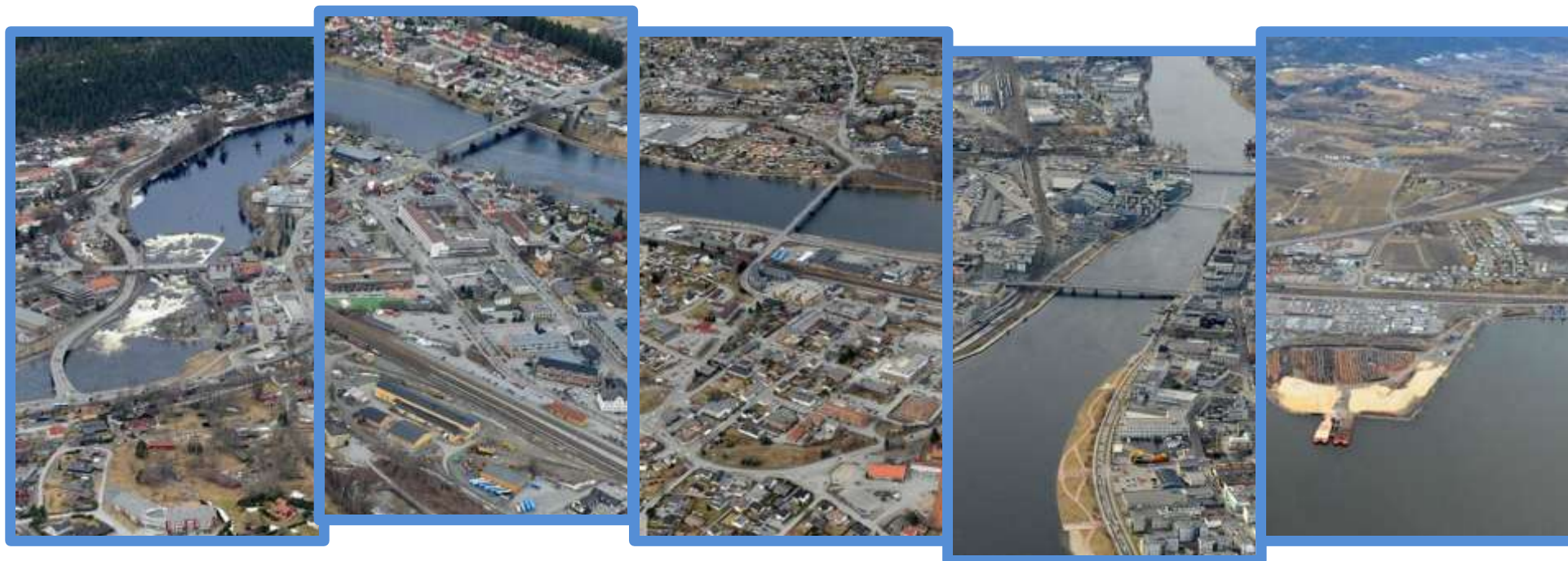


15. juni 2012.

Planforslag – høringsutgave

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23



Del 1:

Strategier for samordnet areal- og transportpolitikk
Handlingsprogram og planretningslinjer





Foreløpig bilde, ATM-utvalget, Kirsti Kolle Grøndahl var ikke til stede da bildet ble tatt.

Forord

Hvordan vi legger til rette for å bo, arbeide og bruke fritiden vår har stor betydning for menneskers opplevelse av det gode liv. Gjennom god planlegging kan vi skape trivelige og velfungerende byer, tettsteder og bygder, og slik at behovet for å reise reduseres mest mulig, og at det blir mulig å reise miljøvennlig.

Ansvar for areal- og transportpolitikken er spredt på mange hender. Kommunene har f.eks. ansvar for arealplaner, byutvikling og parkeringspolitikk, fylkeskommunen for kollektivtransport og fylkesveger, staten for stamveger, riksveger og jernbane. Dersom stat, fylkeskommune og kommuner samordner sine virkemidler skapes bedre forutsetninger for en bærekraftig og konkurransekraftig utvikling til glede for innbyggere og næringsliv.

