjektarbeider knyttet til arealbruk og transportutvikling av regional interesse. Dette vil kreve tilrettelegging for samhandling og koordinering utover og i forkant av ordinære høringer og offentlige ettersyn.

Regional planstrategi for Buskerud 2009-2012

Arbeid med en felles areal- og transportplan inngår som en del av Buskerud fylkeskommunes planstrategi, herunder en avklaring av arealbruken knyttet til fremtidige regionale godstransportfunksjoner. Om dette vil være mulig må sees i sammenheng med fremdriften i Jernbaneløpplanens konseptvalgutredning for godstrafikk for Drammensområdet.

Buskerud fylkeskommune legger videre til grunn at felles areal- og transportplan kan legges til grunn for revisjon av gjeldende fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur for denne delen av fylket.

Kollektivtrafikkplan for Buskerud 2011-2013

Arbeid med ny kollektivtrafikkplan for Buskerud er i gang satt i tråd med godkjent planprogram av mai 2010. Buskerudbysamarbeidet deltar i planarbeidet for å bidra til å sikre at overordnede strategier fra kollektivplanen kan samordnes med de overordnede strategiene i Buskerudbysamarbeidets areal- og transportplan.

For konkret planlegging og utvikling av kollektivtrafikktiltak i Buskerudbyen vil Buskerudbysamarbeidet ivareta dette både gjennom den felles areal- og transportplanen og gjennom Buskerudbypakke1/ belønningsordningen.

Fylkeskommunale og kommunale planstrategier

I tråd med plan- og bygningsloven skal kommuner og fylkeskommuner utvikle egne planstrategier som grunnlag for å utvikle, evt. rullere plan- og styringsdokumenter i kommende valgperiode. Planstrategien skal etter plan- og bygningsloven fremlegges for fylkestinget/by-/kommunestyret innen ett år etter konstituering etter kommune- og fylkestingsvalget, første gang etter valget i 2011.

Planstrategien forutsettes å omfatte en drøfting av strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, føringer for utvikling av tjenestetilbudet, samt en vurdering av planbehovet i valgperioden 2011-2015.

Det legges til grunn at Buskerudbyens felles planprogram og løpende felles planarbeide vil være en omforent hovedplattform for areal, transport- og klimadelen i de respektive planstrategier. Dette er også hjemlet i samarbeidsavtalen, som sier at gjennomføringen av planarbeidet forutsetter samordning av kommunenes øvrige kommuneplanarbeider.

Grenseflaten mot kommuneplanleggingen og fylkeskommunale planprosesser

Det vil måtte gjøres vurderinger i arbeidet med felles areal- og transportplan om hvilke felles strategier og juridiske virkemidler som best ivaretas gjennom en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen og hvilke som ivaretas gjennom de enkelte kommuneplanene, jf. kap. 2.5.

Kommunene i Buskerudbysamarbeidet er i ulike faser i forhold til rullering av sine respektive kommuneplaner. Følgende tilnærming legges til grunn:

- Kommuner som er i ferd med å rullere sine kommuneplaner har et løpende og selvstendig ansvar for å invitere til drøfting vesentlige endringer knyttet til arealbruk og transportutvikling, når disse endringene åpenbart er av regional interesse. Drøftingene forutsettes å foregå i Buskerudbyens samarbeidsorganer, på det nivå samarbeidspartnerne finner hensiktsmessig.
- Arbeidet med en felles areal- og transportplan kan komme til å utfordre enkeltelementer i alle de fem kommunenes til en hver tid gjeldende kommuneplaner. Det foreslås at den enkelte kommune tar et selvstendig ansvar for at disse enkeltelementene synliggjøres og vurderes særskilt inn mot en felles areal- og transportplan, ved innledningen til neste rullering av de respektive kommuneplaner, dvs. etter kommune- og fylkestingsvalget i 2011.

Det foreslås å legge samme tilnærming og krav til samordning til grunn for fylkeskommunale planprosesser.

Større utbyggingsprosjekter for veg og jernbane

I Buskerudbyområdet foregår det i dag planlegging av flere større vei- og jernbaneprosjekter som har stor betydning for transportsystemet og tilhørende belastning på kapasiteten i eksisterende infrastruktur. Dette gjelder bl.a. følgende deler av det regionale veisystemet:

- E 134 forbi Kongsberg, fra Damåsen til Saggrenda. Reguleringsplan er under arbeid i regi av Statens Vegvesen, region sør.
- RV 23 fra Dagslet til Linnes i Røyken og Lier. Reguleringsplanen er vedtatt med unntak av krysset på Linnes.
- Ytre Lier (Røyken, Lier og Drammen). Vedtatt kommunedelplan.
- RV 35 fra Hokksund til Jevnaker. Konseptvalgutredning er under arbeid i regi av Statens Vegvesen, region sør. Strekningen Hokksund – Åmot er av særlig interesse for Buskerudbyen.

Prosjektene gjennomføres som egne plan- og byggeprosesser utenom Buskerudbysamarbeidet og inngår ikke i arbeidet med en felles areal- og transportplan. Løsningene vil få betydning for det framtidige transportsystemet i Buskerudbyen. E134 Damåsen - Saggrenda forutsettes gjennomført i 2013 - 2015. Det er usikkert når de andre prosjektene blir gjennomført. Det forutsettes at dette blir avklart gjennom Nasjonal Transportplan 2014-23.

På samme måte foregår det flere statlige plan- og utredningsprosesser knyttet til utviklingen av jernbanens infrastruktur, der konklusjonene kan få betydning for areal- og transportplansamarbeidet i Buskerudbyen. Nødvendig koordinering og samordning vil bli ivarettatt gjennom plansamarbeidet.

Blant de viktigste prosessene i regi av Jernbaneverket er følgende:

- Konseptvalgutredning (KVU) for godsterminal i Drammensområdet.
- Stasjonsstrukturprosjektet, bl.a. oppgradering av standard på stasjoner og vurdering av nedleggelse av enkeltstasjoner. (2011). Vurderingene av stasjonene i Buskerudbyen vil inngå i de strekningsvis utviklingsplanene angitte nedenfor.
- Strekningsvis utviklingsplan for jernbanestrekningen Drammen - Kongsberg
- Strekningsvis utviklingsplan for jernbanestrekningen Asker – Drammen
- Konseptvalgutredning (KVU) for IC (Intercity) – Vestfoldbanen, hvor strekningen Drammen – Kongsberg kan bli vurdert.

Forholdet til areal- og transportsamarbeidet i Oslo/Akershus

Parallelt med areal- og transportplanarbeidet i Buskerudbyen foregår det et tilsvarende plansamarbeid for Oslo- og Akershusregionen. Det er viktig å sikre god samordning mellom de to regionene, både når det gjelder vekst- og arealbruksstrategier og løsninger for et sammenhengende transportsystem.

Forholdet til Vestregionen, Kongsbergregionen og Drammensregionen

Vestregionen omfatter det frivillige regionale samarbeidet mellom de 16 kommunene rett vest for Oslo, samt fylkeskommunene i Akershus og Buskerud. Kongsbergregionen er et samarbeids- og interesseorgan for Kongsberg, Numedals-kommunene og tre tilgrensende Telemarkskommuner. Felles areal og transportplan for Buskerudbyen vil ivareta overordnede areal- og transportstrategier for Vestregionen og Kongsbergregionen. I planarbeidet skal også forholdet til Telemark og Midt-Buskerud vurderes.

Rådet for Drammensregionen omfatter 4 av samarbeidskommunene i Buskerudbyen, samt Røyken, Hurum, Svelvik og Sande kommuner. De strategiske føringer fra dette samarbeidet er identiske med føringene i Vestregionsamarbeidet, der samtlige kommuner i Drammensregionen er deltagere.

Nasjonale føringer av betydning for planarbeidet

Planleggingen skal ivareta føringer fra ulike stortingsmeldinger, retningslinjer og lovverk.

Blant de viktigste kan nevnes:

- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Rikspolitisk planbestemmelse om kjøpesenterstopp
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene, 4.9.2009
- Plan- og bygningsloven
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) av 19. juni 2009
- Nasjonale mål for jordvern
- Kulturminneloven av 9. juni 1978
- St. meld. Nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk
- St. meld.. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand
- St. meld. Nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder
- Den europeiske landskapskonvensjonen
- Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442
- Ot. prp 10 (2008-2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv (gjennomføring av forvaltningsreformen)
- St. meld. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019
- Retningslinjer for transportetatenes og Avinors arbeid med nasjonal transportplan 2014-2023
- Nasjonal planstrategi – nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (kommer sommeren 2011)
- Prinsipper for universell utforming og økt tilgjengelighet



Foto: Torbjørn Tandberg og Statens vegvesen

2 MÅL OG RAMMER FOR PLANARBEIDET

Avtalen om Buskerudbysamarbeidet, gjeldende fra 1. januar 2010, gir hovedrammer for planarbeidet.

2.1 Hovedmål

Areal- og transportplanen for Buskerudbyen skal bidra til å realisere følgende mål, strategier og prioriterte resultatområder i politisk vedtatt samarbeidsavtale for Buskerudbysamarbeidet:

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

- *Buskerudbyen skal være et bærekraftig og konkurransedyktig byområde i Norge, og et ledende område for reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren.*
- *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.*
- *Transportsystemet skal på en rasjonell måte, både for personer og gods, knytte det flerkjernede byområdet sammen, til Oslo-området og til utlandet.*
- *Det klimavennlige 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.*

Mål for endring i transportmønster:

Redusere reiser med privatbil og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel.

