



Buskerudbyen – areal, transport og klimasamarbeid.

Sammenstilling av foreliggende mål og forutsetninger

12.05.2009

INNLEDNING /FORORD

Buskerudbyen er et samarbeidsprosjekt der hensikten er å fremme en klimavennlig areal- og transportutvikling for byområdet fra Lier til Kongsberg.

Samarbeidsprosjektets grunnidè er gjennom forpliktende samarbeid, å bidra til en samordnet areal- og transportutvikling i dette byområdet, på tvers av kommunegrenser og forvaltningsnivåer. Det er inngått en intensjonsavtale om samarbeidet. Prosjektet skal bidra til økt gjennomføringskraft ved å etablere et forpliktende samarbeidsprosjekt, planlagt fra 1.1.2010.

Dokumentet er utarbeidet for å gi en sammenstilling av dagens sentrale mål (lokale, regionale og nasjonale) og viktige føringer/forutsetninger for de 9 samarbeidsaktørene - om utviklingen av byområdet fra Lier til Kongsberg, avgrenset til areal, transport og klima.

Sammenstillingen vil være en form for "plattform" for samarbeidet og vil bli benyttet i det videre arbeid, både som informasjon og tydeliggjøring av utfordringer, muligheter og koordineringsbehov i det videre samarbeidet.

Buskerudby-prosjektets prosjektgruppe er ansvarlig for dokumentet.

Buskerudbyen 12. mai 2008

Tore Askim
Prosjektleder

Liv Marit Carlsen
redaktør/sekretær

INNHOOLD

1	BAKGRUNN	4
2	HOVEDPUNKTER.....	5
2.1	Klima / bærekraftig utvikling.....	6
2.2	Samferdsel / transport.....	7
2.3	Arealbruk og arealutvikling, boligutvikling.....	8
2.4	Stedsutvikling / omgivelseskvalitet	9
2.5	Næringsutvikling.....	10
2.6	Regional rolle.....	11
3	KOMMUNEPLANMÅL OG ANDRE VIKTIGE FORUTSETNINGER	12
3.1	Kongsberg kommune.....	12
3.2	Øvre Eiker kommune	14
3.3	Nedre Eiker kommune.....	18
3.4	Drammen kommune	20
3.5	Lier kommune	23
4	REGIONALE MÅL, FØRINGER OG FORUTSETNINGER	26
4.1	Vestregionen.....	26
4.2	Osloregionen.....	28
4.3	Buskerud fylkeskommune.....	30
4.4	Kongsbergregionen.....	32
5	MÅL OG FØRINGER HOS DE STATLIGE TRANSPORTETATENE	34
5.1	Statens vegvesen (Region sør).....	34
5.2	Jernbaneverket.....	35
5.3	Kystverket (region sør).....	36
6	UTVALGTE NASJONALE MÅL OG FØRINGER.....	38
6.1	Framtidens byer	38
6.2	Klimaforliket.....	41
6.3	Nasjonal transportplan 2010-2019	44
7	SAMMENSTILLING AV PLANPROSESSER / FORVENTET FREMDRIFT FOR DE ENKELTE AKTØRER.....	48

1 BAKGRUNN

Prosjektgruppemøtet 11.12.08 og eiermøtet 06.01.09 behandlet spørsmålet om utredninger som skal foretas i forprosjekt fase 2. En av delutredningene beskrives slik i arbeidsnotat "DESIGN AV PROSESS OG ARBEIDSOPPGAVER. FORPROSJEKT FASE 2.", versjon 10.01.09:

Utredningsarbeid 1. Sammenstilling av foreliggende mål og forutsetninger. Kommunene, fylkeskommunen, SVV Region sør og JBV sine foreliggende utgangspunkt. Regionale (Kongsbergregionen, Vestregionen, Osloregionen) og nasjonale føringer. Avgrensning avklares i oppstarten av arbeidet.

Organisering av arbeidet: arbeidet utføres med Liv Marit Carlsen, Drammen kommune som sekretær. Utføres i samarbeid med prosjektleder. Alle aktørene bidrar med innspill med sine mål og strategier. Utkast til prosjektnotat legges fram for drøfting i prosjektgruppen og vil være innspill både til administrativt seminar 19.02 (ny dato: 13.03) og arbeidet med utredningsarbeid 2.

Sammenstilling av foreliggende mål og forutsetninger knyttet til det regionale areal, transport og klimasamarbeidet omfatter alle de 9 partnere med 3 type organisasjonsformer:

- 5 kommuner
- 1 fylkeskommune
- 3 statlige transportetater

Sammenstillingen søker å ta hensyn til dette mangfoldet.

Sammenstillingen er avgrenset til arealutvikling/byutvikling/tettstedsutvikling og transport/samferdsel med interkommunal/regional betydning, samt klima relatert til transport/samferdsel. I tillegg tar hver aktør med informasjon om hvor man er i prosess mht sine overordnede plan- / styringsdokumenter som angår prosjektsamarbeidet (kommuneplaner, NTP etc.)

Kontaktpersoner utpekt av den enkelte aktør:

Lier kommune:	Jan Moen
Nedre Eiker kommune:	Tor Harald Skaug
Øvre Eiker kommune:	Gun Kjenseth
Kongsberg kommune:	Ingebjørg Trandum
Buskerud fylkeskommune:	Geir Dyrnæs
Statens vegvesen:	Arne Gunnar Sem
Jernbaneverket:	Pawel Erlandsen
Kystverket:	Trude Jacobsen

Redaktør / sekretær Liv Marit Carlsen, Drammen kommune

2 HOVEDPUNKTER

Under finnes et tabellarisk sammendrag av de 5 kommunenes mål og strategier innenfor temaene:

- Klima / bærekraftig utvikling
- Samferdsel / transport
- Arealbruk og arealutvikling, boligutvikling
- Stedsutvikling / omgivelseskvalitet
- Næringsutvikling
- Regional rolle

I kapittel 3 finnes en mer detaljert framstilling av den enkelte kommunes mål og strategier.

Kapittel 4 sammenstiller mål og føringer på regionalt nivå (Buskerud fylkeskommune, Osloregionen, Vestregionen og Kongsbergregionen).

Kapittel 5 sammenstiller mål og føringer hos de statlige transportetatene Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen.

Kapittel 6 sammenstiller utvalgte nasjonale mål og føringer.

2.1 Klima / bærekraftig utvikling

Kongsberg	<ul style="list-style-type: none"> - Redusere arealforbruk pr. innbygger til utbyggingsformål - Redusere energiforbruk til transport - Forbedre kollektivtilbudet med buss og bane mot Oslo og innen Kongsbergregionen
Øvre Eiker	<ul style="list-style-type: none"> - Sikre de høyproduktive jordbruksarealene rundt tettstedene. - Ta vare på viktige landskaps- og tettstedselementer og natur i tettstedene - Ta vare på biologisk mangfold i tettstedene med vekt på større arealer, korridorer og vannveier. - Sikre friluftsliv som kilde til god livskvalitet
Nedre Eiker	<ul style="list-style-type: none"> - Miljøvern en av grunnpilarene i kommunens virksomhet og en premiss for planlegging og saksbehandling. - Konsekvensene for natur, miljø og det biologiske mangfold skal dokumenteres og vektlegges ved alle planer og viktige beslutninger. - Stimulere til folkelig deltagelse og engasjement til miljøriktig atferd hos den enkelte. Aktivt bidra til at boligbyggere velger energinøytrale boliger. - Redusere veksten i energiforbruket og utslipp av klimagasser. - Videreutvikle lokaldemokrati og folkelig medvirkning ut fra tanken om å "tenke globalt og handle lokalt".
Drammen	<ul style="list-style-type: none"> - Bærekraft skal være et grunnleggende prinsipp i utviklingen av Drammen. Byens vekst må skje uten overforbruk av ressurser og uten at viktige miljøkvaliteter forringes. - Elvebyen Drammen skal utvikle seg som en attraktiv, miljøvennlig og grønn by med vannspeil og åpne bekker, sammenhengende og frodige grøntområder og lite forurensning. - Ta vare på dagens store og sammenhengende friluftsliv- og rekreasjonsarealer, naturressurser i elva, i fjorden og i marka. - Mest mulig av gods- og persontrafikken kan skje med lite energikrevende og miljøvennlige transportmidler. - Bidra til at internasjonale mål om bevaring av biologisk mangfold og reduserte klimaendringer kan nås.
Lier	<ul style="list-style-type: none"> - Lier skal arbeide for en bærekraftig utvikling som sikrer det biologiske mangfold og våre etterkommere et rent, sunt og trivelig miljø med rike muligheter til friluftsliv - Stimulere til miljøbevisst handling blant liunger, gjennom informasjon og tilrettelegging for praktisk handling - Vise globalt engasjement og finne frem til tiltak som kan bidra til rettferdig global ressursfordeling - Godt kollektivtilbud og miljøvennlige transportløsninger skal være premisser ved utbygging av nye områder - Forbruk av energi per innbygger, husholdning, areal skal stabiliseres på 1998-nivå innen år 2006 gjennom økt satsing på energieffektiv utbygging, enøktiltak og holdningsskapende tiltak. - Bevare Grønne Lier ved å sikre verdifulle kulturminner, kulturlandskap, naturområder, dyre- og planteliv gjennom planlegging og tiltak - All utbygging skal skje på en bærekraftig måte og styrke grunnlaget for grønne Lier.

2.2 Samferdsel / transport

Kongsberg	<ul style="list-style-type: none"> - Prioritere boligutvikling og transportinfrastruktur. Transportutfordringer møtes med ferdigstilling av E134 gjennom Kongsberg så tidlig som mulig i perioden, arbeide for økende andel av transportbehovet med gange, sykkel og kollektivtransport og økte ressursene til vedlikeholdt og drift av veinett. - Kraftig forbedre kollektivtilbudet med buss og bane mot Oslo og innen Kongsbergregionen slik at pendlere i stor grad reiser kollektivt til arbeid.
Øvre Eiker	<ul style="list-style-type: none"> - Godt kollektivtilbud med nærhet til knutepunktene. - Hyppige og presise avganger - God fremkommelighet til og god standard på kollektivknutepunkt og holdeplasser og en bevisst parkeringsregulering - Trafikksikring av ny E134 - Ny trase for RV 35 fra Langebru opprettholdes. - God standard på fylkesvegene, inkl. gang- og sykkelvegmuligheter.
Nedre Eiker	<ul style="list-style-type: none"> - Redusere trafikkbehovet i kommunen ved en fornuftig lokalisering av bolig, serviceinstitusjoner, næringsbygg og trafikkanlegg. - Økt andel kollektivtrafikk og økt andel gang- og sykkeltrafikk. - Barn og unge skal sikres trygge ferdselsårer. - Sikre gode veier for eksisterende og nye boligområder i åssidene. - Tilrettelegge for et godt kollektivtilbud både på tvers og på langs av kommunen. - Ny bru som knytter sammen sentrumsområdene Krokstadelva og Mjøndalen. - Tilrettelegge for økt andel kollektivtrafikkreisende og miljøvennlige transportløsninger. - Opparbeide et sammenhengende gang- og sykkelveinett.
Drammen	<ul style="list-style-type: none"> - Bevisst arealbruk og utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikk - utvikle et transportmønster som er både effektivt og bærekraftig på lengre sikt. - Arbeids- og fritidsreiser skal skje så miljøvennlig og sikkert som mulig, samtidig som den enkeltes og næringslivets krav til framkommelighet ivaretas. - Reduksjonen i behovet for motorisert transport skal primært oppnås gjennom en bevisst arealbrukspolitikk og knutepunksutvikling. - Hoveddelen av befolkningsveksten og næringsetableringene forutsettes å skje i sentrum eller i nær tilknytning til de to øvrige kollektivknutepunktene Brakerøya og Gulskogen.
Lier	<ul style="list-style-type: none"> - Etablere et effektivt og trafiksikkert transportsystem med minst mulige miljøbelastninger, samt redusere veksten i transportbehovet og øke andelen av kollektivreiser. - Påvirke regionale myndigheter og NSB til å forbedre kollektivtilbudet i retning Oslo og Drammen og lokalt i Lier bl.a. med små busser i sirkeltrafikk - Være pådriver for å få anlagt "pendlerparkering" ved kollektivknutepunkt - Legge til rette for sykling som et reelt alternativ til bilbruk, blant annet fullføre utbyggingen av et hovednett av gang- og sykkelveier - Arbeide for økt trafiksikkerhet og trygge skoleveier for alle barn i Lier.- jfr. vedtatt kommunedelplan for trafiksikkerhet - Nye transportsystemer skal planlegges og opparbeides på en miljøvennlig måte. Når gamle arealplaner revideres skal det spesielt fokuseres på miljø.

2.3 Arealbruk og arealutvikling, boligutvikling

Kongsberg	<ul style="list-style-type: none"> - Tilrettelegge for en gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst på 1,5 %. - Et velfungerende boligmarked med utbud av forskjellige boligtyper og prisnivåer, hvor alle har tilgang til egen bolig. Boligområdene har blandet befolkning. - Hoveddelen av befolkningsveksten skjer i Kongsberg by og tettstedet Hvitvingfoss. Øvrig befolkningsvekst skjer hovedsakelig i definerte bygdesentre som Efteløt og Jondalen.
Øvre Eiker	<ul style="list-style-type: none"> - Tilrettelegge for nye boliger som bidrag til en utvikling av folketallet med i overkant av 1% per år - Det tilrettelegges for en utvikling av alle kommunens 5 tettsteder og byen Hokksund med utgangspunkt i de kvalitetene stedene har. - Spesielt viktig er det å ta vare på togstoppene og støtte opp om de etablerte servicetjenestene. - Virkemidlet for å realisere målet styrking av tettstedene, er fortetting innenfor etablerte byggesoner, både i sentrumskjernen og i boligområdene - Spesielt viktig er det å øke befolkningsgrunnlaget i sentrumsområdene i tettstedene og dermed skape mer mangfoldige og attraktive steder med et bredere servicetilbud.
Nedre Eiker	<ul style="list-style-type: none"> - Befolkningsvekst på ca. 1 % pr. år. - Forutsigbarhet i arealdisponeringen utover kommuneplanperioden med kontinuerlig avveining av utbyggingsinteresser mot verneinteresser. - Følge en arealstrategi med hovedutbygginger i Åsen og fortetting innenfor sentrumsområdene i Mjøndalen og Krokstadelva. - Føre en arealpolitikk som opprettholder og fremskaffer næringsarealer. - Utvikle elva som ressurs for befolkningen. - I samarbeid med NVE og utbyggere flomsikre utsatte områder i kommunen. - Sikre god kommunal styring med sentrumsutviklingen i Krokstadelva og Mjøndalen.
Drammen	<ul style="list-style-type: none"> - Legge til rette for en befolkningsvekst på anslagsvis 1,5 prosent per år. - Tyngden av befolkningsveksten og byutviklingen skal komme i bykjernen og sentrumsnære områder. I disse områdene skal det også legges til rette for næringsetablering og kompetanse- og kunnskapsbasert virksomhet. - Byen skal ta vare på sine verdier og sitt særpreg, bevare de store landskapstrekkene og beholde åpenhet og tilgjengelighet til elva og fjorden. - Arealbruken i kommunen skal også følge opp sentrale nasjonale målsettinger om en bærekraftig og samordnet areal- og transportutvikling.
Lier	<ul style="list-style-type: none"> - Utbyggingsmønsteret i Lier skal ha kommunens eksisterende skolekretser som bærebjelke og støtte opp under skolene som sentra i Liers lokalsamfunn. - Tettstedsstrategien skal videreføres og forsterkes. Nye utbyggingsområder skal lokaliseres slik at de kan benytte eksisterende infrastruktur i form av offentlige kommunikasjoner, skoler og tjenestetilbud, og styrke disse - All utbygging skal skje på en bærekraftig måte og styrke grunnlaget for grønne Lier. - Utbyggingsområder skal ha en god grøntstruktur og korridorer til utmark og rekreasjonsområder - Utbyggingsområder som ligger gunstig i forhold til veisystemet og bidrar til å styrke eksisterende tettsteder skal prioriteres foran andre