Buskerudbysamarbeidet er etablert nettopp for å sikre god samordning av areal- og transportpolitikken i vår felles bolig-, service- og arbeidsmarkedsregion. Nå sitter alle partnere med delansvar for areal- og transportpolitikken i byområdet rundt samme bord. Dette er kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg og Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Fylkesmannen i Buskerud. Samarbeidet forutsetter at beslutninger skal være kunnskapsforankret og basert på bred konsensus.

Det er historisk når det nå er laget en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen. Det er forventet sterk befolkningsvekst i årene som kommer og det er derfor spesielt viktig nå, at felles strategier for utvikling av arealer og transportsystem fastlegges. Da kan vi bidra til å redusere klimagassutslipp, få et effektivt transportsystem, få attraktive byer, tettsteder og bygder, og et langsiktig og bærekraftig utbyggingsmønster som bevarer grønne arealer. I planprosessen har det vært lagt til rette for innspill og medvirkning fra ungdom, næringsliv og interesseorganisasjoner. Det er vårt mål

at planen ikke bare skal ivareta mange viktige hensyn for innbyggere og næringsliv i årene som kommer, men også at planen skal vekke begeistring og virke samlende om en ønsket samfunnsutvikling som flest mulig er tjent med - ikke minst våre etterfølgende generasjoner. En bredt forankret plan vil gi de beste forutsetninger for at de strategier som planen inneholder også blir fulgt opp over tid - også med skiftende politisk ledelse.

Leseren av planforslaget må se visjon, mål og strategier i sammenheng med foreslåtte tiltak i handlingsprogram og planretningslinjer. Sammen utgjør disse elementer helheten i planforslaget.

Planen legges nå ut til høring i perioden juni - 20. september 2012. Høringsinnspill vil bli brukt til å gjøre planen enda bedre. Det er vår intensjon å vedta planen endelig ved utgangen av 2012.

Areal-, Transport- og Miljøutvalget i Buskerudbysamarbeidet
Styringsgruppe for areal- og transportplanarbeidet

15. juni 2012

Tore Opdal Hansen, Ordfører i Drammen kommune, leder
Vidar Lande, Ordfører i Kongsberg kommune, nestleder
Ann Sire Fjerdingstad, Ordfører i Øvre Eiker kommune
Bent Inge Bye, Ordfører i Nedre Eiker kommune
Helene Justad, Ordfører i Lier kommune
Morten Eiksrød, Fylkesordfører Buskerud fylkeskommune
Kirsti Kolle Grøndahl, Fylkesmann i Buskerud
Anne Marstein, Plan- og utviklingsdirektør øst, Jernbaneverket
Kjell Inge Davik, Regionvegsjef, Statens vegvesen, region sør
Sven Arild Hansen, Regiondirektør, Kystverket Sørøst

Innhold

SAMMENDRAG

1	BAKGRUNN	9
1.1	Befolkningsvekst – en positiv planutfordring	9
1.2	Næringsliv – i sterk internasjonal konkurranse	9
1.3	Samferdsel – begrenset kapasitet på veg og jernbane.....	9
1.4	Miljø og klima – global utfordring som krever lokale strategier	11
1.5	Konsentrert arealbruk – fundamentet i areal- og transportpolitikken ...	11
1.6	Løsningen – samordnede strategier og fullfinansierte ”bypakker”	12
2	MANDAT OG ORGANISERING.....	13
2.1	Samarbeidspartnere	13
2.2	Mandat	13
2.3	Organisering.....	14
3	VISJON, HOVEDMÅL OG DELMÅL.....	15
3.1	Visjon	16
3.2	Hovedmål og delmål	16
3.3	Hva er det vi vil? Nærmere drøfting av mål for utvikling	17
4	FORHOLDET TIL ANDRE PLANPROSESSER.....	20