Hovedstrategier for å sikre ønsket utvikling i Buskerudbyen:

- *Det skal legges til rette for livskraftige byer og tettsteder i alle kommuner som urbane knutepunkter/kommunesentra, med bosteder, arbeidsplasser, handel, service og kultur- og fritidsaktiviteter. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.*
- *Vekstkraften i Drammen og Kongsberg skal utnyttes til beste for hele Buskerudbyen. Eiker og Lier skal avlaste veksten i Drammen og Kongsberg. Slik balansert vekst bør skje ved en boligutbygging, arbeidsintensiv næringsutvikling og lokalisering av offentlig virksomhet til knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet.*
- *Utbyggingsmønsteret og transportsystemet skal ta utgangspunkt i et godt jernbanetilbud, et busstilbud med kvalitet og fremkommelighet som konkurrerer med bilen og kollektivknutepunkter av høy kvalitet.*
- *Et godt sykkelveinett skal bidra til økt sykkelbruk og et miljøvennlig transportalternativ.*
- *Bidra til å utvikle et effektivt og klimavennlig transportsystem for gods og næringstransport. Her inngår at Drammen havn skal utnyttes som et virkemiddel til bærekraftig verdiskapning for hele byregionen.*
- *Effektivisere hver enkelt transportform, og samtidig bedre sammenkoblingen mellom transportformene. Her inngår tilrettelegging for overføring av godstransport fra bil til bane og sjøtransport inn og ut av regionen.*

Prioriterte resultatområder:

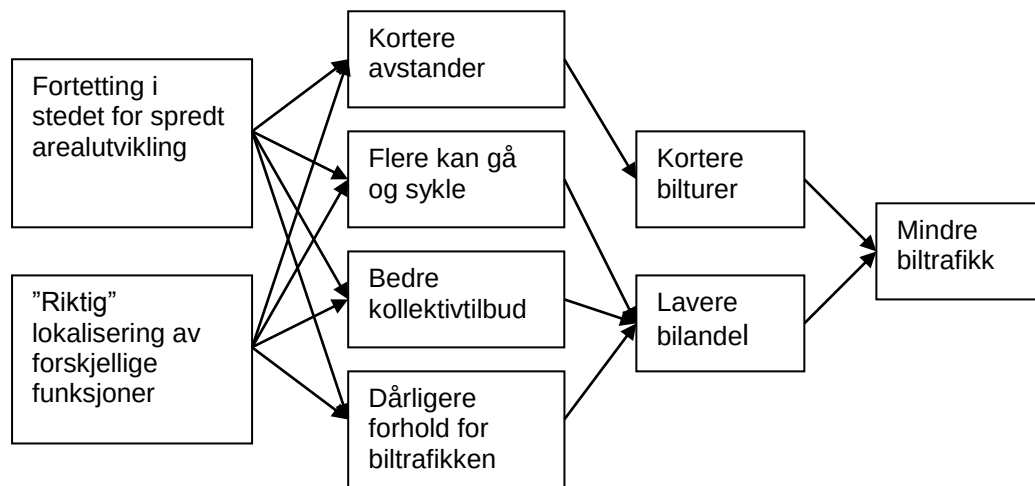
- *Attraktiv by- og stedsutvikling og en arealutvikling med mindre behov for biltransport*
- *Effektive transportløsninger for næringslivet*
- *Kollektivtransporttilbud som kan konkurrere med bilen*
- *God tilrettelegging for sykkel som transportform*
- *Reduksjon av klimautslipp fra transport*

2.2 Resultatmål

- Det skal utarbeides en felles areal- og transportplan for Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg for perioden 2013-2023.
- Planen skal foreslå virkemidler og rammer for den kommunale arealplanleggingen.
- Planen skal være et tydelig styringsverktøy for alle samarbeidspartnerne og for øvrige samfunnsaktører.
- Planen skal programmere rulleringen av areal- og transportplanen (langsiktig del fram mot 2050).

2.3 Prosessmål

- Planarbeidet skal sikre god forankring hos samarbeidspartene, både politisk og administrativt.
- Det skal legges til rette for aktiv medvirkning fra innbyggere, næringsliv og organisasjoner.
- Det skal være god dialog med naboregioner.



Sammenhenger mellom arealutvikling og utvikling i biltrafikkmengder

Kilde: TØI rapport 1020/2009

2.4 Rammer for planarbeidet

Felles areal- og transportplan i to etapper

Arbeidet med å gjennomføre en mer bærekraftig og konkurransekraftig areal- og transportstrategi for Buskerudbyen har både en langsiktig utviklingshorisont og en mer kortsiktig handlings- og gjennomføringshorisont. Den kortsiktige horisonten knyttes særlig til samarbeidsavtalen mellom partnerne i Buskerudbyen.

Sammen med en felles areal- og transportplan, er utarbeidelse av en bytransportpakke som inngår i Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 en av hovedoppgavene for Buskerudbysamarbeidet.

En fremdriftsmessig koordinering av plansamarbeidet med statens styringssystem for prioritering og tildeling av samferdselsmidler gjennom Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 anses derfor som svært viktig for å få finansiert og realisert de nødvendige tiltakene i transportsystemet som areal- og transportplanen vil inneholde.

En sentral del av det statlige styringssystemet for transportutvikling er kravet om utarbeidelse av konseptvalgutredning (KVU) for samferdsels-/bypakker hvis de skal prioriteres i NTP. Samferdselsdepartementet har besluttet å igangsette en KVU for hovedtransportsystemene i Buskerudbyområdet, i regi av Statens vegvesen. Konseptvalgutredningen må gjennomføres i løpet av 2011 dersom en transportpakke for Buskerudbyen skal kunne prioriteres i NTP 2014-23.

På samme måte har fylkeskommunen og kommunene en stor rolle i arealbruksplanleggingen. I tråd med ny plan- og bygningslov skal fylkeskommuner og kommuner vurdere rullering av sine overordnede planer etter kommune- og fylkestingvalget i 2011.

Den etappevise og todelte tilnærmingen til arbeidet med en felles areal og transportplan representerer derfor en bevisst tilpasning, både til statens arbeid med en KVU for Buskerudbyen, rulleringen av NTP 2014-23 og rulleringen av fylkes- og kommuneplanene etter 2011.

Planarbeidet gjennomføres derfor i to etapper, slik at det innen utgangen av 2012 vedtas en felles areal- og transportplan for perioden 2013-2023, og at det fra 2013 gjennomføres en rullering av denne, med en vesentlig lengre tidshorisont fram mot 2050.

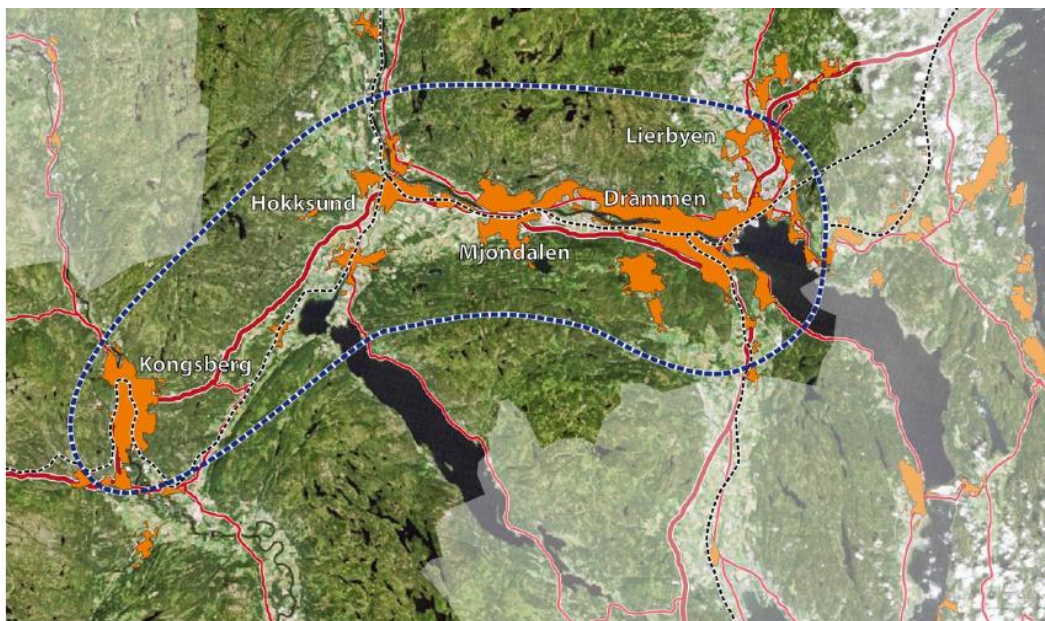
Felles areal- og transportplan 2013-2023 (etappe 1)

- Den kortsiktige planen, for perioden 2013-2023, bygger på en konkretisering av innholdet i samarbeidsavtalen og avtalen om belønningstilskudd.
- Den kortsiktige planen forutsettes å legge føringer for rulleringen av kommuneplan- og fylkesplanprosessene som igangsettes etter 2011.
- Planarbeidet må koordineres med statens gjennomføring av konseptvalgutredning for hovedtransportsystemene i Buskerudbyen.
- En bytransportpakke for Buskerudbyen, Buskerudbypakke 2 fra 2014 – 2023, vil ta utgangspunkt i areal- og transportplanen.
- Fremdriften m.h.t. den statlige konseptvalgutredningen og avklaring av spørsmålet om en transportpakke, betinger at arealbruksutviklingen i denne planen i hovedsak baseres på en optimalisert utnyttelse av eksisterende transportsystem.