2.4 Stedsutvikling / omgivelseskvalitet

Kongsberg	<ul style="list-style-type: none">- Kompakt byutvikling der sentrum har levende bymiljø med moderne arkitektur, høy kvalitet i det offentlige rom, ny teknologi og identitet og historisk særpreget. Sentrum er attraktivt for unge og barnefamilier.- Hvitvingfoss, Efteløt og Jondalen er attraktive bygdesentra.
Øvre Eiker	<ul style="list-style-type: none">- Et godt nærmiljø og gode nettverk er en av de viktigste forutsetningene for et trygt og godt liv. Det er den enkelte innbygger i Øvre Eiker som er den viktigste ressurs for å skape gode nærmiljø og oppvekstmiljø i kommunen. Gjennom et nært samarbeid med innbyggerne kan kommunen være med å tilrettelegge for en utvikling slik at innbyggerne selv tar aktivt ansvar for lokalt fellesskap, opplevelser, helse og omsorg på tvers av sosiale skiller og aldersgrenser.
Nedre Eiker	<ul style="list-style-type: none">- Kvaliteten på våre omgivelser skal forbedres.- Utviklingen av sentrumsområdet Mjøndalen - Krokstadelva skal vektlegges spesielt. (Kfr. Sentrumsplan).- Estetikk, byggeskikk og grønne kvaliteter skal vektlegges.- Ivareta verdien av de store friluftsområdene i kommunen.
Drammen	<ul style="list-style-type: none">- Drammen skal bygge videre på sin identitet og sitt særpreget.- Byen skal holde på et utbyggingsmønster som bevarer de store landskapstrekkene.- Nærheten til naturen skal bevares.- Drammen sentrum, med byaksen, skal videreutvikles som byens og regionens naturlige møteplass og tyngdepunkt.
Lier	<ul style="list-style-type: none">- Lierbyen skal styrkes og videreutvikles som Liers kommunesenter.- Sylling skal styrkes og videreutvikles som tettsted. Lierstranda/Frydenlund skal opprettholdes som boligområde.- Det skal legges vekt på byggeskikk og estetikk ved vurdering av planer for nye bygg og anlegg, spesielt skal dette gjelde der kommunen selv er byggherre. Det skal utarbeides vedtekter etter Plan- og bygningslovens §§ 69 og 74 for utforming av fasader, skilt og utomhusarealer

2.5 Næringsutvikling

Kongsberg	<ul style="list-style-type: none"> - Økt bredde i næringslivet, økt volum realisert i kompetanseintensive tjenesteytende næringer, innen handel og opplevelsesnæring og fokus på nye offentlige arbeidsplasser. - Kongsberg kommune attraktiv for etablering av gründere og småbedrifter. - Styrke de store industribedriftene, 1 - 2 nye industrilokomotiv og en underskog av mindre vekstbedrifter - Nasjonalt ledende virksomheter innen på miljø/energiteknologi - Flere arbeidsplasser i kreative næringer, i eksisterende og nye kulturarenaer. - Sysselsettinga innen tradisjonelt landbruk med jordbruk og skogbruk er stabil eller økende.
Øvre Eiker	<ul style="list-style-type: none"> - Regionalt samarbeid og nettverksbygging mellom bedrifter i kommunen og regionalt. - Planlagt næringsområde på Fiskum (Dunserud) utvikles som hovedområde for plasskrevende virksomhet. - Det søkes samarbeid med næringslivet/eiere om mer effektiv utnyttelse av eksisterende næringsarealer. - Sentrumsnære miljøer ("næringshager") hvor små/nystartede bedrifter kan finne fellesskap, impulser og kunder. - I tråd med Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur er det ikke foreslått etablert nye kjøpesentre utenom sentrumsområdene.
Nedre Eiker	<ul style="list-style-type: none"> - Øke egedekningen av arbeidsplasser. - Tilrettelegge for en mer mangfoldig næringsstruktur. - Nye næringsområder skal sikres god utnyttelse og omgivelseskvalitet, samt gode transportforbindelser. - Videreutvikle handelsnæringen i Nedre Eiker til en regional handelsmagnet. - Landbrukets rolle i næringspolitikken skal sikres gjennom arealdisponering. - Legge til rette for etablering av miljøvennlig og nyskapende næringsvirksomhet. - Trekke kompetanse til kommunen gjennom aktiv deltakelse i prosjekter i samarbeid med høyskoler og forskningsinstitusjoner.
Drammen	<ul style="list-style-type: none"> - Drammens tradisjonelle posisjon som handelsby og en by med et variert næringsliv skal videreutvikles. - Det skal legges spesielt til rette for arbeidsintensiv og kunnskapsbasert næringsvirksomhet, fortrinnsvis i sentrumsområdene. "Papirbredden - Drammen kunnskapspark" skal bli et kraftsenter for innovasjon, forskning og utvikling. - Tilrettelegge for utdanning og arbeid for en befolkning som er preget av etnisk mangfold. - Drammensregionen skal ta del i veksten innenfor reiselivsnæringen. - Hovedtyngden av handel i Drammen skal lokaliseres til sentrumsområdene. - De store, sammenhengende jord- og skogbruksområdene i kommunen skal bevares. - Drammen havn skal være et moderne intermodalt transportknutepunkt. - Tilrettelegging for næringsutvikling skal skje i samarbeid med de øvrige kommunene i Drammensregionen.
Lier	<ul style="list-style-type: none"> - Lier skal ha en egedekning av arbeidsplasser på minst 90% - Næringsvirksomheter med en klar miljøprofil og som er tilpasset liungenes kompetanse skal foretrekkes. - Eksisterende bedrifter skal gis anledning til utvidelse der det er mulig innenfor eksisterende næringsområder - Ny næringsetablering skal helst foregå i tilknytning til eksisterende næringsområder ved at de utnyttes bedre enn i dag - Landbruket skal bevares som en bærebjelke i næringslivet i Lier, og næringen skal ha langsiktig trygghet for arealer og produksjonsgrunnlag.

2.6 Regional rolle

Kongsberg	<ul style="list-style-type: none"> - Kongsberg samarbeider interkommunalt/regionalt.
Øvre Eiker	<ul style="list-style-type: none"> - Øvre Eiker kommune skal bidra aktivt i den regionale utviklingen. - Videreføre og målrette det sterke regionale engasjementet i samfunnsutvikling og tjenestesamarbeid. - Videreføre avlastningsstrategien med sterke sentra som grunnlag for en balansert samfunnsutvikling i hovedstadsområdet. - Søke aktivt etter samarbeidspartnere som gir slagkraftige allianser for å løse høyt prioriterte samfunnsoppgaver. - Arbeide for en regionstruktur som reflekterer det faktiske bo- og arbeidsmønsteret, og som kan gi rammer for et framtidig samarbeid for å løse de store samfunnsmessige utfordringene i hovedstadsområdet.
Nedre Eiker	<ul style="list-style-type: none"> - Nedre Eiker kommune vil videreutvikle samarbeid med omkringliggende kommuner. - Ved en eventuell omorganisering av forvaltningsnivåer ønsker vi en tilknytning mot Oslo. - Regionale utfordringer skal inngå i kommunens planarbeid. - Kommunen skal samarbeide med omkringliggende kommuner der det er gjensidige fordeler og mergevinster. - Nedre Eiker skal arbeide aktivt for å bedre sitt omdømme i regionen. - Dersom oppgaver løses interkommunalt er det viktig å sørge for at den politiske kontrollen beholdes.
Drammen	<ul style="list-style-type: none"> - Drammen skal være en attraktiv by og regionshovedstad for nærregionen og en tydelig kjerne innen hovedstadsområdet. - Drammen kommune skal være en aktiv pådriver i det formaliserte regionsamarbeid for å løse viktige fellesoppgaver. - Drammen skal utnytte den mulighet som ligger i å utvikle seg som en tydelig kjerne i Osloregionen. - Drammen skal bli en internasjonal by som bidrar til og drar veksler på samarbeid med Europa og verden for øvrig, der det er naturlig. - Drammen skal søke fellesskapsløsninger i samarbeidet i Drammensregionen, Vestregionen og Osloregionen innenfor infrastruktur, areal- og transportutvikling, miljø, kultur, nærings- og kompetanseutvikling, og for arbeid for å utvikle tjenesteproduksjonen og administrative fellestjenester. - Drammen skal i spørsmål om regiondannelse være tydelig på sin posisjon som en kjerne i en flerkjernet Osloregion. - Drammen skal søke samarbeidspartnere og delta i fora som bidrar til å gjøre byen mer internasjonal og konkurransedyktig.
Lier	<ul style="list-style-type: none"> - Lier skal samarbeide med nabokommuner og regionale myndigheter for å påvirke og bidra til utviklingen i regionen

3 KOMMUNEPLANMÅL OG ANDRE VIKTIGE FORUTSETNINGER

3.1 Kongsberg kommune.

Aktuelle linker:

[Kongsberg kommune](#)

STYRENDE DOKUMENTER

- Kommuneplan 2004 -2025. Under revidering/2009 – 2015).

VISJON

Kongsberg - vi skaper verdier

Vi skal være en kommune som skaper verdier. Verdiene skal skapes i samspillet teknologi - natur - kultur

KLIMA / BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Overordna mål: Utviklingen i Kongsberg er basert på økologi, langsiktig forvaltning av naturressursene og lavt utslipp av klimagasser.

Mål for perioden 2009 – 2020:

- Utslipp av klimagasser i Kongsberg er redusert i samsvar med Kyotoprotokollens mål for Norge. Dette innebærer at utslippet i perioden 2008-2012 ikke skal være mer enn 1% høyere enn 1990-nivået.
- Stasjonært energiforbruk er stabilisert.
- Arealforbruk pr. innbygger til utbyggingsformål er redusert.
- Energiforbruk til transport er redusert. Utbyggingsområder er lokalisert slik at transportarbeidet begrenses og andelen miljøvennlige transportformer er økt. Gang- og sykkel og kollektivandelen av antall reiser er økt. Biltrafikken i Kongsberg sentrum er redusert.
- Kollektivtilbudet med buss og bane mot Oslo og innen Kongsbergregionen er kraftig forbedret slik at pendlere i stor grad reiser kollektivt til arbeid.
- Boliger, skoler og barnehager har trygg tilgang til naturområder, aktivitets- og rekreasjonsareal innen kort gangavstand.
- Fravær av forurensing preger Kongsberg (støy, støv, radon, etc.)

SAMFERDSEL

- Prioritere boligutvikling og transportinfrastruktur. Transportutfordringer møtes med ferdigstilling av E134 gjennom Kongsberg så tidlig som mulig i perioden, arbeide for økende andel av transportbehovet med gange, sykkel og kollektivtransport og økte ressursene til vedlikeholdt og drift av veinett.
- Kollektivtilbudet med buss og bane mot Oslo og innen Kongsbergregionen er kraftig forbedret slik at pendlere i stor grad reiser kollektivt til arbeid.

AREALBRUK OG AREALUTVIKLING, BOLIGUTVIKLING

Overordna mål: Kongsberg er attraktiv for innflytting. Kongsberg tilrettelegger infrastrukturen for en gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst på 1,5 %. (40 000 en ambisjon/bilde på kommunens ønske om en større kommune.)

Mål for boligutvikling (2009 – 2020):

- Et velfungerende boligmarked med utbud av forskjellige boligtyper og prisnivåer, hvor alle har tilgang til egen bolig. Boligområdene har blandet befolkning. Det tilrettelegges for 3000 boenheter i perioden med økt volum første del av planperioden.
- Hoveddelen av befolkningsveksten skjer i Kongsberg by og tettstedet Hvitvingfoss. Øvrig befolkningsvekst skjer hovedsakelig i definerte bygdesentre som Efteløt og Jondalen.

STEDSUTVIKLING

Overordna mål: Kompakt byutvikling der sentrum har levende bymiljø med moderne arkitektur, høy kvalitet i det offentlige rom, ny teknologi og identitet og historisk særpreg. Sentrum er attraktiv for unge og barnefamilier.

Overordna mål: Hvitvingfoss, Efteløt og Jondalen er attraktive bygdesentra.

NÆRINGSUTVIKLING

Overordna mål: Kongsbergsamfunnet stimulerer til og legger til rette for et sterkt, dynamisk og internasjonalt konkurrerende næringsliv og er tydelig i rollen som vertskap og aktiv tilrettelegger for næringsliv.

Mål for perioden 2009 – 2020:

- Kongsberg har gode rammebetingelser for næringslivet.
- Økt bredde i næringslivet, økt volum realisert i kompetanseintensive tjenesteytende næringer, innen handel og opplevelsesnæring og fokus på nye offentlige arbeidsplasser.
- Kongsberg kommune er attraktiv for etablering av gründere og småbedrifter.
- De store industribedriftene er styrket, 1 – 2 nye industrilokomotiv og en underskog av mindre vekstbedrifter er etablert.
- Nasjonalt ledende virksomheter innen på miljø/energiteknologi er etablert.
- Flere arbeidsplasser er utviklet i kreative næringer, i eksisterende og nye kulturarenaer samt kulturinstitusjoner.
- Sysselsettinga innen tradisjonelt landbruk med jordbruk og skogbruk er stabil eller økende. Det er et mangfold av tjenester og produksjon i tilknytning til tradisjonelt landbruk.

REGIONAL ROLLE

Overordna mål: Kongsberg samarbeider interkommunalt/regionalt.

FREMDRIFT FOR OVERORDNEDE PLANDOKUMENTER OG TILHØRENDE POLITISKE PROSESSER

- Kommuneplan 2009 – 2020: Høringsperiode fram til 1. Mars 2009.
- Sentrumsplan: Strategivedtak sommer 2009. Sluttvedtak 2010. Øvre Eiker kommune

3.2 Øvre Eiker kommune

Aktuelle linker:

[Øvre Eiker - kommuneplan 2006-2018](#)

STYRENDE DOKUMENTER

- Kommuneplan Øvre Eiker 2006-2018 egengodkjent av kommunestyret 17.09.2007.

VISJON

Sammen skaper vi et livskraftig Øvre Eiker

KLIMA / BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Naturressurser, verneverdige kvaliteter og lokale tradisjoner skal tas vare på for kommende generasjoner samtidig som vi skal redusere forurensning, klimautslipp og støy m.m. Øvre Eikers kjennemerke er det åpne, blide kulturlandskapet som omgir tettstedene, de skogkledde åsene og vassdragene. Dette hverdagslandskapet gir bygda identitet, røtter og historie. Dette landskapet er sårbart for tekniske inngrep. Det er nasjonal knapphet på høyproduktive jordbruksarealer og Øvre Eiker har en høy andel av disse arealene. "Føre var"-prinsippet tilsier en arealpolitikk som vil kunne møte framtidige svingninger i den globale matvaresituasjonen.