5	PROBLEMBESKRIVELSE.....	21
5.1	Behov for fornyelse av areal- og transportstrategiene.....	21
5.2	Behov for en fornyet arealstrategi.....	21
5.3	Behov for en fornyet transportstrategi og med nye finansieringsløsninger	22
5.4	Behov for en fornyet strategi for å begrense vekst i privatbilbruk.....	23
6	OVERORDNET STRATEGI	24
6.1	Konsentrert arealbruk som fundament.....	24
6.2	Overordnet strategi fram mot 2023.....	25
6.3	Nærmere drøfting om utvikling i den enkelte kommune	28
6.4	Anbefalt strategi strekker seg mot alle tre hovedmål	33
6.5	Andre momenter knyttet til overordnet strategi	33
7	STRATEGIER FOR AREALBRUK.....	35
7.1	Attraktiv by- og tettstedsutvikling	35
7.2	Senterstruktur, handel og service	38
7.3	Næringsvekst og -lokalisering	40
7.4	Boligutvikling og -vekst.....	42
7.5	Grønnstruktur.....	43
7.6	Arealutnyttelse	43
8	STRATEGIER FOR TRANSPORTSYSTEMET	44

8.1	Fremtidsrettet og helhetlig transportsystem	44
8.2	Jernbane og togtilbud	45
8.3	Kvalitetsforbedring busstilbud	47
8.4	Tjenlig vegnett.....	49
8.5	Sykkel.....	50
8.6	Gåing.....	51
8.7	Gods- og næringstransport	52
8.8	Parkering	53
9	VIRKNING AV PLANEN	55
9.1	Virkning i forhold til tema i konsekvensutredning.....	55
9.2	Drøfting av måloppnåelse på transportområdet	57
9.3	Virkning i forhold til bruker- og interessegrupper	58
10	HANDLINGSPROGRAM OG PLANRETNINGSLINJER.....	59
10.1	Oppfølging av strategiene.....	59
11	STRATEGIKART: AREAL- OG TRANSPORTPLAN BUSKERUDBYEN 2013-23	67
11.1	Overordnet strategi for arealbruk	68
11.2	Overordnet strategi for transportsystemet.....	68
11.3	Utvikling av kollektivknutepunkter	68
11.4	Godstransport	68

REFERANSER.....	70
-----------------	----

Sammendrag

Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 består av to ulike dokumenter:

Del 1: Planforslag - inneholder visjon, mål og nye strategier for areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen. Planforslaget inneholder også et handlingsprogram – en gjennomføringsdel for strategiene i planen. Videre inneholder planforslaget retningslinjer for planlegging. Retningslinjene skal ivaretas når handlingsprogrammet gjennomføres.

Del 2: Kunnskapsgrunnlag - er det viktigste faglige grunnlaget for utformingen av strategier i planforslaget. Beslutninger i Buskerudbysamarbeidet skal være kunnskapsbaserte. I kunnskapsgrunnlaget gjennomgås bl a grunnleggende sammenhenger mellom arealbruk og transport, kunnskap om hva som skaper attraktive byer og tettsteder og kunnskap om virkemidler for å fortette med kvalitet. Også en nærmere beskrivelse av utviklingstrekk og utfordringer, samt oppsummering av reisevaneundersøkelse for Buskerudbyen inngår i del 2. Kunnskapsgrunnlaget inneholder også et sammendrag av konsekvensutredningen som svarer på mange spørsmål som ble stilt i planprogrammet for areal- og transportplanarbeidet.

Sammendrag av del 1: Planforslag

Forventet sterk befolkningsvekst fram mot 2023 er en positiv planutfordring, men som også medfører økt belastning på vegnettet og redusert framkommelighet for næringslivets transportør om ikke nye strategier utvikles. Med riktig utformet arealpolitikk og med en samordnet transportpolitikk vil Buskerudbyen ha bedre forutsetninger for å nå målsettinger om attraktivitet, bærekraft og konkurransekraft. Les mer om **Bakgrunn** for areal- og transportplanarbeidet i kapittel 1.

Buskerudbysamarbeidet har en organisasjonsstruktur som både skal sikre folkevalgt styring, politisk og administrativ forankring og skape gode forutsetninger for samordning og kunnskapsbaserte beslutninger. Les mer om Buskerudbysamarbeidets **Mandat og organisering** i kapittel 2.

Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. Buskerudbyen skal ha et klimavennlig utbyggingsmønster med effektivt transportsystem og attraktive byer og tettsteder. Mer om Buskerudbysamarbeidets **Visjon, hovedmål og delmål** kan du lese om i kapittel 3.