- Den kortsiktige planen vil også ha et langsiktig perspektiv, ved at denne får innarbeidet føringer for revidering av planen (planprogram for AT-plan 2015-2050).

Rullering av felles areal og transportplan (etappe 2)

- Det forutsettes at arbeidet med rullering av areal- og transportplanen starter i 2013.
- Det forutsettes at den reviderte planen har et betydelig mer langsiktig perspektiv (til 2050).
- Ved denne rulleringen av planen kan det bl.a. på bakgrunn av konseptvalgutredning for framtidig transportsystem for Buskerudbyen trekkes opp et mer langsiktig arealutviklingsperspektiv basert på framtidig transportsystem. Dette kan eventuelt gi rom for å peke ut nye utbyggingsretninger, som supplement til den kjerne-/knutepunktstrukturen som den første planen skal legge til grunn.
- I den grad det i forbindelse med den første planprosessen lanseres tiltak/ prosjekter/ arealbruk som må bearbeides ytterligere m.h.t. utredninger og forankring, kan disse håndteres ved revisjonen av planen.
- For øvrig vil rammene for å revidere planen bli fastlagt på grunnlag av erfaringer fra det første planarbeidet.



Kjernearealene i Buskerudbyområdet

Planområde og prioritering av "kjernearealer"

Planens arealdel skal omfatte alt areal i de fem kommunene, men kjernearealene i planarbeidet vil være arealene i og omkring byene, tettstedene og arealene langs jernbanen og hovedkollektivtraseene.

By- og stedsutvikling vil fortsatt i hovedsak måtte ivaretas av de kommunale planprosessene. Gjennom arbeidet med felles areal- og transportplan vil det bli utarbeidet kunnskapsgrunnlag og definert strategier for by- og stedsutvikling som skal ivareta målene for samarbeidet i Buskerudbyen. I den felles planen er det naturlig at strategier for by- og stedsutforming blir utformet på et relativt grovmasket nivå.

Det er også naturlig at planen omtaler hensynet til tettsteder og lokalsamfunn utenom jernbanen og hovedkollektivtraseene, samt behovet for å verne om dyrka mark, de store regionale grøntstrukturene og rekreasjonsarealene, som viktige arenaer for matproduksjon og livsutfoldelse for innbyggerne. Planen må også omtale hensynet til samfunnssikkerhet. Det vurderes likevel ikke som hensiktsmessig å gå inn i spørsmål om for eksempel hyttebygging i den enkelte kommune, men overlate dette til lokale planprosesser innenfor de rammer som en felles plan vil kunne trekke opp, med hensyn til bruk og vern av naturområdene.

Hensynet til bruk og vern av landbruksområder vil inngå, der dette berører behov for fortetting i byer og tettsteder i kjerneområdene, samt evt. behov for nye næringsarealer. Det foreslås likevel ikke at planen går tungt inn i spørsmål omkring landbruksnæringen ut i fra et mer generelt næringspolitisk perspektiv.

Slik sett vil dette planarbeidet berøre hele befolkningen, alle grunneierinteresser og næringsinteresser.

Trafikksikkerhet foreslås kun berørt på overordnet nivå i plansamarbeidet, slik at trafikksikkerhetsarbeidet lokalt forutsettes ivaretatt av transportetatene i samarbeid med kommunene.

Hovedfokus i planarbeidet blir følgende problemstillinger:

Hvordan styrke byer og tettsteder i Buskerudbyen?

- Hvordan konsentrere bolig- og næringsveksten i og omkring kollektivknutepunkter (byer og tettsteder), langs jernbanen og hovedveinettet?
- Hvordan utvikle eksisterende tettsteder/lokalsamfunn utenom kollektivakser og hovedveinett?
- Hvordan skape gode bo- og levekvaliteter i sentrum av byer og tettsteder, egnet for alle livsfaser og livssituasjoner?

Hvordan utnytte den samlede vekstkraften til beste for hele Buskerudbyen?

- Hvordan bidra til bolig- og næringsvekst i alle byer og prioriterte tettsteder?
- Hvordan tilrettelegge for gode næringsarealer - og lokalisere rett virksomhet på rett sted?
- Hvordan sikre helhetlig vern og bruk av jordbruksarealer og andre grøntstrukturer?

Hvordan sikre god fremkommelighet og bærekraftige transportløsninger for mennesker, varer og tjenester?

- Hvordan utvikle et effektivt kollektiv- og transportsystem?
- Hvordan tilrettelegge for effektive transportløsninger for næringslivet?
- Hvordan tilrettelegge for mindre bilkjøring?
- Hvordan tilrettelegge for økt bruk av sykkel som fremkomstmiddel?



Papirbredden med Ypsilon bro, Drammen

Foto: Birgitte Simensen Berg

2.5 Planens oppbygging

Planen skal bidra til å samordne kommunale, regionale og statlige ambisjoner, strategier og mål innen areal og transport for Buskerudbyen, jf. kap. 2.1. Planen skal legges til grunn for kommuneplanenes arealdeler, fylkeskommunale prioriteringer innen areal- og transportutvikling, statlig sektorplanlegging innen areal og transport og være et grunnlag for aktørenes prioriteringer av virkemidler.

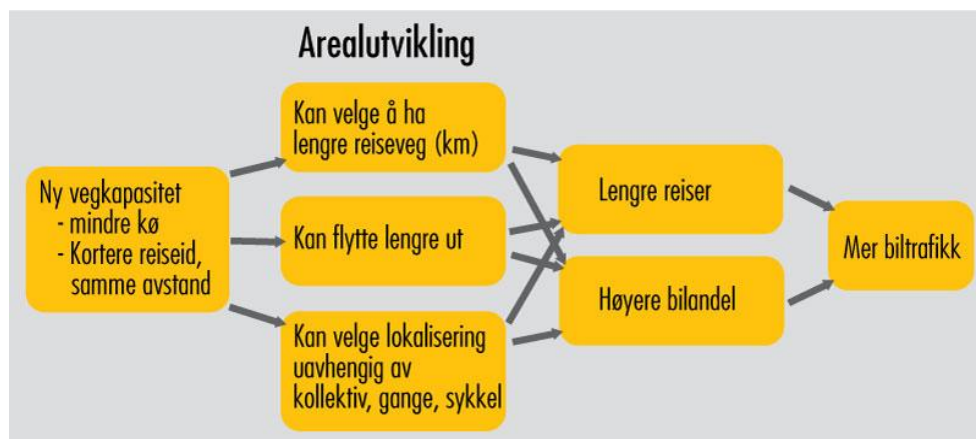
Planarbeidet skal vurdere og anbefale "relevante virkemidler" tilknyttet areal- og transportplanen. I plansammenheng kan dette innebære bruk av juridiske virkemidler, hjemlet i plan og bygningsloven, i form av arealkart, bestemmelser, hensynssoner og retningslinjer. Det kan være behov både for felles løsninger og differensierte løsninger, tilpasset lokale forhold.

På bakgrunn av utredninger og analyser i planprosessen skal det utarbeides en areal- og transportplan med strategier og arealkart. Det vil bli vurdert i planprosessen hvilke temaer som skal behandles og gis juridiske virkemidler i en felles arealplan og hvilke temaer som best ivaretas i de kommunale planprosessene. Hovedinnholdet kan grovt skisseres slik:

- Områder for boligbygging, inkl. transformasjonsområder.
- Områder for næringsutvikling, inkl. transformasjonsområder.
- Infrastruktur for transportsystemet med jernbane, hovedveier og kollektivruter på regionalt nivå. Bussruter som betjener kollektivknutepunktene skal også vises.
- Felles strategier for:
 - Knutepunktsutvikling
 - Styrking av kollektivsystemene
 - Reduksjon av biltrafikk

- Nærings- og handelsutvikling
- Utvikling av attraktive byer og tettsteder
- Ivaretagelse av viktige jordbruksområder og grøntstrukturer
- Planbestemmelser og retningslinjer som rammer for utviklingen (avhengig av plantype)
- Oppfølgingsprogram med strategier, tiltak og ansvarsfordeling

Planprosessen vil samspille med en rekke løpende planprosesser og utredninger. Det vil derfor være nødvendig med justeringer av planinnholdet underveis.



Langsiktige sammenhenger mellom økt veikapasitet og arealutvikling (Tennøy 2008).



Høksund stasjon

Foto: Gun Kjenseth

3 UTREDNINGER FOR PLANPERIODEN 2013-2023

3.1 Alternativer som skal vurderes og drøftes

I tråd med felles mål og strategier, vil planarbeidet legge til grunn en areal- og transportutvikling i Buskerudbyen basert på en flerkjernet by- og tettstedsstruktur langs jernbanen og kollektivtransportsystemet. Hovedstrukturen i dagens transportsystem vil ligge til grunn for planarbeidet. Buskerudbyen har et mangfold av byer og tettsteder med ulik størrelse og tilgjengelighet i forhold til hovedtransportsystemene. Det vil derfor være behov for å se på alternativer for hvordan en flerkjernet utvikling kan foregå og hvilke av disse alternativene, eventuelt kombinasjon av alternativer, som gir størst grad av måloppnåelse.