Slik gjør vi det:

- Sikrer de høyproduktive jordbruksarealene rundt tettstedene.
- Gi tettstedene identitet, særpreg og kvalitet bl.a. gjennom en klar avgrensning fra det omliggende kulturlandskap
- Ta vare på viktige landskaps- og tettstedselementer som ramme for estetiske opplevelser av stedet og grunnlag for stedstilhørighet og identitet.
- Ta vare på natur i tettstedene for menneskers helse, trivsel, friluftsliv og leik, med vekt på nærområder for barn og best mulig lokalmiljø for stedets innbyggere.
- Tar vare på biologisk mangfold i tettstedene med vekt på større arealer, korridorer og vannveier.
- Sikre friluftsliv som kilde til god livskvalitet, økt trivsel, bedre folkehelse og bærekraftig utvikling. Et viktig tiltak for å oppnå dette er å gi barn og unge muligheter til å utvikle ferdigheter i friluftsliv.
- For å nå naturforvaltnings- og miljømål er kunnskap en grunnleggende forutsetning. Registrerings- og kartleggingsarbeidet må være en kontinuerlig prosess.
- Registreringene av naturtyper/biologisk mangfold blir aktivt brukt i alt planarbeid i kommunen. Nye kart som synliggjør disse verdiene er under utarbeidelse.
- Delta i regionalt opplegg for felles overvåking av vannressursene i Drammensregionen.

- Være med i et regionalt innovasjons- og moderniseringsarbeid om felles hovedplaner for avløp for de 9 kommunene som deltar i det regionale vannmiljøsam arbeidet.
- Gjennomføre registrering og kartlegging av kulturminner og bruke dette aktivt i planarbeidet i kommunen, jf pkt 3.2 vedrørende utarbeidelse av kommunedelplan for kulturminner.

SAMFERDSEL

- Det er avgjørende for Øvre Eikers arbeidstakere der over halvparten pendler ut av kommunen at det er et godt kollektivtilbud med nærhet til knutepunktene.
- Hyppige og presise avganger gjør det enklere å bruke kollektivtilbudene.
- Kollektivplanen for Drammensregionen peker også på god fremkommelighet til og god standard på kollektivknutepunkt og holdeplasser og en bevisst parkeringsregulering som viktige tiltak.
- Ny E134 gjennom kommunen har ført til mindre miljøbelastninger for mange innbyggere. Vegen ser imidlertid ut til å ha større trafikk enn tidligere beregnet, og det er stort behov for tiltak som kan minske ulykker.
- Rv 35 er oppgradet til stamveg på strekningen fra Langebru til Gardermoen og har en betydelig trafikkmengde. Ny trase for RV 35 fra Langebru opprettholdes. Dette må sees i sammenheng med trafikktekniske tiltak på E134 og forbikjøringsfelt fra avkjøringen til Loesmoen fram til Langebru. Det er forventet at Statens Vegvesen vil be om oppstart av arbeidet med kommunedelplan i perioden 2006-2009.
- Øvre Eiker har mange fylkesveger og det har stor betydning for kommunens innbyggere og næringslivet at disse vegene holder god standard. Det pekes her spesielt på behovet for å ruste opp fylkesvegene i Bingen og Lurdalen.
- Det er fortsatt deler av fylkesvegnettet gjennom tettstedene hvor det ikke er tilfredsstillende gang- og sykkelvegmuligheter. Dette gjelder spesielt på strekningen fra Hoen til forbi Eiker Kvikk på Røren, fra Islandskiosken til Fiskumlia i Vestfossen, fra Skotselv bru til Bakke kirke og fra brua og opp til Knivedalen i Skotselv og i Hokksund på strekningen langs rv. 283 fra Klommesteinveien til Nedre Eiker grense.

AREALBRUK OG AREALUTVIKLING, BOLIGUTVIKLING

- Det tilrettelegges for nye boliger og dermed innflytting som bidrag til en utvikling av folketallet med i overkant av 1% per år eller ca 160 nye eikværing er hvert år.
- Det tilrettelegges for en utvikling av alle kommunens 5 tettsteder og byen Hokksund med utgangspunkt i de kvalitetene stedene har. Hovedmålet med tettstedsutviklingen er å skape trivelige steder der innbyggerne møtes og får dekket daglige servicebehov.
- Spesielt viktig er det å ta vare på togstoppene og støtte opp om de etablerte servicetjenestene.
- Virkemidlet for å realisere målet styrking av tettstedene, er fortetting innenfor etablerte byggesoner, både i sentrumskjernen og i boligområdene
- Spesielt viktig er det å øke befolkningsgrunnlaget i sentrumsområdene i tettstedene og dermed skape mer mangfoldige og attraktive steder med et bredere servicetilbud. En slik bebyggelsesstruktur er også viktig for en langsiktig arealplanlegging som tar

sikte på å redusere det generelle transportbehovet og arealforbruket. En hovedutfordring blir å kombinere denne bebyggelsesstrukturen med hensynet til grønnstruktur og tettstedsnære jordbruksområder.

STEDSUTVIKLING

Øvre Eiker ønsker å være en samfunnsaktiv kommune, hovedgrepet for å møte de utfordringer vi står overfor er å sette stedsutvikling i fokus. Stedsutvikling må forankres hos innbyggerne og i tettstedenes identitet og positive egenart. Å vite hvem en er, har sammenheng med å vite hvor en kommer fra. Å være fra et sted i Øvre Eiker skal representere et positivt korrektiv i en sammensatt verden.

Innbyggerne er den største ressurs og drivkraft for å iverksette det gode liv i Øvre Eiker. Kommunens oppgave er å bistå innbyggerne og legge til rette for løsninger sammen med andre aktører og forvaltningsnivåer når det er behov for det.

Fokus på stedsutvikling gir kommunen mulighet til å utnytte sitt lokalpolitiske handlingsrom og drive lokal samfunnsutvikling med hele lokalsamfunnet som oppdragsgiver og med lokale aktører som partnere.

Kommunens rolle som lokalsamfunnsutvikler innebærer ikke minst at de kommunale tjenestene er satt inn i et helhetlig samfunnsperspektiv der de i nært samarbeid med innbyggerne, vil være viktige aktører i å skape det gode liv.

Et godt nærmiljø og gode nettverk er en av de viktigste forutsetningene for et trygt og godt liv.. Det er den enkelte innbygger i Øvre Eiker som er den viktigste ressurs for å skape gode nærmiljø og oppvekstmiljø i kommunen. Gjennom et nært samarbeid med innbyggerne kan kommunen være med å tilrettelegge for en utvikling slik at innbyggerne selv tar aktivt ansvar for lokalt fellesskap, opplevelser, helse og omsorg på tvers av sosiale skiller og aldersgrenser.

Slik gjør vi det:

- Tilrettelegge utviklingsarbeid i nærmiljøene slik at det får egenverdi der generasjonene knyttes sammen og det sosiale fellesskap styrkes.
- Støtte opp om aktiviteter i regi av lag og foreninger som skaper kontakt mellom generasjonene på hjemstedet og som fremmer toleranse.
- Forankre alle tiltak og prosesser som skaper rammer for gode nærmiljø hos innbyggerne og i tettstedenes identitet og positive egenart.
- Tilrettelegging for at bevaringsverdige kulturminner blir tatt vare på og kan gis en fornuftig funksjon i et levende miljø.
- I samarbeid med innbyggerne tilrettelegge skoler, barnehager og forsamlingssteder slik at disse dekker innbyggernes behov for møteplasser og treffsteder i nærmiljøene. Det er viktig å inkludere mennesker med spesielle behov og bryte den sosiale isolasjon og ensomhet disse opplever.
- Der hvor det er naturlig, utvikles skoler og barnehager til innbyggersentra der innbyggerne også kan få andre offentlige tjenestetilbud.
- Forebyggende helsearbeid skal ligge som et grunnprinsipp i utviklingen av nærmiljøene.

- Bedre levekårene for de som har det vanskeligere enn andre. Det siktes mot et fleksibelt tjenestetilbud hvor pårørende, nærmiljø, frivillige krefter og kultur er i nært samspill.
- Ta godt vare på innflyttere og folk som bor midlertidig i kommunen.
- Tilrettelegge nærmiljø fri for støy og forurensning.
- Gi kirken, tros- og livssynssamfunn gode rammevilkår for deres virksomhet og utfordre disse til aktivt å ta del i kommunens visjon om å bygge gode nærmiljø.

NÆRINGSUTVIKLING

- Gode kommunale tjenester, næringsrettet service og saksbehandling og en aktiv samfunnsutviklerrolle.
- Regionalt samarbeid og nettverksbygging mellom bedrifter i kommunen og regionalt legges til rette i nært samarbeid med Øvre Eiker Næringsforum og næringsorganisasjonene.
- Engasjement fra ungdom i nyskaping og interesse for næringslivet gjennom engasjement i elevbedrifter og entreprenørskap.
- Prioritering av kommunal innsats slik at det underbygger det store engasjementet i nyskaping og nyetableringer basert på kultur, lokale ressurser og historiske forutsetninger.

Prioriteringer vedrørende arealbruk:

- Planlagt næringsområde på Fiskum (Dunserud) utvikles som hovedområde for plasskrevende virksomhet.
- Det søkes samarbeid med næringslivet/eiere om mer effektiv utnyttelse av eksisterende næringsarealer.
- Det prioriteres å finne modeller for og realisere sentrumsnære miljøer ("næringshager") hvor små/nystartede bedrifter kan finne fellesskap, impulser og kunder. "Arena Vestfossen" kan være modell for en slik tenking.
- I tråd med Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur er det ikke foreslått etablert nye kjøpesentre utenom sentrumsområdene.

REGIONAL ROLLE

Øvre Eiker kommune skal bidra aktivt i den regionale utviklingen.

- Videreføre og målrette det sterke regionale engasjementet i samfunnsutvikling og tjenestesamarbeid.
- Videreføre avlastningsstrategien med sterke sentra som grunnlag for en balansert samfunnsutvikling i hovedstadsområdet.
- Søke aktivt etter samarbeidspartnere som gir slagkraftige allianser for å løse høyt prioriterte samfunnsoppgaver.
- Arbeide for en regionstruktur som reflekterer det faktiske bo- og arbeidsmønsteret, og som kan gi rammer for et framtidig samarbeid for å løse de store samfunnsmessige utfordringene i hovedstadsområdet.

FREMDRIFT FOR OVERORDNEDE PLANDOKUMENTER OG TILHØRENDE POLITISKE PROSESSER

- Energi og klimaplan under utarbeidelse, behandles våren 2009
- Oppstart kommuneplanrullering våren 2009

3.3 Nedre Eiker kommune.

Aktuelle linker:

[Nedre Eiker - Kommuneplan 2007-2018](#)

STYRENDE DOKUMENTER:

- Kommuneplanen 2007 – 2018
- Kommuneplanens sentrumsplan 2007 – 2018.
- Handlingsprogram 2009 -2012 (formannskapets innstilling)
- Klima - og energiplan Høringsdokument.

VISJON:

Trygghet og samhold

MÅL FOR BEFOLKNINGSVEKSTEN I KOMMUNEPLANPERIODEN:

- Befolkningsvekst på ca. 1 % pr. år.

MILJØ OG ENERGI (KLIMA/BÆREKRAFTIG UTVIKLING)

- Miljøvern skal være en av grunnpilarene i kommunens virksomhet og en premiss for planlegging og saksbehandling.
- Konsekvensene for natur, miljø og det biologiske mangfold skal dokumenteres og vektlegges ved alle planer og viktige beslutninger.
- Stimulere til folkelig deltagelse og engasjement til miljøriktig atferd hos den enkelte.
- Skape trivsel og helsebringende miljø i samarbeid med innbyggerne.
- Redusere veksten i energiforbruket og utslipp av klimagasser.
- Nedre Eiker kommune skal aktivt bidra til at boligbyggere velger energinøytrale boliger.
- Vedtatt hovedutbyggingsområde Åsen og sentrum Mjøndalen - Krokstadelva skal framstå med miljømessig gode bomiljøer i forhold til oppvarming, estetikk og veiløsninger i tråd med nasjonale og globale mål.
- Nedre Eiker skal videreutvikle lokaldemokrati og folkelig medvirkning ut fra tanken om å "tenke globalt og handle lokalt".
- Kommunens virksomheter skal gå foran som et godt eksempel ved å velge miljøvennlige løsninger.

TRANSPORT / SAMFERDSEL

- Redusere trafikkbehovet i kommunen ved en fornuftig lokalisering av bolig, serviceinstitusjoner, næringsbygg og trafikkanlegg.
- Økt andel kollektivtrafikk og økt andel gang- og sykkeltrafikk.
- Barn og unge skal sikres trygge ferdselsårer.
- Sikre gode veier for eksisterende og nye boligområder i åssidene.
- Tilrettelegge for et godt kollektivtilbud både på tvers og på langs av kommunen.
- Ny bru som knytter sammen sentrumsområdene Krokstadelva og Mjøndalen.
- Tilrettelegge for økt andel kollektivtrafikkreisende og miljøvennlige transportløsninger.
- Opparbeide et sammenhengende gang- og sykkelveinett.

AREALBRUK

- Forutsigbarhet i arealdisponeringen utover kommuneplanperioden med kontinuerlig avveining av utbyggingsinteresser mot verneinteresser.
- Kommunen skal følge en arealstrategi med hovedutbygginger i Åsen og fortetting innenfor sentrumsområdene i Mjøndalen og Krokstadelva.
- Det skal føres en arealpolitikk som opprettholder og fremskaffer næringsarealer.
- Utvikle elva som ressurs for befolkningen.
- Samfunnsikkerhetsperspektivet skal ivaretas i all planlegging.
- I samarbeid med NVE og utbyggere flomsikre utsatte områder i kommunen.
- Sikre god kommunal styring med sentrumsutviklingen i Krokstadelva og Mjøndalen.

OMGIVELSESKVALITET/stedsutvikling

- Kvaliteten på våre omgivelser skal forbedres.
- Utviklingen av sentrumsområdet Mjøndalen - Krokstadelva skal vektlegges spesielt. (Kfr. Sentrumsplan).
- Estetikk, byggeskikk og grønne kvaliteter skal vektlegges.
- Ivareta verdien av de store friluftsområdene i kommunen.

NÆRINGSUTVIKLING

- Øke egendekningen av arbeidsplasser.
- Tilrettelegge for en mer mangfoldig næringsstruktur.
- Nye næringsområder skal sikres god utnyttelse og omgivelseskvalitet, samt gode transportforbindelser.
- Videreutvikle handelsnæringen i Nedre Eiker til en regional handelsmagnet.
- Landbrukets rolle i næringspolitikken skal sikres gjennom arealdisponering.
- Kommunens rolle skal preges av forutsigbarhet og et tjenestetilbud tilpasset næringslivets behov.

- Samarbeide med næringslivsaktører om tiltak som bygger opp under og styrker næringslivets konkurransevne
- Effektiv og rask saksgang skal være et konkurransefortrinn i kommunens næringspolitikk.
- Legge til rette for etablering av miljøvennlig og nyskapende næringsvirksomhet.
- Bruke vårt medlemskap i Drammensregionen til å trekke kompetanse til kommunen gjennom aktiv deltakelse i prosjekter i samarbeid med høyskoler og forskningsinstitusjoner.

REGIONALPOLITIKK -ROLLE

- Nedre Eiker kommune vil videreutvikle samarbeid med omkringliggende kommuner.
- Ved en eventuell omorganisering av forvaltningsnivåer ønsker vi en tilknytning mot Oslo.
- Regionale utfordringer skal inngå i kommunens planarbeid.
- Kommunen skal samarbeide med omkringliggende kommuner der det er gjensidige fordeler og mergevinster.
- Nedre Eiker skal arbeide aktivt for å bedre sitt omdømme i regionen.
- Dersom oppgaver løses interkommunalt er det viktig å sørge for at den politiske kontrollen beholdes.

FREMDRIFT FOR OVERORDNEDE PLANDOKUMENTER OG TILHØRENDE POLITISKE PROSESSER:

- Kommuneplanen rulleres 2009 med endelig vedtak 1. kvartal 2010
- Kommuneplanens sentrumsplan rulleres 2009 med endelig vedtak 1. kvartal 2010
- Handlingsprogram 2009 -2012 (formannskapetets innstilling) vedtas mars 2009
- Klima - og energiplan Høringsdokument. Vedtas 2. kvartal 2009

3.4 Drammen kommune

Aktuelle linker:

[Drammen - Kommuneplan 2007-2018](#)

[Drammen som Framtidens by](#)

STYRENDE DOKUMENTER

som etterfølgende mål mv. er hentet fra.