I kapittel 4 finnes en **Problembeskrivelse** – dette er en oppsummering av viktige utfordringer for areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen. Behovet for å etablere nye og helhetlige areal- og transportstrategier og en fullfinansiert "bypakke" / samferdselspakke for å møte disse utfordringene er påtrengende, dersom mål for Buskerudbyen skal kunne nås.

I kapittel 5, **Forholdet til andre planprosesser**, er det gitt en omtale av hvordan Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023 må samhandle med andre, parallelle og etterfølgende planprosesser, for at strategier for areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen i denne plan skal kunne gjennomføres.

Kapittel 6 redegjør for **Overordnet strategi** for areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen. For at det skal være mulig å iverksette effektive strategier innen transportpolitikken, er det en forutsetning at arealbruken er konsentrert. Ulike alternativer for å konsentrere arealbruken har vært analysert og planforslaget konkluderer med at det meste av bolig- og arbeidsplassvekst i Buskerudbyen kan finne sted i 5 regionale hovedutviklingsområder og 1 lokalt utviklingsområde. Disse 6 områdene har både jernbanestasjon som knytter tettstedet til resten av Østlandet og forutsetninger for en fler-

funksjonell utvikling med både boliger, arbeidsplasser og variert sentrumsutvikling. Ingen andre steder i Buskerudbyen har alle disse egenskapene. Det meste av bolig- og arbeidsplassvekst kan finne sted i disse 6 prioriterte områdene, med unntak av plass- og transportkrevende næringsliv.

I kapittel 7 er det redegjort nærmere for nye **Strategier for arealbruk**. Konsentrert arealutvikling kan ikke skje uten at fortetting skjer med kvalitet. I kap 7.1 er det derfor redegjort for strategier og oppfølgende planaktivitet som skal sikre at arealutvikling og transportstrategier skaper attraktive byer og tettsteder. I etterfølgende kapitler er det utviklet strategier for ulike vesentlige sider av arealpolitikken; kap 7.2 Senterstruktur, handel og service, kap 7.3 Næringsvekst og -lokalisering, kap 7.4 Boligutvikling, kap 7.5 Grønnstruktur og kap 7.6 Arealutnyttelse.

I kapittel 8 er nye **Strategier for transportsystemet** gjennomgått. Kapittel 8.1 redegjør for et fremtidsrettet og helhetlig transportsystem inkludert behovet for å utvikle en fullfinansiert transportpakke. I de etterfølgende kapitler er det utviklet strategier for ulike deler av transportsystemet; kap 8.2 Jernbane og togtilbud, kap 8.3 Busstilbud, kap 8.4 Vegnett, kap 8.5 Sykling, kap 8.6 Gåing, kap 8.7 Gods- og næringstransport og kap 8.8 Parkering.

Kapittel 9 redegjør for **Virkninger av planforslaget** for definerte tema i planprogrammet.