På bakgrunn av konsekvensvurderinger av ulike alternativer, skal planprosessen føre fram til forslag til areal- og transportstrategier som skal innarbeides i planen.

Tre areal- og transportalternativer skal vurderes:

- Alternativ 0: Videreføring av eksisterende areal- og transportstruktur.
- Alternativ 1: Vekst og utvikling innenfor utvalgte tettsteder, primært ved eksisterende og eventuelt nye kollektivknutepunkt.
- Alternativ 2: Konsentrert vekst og utvikling i kommunesentrene Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og på Lierstranda.

Alternativ 0: Videreføring av eksisterende areal- og transportstruktur

Alternativ 0 er et referansealternativ og baserer seg på hvordan gjeldende planer for arealbruk, inkludert fremskrevet befolkningsvekst og utnyttelse av eksisterende infrastruktur, bidrar til å nå Buskerudbyens målsettinger.

Alternativ 1: Vekst og utvikling innenfor utvalgte tettsteder, primært ved eksisterende og eventuelt nye kollektivknutepunkt.

Dette alternativet innebærer at veksten fordeles på utvalgte tettsteder. Hvilke by- og tettstedsstrukturer kan dette innebære og hva slags nivå- og funksjonsdeling på bolig og næring mellom de ulike stedene kan en slik utvikling gi? Det skal vurderes om det kan utarbeides ulike varianter av Alternativ 1.

Det skal utredes hvilken transportmiddelfordeling alternativet innebærer, og hvilke muligheter det gir for å forbedre den eksisterende infrastrukturen og optimalisere kollektivtrafikken og tilbudet til gående/syklende.

Hvilken grad av måloppnåelse innebærer en slik utvidet flerkjernet fordeling av bolig- og næringsutvikling?

I Alternativ 1 er det en rekke steder som samarbeidspartene kan ønske å utrede, eksempelvis Skollenborg, Darbu, Vestfossen, Steinberg, Solbergelva, Gulslogen, Lierbyen, Tranby og Lierskogen, samt eventuelt nye jernbanestasjoner ved Gomsrud og Teknologiparken. Det skal gjennomføres vurderinger basert på utvalgte kriterier som bidrar til å avklare hvor mange og hvilke av de ønskede stedene som vil kunne utredes videre i

prosessen. Kriterier vil blant annet være: Kollektivbetjening, gang- og sykkelavstander til kollektivknutepunkt, utviklingsmuligheter, konsekvenser for kommunesenterets attraktivitet.

Alternativ 2: Konsentrert vekst og utvikling i kommunesentrene Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og på Lierstranda.

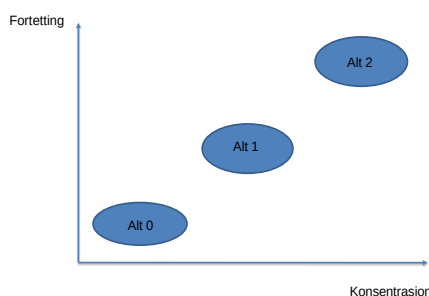
Dette alternativet innebærer en fortetting av boliger og næringsliv innenfor definerte soner i sentrumsområdene i kommunesentrene (for Lier vil Lierstranda bli vurdert her). Veksten skal i stor grad komme som fortetting innenfor sentrumssonene og i nærhet av kollektivakser.

I planarbeidet vil man måtte gjennomføre vurderinger basert på utvalgte kriterier for å avklare hvordan sentrumsområdene bør avgrenses. Det skal utredes hva som er nødvendig for at all ny vekst skal konsentreres innenfor disse sonene. Her inngår vurdering av hva slags regional rolle/funksjonsfordeling innen bolig og næring som er hensiktsmessig for de regionale knutepunktene og for de øvrige knutepunktene. Hvilke arealer er bebyggelige og hvilke områder kan transformeres fra en type bruk til en annen? Hvilke strategier er nødvendig for at markedet vil prioritere investeringer i disse områdene? Medfører transformasjon av næringsområder sentralt behov for nye næringsområder utenfor kommunesentrene/de regionale knutepunktene? Det skal utredes hva slags næringslokalisering som evt. bør lokaliseres utenfor sentrumsområdene.

Det skal utredes hvilken transportmiddelfordeling dette alternativet innebærer, og hvilke muligheter det gir for å forbedre den eksisterende infrastrukturen og optimalisere kollektivtrafikken og tilbudet til gående/syklende.

Lierbyen skiller seg noe ut fra de andre kommunesentrene ved at Lierbyen ikke er et regionalt kollektivknutepunkt. Samtidig ønsker Lier kommune utvikling av et regionalt knutepunkt på Lierstranda tilknyttet jernbanen. Planarbeidet vil avklare grunnlaget for evt. etablering av et regionalt kollektivknutepunkt på Lierstranda og hvordan dette vil bidra til å oppfylle Buskerudbyens målsettinger.

Alternativ 2 vil med dette være mest "radikalt" i og med at dette alternativet legger opp til en dreining av veksten og endrer dagens utbyggingsmønster i et overordnet perspektiv. Dette vil gi andre føringer for etablering av arbeidsplasser, handel og service enn alternativ 1. Alternativ 1 blir samtidig relativt forskjellig fra alternativ 0, da det vil kunne utformes slik at det krever mindre arealforbruk og en mer konsentrert utbygging.



Dimensjoner som grunnlag for nærmere konkretisering av alternativene.

Kilde: Asplan Viak

3.2 Utredningstemaer

For Alternativ 1 og 2 skal følgende temaer utredes nærmere:

- Styrke kollektivtilbud (tog og buss)
- Styrket tilbud til gående og syklende
- Effektivt og miljøvennlig transportsystem
- Boligutvikling
- Næringsutvikling
- Handels- og senterstruktur
- Utvikle livskraftige og attraktive byer og tettsteder

Tema	Styrke kollektivtilbud (tog og buss)
Hvorfor	Jernbanen utgjør grunnstammen i det regionale kollektivtrafikktilbudet i og til/fra Buskerudbyen. Bussen er grunnstammen i det lokale kollektivtilbudet og et supplement til regional kollektivtrafikk på traseer uten togtilbud. Det er behov for å utrede mulighetene for å forbedre begge transportformene og utrede alternative driftskonsepter. Planens tidshorisont (2013-23) tilsier at man i første omgang i hovedsak må søke å utvikle kollektivtilbudet på eksisterende infrastruktur (veger og jernbaner.)
Hvordan	<u>Jernbanen.</u> I planarbeidet skal det utredes utviklingsmuligheter for togtransport på gjeldende infrastruktur med alternativt stoppmønster og stasjonsstruktur. I tillegg skal det vurderes å starte utredningsarbeid knyttet til flere fremtidsrettede togkonsepter, herunder evt. mulighetene for bybanekonsepter på et forbedret jernbanenett i slutten av planperioden. Dette vil imidlertid først bli avklart etter at konseptvalgutredningen for Buskerudbypakke 2 er ferdig. <u>Bussen.</u> Busstilbudet er under utvikling/forbedring med bl.a. midler fra Belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i 2010-13 (Buskerudbypakke 1). Areal- og transportplanen for perioden 2013 – 23 skal ta utgangspunkt i at busstilbudet de første årene i hovedsak må utvikles på eksisterende vegnett/infrastruktur. I planarbeidet skal det utredes hvordan man kan utnytte eksisterende infrastruktur til beste for kollektivtrafikken ved å gjennomføre fremkommelighetstiltak, oppgradere holdeplasser m.m. I tillegg skal det vurderes å starte utredningsarbeid knyttet til flere fremtidsrettede alternative kollektivkonsepter, f.eks. lokal bybane/trikk, trolleybuss, høyverdige busstilbud (bussmetro), samt krav til reduksjon i utslipp av klimagasser fra transportsektoren i slutten av planperioden. Dette vil imidlertid først bli avklart etter at konseptvalgutredningen for Buskerudbypakke 2 er ferdig. <u>Drosje/bestillingstransport</u> kan være et aktuelt transporttilbud i deler av Buskerudbyen der det ikke er befolkningsgrunnlag for bussruter. Bestillingsruter og/eller anropstyrt kollektivtilbud som alternativ løsningsmodell utenfor mer tettbygde strøk i Buskerudbyen utredes. Det skal også utredes hvilket av alternativene som i størst mulig grad vil bidra til å kunne utvikle og optimalisere kollektivforbindelsene mellom knutepunktene og de

	tettstedene og lokalsamfunn som ligger utenfor jernbanen og hovedkollektivtraseene. Gjennomførte eller pågående utredninger: • Framkommelighet for kollektivtrafikken. Utrede høsten 2010 i regi av Buskerudbyen. • Strekningsvis utviklingsplan for jernbanen i Buskerudbyen (Drammen – Kongsberg, Asker – Drammen). Oppstart 2010. (Jernbaneverket i samarbeid med Buskerudbyen) • Stasjonsstruktur, bl.a. oppgradering av standard på stasjoner og vurdering av nedleggelse av enkeltstasjoner. (Jernbaneverket) • Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Buskerudbyen. Slutføres innen desember 2011 i regi av Statens vegvesen i samarbeid med Buskerudbyen. Herunder areal- og transportanalyser. • Konseptvalgutredning (KVU) for IC (Intercity) – Vestfoldbanen, hvor strekningen Drammen – Kongsberg kan bli vurdert. • Halvtimesfrekvens med tog Drammen - Kongsberg fra 2012. NSB-rapport 2009 Behov for nye utredninger: • Forslag til funksjonsfordeling mellom ulike kollektivknutepunkter langs jernbanen og hovedlinjene for buss. • Utrede bestillingsruter og/eller anropstyrt kollektivtilbud som alternativ løsningsmodell utenfor mer tettbygde strøk i Buskerudbyen. • Ytterligere utredninger avklares nærmere i forbindelse med programmering av KVU-arbeidet for transportsystemet i Buskerudbyen.
Resultat	Inntegnet hovedstruktur for kollektivtrafikken, herunder jernbane, hovedbusstraseer og knutepunkter/stasjoner. Forslag til strategier og virkemidler for å styrke kollektivsystemene i Buskerudbyen. Forslag til strategier og virkemidler for å etablere for eksempel bestillingsruter og/eller anropstyrt kollektivtilbud som alternativ løsningsmodell utenfor mer tettbygde strøk.