- Kommuneplan for Drammen 2007-2018, vedtatt av bystyret 19.06.2007.
- "Drammen som Framtidens by. Klima- og bærekraftstrategier 2009-2014. Handlingsprogram for 2009." Vedtatt av bystyret 16.12.2008

VISJON

"Miljø- og kompetansebyen Drammen - en tett, mangfoldig og levende by i et vakkert landskap"

KLIMA / BÆREKRAFTIG UTVIKLING

- Bærekraft skal være et grunnleggende prinsipp i utviklingen av Drammen. Byens vekst må skje uten overforbruk av ressurser og uten at viktige miljøkvaliteter forringes.
- Elvebyen Drammen skal utvikle seg som en attraktiv, miljøvennlig og grønn by med vannspeil og åpne bekker, sammenhengende og frodige grøntområder og lite forurensning.
- Drammen skal ha en arealforvaltning som tar vare på dagens store og sammenhengende friluft- og rekreasjonsarealer.
- Vi skal legge til rette for at mest mulig av gods- og persontrafikken kan skje med lite energikrevende og miljøvennlige transportmidler.
- Drammen skal ta vare på og foredle sine naturressurser, i elva, i fjorden og i marka.
- Byen skal bidra til at internasjonale mål om bevaring av biologisk mangfold og reduserte klimaendringer kan nås.

SAMFERDSEL

- Drammen skal, gjennom bevisst arealbruk og utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikk utvikle et transportmønster som er både effektivt og bærekraftig på lengre sikt.
- Arbeids- og fritidsreiser skal skje så miljøvennlig og sikkert som mulig, samtidig som den enkeltes og næringslivets krav til framkommelighet ivaretas.
- Reduksjonen i behovet for motorisert transport skal primært oppnås gjennom en bevisst arealbrukspolitikk og knutepunktsutvikling.
- Hoveddelen av befolkningsveksten og næringsetableringene forutsettes å skje i sentrum eller i nær tilknytning til de to øvrige kollektivknutepunktene Brakerøya og Gulskogen. Et slikt arealbruksmønster legger til rette for kortere reiseavstander mellom den enkeltes bolig, arbeidssted og ulike service- og tjenestetilbud.

AREALBRUK OG AREALUTVIKLING, BOLIGUTVIKLING

- Byen skal legge til rette for en befolkningsvekst på anslagsvis 1,5 prosent per år.
- Tyngden av befolkningsveksten og byutviklingen skal komme i bykjernen og sentrumsnære områder. I disse områdene skal det også legges til rette for næringsetablering og kompetanse- og kunnskapsbasert virksomhet.
- Byen skal ta vare på sine verdier og sitt særpreg, bevare de store landskapstrekkene og beholde åpenhet og tilgjengelighet til elva og fjorden. For å nå slike målsettinger må byen forvalte og utvikle de fysiske omgivelsene og styre arealbruken.
- Arealbruken i kommunen skal også følge opp sentrale nasjonale målsettinger om en bærekraftig og samordnet areal- og transportutvikling.

STEDSUTVIKLING

- Drammen skal bygge videre på sin identitet og sitt særpreg.
- Byen skal holde på et utbyggingsmønster som bevarer de store landskapstrekkene.
- Nærheten til naturen skal bevares.
- Drammen sentrum, med byaksen, skal videreutvikles som byens og regionens naturlige møteplass og tyngdepunkt.

NÆRINGS- OG KOMPETANSEUTVIKLING

- Drammen skal være en næringsvennlig kommune.
- Drammens tradisjonelle posisjon som handelsby og en by med et variert næringsliv skal videreutvikles.
- Det skal legges spesielt til rette for arbeidsintensiv og kunnskapsbasert næringsvirksomhet, fortrinnsvis i sentrumsområdene.
- "Papirbredden - Drammen kunnskapspark" skal bli et kraftsenter for innovasjon, forskning og utvikling.
- Drammen skal være en foregangsby når det gjelder å tilrettelegge for utdanning og arbeid for en befolkning som er preget av etnisk mangfold.
- Drammensregionen skal ta del i veksten innenfor reiselivsnæringen.
- Hovedtyngden av handel i Drammen skal lokaliseres til sentrumsområdene.
- De store, sammenhengende jord- og skogbruksområdene i kommunen skal bevares.
- Drammen havn skal være et moderne intermodalt transportknutepunkt.
- Tilrettelegging for næringsutvikling skal skje i samarbeid med de øvrige kommunene i Drammensregionen.

REGIONAL ROLLE

- Drammen skal være en attraktiv by og regionshovedstad for nærregionen og en tydelig kjerne innen hovedstadsområdet.
- Drammen kommune skal være en aktiv pådriver i det formaliserte regionsamarbeid for å løse viktige fellesoppgaver.
- Drammen skal utnytte den mulighet som ligger i å utvikle seg som en tydelig kjerne i Osloregionen.
- Drammen skal bli en internasjonal by som bidrar til og drar veksler på samarbeid med Europa og verden for øvrig, der det er naturlig.
- Drammen skal søke fellesskapsløsninger i samarbeidet i Drammensregionen, Vestregionen og Osloregionen innenfor infrastruktur, areal- og transportutvikling, miljø, kultur, nærings- og kompetanseutvikling, og for arbeid for å utvikle tjenesteproduksjonen og administrative fellestjenester.
- Drammen skal i spørsmål om regiondannelse være tydelig på sin posisjon som en kjerne i en flerkjernet Osloregion.
- Drammen skal søke samarbeidspartnere og delta i fora som bidrar til å gjøre byen mer internasjonal og konkurransedyktig.

FREMDRIFT FOR OVERORDNEDE PLANDOKUMENTER OG TILHØRENDE POLITISKE PROSESSER

Kommuneplan m arealdel	Vedtatt juni 2007	Ny plan vedtas juni 2011 ?
Fremtidens byer; handl.prog	Vedtatt desember 2008	Årlig rullering

3.5 Lier kommune

Aktuelle linker:

[Lier - Kommuneplanmelding 2002-2013](#)

[Lier - Kommuneplan 2009-2020 - under arbeid](#)

STYRENDE DOKUMENTER

- Kommuneplan for Lier 2002-2013. Vedtatt i Lier kommunestyre 25.06.02.
- Langsiktig arealstrategi (kommuneplan for Lier 2009-2020). Vedtatt i Lier kommunestyre 02.09.08.

VISJON

Grønne Lier

Om 30 - 40 år skal liungene kunne si:

Vi har bevart

- naturområder, kulturminner og kulturlandskap
- rikt plante- og dyreliv
- ren luft, ren jord og rent vann.
- det grønne landskapet
- trygge og aktive lokalsamfunn
- gode kår for barn og unge

Vi kan oppleve

- tilgjengelig strand i begge ender – langs Drammensfjorden og Holsfjorden
- store friluftsområder
- rekreasjonsmuligheter i nærmiljøet
- en grønn dal og et vakkert kulturlandskap
- nærmiljø med gode møteplasser og bred deltagelse
- flerkulturelt fellesskap
- et aktivt og mangfoldig organisasjonsliv
- at ingen barn er fattige

Vi har utnyttet ressursene slik at vi har

- et aktivt og mangfoldig landbruk

- nok sand- og grusressurser for fremtiden
- et variert og miljøbevisst næringsliv
- klare grenser for inngrep og nedbygging av landskapet
- ivaretatt privat initiativ og engasjerte innbyggere
- et aktivt og mangfoldig kulturliv

KLIMA / BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Naturressursene skal brukes og forvaltes på en måte som ikke forringer kommende generasjoners muligheter

- **Lier skal arbeide for en bærekraftig utvikling som sikrer det biologiske mangfold og våre etterkommere et rent, sunt og trivelig miljø med rike muligheter til friluftsliv**
- Stimulere til miljøbevisst handling blant liunger, gjennom informasjon og tilrettelegging for praktisk handling
- Vise globalt engasjement og finne frem til tiltak som kan bidra til rettferdig global ressursfordeling
- Godt kollektivtilbud og miljøvennlige transportløsninger skal være premisser ved utbygging av nye områder
- Arbeide for tiltak som forebygger og reduserer helseskadelig luftforurensning og støybelastning
- Videreføre arbeidet med miljøvennlig avfallshåndtering også i kommuneorganisasjonen
- Spesifikt forbruk av energi og elektrisitet (forbruk av energi per innbygger, husholdning, areal) skal stabiliseres på 1998-nivå innen år 2006 gjennom økt satsing på energieffektiv utbygging, enøk-tiltak og holdningsskapende tiltak. Andelen elektrisitet av det totale energiforbruket skal reduseres med 10% i planperioden ved satsing på nye fornybare energikilder.
- Bevare Grønne Lier ved å sikre verdifulle kulturminner, kulturlandskap, naturområder, dyre- og planteliv gjennom planlegging og tiltak
-

Lierelva skal renses og igjen bli bygdas livsnerve

- Nedbørsfeltet til Lierelva skal avkloakkeres

All utbygging skal skje på en bærekraftig måte og styrke grunnlaget for grønne Lier.

SAMFERDSEL

- Etablere et effektivt og trafikkikkert transportsystem med minst mulige miljøbelastninger, samt redusere veksten i transportbehovet og øke andelen av kollektivreiser.
- Påvirke regionale myndigheter og NSB til å forbedre kollektivtilbudet i retning Oslo og Drammen og lokalt i Lier bl.a. med små busser i sirkeltrafikk

- Være pådriver for å få anlagt "pendlerparkering" ved kollektivknutepunkt
- Bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede til arealer, holdeplasser og bygninger
- Legge til rette for sykling som et reelt alternativ til bilbruk, blant annet fullføre utbyggingen av et hovednett av gang- og sykkelveier
- Arbeide for økt trafiksikkerhet og trygge skoleveier for alle barn i Lier.– jfr. vedtatt kommunedelplan for trafiksikkerhet
- Støyskjerming av E18 gjennom hele kommunen, øvrige hovedveier og jernbanen som vil gi et akseptabelt støynivå
- Nye transportsystemer skal planlegges og opparbeides på en miljøvennlig måte. Når gamle arealplaner revideres skal det spesielt fokuseres på miljø.

AREALBRUK OG AREALUTVIKLING, BOLIGUTVIKLING

Utbyggingsmønsteret i Lier skal ha kommunens eksisterende skolekretser som bærebjelke og støtte opp under skolene som sentra i Liers lokalsamfunn.

Tettstedsstrategien skal videreføres og forsterkes. Nye utbyggingsområder skal lokaliseres slik at de kan benytte eksisterende infrastruktur i form av offentlige kommunikasjoner, skoler og tjenestetilbud, og styrke disse

- All utbygging skal skje på en bærekraftig måte og styrke grunnlaget for grønne Lier.
- Utbyggingsområder skal ha en god grøntstruktur og korridorer til utmark og rekreasjonsområder
- Bruk av vannbåren varme og alternative energikilder skal vurderes ved all utbygging. Utbygging med energireducerende løsninger og vannbåren oppvarmingsystemer tilrettelagt for nye fornybare energikilder foretrekkes fremfor utbygging med tradisjonelle energiløsninger. Minst 70% av ny utbygging, både bolig- og næringsbygg, skal tilrettelegges for vannbåren varme og det skal søkes tilrettelagt for felles varmforsyningsløsninger.
- Boligbyggingen skal ikke overstige 1400 boenheter i løpet av planperioden. Utbyggingsområder som ligger gunstig i forhold til veisystemet og bidrar til å styrke eksisterende tettsteder skal prioriteres foran andre
- Det skal legges til rette for et variert boligtilbud i kommunen tilpasset endringer i familiestruktur og alderssammensetning
- I nye boligfelt skal lekeplasser, grøntområder og fellesareal være ferdigstilt når første bolig tas i bruk

STEDSUTVIKLING

Lierbyen skal styrkes og videreutvikles som Liers kommunesenter.

Sylling skal styrkes og videreutvikles som tettsted. Lierstranda/Frydenlund skal opprettholdes som boligområde.

Det skal legges vekt på byggeskikk og estetikk ved vurdering av planer for nye bygg og anlegg, spesielt skal dette gjelde der kommunen selv er byggherre. Det skal utarbeides vedtekter etter Plan- og bygningslovens §§ 69 og 74 for utforming av fasader, skilt og utomhusarealer

NÆRINGSUTVIKLING

Lier kommune skal legge til rette for en næringsutvikling som ivaretar mangfoldet innen de ulike næringer, tar hensyn til miljøet og bevarer kommunens grønne profil.

- Det skal utarbeides strategisk næringsplan
Lier skal ha en egendekning av arbeidsplasser på minst 90%
Ved nyetableringer skal det legges til rette for små- og mellomstore bedrifter slik at mangfoldet blir ivaretatt.
- Næringsvirksomheter med en klar miljøprofil og som er tilpasset liungenes kompetanse skal foretrekkes.
- Eksisterende bedrifter skal gis anledning til utvidelse der det er mulig innenfor eksisterende næringsområder
- Ny næringsetablering skal helst foregå i tilknytning til eksisterende næringsområder ved at de utnyttes bedre enn i dag

Landbruket skal bevares som en bærebjelke i næringslivet i Lier, og næringen skal ha langsiktig trygghet for arealer og produksjonsgrunnlag.

- Det skal utarbeides en landbruksplan for Lier kommune
- Landbrukets produksjonsgrunnlag skal sikres ved at landbruksarealene vernes mot nedbygging og oppsplitting.
- Fagmiljøene og rekruttering knyttet til ulike grener av landbruksnæringen skal opprettholdes for å sikre variasjon i næringen og jordbrukets kulturlandskap.
- Liers innbyggere skal være godt kjent med landbruket i kommunen og betydningen det har for kommunen og landet.
- Det skal legges vekt på balanse mellom utvikling i landbruket og bevaring av jordbrukets kulturlandskap.
- Landbruket skal sikres vann til jordvanning av egnet kvalitet og i tilstrekkelig mengde.

REGIONAL ROLLE

Lier skal samarbeide med nabokommuner og regionale myndigheter for å påvirke og bidra til utviklingen i regionen

FREMDRIFT FOR OVERORDNEDE PLANDOKUMENTER OG TILHØRENDE POLITISKE PROSESSER

- Kommuneplan for Lier 2009-2020:
 - Førstegangsbehandling juni 2009.
 - Offentlig ettersyn juni-september 2009.
 - Sluttbehandling desember 2009.

4 REGIONALE MÅL, FØRINGER OG FORUTSETNINGER

4.1 Vestregionen

Aktuelle linker:

[Vestregionen - Balansert utvikling](#)

[Vestregionen - Balansert utvikling - kortversjon](#)

STYRENDE DOKUMENT

Balansert utvikling i Vestregionen. Strategi for transport og areal, fase1. 2006

AREALSTRATEGIER:

Utbygging og arealutvikling i Vestregionen skal bygge videre på dagens by- og tettstedstruktur, og bidra til bærekraftig transportmønster og arealbruk. Dette betyr at kommunene i Vestregionen legger følgende strategier til grunn i sin planlegging:

- **Bykjerner og knutepunkt langs kollektivnettet prioriteres** for utvikling av arbeidsplass- og besøksintensiv næring, handel, private og offentlige tjenestetilbud. Konsentrasjon, mangfold og estetikk er viktige stikkord for å utvikle sentrenes attraktivitet.
- **Drammen** videreutvikles som Vestregionens viktigste bykjerne, Hønefoss og Sandvika som hovedsentra i sine delregioner. Øvrige tettsteder utvikles som lokalsentra med handels- og tjenestefunksjoner tilpasset sitt omland.
- **Eksisterende bykjerne** og lokale tettstedssentra styrkes som handelssentra, og ytterligere **utflytting** av handelsfunksjoner til eksternt lokaliserte sentra **skal unngås**.
- Eksisterende **grønnstruktur** skal **ivaretas** av hensyn til rekreasjon, biologisk mangfold, landbruk, og for å gi en tydelig avgrensning av by- og bebyggelsesstrukturene.
- **Arealkrevende- og tungtrafikkskapende virksomhet**, samt handel med volumvarer, lokaliseres til næringsparker med god tilgang til overordnet veinett, og om nødvendig havn og jernbane.
- Boligbygging skal skje i tilknytning til **eksisterende tettstedstruktur**, med **konsentrasjon til knutepunkt** og arealer med effektiv kollektivbetjening.