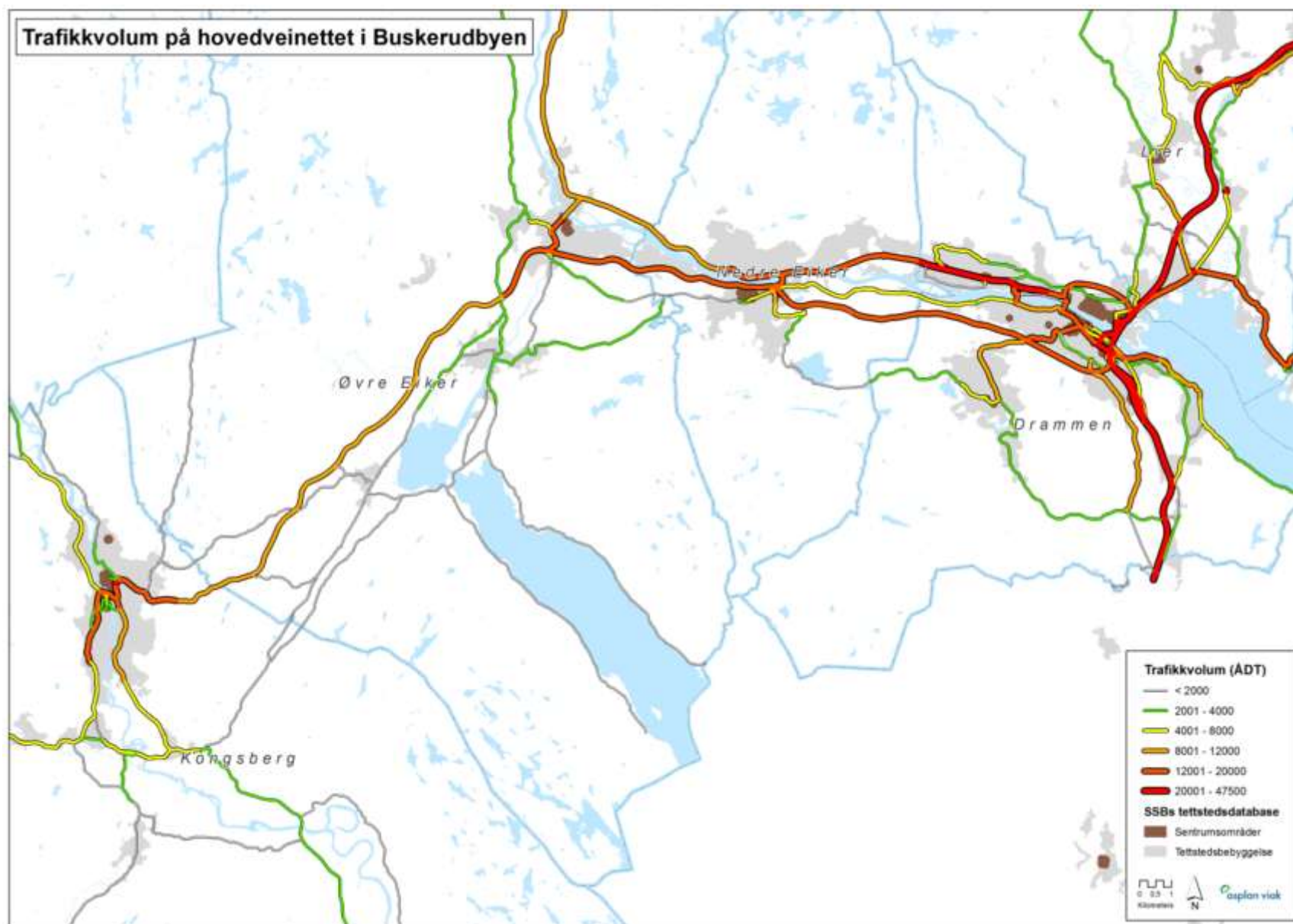
Følgende tema har vært gjenstand for konsekvensvurdering:

1. Transportomfang og reisemiddelfordeling
2. Klimagassutslipp fra transportsektoren
3. Samfunnsøkonomiske vurderinger
4. Støy
5. Ulykkesrisiko
6. Forbruk av jordressurser
7. Forbruk av georessurser
8. Regionale konsekvenser for kulturmiljø, naturmiljø, friluftsliv og landskap
9. Samfunnssikkerhet
10. Forholdet til overordnede retningslinjer
11. Regional utvikling

I kapittel 10 er de ulike tiltak som er foreslått i de ulike delkapitler om strategier for arealbruk og transportsystem oppsummert i et **Handlingsprogram**. Dette er gjennomføringsprogrammet for å følge opp alle omtalte strategier i planen. Handlingsprogrammet redegjør for *hva* som skal gjøres, av *hvem* og *når*.

I kapittel 10 er også **Planretningslinjer** knyttet til de ulike areal- og transportstrategier oppsummert. Retningslinjene inneholder momenter som skal ivaretas når handlingsprogrammet gjennomføres; mao *hvordan* ting skal gjøres.

Strategikart for areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 finnes i kap 11 og med oppsummering av viktigste strategiske tiltak i planen.



1 Bakgrunn

1.1 Befolkningsvekst – en positiv planutfordring

Byområdet fra Lier til Kongsberg omfatter i dag ca 152000 innbyggere og er en del av Norges største vekstregion. For Buskerudbyen forventes en vekst i størrelsesorden +68000 innbyggere frem mot 2040 ifølge middelprognosen til SSB (2011). En slik vekst vil legge økt press på både transportsystemene og på arealbruken i området. Skal veksten gi positive ringvirkninger, må innbyggere og næringsliv gis fysiske rammevilkår som styrker opplevelsen av velfungerende og attraktive lokalsamfunn. Dette er en utfordring som krever at vi kommer raskt i gang med samordnet planlegging på tvers av kommunegrenser og forvaltningsnivåer.