Tema	Styrket tilbud til gående og syklende
Hvorfor	Gang- og sykkeltrafikkens konkurranseevne avhenger i stor grad av arealutviklingen, og dermed hvor lange turer som skal gjennomføres. I hvilken grad det er fysisk tilrettelagt for gang- og sykkeltrafikk har også betydning for hvordan gange og sykling anses som attraktive transportmidler.
Hvordan	I planarbeidet skal det primært utredes tiltak for å øke antall syklistene til knutepunktene, mellom hovedknutepunkter og til jobb/skole, der det vil kunne konkurrere med biltrafikken. De som bruker sykkel som transportmiddel til jobb er hovedmålgruppen. Det skal utarbeides et hovedveinett for sykkel, samt prinsipper for infrastruktur for sykkel i tettstedene med kobling til knutepunkter/sentrum. Behov for nye utredninger: • Utrede hovedveinett for sykkel mellom større boligområder/arbeidsplasskonsentrasjoner og kollektivknutepunkter. • Utrede viktige prinsipper for å styrke sykkeltrafikkens konkurranseevne.
Resultat	Inntegnet hovedveinett for sykkel på plankartet. Forslag til strategier og virkemidler for å styrke gange og sykling som attraktive transportmidler.

Tema	Effektivt og miljøvennlig transportsystem
Hvorfor	Biltrafikk vil være grunnstammen i trafikkavviklingen. Kjør og dårlig framkommelighet for bil vil reduseres ved økt bruk av buss, tog og sykkel. En viktig oppgave for samarbeidet er å utrede hvordan man kan sikre god framkommelighet og bærekraftige transportløsninger for mennesker, varer og tjenester. Det er en målsetting at det skal utvikles et transportsystem med mindre behov for biltransport.
Hvordan	For å oppnå reduksjon i antall bilreiser, skal det utredes positive og biltrafikkreduserende virkemidler som kan iverksettes. Det blir viktig å samordne iverksettelsen av slike virkemidler, slik at mobiliteten opprettholdes. Tilgang til parkering er en viktig faktor for bilbruk. En samordnet strategi for parkering i by- og tettstedene blir derfor en viktig premiss i planarbeidet. Buskerudbyen skal arbeide for en trinnvis utvikling av parkeringspolitikken gjennom planprosessen, og forslag til bestemmelser og retningslinjer må bygge på den samordnede parkeringsstrategien slik at parkeringsnormene i størst mulig grad blir samordnet. Trafikkantbetaling skal utredes i forbindelse med utarbeidelse av Buskerudbypakke 2. Forslag til tiltak for reell prioritering av kollektivtrafikken på veinettet, som gjør kollektivtrafikken mer tidsmessig konkurransedyktig med privatbil, enn i dag. For langtransportert gods er det ønskelig å oppnå overføring av gods fra vei til sjø og bane. Den pågående KVV for godsterminal, arealbruk og tilknyttet arealbruk i Drammensområdet vurderer utvikling av terminaler for langveis godstransport og ser dette i en større nasjonal og regional sammenheng, der godsfunksjoner i hele Osloregionen vurderes. Resultatet av denne konseptvalgutredningen legges til grunn for areal- og transportplanen. Gjennomførte eller pågående utredninger: • Biltrafikkreduserende tiltak. Slutført høsten 2010 i regi av Buskerudbyen • Samordnet parkeringsstrategi – kunnskapsgrunnlag. (Buskerudbyen). Slutført høsten 2010. • Konseptvalgutredning (KVV) for godsterminal i Drammensområdet (Jernbaneverket). • Mulighetsanalyse - Næringsarealer – Lokaliseringsstrategier. Start høsten 2010 i regi av Buskerudbyen. Behov for nye utredninger: Avklares
Resultat	Forslag til bestemmelser og retningslinjer om parkering i tråd med samordnet parkeringsstrategi. Forslag til strategier for reell prioritering av kollektivtrafikken på veinettet, som gjør kollektivtrafikken tidsmessig konkurransedyktig med privatbil. Strategier for godstransport skal blant annet bygge på konseptvalgutredningen for godsterminal i Drammensområdet.

Tema	Boligutvikling
Hvorfor	Buskerudbyen forventes å få stor befolkningsvekst. Hvordan tilhørende boligvekst kan realiseres innenfor et fortettet, flerkjernet Buskerudbyområde blir en hovedutfordring

	i planarbeidet. På bakgrunn av potensialet for boligbygging og ulike boligstrukturer i tettstedene rundt kollektivknutepunktene, er det behov for å avklare hvilke muligheter som ligger i de ulike alternativene. Valg vekstmodell/strategier skal baseres på grad av måloppnåelse i forhold til Buskerudbyens målsettinger.
Hvordan	Potensial for boligbygging i kommuneplanene, inkludert fortettingspotensialer og transformasjonsområder må utredes, herunder hvordan veksten kan absorberes innenfor de byer/tettsteder/knutepunkter som inngår i de alternativer som utredes. Forslag til hvilke boligstrukturer som kan være aktuelle innenfor de ulike områdene skal utredes. Gjennomførte eller pågående utredninger: • TØI- rapport 1020/2009. Kunnskapsgrunnlag for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen 2025 og 2050. • Analyse av vekst- og fortettingspotensialet omkring 11 eksisterende og 3 mulige nye stasjoner i Buskerudbyen. Sluttført 2010 i regi av Jernbaneverket og Buskerudbyen. Behov for nye utredninger: • Utredning av det faktiske vekstpotensialet ved kollektivknutepunktene, basert på ulike strukturmodeller. Hvordan samsvarer dette med ulike vekstprognoser?
Resultat	Forslag til boligområder, transformasjonsområder og boligstrukturer som kan være aktuelle innenfor de ulike områdene/knutepunktene.

Tema	Næringsutvikling
Hvorfor	Regionens vekstkraft og konkurranseevne vil blant annet avhenge av kommunenes tilrettelegging for egnede arealer for næringslivet og for effektive transportsystemer. Dette kan skje både gjennom transformasjon av eksisterende arealer og tilrettelegging for nye arealer.
Hvordan	Behovet for ulike typer næringsarealer i regionen skal utredes, herunder behov for arbeidsplasser fordelt på type næring og behov for areal til offentlige virksomheter. Videre må potensialet for næringsareal i kommuneplanene utredes; inkludert fortettingspotensialer og transformasjonsområder (også inklusive LNF-områder). Det skal gjennomføres analyser for de enkelte kommunene og for Buskerudbyen som region med tanke på attraktivitet for forskjellig type næringsliv, optimal lokalisering av ulike næringer for å maksimere konkurransekraften og å minimalisere nyskapt biltrafikk på grunn av de nye etableringene. Resultatet av dette skal bli en regional strategi for lokalisering av næringsutvikling og evt. nye arealer for næringsområder på plankartet. For næringslivet er fremkommelighet for både mennesker og gods viktig. I utredningene skal det derfor belyses hvordan næringslokalisering og transportsystemet kan differensieres for å møte de behovene som næringslivet har for effektiv transport. For å øke næringslivets konkurranseevne, er det også viktig å se på hvordan man kan tiltrekke kompetent arbeidskraft. Utvikling av attraktive bosteder er en viktig faktor. Utredning av attraktivitetsindikatorer/strategier for byer og tettsteder (se temaet nedenfor), vil derfor være viktig også for å styrke næringslivet.

	Gjennomførte eller pågående utredninger: • Mulighetsanalyse - Næringsarealer – Lokaliseringsstrategier. Start januar 2011 i regi av Buskerudbyen. • Ytterligere utredninger avklares nærmere.
Resultat	Oversikt over dagens næringsstruktur i Buskerudbyen. Forslag til ny lokaliseringsstrategi for næring og nye næringslokaliseringer i Buskerudbyen, inkludert transformasjonsområder. Forslag til virkemidler og tiltak for å oppnå målsettingene i samarbeidet.