TRANSPORTSTRATEGIER:

Vestregionens felles anbefaling til NTP 2010-2019

Vestregionens styringsgruppe vedtok 19.09.06 enstemmig som regionens felles anbefaling at følgende hovedprosjekter prioriteres i kommende Nasjonal Transportplan:

Hovedveiutbygging:

- E18 Gjennomføring i henhold til Oslopakke 3
- E16 4 felt Sandvika-Hønefoss (etappevis)
- Rv 23 Fullføring av Oslofjordforbindelsen

Kollektivtrafikk - bane:

- Økt frekvens etter 2009 (Lysaker stasjon ferdig) for lokale- og regionale tog
- Økt bruk av Spikkestadbanen
- Flytoget til Drammen (dobbeltspor)

Knutepunkter, som virkemiddel i transportsystemet og i en flerkjernestruktur:

- Jernbaneterminaler og viktige stasjoner
- Regionale bussholdeplasser
- Parkeringsløsninger for bil og sykkel

Finansiering:

- Staten over NTP, og Oslopakke 3
- Brukerfinansiering langs øvrige strekninger

4.2 Osloregionen

Aktuelle linker:

[Osloregionen - samordnet areal- og transportstrategi](#)

[Osloregionen - samordnet areal- og transportstrategi - kortversjon](#)

STYRENDE DOKUMENT

Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen. Januar 2008

OVERORDNEDE MÅL OG STRATEGI FOR AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLINGEN

OVERORDNEDE MÅL :

- A. Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- B. Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- C. Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

OVERORDNET STRATEGI FOR AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLINGEN

- 1) Vekstkraften i Oslo skal utnyttes til beste for Osloregionen. Vekst i andre delregioner skal kunne avlaste vekst i Oslo som skaper problemer. Slik balansert vekst skal kunne skje ved en bolig- og næringsutvikling knyttet til de viktigste transportaksene for jernbane og veg. Utbygging bør konsentreres til byer og tettsteder. Grønne korridorer mellom dem skal opprettholdes.
- 2) Det skal legges til rette for en flerkjernet utvikling av Osloregionen med mest mulig selvstendige byer og tettsteder med bosteder, arbeidsplasser, handel, service og kulturaktiviteter i urbane sentra. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.
- 3) Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikken.

DELSTRATEGI FOR BY-/TETTSTEDSUTVIKLING OG AREALBRUK

- 1) En flerkjernet (polysentrisk) utvikling skal bidra til at vekst i befolkning og økonomisk aktivitet i hovedsak foregår i byer, byklynger og større tettsteder samt i Stor-Oslo. En slik utvikling skal bidra til økt konkurransevne og til å hindre ukontrollert spredning i utbyggingsmønsteret samt legge grunnlag for et raskt og godt regionalt kollektivtilbud.
- 2) Andre tettsteder med muligheter for god kollektivbetjening skal styrkes som steder for vekst i bosetting, arbeidsplasser og lokal service. I spredtbygde strøk kan bosettingsmønsteret opprettholdes.

- 3) Arealutnyttelsen i eksisterende byer og tettsteder skal økes gjennom fortetting og transformasjon av allerede bebygde arealer. Etablering av større handelsfunksjoner utenfor byene skal unngås. Ved lokalisering av handels- og næringsvirksomhet skal ABC-prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.
- 4) Osloregionens sammenhengende grønnstruktur skal styrkes og sikres mot oppdeling, gjenbygging og oppsplitting i randsonene. Grønnstrukturen skal også brukes aktivt som virkemiddel for å sikre en arealeffektiv byutvikling og bidra til å danne hensiktsmessige skiller mellom nabobyer/tettsteder.
- 5) Viktige vassdrag med nærområder skal sikres og RPR for Oslofjorden skal følges opp. En streng praksis i kystsonen skal håndheves for å hindre nedbygging og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.
- 6) Sammenhengende grøntbelter fra Indre Østfold og nordover via Nedre Romerike til Hadeland, fra Indre Østfold og vestover til Ski/Ås og fra Hurumlandet via Asker til Hadeland samt andre sammenhengende grøntbelter, skal opprettholdes. Eksisterende brudd pga infrastruktur og bebyggelse skal ikke forsterkes, men søkes avbøtet.

DELSTRATEGI FOR UTVIKLING AV TRANSPORTSYSTEMET

- 1) Transportsystemet i Osloregionen skal styrke konkurransekraften dels gjennom regionforstørring og dels ved å understøtte en flerkjernet utvikling. Dette må gjøres gjennom utvikling av raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god framkommelighet for kollektivtrafikken.
- 2) Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i trafikken i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder i det regionale transportsystemet kan nås med sykkel og gange i byer/tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetraffikk til knutepunktene. Jernbanen skal være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.
- 3) Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning (2040). På mellomlang sikt (2020) er det nødvendig med en vesentlig bedring i forhold til i dag jf. Østlandssamarbeidets forslag i Østlandspakka 2007. Blant annet er forsering av utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanenett forbedres.
- 4) Osloregionen er positiv til tanken om høyhastighetsbaner som tar utgangspunkt i de nye dobbeltsporstrekingene når disse er ferdig utbygget. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til foretrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen
- 5) Osloregionen støtter i prinsippet strategi 2 i stamvegutredningen fra Statens vegvesen: "Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først". For Osloregionen gjelder dette i første rekke E18 vest, E16, Rv4 og hele E18 øst. Strategi 2 må suppleres med prioritering av forbindelser utenom Oslo, særlig Rv35 Hønefoss - Jessheim, Rv23 Drammen - Frogn og Rv111/22 Sarpsborg - Mysen - Lillestrøm, samt at riksvegstrekinger på begge sider av Moss - Hortenforbindelsen blir oppgradert til stamveg.

- 6) Oslo representerer "navet" i transportsystemet. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele Osloregionen. Det er i den forbindelse bl.a. viktig med køfri framkommelighet for bussene på alle transportkorridorene helt inn til Oslo sentrum.
- 7) Osloregionen går inn for at kollektivtrafikken i hele regionen (båt, tog, T-bane, trikk og buss) skal framstå som et samlet kollektivtilbud med en god samordning av rutetilbudet og med felles informasjons-, takst- og billettsystem. Transportsystemet bør også være tilgjengelig for alle.
- 8) Osloregionen støtter en nasjonal strategi om at mest mulig gods skal gå på sjø og bane.
- 9) Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. For utvikling av en konkurransedyktig region, bør mulighetene for nødvendig kapasitetsutvidelse holdes åpne ved flyplassene i Osloregionen dersom trafikkmengdene skulle kreve det. Av bærekraftshensyn skal det utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem i kombinasjon med en bevisst parkeringspolitikk ved flyplassene.

4.3 Buskerud fylkeskommune

STYRENDE DOKUMENTER

- Fylkesplan for Buskerud 2005-2008 [klikk her](#)
- Regional planstrategi for Buskerud 2009-2012 [klikk her](#)
- Handlingsprogram 2009-2012
- Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur i Buskerud
- Klima- og energihandlingspakke for Osloregionen
- Nasjonal Transportplan 2010-2019 (vedtas våren 2009)
- Fylkesveiplan og Handlingsprogram for øvrige riksveier (vedtas høsten 2009)
- Kollektivtransportplan (oppstart 2010)

VISJON

En ønsket utvikling i Buskerud skal være bærekraftig og innovativ for å fremme næringsutvikling og bolyst.

KLIMA/BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Norge har vedtatt å bli karbonnøytral i 2050 og at vi skal redusere utslipp av klimagasser med 50 % innen 2020. Arbeid innenfor klimautfordringene må utføres på mange felt og i et samarbeid mellom fylkeskommuner, kommuner, staten og næringslivet. Fokus settes på arealbruk, utbygging, transport, avfall, fornybar energi, byggestandarder, oppvarmingsløsninger. Det er et konkret mål å redusere klimautslippene i Osloregionen m/Buskerud i samsvar med regjeringens målsetting. Det utarbeides felles handlingspakke innenfor områdene energi, transport og avfallshåndtering.

SAMFERDSEL

I fylkeskommunens regional planstrategi som ble vedtatt våren 2008 inngår tre planer som omfatter samferdselen direkte:

- Regional plan for Buskerudbyen (Areal og transport)
- Regional plan for havneområdet (avklare arealdisponeringer i havneområdet og etablere intermodalt knutepunkt)
- Kollektivtransportplan for Buskerud fylke

Det er behov for å legge til rette for et intermodalt knutepunkt i Drammens havneområde. Drammen Havn er foreslått som stamnetthavn i NTP 2010-2019. Fylkeskommunen mener at en samlet vurdering av jernbane, veisystemer, godstransport og arealdisponering må ligge til grunn for utviklingen i dette området.

Arbeidet med kollektivtransportplan for Buskerud er planlagt med oppstart senest i 2010. Fylkeskommunen har i fylkesplanen vedtatt å satse spesielt på kollektivtrafikk i byer og bynære områder der potensialet for overføring av trafikk fra bil er størst. For å nå målene må samarbeidet med Jernbaneverket, Statens Vegvesen, transportørene og kommunene. Etablering av eget kollektivselskap sammen med kommunene er under utredning og avklares våren 2009.

Planlegging på samferdselssektoren foregår for øvrig kontinuerlig. Av pågående prosesser kan nevnes; Nasjonal Transportplan 2010-2019 og revisjon av Fylkesveiplan samt handlingsplan for de riksveiene som skal overføres til fylkeskommunen fra 2010

AREALBRUK OG AREALUTVIKLING, BOLIGUTVIKLING OG STEDSUTVIKLING

Buskerud fylkeskommune har som mål å utvikle sterke byer som kan gi grunnlag for en balansert utvikling i bosetting og lokalisering av næringsliv på Østlandet. Dette arbeidet ses i sammenheng med og gjøres i samarbeid med Oslo- og nabofylkene Telemark og Vestfold (BTV). Det satses særlig på Drammen, Kongsberg, Hønefoss og Hokksund. Disse skal videreutvikles som regionale sentra for distriktene.

Det er en sentral oppgave å stimulere til en balansert arealbruk/arealutvikling, utvikling av bosetting og næringsutvikling i alle regioner. Det tas utgangspunkt i regionenes særlige forutsetninger. I dette ligger det et særlig ansvar, og en bevisst satsing på småsamfunn med lange avstander til sentra, små og sårbare arbeidsmarkeder og nedgang i folketall. Regjeringens styrkede fokus på handel, service og senterstruktur og Fylkesdelplanen for handel, service og senterstruktur i Buskerud legger føringer for fylkeskommunens og kommunenes arbeid med byenes og tettstedenes utvikling.

NÆRINGS- OG KOMPETANSEUTVIKLING

Store deler av næringslivet i Buskerud går godt, men det er store regionale ulikheter. Det er en prioritert satsing å skaffe nok og kvalifisert arbeidskraft på kort og lang sikt. Arbeidskraft, innovasjonsevne og samarbeidsrelasjoner er svært viktig for de enkelte virksomheter, bransjer og næringsliv og for utvikling og tiltrettelegging av steder og for å skape bolyst. Et verktøy i dette arbeidet er strategidokumentet for innovasjon, kompetanse og forskning.

Reiseliv er en viktig næring i Buskerud. Reiselivsstrategien videreføres, gjennom et forpliktende samarbeid mellom næringene, det offentlige og FoU-aktørene.

I tillegg har fylkeskommunen en målrettet satsing på kulturnæringene, kunst og kultur, samt utviklingsplan for Ringeriksregionen.

REGIONAL ROLLE

I samarbeid med kommuner, stat, næringsliv og organisasjoner, ligger det til vår regionale rolle å utvikle Buskerud til et fylke med høy kompetanse, basert på forskning og innovasjon, variert næringsliv, effektive og miljøvennlige transportsystemer og attraktive byer og lokalsamfunn der barn og unge trives og kan skape en fremtid. Lokalsamfunnene skal utvikles til dynamiske kultursentra basert på menneskerettighetene og frie for vold, rasisme

og diskriminering, slik at alle kan leve i et sosialt og utviklende miljø. På kryss av kommune- og regiongrenser arbeider vi for en utvikling i Buskerud, kjennetegnet av mindre forurensing, færre trafikkulykker og vern av verdifulle jordbruks- og naturområder.

4.4 Kongsbergregionen

STYRENDE DOKUMENT

En attraktiv og bærekraftig Kongsbergregion. Strategier for areal og transport.
Forslag 23. mai 2008. Til behandling i regionrådet og kommunene.

MÅL FOR BÆREKRAFTIG AREAL- OG TRANSPORT

Følgende **felles hovedmål for regionen** anbefales å inngå i regionens reviderte strategiplan:

1. Vi skal drive en arealforvaltning av våre fjellområder og landbruksområder som sikrer ressursene og biologiske mangfold på lang sikt.
2. Vi skal sikre utvikling av våre bebygde områder som ivaretar gode bomiljøer, møteplasser og grøntstruktur.
3. Vi skal legge til rette for en areal- og transportutvikling som vil bidra til reduksjon av klimagassutslippene.
4. Vi skal utvikle en hytte-, fritidsbolig- og reiselivsstrategi som ivaretar en langsiktig forvaltning av naturressursene.

STRATEGIOMRÅDE AREALBRUK OG AREALUTNYTTELSE

Anbefalte **felles strategier** for regionen:

1. Sikre større sammenhengende naturområder med svært begrensede inngrep for å bidra til en langsiktig forvaltning av naturverdier, biologisk mangfold, bærekraftig næringsutvikling og for å ivareta mulighetene for rekreasjon og friluftsliv.
2. Gjennomføre utviklingsprosjekter for en bærekraftig verdiskaping (vern i kombinasjon med bruk) i flere områder.

Anbefalte **fellestiltak og prosjekter**:

1. Utvikle felles prinsipper for bærekraftig hyttebygging bla. for å sikre en helhetlig avveining mellom verneområder, friluftsområder og utbygging. Gjennom slike prinsipper også synliggjøre og bidra til utnyttelse av lokale fortrinn.
2. Videreutvikle en felles areal- og utviklingsstrategi for større fjellområder. Dette omfatter bla. utvikling av overordna infrastruktur som veier, bredbånd og skiløyper.

Eksempler på samarbeidsområder:

- a. Blefjell (Gjelder følgende kommuner: Notodden, Kongsberg, Flesberg, Rollag, Tinn).
- b. Veggli og Tinn Austbygd. (Gjelder Rollag og Tinn kommuner)

STRATEGIOMRÅDE STEDS-, TETTSTEDS- OG BYUTVIKLING

Anbefalte **felles strategier** for regionen:

1. Utvikle gode lokalsamfunn og styrke tettstedene som grunnlag for økt betjening med kollektivtrafikk.
2. Samarbeid om utvikling av større næringsarealer med vekt på effektiv arealbruk og reduksjon i transportarbeidet.
3. Sikre at regionale og statlige funksjoner forblir i regionen og tiltrekke seg nye offentlige funksjoner til regionen.