Tabellen under viser innbyggere i kommuner i Buskerudbyen i 2012 (rundet ned til nærmeste 1000) og prognoser for 2023 og 2040. I alt vil Buskerudbyen kunne få 36000 nye innbyggere fram mot 2023 og ytterligere 32000 innbyggere i perioden 2023-2040. I 2040 vil det kunne være 220000 innbyggere i alt.

Kommune / Region	Befolkning 2012	Befolkning 2023	Befolkning 2040	Befolkningsvekst 2012-40
Lier	23000	29000	34000	+11000
Drammen	64000	80000	96000	+32000
Nedre Eiker	23000	28000	32000	+9000
Øvre Eiker	17000	21000	24000	+7000
Kongsberg	25000	30000	34000	+9000
Buskerudbyen	152000	188000	220000	+68000

1.2 Næringsliv – i sterk internasjonal konkurranse

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

Buskerudbyen må kontinuerlig utvikle og forbedre vertskapsrollen for de store internasjonale selskapene for å beholde sin posisjon overfor potensielt mer attraktive lokasjoner over hele verden. Både i privat og offentlig sektor er man avhengig av underleverandører og en rekke tjenester, samt gode transportkorridorer. Tilgang til kompetent arbeidskraft er en viktig konkurransefaktor for næringslivet. Gode kommunikasjoner til bolig- service- og arbeidsmarkedet i Osloregionen er derfor meget viktig. Særlig gjelder dette næringslivet i Kongsberg, som i dag er i periferien av Osloregionens dagpendlingsomland.

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

1.3 Samferdsel – begrenset kapasitet på veg og jernbane

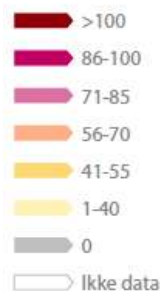
Buskerudbyen er preget av trafikkerte gjennomfartsårer av nasjonal og regional betydning, se figur til venstre. Gjennom tidligere planarbeid og gjennomføring av en rekke vegprosjekter (bl.a. Vegpakke Drammen), er mye av gjennomgangstrafikken i dag ført utenom byer og tettsteder.

Det nye veisystemet har gitt betydelig kapasitetsøkning i veinettet, og har tilrettelagt for en sterk vekst i biltrafikken generelt. Samtidig har gjennomføringen av vegprosjektene gitt betydelig reduksjon av trafikk, lokal luftforurensing og støy i byer og tettsteder, mens utslippene av klimagasser fra bilbasert transport har økt. I Buskerudbyen foretas i dag ca 70% av alle reiser med privatbil.

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

Jernbanens rolle mht persontransport har i Buskerudbyen i dag begrenset betydning når en ser hvor liten andel av reisene som foretas med tog. De fleste reiser foregår internt i regionen og gjerne på kryss og tvers i området. På disse reiserelasjonene er toget lite konkurransedyktig. Togets rolle i dag er likevel ikke ubetydelig, særlig når det gjelder arbeids- og tjenestereiser mellom Buskerudbyen, særlig Drammen, og Oslo/Akershus. Fra Drammen stasjon reiser det ca 9000 passasjerer daglig. Potensialet for flere reiser med tog også internt i Buskerudbyen er betydelig, dersom Buskerudbyen samtidig i større grad konsentrerer boliger og arbeidsplasser i byer og tettsteder med jernbanestasjon. Dette forutsetter samtidig at jernbanen utvikles til å bli den ryggrad i transportsystemet det har potensiale til å bli mht å frakte mennesker mellom knutepunkter i Buskerudbyen og å knytte hele regionen sterkere til resten av Osloregionen. Selv med dagens lave togfrekvens (timesfrekvens mellom Drammen og Kongsberg) er jernbanens infrastruktur så begrenset utbygd at kapasiteten ikke tillater høyere frekvens uten betydelige infrastrukturtiltak.