Tema	Handels- og senterstruktur
Hvorfor	For å videreutvikle livskraftige og attraktive byer og tettsteder er lokaliseringen av handels- og servicefunksjoner viktig.
Hvordan	I planarbeidet skal det utredes ulike strategier for å styrke kommunesentrene og andre definerte sentrumsområder som ivaretar befolkningens tilgang til et variert handels- og tjenestetilbud og som kan nås med et godt kollektivtilbud. Det skal utredes hvor ulike kjøpesentre kan lokaliseres og utvikles. Det skal utredes strategier for annen handelsvirksomhet, for privat og offentlig tjenesteyting og for sentrumsavgrensinger. Funksjonsfordelingen mellom de ulike sentrene skal avklares. Utredningen må også se på mulige konkurranseforhold i forhold til naboregionene. Gjennomførte eller pågående utredninger: • Mulighetsanalyse - Næringsarealer - Lokaliseringsstrategier. Start januar 2011 i regi av Buskerudbyen. Behov for nye utredninger: • Kartlegging av eksisterende senterstrukturer, forslag til nye senterstrukturer/avgrensinger og funksjonsdeling mellom disse. • Utredning av hvor ulike typer kjøpesentre kan lokaliseres og hvordan de kan utvikles. • Hva slags næringer og funksjoner skal lokaliseres i de ulike senterstrukturene?
Resultat	Felles strategier/retningslinjer/bestemmelser for lokalisering og utvikling av ulike kjøpesentre og annen handelsvirksomhet, for privat og offentlig tjenesteyting og for sentrumsavgrensinger. Forslag til funksjonsfordeling mellom sentrumsområdene/tettstedene og kjøpesentre.

Tema	Utvikle livskraftige og attraktive byer og tettsteder
Hvorfor	Målet er å videreutvikle sentrum i byer og tettsteder til mer livskraftige og attraktive steder. Alle by- og tettstedssentra vil ikke kunne inneha alle aktuelle sentrumsfunksjoner. En hensiktsmessig rolledeling er nødvendig. Forventet vekst gir muligheter for å lede veksten inn mot by- og tettstedssentra. Dette kan innebære konsentrasjon av arbeidsplasser, bolig, handel, kulturaktiviteter, fritidsaktiviteter mv. i disse sentrumsområdene.
Hvordan	For å kunne vurdere hvilke utviklingsalternativer som i størst mulig grad vil bidra til livskraftige og attraktive byer og tettsteder, blir utredning av overordnede attraktivitets- og fortetningsindikatorer viktig. Her vil også inngå å utrede hvilke virkemidler som kan være hensiktsmessig både knyttet til lokalisering av offentlig virksomhet og hva som skal til for at det private marked vil investere og lokalisere seg i de aktuelle by- og tettstedssentra.

	Et tema her blir f.eks. hvilke funksjoner som bør samlokaliseres og hvilke som bør lokaliseres i ulike deler av by- eller tettstedsstrukturen. Hva som defineres som attraktive boformer i Buskerudbyen blir et annet viktig tema. Gjennomførte eller pågående utredninger: - Mulighetsanalyse - Næringsarealer - Lokaliseringsstrategier. Start januar 2011 i regi av Buskerudbyen. Behov for nye utredninger: - Byområdeanalyse; Buskerudbyen som et flerkjernet byområde. Forslag til hensiktsmessig funksjonsfordeling. - Attraktivitetsindikatorer for livskraftige byer og tettsteder. - Fortettingsstrategier. Overordnede strategier for fortetting med kvalitet. - Kartlegging av regionale grøntstrukturer, verdifull dyrka mark og viktige områder for biologisk mangfold som ligger i tilknytning til kjernearealene. Utrekes i Buskerudbyen. - Støysonkart ved fortettingsområdene (der de ikke finnes).
Resultat	Forslag til overordnede attraktivitetsindikatorer, strategier for livskraftige og attraktive byer og tettsteder i Buskerudbyen.

Gruppering av temautredningene

Det anbefales at utredningene grupperes i tre områder:

Gruppering	Består av følgende tematiske utredninger
1. Effektive og miljøvennlige transportsystem	Styrke kollektivtilbud Styrke tilbud til gående og syklende Effektivt og miljøvennlig transportsystem (inkludert gods)
2. Næringsutvikling	Næringsutvikling Del 1 Klassifisering av næringstyper i kategorier ABC. Del 2 Vurdering av dagens næringsområder i regionen. Del 3 Utfordringer og muligheter ved å vurdere næringslokalisering i en regional kontekst og uavhengig av kommunegrenser. Forslag til lokaliseringsstrategier etter ABC-prinsippet
3. Livskraftige og attraktive byer og tettsteder	Boligutvikling Handels- og senterstruktur Livskraftige og attraktive byer og tettsteder Del 1 Statusdel Del 2 Utviklingsmuligheter

3.3 Konsekvensutredninger

Forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven lister opp en rekke forhold som kan være aktuelle å beskrive og vurdere som følge av en plan eller et tiltak.

Miljøverndepartementets veiledning legger vekt på at man i konsekvensutredninger kun skal utrede de forhold som anses som beslutningsrelevante på det aktuelle nivået.

Det skal lages en overordnet, regional plan som bl.a. vil bli fulgt opp i kommuneplaner og utbyggings-/prosjektplaner som vil utløse egne konsekvensutredninger. Utredningene skal derfor være tilpasset at dette er en plan på strategisk nivå. Konsekvensutredningene skal derfor ta utgangspunkt i målsettingene for samarbeidet, jf. kapittel 2.

Sentrale temaer vil være:

- Transportmengder: Hvilke transportmengder de ulike alternativene vil skape og hvordan det fordeler seg på transportmidler og på veinettet. Innspill til disse beregningene kan komme fra areal- og transportanalyser i KVVU-arbeidet.
- Klimagassutslipp: Utrede hvilken innvirkning de ulike utviklingsalternativene kan ha på klimagassutslipp fra transport (innspill til disse beregningene vil følge av transportanalysene).
- Forbruk av jordressurser: Vurdere alternativenes konsekvenser for landbruk (forbruk av dyrka mark av ulik kvalitet og lokalitet).
- Regionale konsekvenser for kulturmiljø, naturmiljø, friluftsliv og landskap: Vurdere alternativenes mulige inngrep i naturmiljøet og konsekvenser for friluftsliv og landskap. Vurdere om noen av utbyggingene vil berøre verdifulle kulturlandskap. Vurderinger i henhold til § 7 i naturmangfoldloven.
- Samfunnssikkerhet; Forholdet til risiko- og sårbarhetsanalyser som er utarbeidet for fylket og for kommunene.
- Økonomiske analyser, samfunnsøkonomiske vurderinger.
- Støy. Vurderinger i forhold til nasjonale støyretningslinjer (T-1442).
- Transportsystemets ulykkesrisiko: På overordnet nivå å utrede alternativenes risiko fordelt på ulike transportformer og trafikkmengder (antall reisende).
- Forhold til Rikspolitiske retningslinjer, andre statlige planretningslinjer og fylkes(del)planer.
- Konsekvenser for regional utvikling: Hvilke konsekvenser kan foreslått alternativ ha for vekst og næringsutvikling?
- Hensyn til georessurser.

3.4 Oversikt over delutredninger som legges til grunn i planarbeidet

Eksisterende eller pågående delutredninger:

- TØI- rapport 1020/2009. Kunnskapsgrunnlag for areal- og transportutviklingen i Buskerudbyen 2025 og 2050.
- Konseptvalgutredning (KVU) for godsterminal i Drammensområdet. (Jernbaneverket)
- Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Buskerudbyen/Buskerudbypakke 2. Slutføres innen 2011 i regi av Statens vegvesen. Herunder areal- og transportanalyser.
- Stasjonsstruktur, bl.a. oppgradering av standard på stasjoner og vurdering av nedleggelse av enkeltstasjoner. (Jernbaneverket)
- Analyse av vekst- og fortettpotensialet omkring 11 eksisterende og 3 mulige nye stasjoner i Buskerudbyen. Slutført 2010 i regi av Jernbaneverket og Buskerudbyen.
- Strekningsvis utviklingsplan for jernbanestrekningen Drammen – Kongsberg.
- Strekningsvis utviklingsplan for jernbanestrekningen Asker – Drammen.