Anbefalte **fellestiltak og prosjekter:**

1. Felles profileringsaktiviteter for å synliggjøre boligtilbudene i regionen. Regionalt prosjekt.
2. Felles mulighetsstudie knyttet til senterstruktur og kollektivtransport.
3. Regional mulighetsstudie om utvikling av større regionale næringsområder.

STRATEGIOMRÅDE INFRASTRUKTUR OG TRANSPORTTILBUD

Anbefalte **felles strategier** for regionen:

1. Bidra til å utvikle en felles overordnet infrastruktur for bil, sykkel, buss, tog og fly med tilhørende transporttilbud, som gir grunnlag for utvikling av en attraktiv og bærekraftig Kongsbergregion.
2. Felles påvirkning av regionale og nasjonale organer (bla. felles innspill til NTP) for at de skal prioritere en infrastruktur for veg, buss og bane i tråd med felles mål for regionen.
3. Påvirke og støtte opp under en sterk utvikling av kollektivtransporttilbud i regionen, innad og utad.
4. Samarbeide om å videreutvikle stamrutenett med buss og tog som er bundet sammen i knutepunktene Hokksund, Kongsberg og Notodden med publikumsvennlige overgangsordninger til øvrig kollektivnett, drosjer og privat transport.
5. Bidra til at Rv 40 blir nasjonal turist- og opplevelsesveg.
6. Påvirke og bidra til trafikksikre skoleveier og trygge bussholdeplasser.

Anbefalte **fellestiltak og prosjekter:**

1. Regionrådet nedsetter politiske grupper med ansvar for felles politisk påvirkning av regionale og nasjonale myndigheter med mål om å nå bl.a. regionens felles strategi om økt jernbanetilbud med intercity-kvalitet og dobbelt jernbanespor fra Drammen til Kongsberg og utbygging av E134 gjennom Kongsberg.
2. Etablere et tett samarbeid om kollektivtransport med transportetatene og kollektivtransportaktørene (videreutvikling av kollektivforum) i den hensikt å fremme Kongsbergregionens strategier og gjennomføring av et forprosjekt: Stamrutenett med kollektivtransport i Kongsbergregionen.
3. Samarbeid med Statens vegvesen og fylkeskommunene om tiltak for å bedre skilting langs hovedvegene i regionen.
4. Etablere et prosjekt med formål å utvikle trafikksikre og brukervennlige bussholdeplasser (bla med parkering) i distriktene.

UTVIKLING AV FELLES KOMMUNALE VIRKEMIDLER

Anbefalte **felles strategier** for regionen:

1. Bedre samarbeid om areal- og transportutviklingen med næringsliv, grunneiere, ulike forvaltningsnivåer og andre regionale samarbeidsfora.
2. Utvikle økt felles kunnskap for å sikre mer bærekraftig planutvikling i kommunene.

Anbefalte **fellestiltak og prosjekter:**

1. Årlig faglig plankonferanse med formål bl.a. å utvikle felles kunnskap og å sikre felles oppfølging av areal- og transportstrategiene i hver enkelt kommunes (kommune)planarbeid.
2. Gjennomføring av et prosjekt for å utvikle felles indikatorer/nøkkeltall innen bærekraftig areal- og transport som bør benyttes i styringssystemet for alle 7 kommunene.

5 MÅL OG FØRINGER HOS DE STATLIGE TRANSPORTETATENE

5.1 Statens vegvesen (Region sør)

STYRENDE DOKUMENTER

Instruks for Statens vegvesen, fastsatt ved kongelig resolusjon av 27. mai 2005.

Nasjonal transportplan 2010-2019

NTP følges opp med et handlingsprogram som operasjonaliserer NTP på gjennomføring. Det er budsjettet det enkelte budsjettår som styrer aktiviteten, ved at det er bindende på midler.

VISJON

På veg for et bedre samfunn.

KLIMA/BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Fra NTP 2010-2019:

...bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.

SAMFERDSEL

Fra NTP 2010-2019:

I tillegg skal etatene presentere strategier for å få mer godstransport på sjø og bane i stedet for på veg, og mer kollektivtrafikk og mer gange og sykling i byene.

Det overordnede målet i transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

AREALBRUK OG AREALUTVIKLING, BOLIGUTVIKLING

NTP 2010-2019 bykapittel peker blant annet på behovet for en arealbruk som reduserer behovet for bruk av privatbil i og rundt byene.

STEDSUTVIKLING

NTP 2010-2019 bykapittel sier blant annet: Knutepunktene er i byene. I den nasjonale økonomien gir byene med sin kompetansetetthet et viktig bidrag til økonomisk vekst. Bomiljø, møteplasser, store felles arbeidsmarkeder og kulturarenaer er, sammen med gode transportsystemer for både persontransport og gods, viktige forutsetninger for å få til dette.

NÆRINGSUTVIKLING

Et av hovedmålene for NTP 2010-2019 er: bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

REGIONAL ROLLE

NTP har gitt Statens vegvesen et særskilt ansvar for å innta en koordinerings- og pådriverrolle innen sykkel- og kollektivtransport.

Fra NTP 2010-2019:

I de største byene trengs det et samarbeid over forvaltningsnivåene om en politikk som innebærer at det innføres restriksjoner mot privat biltrafikk samtidig som kollektivtrafikken styrkes og gang- og sykkelvegnettet bygges ut.

Fra NTP 2010-2019 bykapittel: Behov for arenaer for samarbeid og samhandling. Mange samfunnsaktører har ansvar for et godt transportsystem i byene. Klare roller mellom alle eiere av virkemidler er avgjørende for å skape et godt samarbeid. Derfor vil transportetatene ta initiativ til å skape og videreutvikle gode arenaer for samarbeid og samhandling. Behovet for slike arenaer gjelder ikke bare de største byene. Et tverretattlig samarbeidsprosjekt i regi av Statens vegvesen har laget et felles innspill til Nasjonal transportplan med helhetlige areal- og transportstrategier for de mellomstore byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen.

FREMDRIFT FOR OVERORDNEDE PLANDOKUMENTER OG TILHØRENDE POLITISKE PROSESSER

NTP 2010-2019 St.meld. legges trolig frem for behandling i mars 2009. De økonomiske rammene for fylkene legges fram i kommuneøkonomiprop. i løpet av vårsesjonen 2009 med St.beh. før sommerferien. Alle fylker er i gang med handlingsprogram for fylkesveger og vil vedta dette i løpet av høsten 2009. HP for riksveger (=dagens stamveger) vil legges fram for fylkeskommunene til uttalelse før sommeren. Endelig fastsettelse av handlingsprogrammet for riksveger skjer høsten 2009. Forberedende arbeid med NTP 2014-2023 starter trolig opp høsten 2009.

5.2 Jernbaneverket.

STYRENDE DOKUMENTER

Nasjonal transportplan 2006 – 2015/2010 – 2019

Handlingsprogrammet (hvert 4 år) – Program for 2010-2013 under arbeid.

Stamnettutredningen - Mer på skinner fram mot 2040 (2006) – Et innspill til NTP om behov og muligheter i et 30 års perspektiv.

m.m.

VISJON

Økt kapasitet og frekvens samt redusert reisetid for togtrafikken i regionen.

SAMFERDSEL OG ROLLER

Jernbaneverket er en statlig fagmyndighet og aktiv samfunnsaktør i regionale og lokale planleggingsprosesser og samarbeidsfora.

Jernbaneverket ser det som viktig å oppgradere hele strekninger, inklusive stasjoner/terminaler, service, tilgjengelighet og informasjon til de reisende, for å tilby et optimalt produkt i et tett samarbeid med kommuner, statlige aktører og operatører. Dersom flere virkemidler og tiltak virker sammen, kan dette gi bedre samfunnsøkonomisk gevinst.

Når NTP 2010-2019 vedtas av Stortinget senere i år, vil dette bidra til å legge føringer for framtidsrettede transportløsninger i regionen. Jernbaneverket vil ha ansvar for å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Jernbaneverket har også ansvaret for å koordinere arbeidet med konseptvalgsutredning

(KVU) for transportsystemet i Drammensregionen. Arbeidet omfatter en utredning av behov og alternative løsninger/konsept for den langsiktige utviklingen av og investeringer i overordnet vegsystem og jernbaneinfrastruktur.

KLIMA / BÆREKRAFTIG UTVIKLING

I tråd med regjeringens politikk legger Jernbaneverket vekt på å fortsette utviklingen av en effektiv og miljøvennlig transport rundt de store byene. Kapasitetsøkende tiltak i jernbanenettet er svært viktig for å bedre togtrafikkens konkurranseevne i transportmarkedet. Økt kapasitet i jernbanens infrastruktur vil kunne bidra både til mer effektive og funksjonelle transporter og til økt godstransport på sporet. Når mer av transporten flyttes fra vei til bane, gir dette redusert miljøbelastning i regionen.

5.3 Kystverket (region sør)

Vi viser til arbeidsnotat av 04.02.2009, og bidrar med dette til innspill rundt samordning av mål og forutsetninger for de ulike aktørene i Buskerudbyprosjektet.

Mal for innspill er tatt i bruk, i den grad den er tilpasset en statlig transportetat. Noen punkter er ikke fylt ut, eller slått sammen, der dette er fordelaktig.

Kystverkets ansvarsområde og Drammen havn

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning og sjøverts samferdsel, og har ansvaret for den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning. Vi har det faglige ansvaret for sikkerhet og fremkommelighet i norske farvann og havner. Ansvaret ivaretas gjennom funksjon som myndighetsorgan og forvalter av havne- og farvannsloven, losloven med forskrifter, deler av forurensningsloven, samt enkelte oppgaver etter plan- og bygningsloven.

Kystverkets virksomhetsområder er knyttet til maritim infrastruktur, maritime tjenester, Statens beredskap mot akutt forurensning og transportplanlegging. Innen maritim infrastruktur har vi blant annet ansvar for statlige fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavner, men ikke offentlige trafikkhavner. For disse er kommunene styringsorgan, med ansvaret for planlegging samt utbygging og drift av egne kaianlegg og havneinnretninger. Kommunens myndighet utøves innenfor havnedistriktets grenser. Merk at havne- og farvannsloven som regulerer dette er til revisjon. Drammen havn er et interkommunalt selskap, og eies av kommunene Drammen, Lier, Røyken, Hurum og Svelvik.

Prioriteringer i forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019

Samordning mellom de ulike transportformene står sentralt i Stortingets samferdselspolitikk. I denne sammenheng er det viktig å bedre tilknytningen mellom sjøtransport og andre transportformer – intermodalitet. Havnene skal ha en struktur som sikrer deres funksjoner og knutepunktsegenskaper i et nasjonalt transportsystem, og i forhold til utenrikshandelen.

I forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 kreves det bedre tilknytning til og investeringer i viktige nasjonale knutepunkter. Transportetatene foreslår at alle intermodale stamnetthavner gis stamvegtilknytning. Dette innebærer blant annet at Drammen (Drammen havn og Nybyen jernbaneterminal) bør inngå i det nasjonale nettet som intermodalt godsknutepunkt.

Buskerudbyen - strateginotat

I Strateginotat av 19.01.2009 er det under skisse til strategi for areal-, transport- og klimautvikling (ATK) står det blant annet følgende i:

- 1) Bidra til å utvikle et effektivt og klimavennlig transportsystem for gods- og næringstransport. Her inngår at Drammen havn skal utnyttes som et virkemiddel til bærekraftig verdiskaping for hele byregionen.
- 2) Effektivisere hver enkelt transportform, og samtidig bedre sammenkoblingen mellom transportformene.

I samme strateginotat står det samarbeidsprosjektet Buskerudbyen har som forventet resultat at blant annet grunnlaget for, og bygging av ny jernbanegodsterminal for Drammensområdet, med tilhørende gode transportforbindelser med havna skal avklares.

Alle disse punktene er relevante for Kystverkets sektormyndighet.

STYRENDE DOKUMENTER

- St.meld.nr 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015
- Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019
- Kystverkets handlingsprogram 2006-2015
- St.meld.nr 46 (1996-1997) Havner og infrastruktur for sjøtransport

VISJON

”Kystverkets visjon er å utvikle kysten og havområdene til verdens sikreste og reneste”

KLIMA/BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Transportsektoren påfører samfunnet miljøulempen i form av forurensning, støy og inngrep i natur- og kulturmiljøet. Miljøproblemene i sjøtransportsektoren forårsakes både av skip under fart og skipenes opphold i havn.

Ved en sammenligning med de andre transportmidlene kommer sjøtransport forholdsvis bra ut miljømessig både når det gjelder luftforurensning, støy og arealbruk. Ved vurdering av miljøproblemer ved ulike transportformer, må imidlertid også utslipp til vann og grunn tas i betraktning. Konsekvensene av slike utslipp er varierende, men kan være betydelige for alle transportmidler. Når det gjelder utslipp til luft ligger utslipp til luft pr tonnkm lavt for godstransport til sjøs.

Transportkapasiteten på vegnettet i EU er stort, noe som tvinger frem nye måter å frakte gods på, nasjonalt og internasjonalt.

Drammen havn har allerede flere av forutsetningene for klimavennlig godstransport på plass: god beliggenhet og arealer som kan brukes til godshåndteringsløsninger. Pr i dag er det gjort store investeringer på jernbane, vegsystem og seilingsled (utdyping av Svelvikstrømmen) inn til havna.

SAMFERDSEL

AREALBRUK OG AREALUTVIKLING, BOLIGUTVIKLING

Den maritime infrastrukturen er sterkt synlig i bybildet, men det er et ønske at det skapes større fysisk avstand mellom havnevirksomhet og boområder for å skjerme befolkningen for støy og visuell forurensning.

Drammen havn har konkrete forslag til tiltak for å få til dette. Dessuten ønsker de å være en aktiv deltaker i byutviklingen.

STEDSUTVIKLING

NÆRINGSUTVIKLING

Maritim sektor bidrar til næringsutvikling og arbeidsplasser i regionen. Virksomheten rundt Drammen havn skaper stor økonomisk aktivitet, og er av stor økonomisk betydning for den økonomiske utviklingen i Drammensregionen. Jfr. Drammen havns årsrapport sysselsatte aktivitetene på Holmen og Lierstranda arbeid til 1350 mennesker. I tillegg genererer havna sysselsetting i terminalene og industrien som er avhengig av havna. Indirekte kan også regnes videreforedlingsindustri, servicebedrifter og direkte bedriftslokalisering som følge av havnas virksomhet.

REGIONAL ROLLE

Drammen havn er foreslått som en av relativt få stamnettshavner i forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019.

ECON utarbeidet i 2008 for Drammen havn og Kystverket en rapport (ECON rapport 2008-105) om Betydningen av effektive intermodale knutepunkter. Denne viser blant annet at Drammen havn i dag oppfyller en rekke egenskaper i forhold til å være et effektivt (regionalt) knutepunkt. Dette gjelder blant annet:

- Effektive farleder
- Nærhet til jernbaneinfrastruktur
- Nærhet til motorveier
- Betydelige arealer for lagring av gods

Drammen havn har hittil lyktes i å tiltrekke seg trafikk hovedsakelig innenfor nisjer, herunder import av biler. Skal Drammen havn utvikles til å bli et nasjonalt knutepunkt for intermodal godstransport er det trolig behov for investeres i infrastruktur som sikrer at koplingene bil-bane-båt skjer mer effektivt sammenlignet med dagens situasjon. Det er spesielt behov for:

- Samlokalisering av terminaler, herunder flytting av toggodsterminalen i Nybyen til Holmen eller Lierstranda
- Bedre tilførselsveier mellom Holmen og stamveinettet

FREMDRIFT FOR OVERORDNEDE PLANDOKUMENTER OG TILHØRENDE POLITISKE PROSESSER

Anbefaling

Kystverket anbefaler at målsettinger ift Drammen havn kvalitetssjekkes med aktuelle kommuner i Buskerudbysamarbeidet, som er Drammen kommune og Lier kommune.