Kapasitetsutnyttelse i makstimen
Prosent



1.4 Miljø og klima – global utfordring som krever lokale strategier

Norge har som mål fram til 2020 å redusere utslippene av klimagasser tilsvarende 30 prosent av utslippene i 1990. Klimagassutslippene i 2010 var imidlertid 8 prosent over 1990-nivå. Om lag to tredjedeler av Norges totale utslippsreduksjoner skal tas nasjonalt.

Transportsektoren bidrar til å gjøre måloppnåelse innenfor flere miljøområder utfordrende. Av de samlede nasjonale utslippene representerer transport 30 prosent av klimagassutslipp, 65 prosent av Nox-utslippene og 85 prosent av støyplagene. Vegtrafikken er den største kilden.

Klimagassutslippene fra vegtrafikken er økende, det er fortsatt utfordringer knyttet til luftkvaliteten i byene, og støyplagen er omtrent konstant. Utbygging av samferdselsanlegg kan også ha negativ påvirkning på naturmangfoldet ved at leveområder for planter og dyr fragmenteres eller forsvinner. Inngrep fører til tap av kulturminner/- miljøer og dyrket jord, samt reduksjon av landskapsverdier.

Fremmede, skadelige arter langs trafikkårene kan true det biologiske mangfoldet. Omfanget av tilgjengelige og funksjonelle områder for friluftsliv kan reduseres. Dessuten kan utslipp fra trafikken føre til endringer i naturmiljøet og påvirke vannkvaliteten negativt.

I Nasjonal transportplan 2014-23 foreslår de statlige transport-etatene en tredelt innsats for å redusere klimagassutslippene fra transport:

- 1) Miljøvennlig transport, tettere arealbruk og restriksjoner på biltrafikken i byene
- 2) Større vektlegging av reduserte klimagassutslipp ved planlegging og prioritering av infrastrukturprosjekter

3) Avgifter og insentiver for å redusere utslipp fra kjøretøyene.

Det tredje innsatsområdet er et statlig ansvar, mens de to første innsatsområdene i stor grad er et ansvar for byområdene – her bør Buskerudbysamarbeidet søke løsninger som kan bidra til at nasjonale mål innen miljø- og kilmapolitikken i større grad nås.

1.5 Konsentrert arealbruk – fundamentet i areal- og transportpolitikken

Hvordan vi tar i bruk våre arealer har store konsekvenser for transportomfang og reisemiddelbruk. Er f eks en bolig lokalisert nær et kommunesenter og kollektivknutepunkt vil lokaliseringen gjøre det mulig å nå mange gjøremål til fots, med sykkel eller med kollektiv-transport. Er boligen i stedet lokalisert i et boligfelt beliggende for seg selv og utenfor kollektivknutepunkter, vil beboere der nærmest til evig tid være avhengig av privatbil for å komme til de fleste gjøremål. Beslutninger om arealbruk har gjerne konsekvenser over lang tid – ofte i flere generasjoner.

Kommunene har uttømmende virkemidler gjennom plan- og bygningsloven til å kunne styre arealbruksutviklingen i egen kommune. Arealplanlegging er regulerende virksomhet og som markedet må tilpasse seg etter. Et eksempel på det er bygging i strandsonen. Det er utvilsomt et marked for bygging av boliger i strandsonen, men på grunn av at arealpolitikken er restriktiv mot slik utbygging, vil strandsonen forbli ubebygd også for etterfølgende generasjoner. Markedet må tilpasse seg slik form for regulering. Det vil imidlertid kunne oppstå spillsituasjoner dersom arealpolitikken er svært forskjellig i ulike kommuner i samme funksjonelle byområde – det er derfor ønskelig at vi i Buskerudbyen kan ha en samordnet arealpolitikk.