- Konseptvalgutredning (KVU) for IC (Intercity) – Vestfoldbanen, hvor strekningen Drammen – Kongsberg kan bli vurdert.
- Samordnet parkeringsstrategi - kunnskapsgrunnlag. (Buskerudbyen). Slutført høsten 2010.
- Mulighetsanalyse - Næringsarealer - Lokaliseringsstrategier. Start januar 2011 i regi av Buskerudbyen.
- Strategi for biltrafikkreduserende tiltak. Slutført høsten 2010. Buskerudbyen.
- Framkommelighet for kollektivtrafikken. Utrede høsten 2010 i regi av Buskerudbyen.
- Halvtimesfrekvens med tog Drammen - Kongsberg fra 2012. NSB-rapport 2009

Behov for nye delutredninger:

- Utredning av det faktiske vekstpotensialet ved kollektivknutepunktene, basert på ulike strukturmodeller. Hvordan samsvarer dette med ulike vekstprognoser?
- Byområdeanalyse; Buskerudbyen som et flerkjernet byområde. Forslag til hensiktsmessig funksjonsfordeling.
- Areal- og transportanalyser. Avklares nærmere i forbindelse med programmering av KVU-arbeidet for transportsystemet i Buskerudbyen.
- Kartlegging av regionale grøntstrukturer av verdi for friluftsliv og landskap, verdifull dyrka mark og viktige områder for biologisk mangfold som ligger i tilknytning til kjernearealene. Utrede i regi av Buskerudbyen.
- Støysonekart ved fortettingsområder, der det ikke finnes.
- Attraktivitetsindikatorer for livskraftige byer og tettsteder.
- Fortettingsstrategier. Overordnede strategier for fortetting med kvalitet.
- Kartlegging av eksisterende senterstrukturer, forslag til nye senterstrukturer/avgrensinger og funksjonsdeling mellom disse.
- Utredning av hvor ulike typer kjøpesentre kan lokaliseres og hvordan de kan utvikles.
- Hva slags næringer og funksjoner skal lokaliseres i de ulike senterstrukturene?
- Forslag til funksjonsfordeling mellom ulike transportknutepunkter langs jernbanen og hovedlinjene for buss.
- Utrede hovedvegnett for sykkel mellom større boligområder/arbeidsplasskonsentrasjoner og kollektivknutepunkter.
- Utrede viktige prinsipper for å styrke sykkeltrafikkens konkurranseevne.
- Utrede bestillingsruter og/eller anropstyrt kollektivtilbud som alternativ løsningsmodell utenfor mer tettbygde strøk i Buskerudbyen.

Bruk av modell- og analyseverktøy, for eksempel transportmodell, vil bli avklart i samarbeid med det statlige KVU-arbeidet for Buskerudbypakke 2 i regi av Statens vegvesen.

Det endelige behovet for nye utredninger blir avklart når programmeringen for KVU-en for Buskerudbypakke 2 er ferdig. Utredningsprogrammet for areal- og transportplanen skal også samordnes med konseptvalgutredningen for godsterminal i Drammensområdet, som skal slutføres i første halvdel av 2011.

3.5 Sammenstillinger og anbefalinger

De ulike alternativene skal oppsummeres og sammenstilles med hensyn til konsekvenser. Det skal gjøres vurderinger av alternativene ut fra Buskerudbyens målsettinger og andre nasjonale og regionale føringer. På bakgrunn av dette skal det gis en anbefaling om valg av alternativ.



Foto: Torbjørn Tandberg

4 OPPFØLGING AV PLANEN

4.1 Oppfølgingsprogram med ansvarsfordeling

Planen skal være et aktivt dokument og tydeliggjøre behovet for aktiv oppfølging fra samarbeidspartnernes side. Planen forutsettes derfor å munne ut i et oppfølgingsprogram, som beskriver strategier og tiltak og tydeliggjør hvem som har ansvaret for å realisere dem.

Strategier og tiltak som særlig berører arealbruk, vil måtte realiseres, videreutvikles og detaljeres gjennom bl.a. lokale kommuneplan- og andre planprosesser etter plan- og bygningsloven.

Tiltak i transportsystemet er bl.a. planlagt realisert gjennom en Buskerudbypakke 2 fra 2014.

4.2 Rullering av planen med en langsiktig tidshorisont

Planarbeidet skal også konkretisere et planprogram for rullering av felles areal- og transportplanen med hovedfokus på et langsiktig tidsperspektiv mot 2050. Planprogrammet for denne rulleringen skal politisk sluttbehandles samtidig med vedtak av areal- og transportplanen for 2013-2023.

Planprogrammet skal inneholde de problemstillinger som ikke i tilstrekkelig grad vil bli behandlet i planen for 2013-2023. Dette gjelder både problemstillinger av langsiktig karakter (mot 2050) og oppfølging av konseptvalgutredning for det framtidige transportsystemet for Buskerudbyen (KVU for Buskerudbypakke 2).

Aktuelle temaer og problemstillinger som skal utredes i ved den langsiktige delen (ikke uttømmende):

- Fremtidsstudier
- Strategisk analyse av Buskerudbyen sett i forhold til naboregionene og som avlastningsområde for hovedstadsregionen
- Evt. nye transportkonsepter. Oppfølging av KVU for Buskerudbypakke 2
- Alternative virkemidler for gjennomføring av prioriterte tiltak
- Arealbruk og utbygging i perioden 2023-2050
- Videreutvikling av transportsystemet 2023-2050
- Andre temaer

5 PLANPROSESS, MEDVIRKNING OG INFORMASJON

5.1 Interessegrupper som foreslås trukket inn i planarbeidet

De folkevalgte, gjennom sin rolle som planmyndighet, er svært sentrale i planarbeidet. De folkevalgte skal medvirke både gjennom drøftingsmøter i Buskerudbyens organer, i de formelle politiske organene i kommuner og fylkeskommune og i øvrige tilrettelagte arenaer for medvirkning.

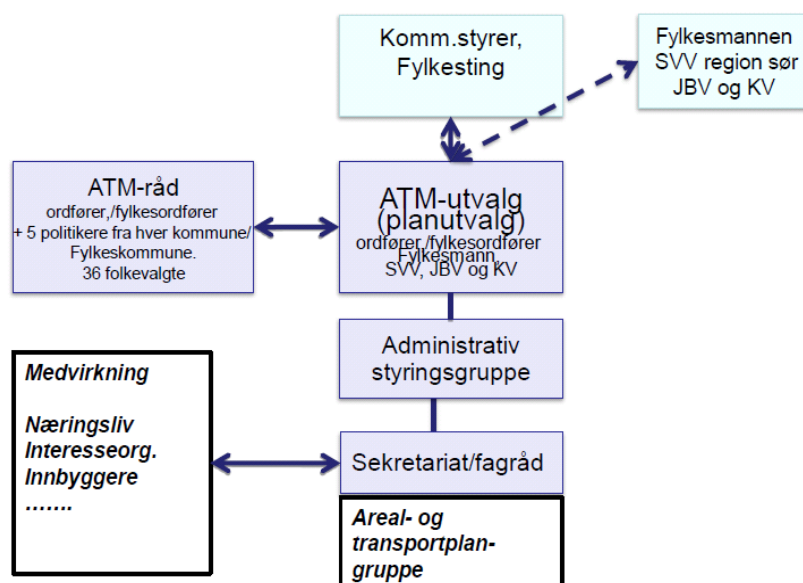
Viktige interessegrupper:

- Innbyggerne, gjennom dialog med relevante interesseorganisasjoner som miljøvernorganisasjoner, syklist- og bilistorganisasjoner, fylkeselevråd (barn og unge), eldreråd, funksjonshemmedes organisasjoner, beboer- og velforeninger.
- Næringslivet, blant annet næringsorganisasjoner, transportbedrifter, landbruksorganisasjoner, regionale fagmiljøer bl.a. innen transport og eiendomsutvikling både gjennom deltagelse i de styrende organene for Buskerudbyen og dialogmøter i samarbeid med partene i næringslivet.
- Berørte nabokommuner og naboregioner.

5.2 Organisering av planarbeidet

Formelle beslutninger i planarbeidet vil bli ivaretatt av kommunestyret og fylkesting i tråd med den plantype som blir valgt (regional plan eller interkommunalt plansamarbeid og med evt. tilhørende avtaler).

Planarbeidet vil bli koordinert av Buskerudbysamarbeidet, etter følgende organisering:



Areal-, transport- og miljøutvalget (ATM-utvalget) er politisk styringsorgan for Buskerudbysamarbeidet og vil være styringsgruppa for arbeidet med felles areal- og transportplan.

5.3 Prosess og tidsplan

Planprogrammet

Følgende milepæler for den politiske behandlingen av forslaget til felles planprogram er besluttet i politisk sak i kommunene og i fylkeskommunen:

- Juni/september 2010 Igangsetting av arbeidet med planprogrammet gjennom behandling i kommunestyre og fylkesutvalg.
- Desember 2010 Igangsetting av arbeidet med areal- og transportplan for Buskerudbyen, gjennom behandling av forslag til felles planprogram i kommunestyre og fylkesutvalg.
- Februar - mars 2011 Offentlig ettersyn, høring og medvirkning. Høringsmøter med grupper av interesseorganisasjoner.
- Mai - juni 2011 Planprogrammet vedtas i kommunestyre og fylkesting.

Planarbeidet

Det legges til grunn at endelig planvedtak fattes innen utgangen av 2012.