6 UTVALGTE NASJONALE MÅL OG FØRINGER

6.1 *Framtidens byer*

Aktuelle linker:

[Framtidens byer - hjemmeside](#)

[Framtidens byer - regjeringen](#)

STYRENDE DOKUMENTER

- Intensjonsavtale 17. juni 2008 mellom fire statsråder og 13 ordførere
- Drammen som Framtidens by. Klima- og bærekraftstrategier 2009-2014. Handlingsprogram for 2009. Vedtatt av bystyret i Drammen 16.12.2008

INTENSJONSAVTALE FOR FRAMTIDENS BYER

17.juni 2008 skrev fire statsråder og 13 ordførere under følgende intensjonsavtale for Framtidens byer (utdrag):

Framtidens byer er et samarbeidsprogram mellom utvalgte kommuner og staten for å utvikle byområder med lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø. Bakgrunn for satsingen er klimatrusselen som er vår tids største utfordring.

Klimaforliket innebærer bred politisk enighet om å redusere klimagassutslippene i Norge med 15 - 17 millioner tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020. For å nå nasjonale mål om reduserte utslipp må innsats gjøres på flere felt og mange parter må delta. Kommunene vil utvikle helhetlige grep i samarbeid med nabokommuner, regionale myndigheter og staten og redusere utslippene med sin andel.

Hovedmålet for utviklingsarbeidet med Framtidens byer er å redusere de samlede klimagassutslippene fra vegtransport, stasjonær energibruk, forbruk og avfall i byområdene og samtidig utvikle strategier for å møte framtidige klimaendringer.

Delmål for arbeidet er å forbedre det fysiske bymiljøet med tanke på økologiske kretsløp, sikkerhet, helse, opplevelse og næringsutvikling.

Vi, staten og kommunene, vil gjennom økt samhandling oppfylle disse målene. Vi vil utvikle samarbeidet med regionale myndigheter og mobilisere næringslivet, befolkningen og organisasjoner til å delta i arbeidet. Vi vil utnytte tilgjengelige ressurser bedre, utvikle mer effektive virkemidler og prøve ut nye tiltak for å fremme klima- og miljøvennlige byer. Staten vil også ta i bruk særskilte virkemidler for byenes arbeid. Partene vil strekke seg langt for å nå målene for Framtidens byer. Innsatsen skal gi målbare resultater og fremragende praktiske eksempler som også skal komme andre byer og byregioner til gode og bidra til politikkutvikling på alle nivåer. Staten og kommunene vil gå foran med et godt eksempel og feie for egen dør i klimaarbeidet.

Fire satsingsområder

Arbeidet skal konsentreres om virkemidler og tiltak på fire satsingsområder:

1. Arealbruk og transport

- Vi vil få til en arealbruk og et lokaliseringsmønster som reduserer arealinngrep og transportbehovet og legger til rette for miljøvennlig transport.
- Vi vil styrke kollektivtransport, sykkelbruk, gange og tilgjengelighet og stimulere til mer effektiv varetransport og gode fellesløsninger.
- Vi vil styrke bruken av virkemidler som begrenser bilbruken.
- Vi vil styrke samordning og samarbeid om arealbruk og transporttiltak for hele det funksjonelle, regionale byområdet eller etablere et slikt samarbeid der dette ikke finnes.
- Vi vil integrere arbeidet med arealbruk og transporttiltak innenfor Framtidens byer med pågående eller påtenkte bypakker for transport, miljø og byutvikling.

2. Stasjonær energibruk i bygg

3. Forbruksmønster og avfall

4. Tilpasning til klimaendringer

Videre prosess

Kommunene vil videreutvikle og konkretisere sine handlingsprogram med strategier, mål, virkemiddelbruk og tiltak, og avklare ansvaret for gjennomføringen. Programarbeidet gjøres i samarbeid med nabokommuner, fylkeskommunen og regionale statlige myndigheter og i dialog med departementene. Den regionale organiseringen for områder med "tvillingbyer" avklares spesielt. Etter hvert som byenes handlingsprogram blir avklart, tar vi sikte på å inngå samarbeidsavtaler mellom lokale parter og sentrale myndigheter. Miljøverndepartementet vil støtte arbeidet med handlingsprogrammene.

DRAMMEN SOM FRAMTIDENS BY. KLIMA- OG BÆREKRAFTSTRATEGIER 2009-2014. HANDLINGSPROGRAM FOR 2009. VEDTATT AV BYSTYRET I DRAMMEN 16.12.2008
Handlingsprogrammet innebærer at kommunen vil arbeide i to perspektiver:

- By- og regionperspektivet – kommunen som samfunnsaktør og myndighetsutøver
- "Feie for egen dør" – tiltak i egen organisasjon

Tiltakene som foreslås innenfor by- og regionperspektivet skal forankres i næringslivet, befolkning og gjennom samarbeide med nabokommuner og andre regionale aktører. Tiltak i egen virksomhet forankres gjennom samarbeidet mellom partene i arbeidslivet, og realiseres gjennom kommunens ledelse og bred tilrettelegging for de ansatte.

Handlingsprogrammet vil strekke seg over 6 år. For 2009 vil Drammen kommune blant annet legge særlig vekt på følgende strategier og tiltak:

Areal- og transport utvikling, Hovedutfordringer

- Bidra til å etablere et langsiktig og forpliktende regionalt samarbeid gjennom Buskerudbyen, med en virkemiddelpakke som bidrar til et fortettet arealbruksmønster, med særlig tanke på reduserte arealinngrep og økt tilrettelegging for et mer miljøvennlig transportmønster
- Sikre finansiering av nye samferdsels- og transportløsninger i Drammensområdet gjennom Buskerudby-prosjektet, som kan tilrettelegge for økt bruk av kollektivtransport, gange og sykkel, gjennom såkalte Belønningsmidler.
- Sikre at evt. nye brukerfinansierte samferdselsprosjekter i Nedre Buskerud inngår i en ny og helhetlig by- og regionpakke, for et mer miljøvennlig transportmønster i Drammensområdet.

Areal- og transport utvikling, Strategisk tilnærming

Regional tilnærming

Buskerudbyen er et samarbeid mellom kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket, hensikten er å etablere en felles areal- og transportpolitikk med økt gjennomføringskraft, som et ledd i utviklingen av en bære- og konkurransekraftig byregion fra Lier til Kongsberg, av nasjonal interesse. Buskerudbyen er således den naturlige arenaen for å følge opp Framtidens byer innen temaet regional areal- og transportutvikling, med de prioriterte områder partene er enige om å legge inn i samarbeidet. Buskerudby-prosjektet går nå over fra å være i en forprosjektfase, til en mer forpliktende hovedprosjektfase.

Lokal tilnærming

Arealbruk

Kommuneplanens arealdel og tilhørende planbestemmelser bygger opp under et fortettet utbyggingsmønster. Dette videreføres i kommende rullering av kommuneplanen.

Klimavennlige samferdselstiltak

Administrasjonen arbeider med en klimavennlig tiltakspakke, som skal støtte opp under de statlige og regionale prosessene. I strategien diskuteres det en rekke virkemidler, knyttet til:

- Bilbegrensende tiltak – bl.a. parkeringsreguleringer
- Tiltak for å styrke kollektivtrafikken
- Tiltak for å styrke sykkeltrafikken
- Tiltak for gående
- Andre tiltak

6.2 Klimaforliket

Aktuelle linker:

[Klimaforliket 17. januar 2008](#)

[Klimaforliket - pressemelding](#)

1. OVERORDNEDE PRINSIPP

1.1. Forurensere betaler

Partene er enige om at det er et viktig prinsipp for klimapolitikken at forurensere betaler.

1.2. Virkemiddelbruk

Partene er enige om at klimapolitikken må innrettes slik at den gir størst mulig utslippsreduksjon for innsatsen. Partene er enige om at klimapolitikken må innrettes slik at den gir betydelige utslippsreduksjoner både i Norge og i utlandet. Partene er enige om at generelle virkemidler er sentrale i den nasjonale klimapolitikken. Sektorovergripende økonomiske virkemidler legger grunnlag for desentraliserte, kostnadseffektive og informerte tiltak, der forurensere betaler.

2. MÅL

2.1 Skjerpede generelle klimamål

Norge har som det eneste landet i verden erklært et forpliktende mål om karbonnøytralitet slik at Norge skal sørge for globale utslippsreduksjoner som motsvarer våre utslipp av klimagasser senest i 2050.

Som en del av en global og ambisiøs klimaavtale der også andre industriland tar på seg store forpliktelser, er partene enige om at Norge skal ha et forpliktende mål om karbonnøytralitet senest i 2030. Det innebærer at Norge skal sørge for utslippsreduksjoner tilsvarende norske utslipp i 2030.

Partene er enige om at tidlige tiltak har langt større effekt enn senere tiltak for å forhindre temperaturøkning. Partene mener derfor det er viktig å få oppslutning om en rask iverksetting av klimatiltak.

2.2 Reduserte utslipp i Norge

Basert på SFTs tiltaksanalyse, de sektorvise klimahandlingsplanene, samt eksisterende virkemiddelbruk, anslo Regjeringen i klimameldingen at det var realistisk å ha et mål om å

reducere utslippene i Norge med 13 - 16 mill. tonn CO2 ekvivalenter ift. referansebanen slik den er presentert i nasjonalbudsjettet for 2007, når skog er inkludert.

Avtalen innebærer en sterkere satsing på flere områder, blant annet på fornybar energi, på forskning og teknologiutvikling, og tiltak for å redusere utslippene fra transportsektoren. Partene mener at det ikke er mulig på sikkert grunnlag å anslå effekten av disse tiltakene i 2020. Partene vil blant annet peke på at det er usikkert når, hvor sterkt og i hvilken sektor økt innsats på forskning og teknologiutvikling vil gi resultater i form av reduserte utlipp. Målet som partene er enige om baseres også på en forventning om utvikling av teknologi som i dag ikke er kjent.

Basert på en skjønnsmessig vurdering mener partene at de nye tiltakene gjør det realistisk å anta ytterligere utslippsreduksjoner i Norge. Partene mener derfor at intervallet fra Regjeringens klimamelding kan utvides til 15 -17 mill. tonn CO2 ekvivalenter ift. referansebanen slik den er presentert i nasjonalbudsjettet for 2007, når skog er inkludert. Dette innebærer i tilfelle at om lag to tredjedeler av Norges totale utslippsreduksjoner tas nasjonalt.

6. TRANSPORT

6.1 NTP

Partene er enige om at klimamålet for transportsektoren er et viktig grunnlag for arbeidet med nasjonal transportplan. Partene fremhever kollektivbruk og sykkel- og gangtrafikk, samt tiltak som reduserer utlipp fra veitrafikk.

6.2. Jernbane

Partene er enige om å fortsette styrkingen av jernbanen, spesielt i befolkningstette områder og på strekninger med mye godstransport. På bakgrunn av etterslepet i NTP skal veksten i jernbaneinvesteringene øke mer enn veksten i veiinvesteringene i 2009. Partene er enige om at for å oppnå dette skal bevilgningene til investeringer i jernbanen økes med 250 millioner kroner i statsbudsjettet for 2009.

6.3. Høyhastighetsbane

Foreliggende utredning om høyhastighetsbane er til behandling hos samferdselsmyndighetene, og partene er enige om at dette skal omtales nærmere i NTP 2010-2019.

6.4. Klimaeffekter

Partene er enige om at regjeringen setter i gang arbeid for å utvikle gode verktøy som vurderer klimaeffekter av ulike tiltak. I forbindelse med rulleringen av Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 skal det så langt det er mulig foreligge et karbonbudsjett knyttet opp til alle større prosjekter som synliggjør effektene prosjektene og planen som helhet vil ha på de nasjonale klimagassutslippene.

6.5. Belønningsordningen for kollektivtransport

Partene er enige om at belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk eller tilsvarende ordning, skal styrkes. Partene er enige om at bevilgningen til belønningsordningen for kollektivtrafikken dobles i statsbudsjettet for 2009, forutsatt at det inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk.

Byområder som ønsker å utprøve veipricing, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak skal prioriteres. Veipricing er et lokalt virkemiddel. Det vil derfor ikke innføres veipricing uten lokal tilslutning.

Belønningsordningen skal premiere dokumenterte resultater, det vil si en påvist vekst i andelen kollektivtransport på bekostning av personbiltrafikken. I en fase hvor ordningen utvides og styrkes vil det også være nødvendig å basere tildeling på basis av planlagte og politisk vedtatte transporttiltak.

En forutsetning for tildeling av midler fra belønningsordningen er at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak, som virker begrensende på personbiltrafikken. Det er en lokal beslutning hvilke tiltak som iverksettes.

6.6. Bildelingsordning

Partene er enige om at det skal utredes hvordan man kan integrere bildelingsordninger i jernbanestasjoner og øvrige kollektivknutepunkter.

6.7. Gang- og sykkelveier

Partene er enige om at arbeidet med gang- og sykkelveier langs skoleveger og i befolkningstette områder skal intensiveres.

6.8. Miljøvennlig transport

Partene er enige om at det skal utvikles sterkere og mer effektive virkemidler som vil bidra til å redusere utslippene på transportområdet utover de tiltak som allerede er satt i verk, og at det er behov for bedre samordning på feltet. Partene er enige om at det i statsbudsjettet for 2009, som en del av Samferdselsdepartementets egen organisasjon, opprettes et prøveprosjekt – Transnova – i form av en egen budsjettstyrt bevilgning på 50 mill kroner. Bevilgningen skal videreføres i minst tre år og vil deretter bli evaluert. Midlene til Transnova skal ikke brukes på infrastrukturprosjekter, men eksempelvis til å øke bruken av alternative drivstoff.

6.9. Statlige innkjøp av personbiler

Partene er enige om at offentlige virksomheter må ligge i front innen bruk av lavutslippskjøretøy i egen virksomhet, og vil arbeide for at offentlige biler skal gå på CO₂ - fritt eller CO₂ - nøytralt drivstoff innen 2020.

6.10. Omlegging av kjøretøyrelaterte skatter/avgifter

Partene er enige om å arbeide videre med den grønne omleggingen av kjøretøyrelaterte skatter/avgifter og annen regulering som påvirker veitrafikken og fremmer lavutslipps- og nullutslippsalternativer.

6.11 Hydrogenbiler

Partene er enige om at hydrogenbiler bør få slippe gratis gjennom bomringen og ha gratis offentlig parkering, på lik linje med elbiler.

6.12. Biodrivstoff

Partene mener at det videre arbeidet med biodrivstoff bør vurderes på bakgrunn av høringen av forslaget om at minimum to volumprosent av årlig omsatt volum drivstoff til vegtrafikk skal bestå av biodrivstoff, stigende til fem prosent i 2009.

Forutsatt bærekraftig produksjon og at annen generasjons biodrivstoff er kommersielt tilgjengelig, vil det vurderes en ytterligere opptrapping av andelen biodrivstoff av årlig omsatt volum til vegtrafikk.

Partene er enige om at Norge skal samarbeide med blant annet EU, internasjonale organer og drivstoffbransjen for å få på plass ordninger for å fremme bærekraftig produksjon og import av biodrivstoff.

Partene er enige om at regjeringen tar initiativ til en strategi for økt FoU på annen generasjons biodrivstoff og å gi offentlig støtte til utvalgte demonstrasjonsprosjekter.