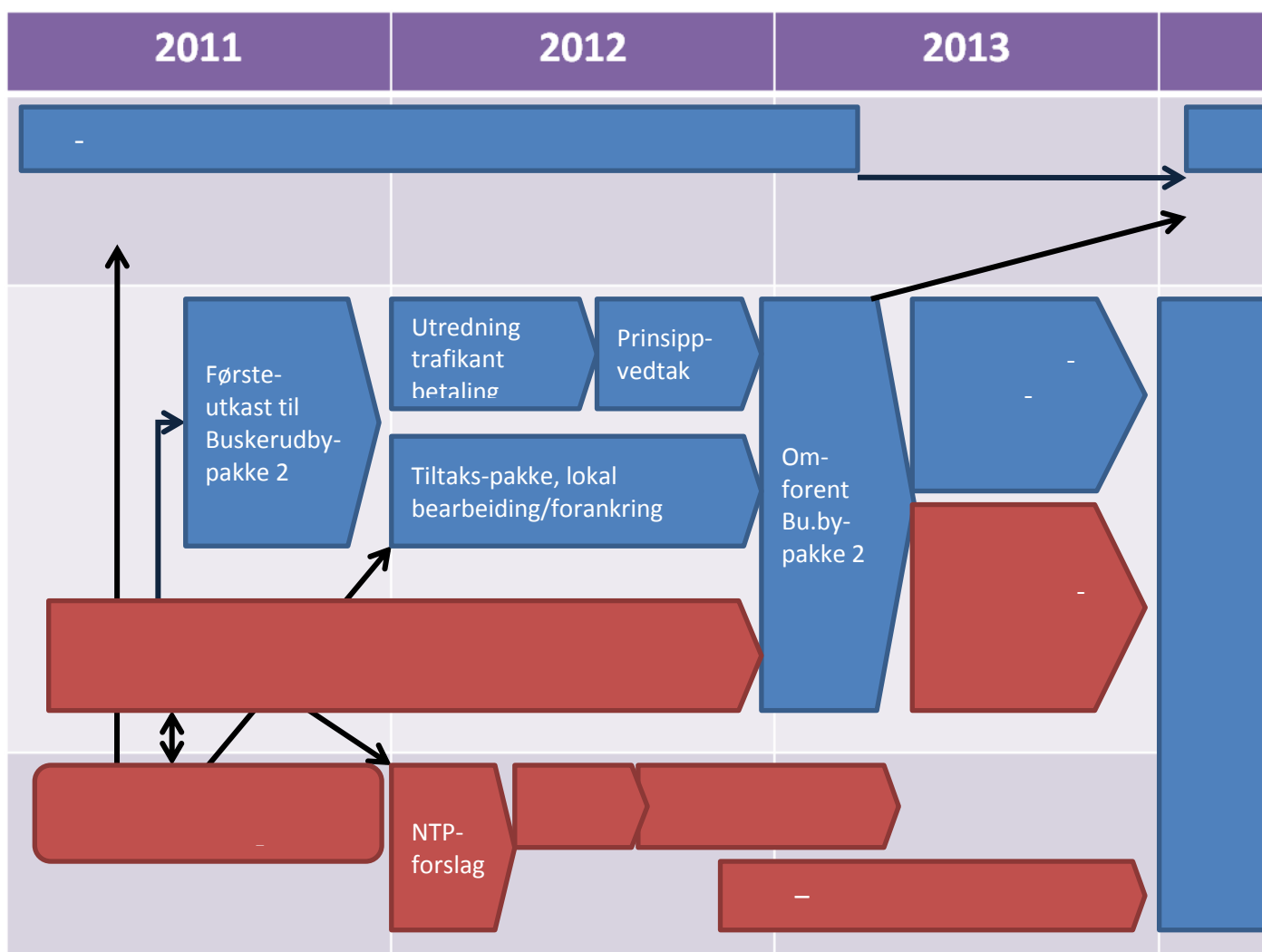


Kongsberg knutepunkt

Foto: H. Elfving

Fremdriftsplan for planarbeidet:

2010				2011												2012																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
				Utforme planprogram																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
					Politisk behandling og vedtak om høring av planprogram. Varsel om oppstart av planarbeidet																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
							Høring planprogram. Høringsmøter																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
											Sluttbehandling. Vedtak av planprogram i kommunestyre og fylkesting																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
																	Utredningsfase. Etablere kunnskapsgrunnlag																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
																						Analysefase																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	



Samordning mellom KVV og øvrige prosesser som er nødvendig for å realisere Buskerudbypakke 2 fra 2014.
Blå bokser: Samarbeidsprosesser i Buskerudbyen. Røde bokser: Statlige prosesser

5.4 Prinsipper for informasjon

Kommunikasjon og formidling er definert som en av hovedoppgavene for Buskerudbysamarbeidet. Det er derfor utarbeidet en strategi for informasjon, kommunikasjon og medvirkning for samarbeidet, som også omfatter medvirkningsarbeidet knyttet til utarbeidelsen av et felles planprogram og en felles areal- og transportplan.

Statlig kommunikasjonspolitikk er førende for statlige etater. Kommunene og fylkeskommunen støtter seg også på denne. De overordnede målene i den statlige kommunikasjonspolitikken er at innbyggerne skal:

- få korrekt og klar informasjon om sine rettigheter, plikter og muligheter
- ha tilgang til informasjon om statens virksomhet
- inviteres til å delta i utformingen av politikk, ordninger og tjenester

Kommunikasjonen skal bygge på tre hovedprinsipper:

Åpen – all informasjon skal være åpen, tydelig og tilgjengelig

Aktiv – vi skal aktivt og i tide gi relevant informasjon

Ærlig – informasjonen skal skape tillit og troverdighet

5.5 Informasjonstiltak

For å få interessegruppene til å medvirke i planprogrammet og planarbeidet, vil det iverksettes ulike informasjons- og kommunikasjonstiltak.

I forbindelse med høring av planprogrammet (etter nyttår 2011) vil det legges stor vekt på bred markedsføring av høringsdokumentene. Det legges videre opp til å avholde høringsmøter for næringslivets organisasjoner og for organisasjoner som representerer øvrige interessegrupper.

- ***Seminarer, konferanser, dialogmøter, informasjonsmøter (vår 2012)***

Direkte kommunikasjon med de ulike målgruppene er viktig for medvirkningsprosessen. I løpet av planprosessen vil det bli avholdt ulike seminarer, dialogmøter og informasjonsmøter for å nå ut med informasjon og få innspill til planarbeidet.

Andre tiltak som er aktuelle:

- ***Aktiv bruk av nettsiden www.buskerudbyen.no.*** Nettsiden skal i tråd med offentlig kommunikasjonspolitikk være hovedinformasjonskanal i planarbeidet. Her vil deltakerne i prosessen finne alt tilgjengelig informasjonsmateriell og gis muligheter for å gi tilbakemeldinger og innspill i prosessen.
- ***Digitale nyhetsbrev, aktiv bruk av mediene, bruk av sosiale medier, samarbeid med ulike miljøer.***



Mjøndalen torg

Foto: Inger Garås



Foto: Torbjørn Tandberg

VEDLEGG

1. Begrepsavklaringer

En forutsetning for god kommunikasjon er et noenlunde samstemt begrepsapparat. Buskerudbysamarbeidet har aktualisert flere begreper som ikke uten videre er selvforklarende:

Kollektivknutepunkt

Et kollektivknutepunkt er et knutepunkt for persontransport tog og/eller buss, og er ideelt sett et sted for samordning av en rekke transportformer og plassert sentralt i en by eller et tettsted. Regionale knutepunkt i Buskerudbyen har felles knutepunkt for både tog og buss (Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen og Drammen).

Godsterminal

Et kollektivknutepunkt for varetransport, og er ideelt sett et sted for samordning av flere transportformer (bane, båt og bil, såkalt intermodalt knutepunkt) og plassert i nærheten av de store befolkningskonsentrasjonene og ved hovedtransportårene.

Hovedkollektivtraseer

En hovedkollektivtrase er en bane eller en vei/gate for buss, som binder byer og andre tett befolkede områder sammen med et velutviklet kollektivtilbud.

Hovedveitraseer

En hovedveitrase er en vei som binder byer og andre tettsteder sammen, gjennom kollektive bussløsninger, bilbasert transport og varetransport.

Flerkjernet byutvikling/knutepunktutvikling

I en flerkjernet by/knutepunktutvikling ligger stasjonsbyer - og tettsteder "som perler på en snor", langs en jernbane – og /eller hovedveitrase. For Buskerudbyen er det jernbanen fra Lier stasjon til Kongsberg stasjon, som utgjør "snoren" i perlekjedet. Det er derfor særlig byer og tettsteder i dette "bybåndet" som utgjør kjerneområdene i plansamarbeidet.

Konseptvalgutredning

Finansdepartementet har sett behov for en metode for å kvalitetssikre statlige investeringer i offentlige bygninger og infrastruktur, med en forventet kostnadsramme over 500 mill kr. Det er derfor utviklet et statlig planleggingsverktøy som skal vurdere ulike, mulige konseptvalg som svarer opp de samfunnsbehov som utløser behovet for investeringer, både fysisk og finansielt. Dette statlige planleggingsverktøyet har fått navnet konseptvalgutredning (KVU).

Bypakke/transportpakke

Hvert fjerde år rulleres Nasjonal Transportplan (NTP) av Stortinget. Gjennom NTP blir det avklart hvilke samferdselsprosjekter som skal gis prioritet fra transportetatens side, og hvilke finansielle løsninger staten legger til grunn for sine overføringer til det enkelte prosjekt.

Gjennom forrige rullering av NTP (2010-2019) ble det lagt føringer som tilsier at byregioner som i samarbeid med de regionale transportetatene kan fremlegge helhetlige og robuste løsninger for et endret og mer bærekraftig transportmønster, så kalte by-/transportpakker, skal ha særlig prioritet ved fordelingen av de nasjonale transportmidlene. Det stilles krav om en statlig konseptvalgutredning som underlag for å kunne fremme forslag om en by-/transportpakke, eksempelvis Buskerudbypakke 2.



Foto: Statens Vegvesen



Foto: Statens Vegvesen