6.13. Krav til personbiler

Partene er enige om at det skal være et mål at fra 2012 skal det gjennomsnittlige utslippet fra nye personbiler være på under 120 g/km. For å nå dette målet må omleggingen av bilavgiftene i miljøvennlig retning fortsatte fra og med statsbudsjettet 2009.

6.14. Kvotesystem transport

Partene er enige om regjeringen skal utrede om hele eller deler av transportsektoren bør omfattes av et kvotesystem.

6.15. Miljøvennlig skipsfart

Partene viser til regjeringens maritime strategi som ble presentert 3.oktober 07. I strategien heter det at "Regjeringen vil bidra til at de norske maritime næringer skal levere framtidens innovative og miljøvennlige løsninger."

Partene er enige om at i samarbeid med verftsnæringen og rederiene bør staten arbeide for videre utvikling og utprøving av gassdrevne skip, fartøy drevet med brenselceller og miljøvennlige fiskefartøy.

6.3 Nasjonal transportplan 2010-2019

Aktuelle linker:

[NTP 2010-2019 - startside Samferdselsdepartementet](#)

[St.meld. nr. 16 \(2008-2009\) - Nasjonal transportplan 2010-2019](#)

Utdrag:

KAP 1.2.3 REGIONAL UTVIKLING OG EIT BETRE TRANSPORTTILBOD TIL FOLK OG NÆRINGSLIV I HEILE LANDET

Kollektivstrategi

Hovudelementa i regjeringa sin kollektivstrategi er:

- Sterkere fokus på arealplanlegging som reduserer behovet for bruk av personbil i og rundt byane og for kollektivtransport, syklistar og gåande.
- Ei storstilt utbygging av infrastrukturen på jernbane rundt Oslo og ved Stavanger, Bergen og Trondheim.
- Auka satsing på fornying og vedlikehald av infrastrukturen på jernbanen, som vil redusere forseinkingane kraftig.
- Auka setekapasitet og betre tilbod i lokaltogtrafikken.

- Betre reisegarantiar.
- Støtte opp under lokale initiativ for køprising og parkeringsrestriksjonar.
- Trappe opp løyvinga til belønningsordninga til det doble samanlikna med 2009 i første del av planperioden. Innsatsen til Framtidens byer skal aukast.
- I samråd med lokale styresmakter leggje til rette for og prioritere kollektivtrafikk på veg ved å satse meir på knutepunkt, kollektivfelt, signalprioritering, teknologi for sanntids-/styringssystem langs vegkant, trafikkregulering, haldeplasstiltak og auka kollektivtrafikktilbod.
- I samarbeid med lokale styresmakter fastsetje mål for framkomst for kollektivtransport i dei 13 byområda som samarbeider i Framtidens byer.
- Samferdselsdepartementet vil arbeide for å etablere felles satsingsprogram mellom staten og lokale styresmakter for signalprioritering.
- Satsing på informasjonsteknologi for å styre trafikken betre og for å informere trafikantane om gjeldande trafikksituasjon.
- Auka satsing på trafikkleiingssentralar og samarbeid med politiet og lokale styresmakter for å overvake og styre trafikken.
- Auke kollektivdelen på tilbringartenesta til lufthamnene i dei store byområda.
- Prøveprosjektet Kollektivtransport i distrikts-Noreg skal vidareførast.
- Oppfordre til og leggje til rette for samordning av offentlege kjøp av kollektivtransport i regionane.
- Vidareføre arbeidet med ein nasjonal reiseplanleggar og felles administrasjon av elektronisk billettering.

Sykkelstrategi

Regjeringa har som mål at sykkeldelen skal aukast frå dagens 4-5 pst til 8 pst i planperioden. Det er vidare eit mål at byar og tettstader etablerer samanhengande hovudnett for sykkeltrafikken. Statens vegvesen skal arbeide for at 50 pst av alle byar og tettstader med over 5 000 innbyggjarar skal ha vedteke ein plan for eit samanhengande hovudsykkelvegnett innan 2010. Det er ca. 100 slike byar og tettstader i Noreg i dag. Dersom dette målet blir nådd, vil det gi eit godt plangrunnlag for å følgje opp innsatsen i planperioden. Regjeringa prioriterer bygging av gang- og sykkelanlegg høgt i planperioden. Det er lagt til grunn at det skal byggast 500 km nye gang- og sykkelanlegg i tiårsperioden, av desse vel halvparten i byar og tettstader.

Godstransportstrategi

I lys av eit aukande transportbehov i åra framover har regjeringa i NTP ein godstransportstrategi med følgjande hovudelement:

- Sektoreffektivisering og betre utnytting av fortrinna til dei ulike transportmidla.
- Tiltak for overføring av transport frå veg til bane og sjø og tilrettelegging for intermodale/kombinerte transportar.

KAP 1.2.4 EIT BEREKRAFTIG TRANSPORTSYSTEM

Regjeringa legg stor vekt på å avgrense dei negative verknadane transport har på miljøet. Trafikkvekst og bygging av naudsynte nye infrastrukturprosjekt gjer likevel at det er krevjande å kome så langt som ønska på alle miljøområde.

Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelege verknader av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Noreg sine internasjonale forpliktingar på miljøområdet. Regjeringa vil oppnå dette gjennom å;

- sikre at CO₂-avgifta på drivstoff minst svarer til prisen på internasjonale utsleppskvotar,

- stimulere til auka sjøtransport når denne er eit klimavenleg alternativ,
- satse betydeleg på jernbanen, noko som vil leggje til rette for å redusere personbilbruk og føre meir gods over på bane,
- doble midlane til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i løpet av første fireårsperiode. Midlane er reservert byområde som inngår avtalar med staten om bruk av verkemiddel som gir redusert biltrafikk,
- bidra til meir miljøvennleg byutvikling ved å auke fokuset på arealplanlegging i samband med belønningsordninga og bypakkeprosessane,
- auke forskingsinnsatsen,
- stimulere til raskare innføring av køyrety med låge eller ingen utslepp,
- arbeide for effektiv internasjonal regulering av utslepp av drivhusgassar frå luftfart og skipsfart.

KAP 9 TRANSPORTPOLITIKK I BYOMRÅDENE

Regjeringen vil:

- Styrke satsingen på stamnettet for veg og jernbane i byene for å øke framkommeligheten – rushtidsforsinkelsene for næringslivets transporter og kollektivtransporten i de største byene skal reduseres i planperioden.
- Bedre miljøet i byene gjennom å gjøre det mer attraktivt å bruke miljøvennlige transportformer og ved å stimulere til bruk av tiltak som begrenser personbilbruken. Staten skal bidra blant annet gjennom en omfattende forbedring av jernbanen i og rundt de største byene, en kraftig satsing på sykkeltiltak og bedre tilrettelegging for kollektivtransporten, og ved å utvide belønningsordningen ytterligere.
- Styrke det systematiske arbeidet for å redusere klimagassutslippene og miljøproblemene i samarbeid med 13 byer gjennom prosjektet Framtidens byer.
- Bidra til utvikling av kollektivknutepunkter og til universell utforming av kollektivtransporten.
- Være pådriver for å tilrettelegge for en mer helhetlig virkemiddelbruk i byområdene. Det skal stilles sterkere politiske krav, basert på faglig kunnskap, til helhetlige areal- og transportplaner og til sammensetningen av tiltakspakker, for å sikre framtidsrettede transportløsninger i byene.
- Styrke lokale og regionale myndigheters innflytelse i transportpolitikken gjennom forvaltningsreformen, og ved å bedre mulighetene for å satse på lokal kollektivtransport.
- Etablere og videreutvikle samarbeidsarenaer mellom forvaltningsnivåene og bruke avtaler for å få en mer rasjonell transportpolitikk i byene.

KAP 9.6.3 FRAMTIDENS BYER OG ARENAER FOR SAMARBEID

Prosjektet Framtidens byer skal danne grunnlag for et forpliktende samarbeid mellom staten og 13 kommuner i arbeidet med å utvikle klima- og miljøvennlige byer. Hovedmålet for arbeidet er å redusere byenes klimagassutslipp. Prosjektet er delt inn i fire tema; arealbruk og transport, stasjonær energibruk, forbruk og avfall og tilpasning til klimaendringer. Det fysiske bymiljøet skal også forbedres med tanke på økologisk kretsløp, sikkerhet, helse, opplevelse og næringsutvikling.

Sarpsborg, Fredrikstad, Oslo, Bærum, Drammen, Porsgrunn, Skien, Kristiansand, Sandnes, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø deltar i prosjektet. Innenfor byregionen samarbeider byene med nabokommuner og regionale myndigheter. Prosjektet ledes av

Transportpolitikken i byene preges av målkonflikter og styringsutfordringer, og konkurransen om knappe arealressurser vil bare øke. Dette stiller store krav til samarbeid og samordning mellom aktørene som har ansvar for areal- og transportpolitikken. Regjeringen er opptatt av at både formelle og uformelle arenaer utnyttes for å utvikle bedre samarbeid mellom aktørene i areal- og transportpolitikken.

Bruk av avtaler som virkemiddel for å få en mer helhetlig og rasjonell transportpolitikk i byområdene ble presentert i St.meld. nr. 24 (2003-2004) nasjonal transportplan 2006-2015. Regjeringen varslet i St.meld. nr. 26 (2006-2007) om Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand at den i forbindelse med framleggningen av Nasjonal transportplan 2010-2019 ville vurdere hvordan avtaler mellom staten og lokale myndigheter kan bli et effektivt redskap for en samordnet virkemiddelbruk i areal- og transportpolitikken.

De ulike bompengepakkenes som i dag er etablert i enkelte byområder er en form for avtaler som partene har forpliktet seg til å følge opp. Det er gjennom tverretattlig samarbeid, Framtidens byer og belønningsordningen etablert formelle møteplasser mellom stat, fylke og by for erfaringsutveksling og utvikling av samarbeidsrelasjoner.

Regjeringen har etablert prosjektet Framtidens byer, der intensjonen er å få økt samhandling mellom lokale, regionale og statlige myndigheter for å oppnå bedre utnyttelse av tilgjengelige ressurser, utvikle mer effektive virkemidler og prøve ut nye tiltak for å fremme klima- og miljøvennlige byer. Det tas sikte på å inngå forpliktende avtaler mellom staten og byene på prioriterte samarbeidsområder. Staten vil i første rekke inngå slike avtaler med byer som har en offensiv tilnærming til klima- og miljøutfordringene.

Gjennomføringen av tiltak i Framtidens byer finansieres i hovedsak ved prioritering og målrettet bruk av ordinære midler som ligger inne i statlige, fylkeskommunale, kommunale budsjetter og lokale bypakker osv. Miljøverndepartementet stiller i tillegg midler til disposisjon for kommunenes deltakelse på samlinger og kurs, til faglig bistand, gjennomføring av felles utredninger og til informasjons- og formidlingsoppgaver.

Sommeren 2008 ble det inngått en intensjonsavtale mellom de 13 byene, Kommunenes Sentralforbund og fire departementer om mål og innsatsområder i programmet. I tråd med intensjonsavtalen skal det være sammenheng mellom byenes deltakelse i Framtidens byer, utforming av bypakker og fordeling av midler fra belønningsordningen. Framtidens byer er derfor en viktig ramme og arena for å utvikle både de uformelle og de formelle relasjonene mellom staten og de øvrige aktørene i utviklingen av helhetlig lokal areal- og transportpolitikk.

Et tverretattlig samarbeidsprosjekt i regi av Statens vegvesen har laget et felles innspill til Nasjonal transportplan med helhetlige areal- og transportstrategier for de mellomstore byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen. Hver byregion arbeider for å utvikle arenaer for samhandling og komme fram til avtalefestede transport- og arealpakker mellom statlige transportetater, fylkeskommuner og kommuner. Utvikling av regionale arenaer vil være grunnlag for ny samhandling, beslutning og gjennomføring av areal- og transportpolitikk. Samarbeidet har tatt utgangspunkt i nasjonale mål for å utvikle helhetlige areal- og transportløsninger i slike byregioner. Transportetatene bidrar til å utvikle

tiltak som støtter opp under dette. Tre av de fire byregionene har deltakere i Framtidens byer og det ligger dermed godt til rette for å dele erfaringene med andre byområder.

Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen (ATP-prosjektet) viser at det er mulig å få til et godt samarbeid på tvers av kommuner i en region. I arealdelen av prosjektet skal det utarbeides en overordnet arealplan for kommunene i regionen, som skal vedtas i 2009 og innarbeides i kommuneplanen for regionen. Planprosessen gjennomføres slik at resultatet kan bli en fylkesdelplan.

7 SAMMENSTILLING AV PLANPROSESSER / FORVENTET FREMDRIFT FOR DE ENKELTE AKTØRER.

Under en sammenstilling av kommunenes kommuneplanprosesser.

Kommune	Gjeldende kommuneplan	Revisjon, status
Kongsberg	2004-2025	2009-2015 Under arbeid. Høringsperiode fram til 1. mars 2009
Øvre Eiker	2006-2018	Oppstart vår 2009
Nedre Eiker	2007-2018	Rulleres 2009, endelig vedtak 1. kvartal 2010
Drammen	2007-2018	Prosess ikke besluttet. Ny plan vedtas juni 2011?
Lier	2002-2013	2009-2020 Under arbeid

Tabellen tydeliggjør behovet for at samarbeidspartene samordner / takter overordnede plan- og styringsdokumenter og politiske prosesser, f eks i forhold til felles regional areal- /transportplan og NTP-prosessen.

Den nye planloven (Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen)) som trår i kraft 01.07.2009 (?) legger opp til en ny struktur i forhold til kommuneplanprosessen, se utdrag av lovteksten under. Dette bør gi gode muligheter til å samordne de lokale og regionale prosessene f.o.m. 2011/2012 (etter første lokalvalg).

KAPITTEL 10. KOMMUNAL PLANSTRATEGI

§ 10-1. Kommunal planstrategi

Kommunestyret skal minst én gang i hver valgperiode, og senest innen ett år etter konstituering, utarbeide og vedta en kommunal planstrategi. Planstrategien bør omfatte en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og en vurdering av kommunens planbehov i valgperioden.

Kommunen skal i arbeidet med kommunal planstrategi innhente synspunkter fra statlige og regionale organer og nabokommuner. Kommunen bør også legge opp til bred medvirkning og allmenn debatt som grunnlag for behandlingen. Forslag til vedtak i kommunestyret skal gjøres offentlig minst 30 dager før kommunestyrets behandling.

Ved behandlingen skal kommunestyret ta stilling til om gjeldende kommuneplan eller deler av denne skal revideres, eller om planen skal videreføres uten endringer. Kommunestyret kan herunder ta stilling til om det er behov for å igangsette arbeid med nye arealplaner i valgperioden, eller om gjeldende planer bør revideres eller oppheves.

Utarbeiding og behandling av kommunal planstrategi kan slås sammen med og være del av oppstart av arbeidet med kommuneplanen, jf. kapittel 11.

KAPITTEL 11. KOMMUNEPLAN

§ 11-1. Kommuneplan

Kommunen skal ha en samlet kommuneplan som omfatter samfunnsdel med handlingsdel og arealdel.

Kommuneplanen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og bør omfatte alle viktige mål og oppgaver i kommunen. Den skal ta utgangspunkt i den kommunale planstrategien og legge retningslinjer og pålegg fra statlige og regionale myndigheter til grunn.

Det kan utarbeides kommunedelplan for bestemte områder, temaer eller virksomhetsområder.

Kommuneplanen skal ha en handlingsdel som angir hvordan planen skal følges opp de fire påfølgende år eller mer, og revideres årlig. Økonomiplanen etter kommuneloven § 44 kan inngå i handlingsdelen.

Hele planloven finnes her: <http://lovdata.no/all/nl-20080627-071.html>