Først med riktig arealpolitikk blir det også mulig å iverksette helhetlige areal- og transportstrategier som i større grad gir

måloppnåelse mht attraktivitet, bærekraft og konkurransekraft. Med tett og konsentrert arealbruk blir det for eksempel enklere å legge til rette for å gå, sykle og reise kollektivt enn i mer spredtbygde bystrukturer. I spredtbygde strukturer er det dessuten langt mer vanskelig å iverksette biltrafikkreduserende tiltak. Og uten biltrafikkreduserende tiltak, vil ofte byområdet være preget av høy grad av bilbruk, vegnettet vil få framkommelighetsutfordringer, næringslivet vil kunne få redusert sin konkurransekraft og det vil bli store investeringsbehov i veginfrastruktur. Dette er også situasjonen vi står overfor i Buskerudbyen.

1.6 Løsningen – samordnede strategier og fullfinansierte "bypakker"

Løsningen på ovennevnte utfordringer er å utvikle nye, helhetlige og samordnede areal- og transportstrategier for Buskerudbyen. En samordnet arealpolitikk for hele byområdet vil både kunne bidra til løsninger på felles areal- og transportutfordringer i et langsiktig perspektiv og legge føringer for markedet som vil måtte tilpasse seg den gjeldende arealpolitikk.

En felles arealpolitikk må følges opp i kommuneplanene, mens strategier for utvikling av transportsystemet bør skje gjennom fortsatt felles planaktivitet og som munner ut i en helhetlig og fullfinansiert "bypakke" eller samferdselspakke.

Samferdselspolitikken i Norge er i dag slik innrettet at det ikke er tilgjengelig nok ressurser gjennom ordinære budsjetter til å drifte et kollektivtilbud i byområdene som er tilstrekkelig konkurransedyktig med privatbil. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-23 pekes det på behovet for å utvikle helhetlige "bypakker" eller samferdselspakker for å sikre fullfinansiering av de nødvendige infrastruktureltiltak og driftstiltak i transportsystemet. Finansieringskilder til slike samferdselspakker er gjerne en kombinasjon av statlige, fylkeskommunale og kommunale midler, og en eller annen form for trafikantbetaling.

Buskerudbysamarbeidet arbeider for å få etablert en slik framtidig "bypakke" som kan videreutvikle miljøvennlig transportinfrastruktur og samtidig bidra til å finansiere drift av kollektivtransportsystemet. For vårt byområde er en slik "bypakke" / samferdselspakke kalt Buskerudbypakke 2.

2 Mandat og organisering

2.1 Samarbeidspartnere

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet består av fem kommuner, fylkeskommunen og fire statsetater i Buskerud. Partnerne er:

- Lier kommune
- Drammen kommune
- Nedre Eiker kommune
- Øvre Eiker kommune
- Kongsberg kommune
- Buskerud fylkeskommune
- Fylkesmannen i Buskerud
- Statens vegvesen region sør
- Jernbaneverket region øst
- Kystverket Sørøst

Næringslivet i regionen er viktige samarbeidspartnere. Buskerudbysamarbeidet har en egen Næringslivsgruppe representert ved NHO Buskerud, LO Buskerud, Drammen Næringslivsforening, Kongsberg Handels- og Næringsforening, Lier Næringsråd, Nedre Eiker Næringsråd og Øvre Eiker Næringsråd.

En vellykket kollektivsatsing er viktig for innbyggerne i Buskerudbyområdet. Derfor er Braker også en viktig aktør i Buskerudbysamarbeidet.

2.2 Mandat

2.2.1 Samarbeidsavtale

Buskerudbysamarbeidet er tuftet på en 5-årig samarbeids-avtale om klimavennlig areal- og transportutvikling i byområder Lier-

Kongsberg – Areal, transport og miljøprosjektet (ATM)

Buskerudbyen:

- Samarbeidet skal bidra til en samordnet og klimavennlig areal- og transportpolitikk som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål.
- Prosjektet skal tilfredsstille nasjonale forutsetninger for å kunne inngå en felles bypakke (samferdselspakke) i tråd med nasjonal transportplan. Denne pakken omtales som Buskerudbypakke 2.
- Samarbeidet skal legge til grunn kunnskapsbaserte løsninger.
- Prosjektet skal bidra til mer helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft.

2.2.2 Planprogram

Å utvikle en felles areal- og transportplan med relevante virkemidler er en av hovedoppgavene i samarbeidet. Et planprogram for planarbeidet ble vedtatt sommeren 2011. Her er det redegjort mer inngående for hva felles areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 skal omfatte.

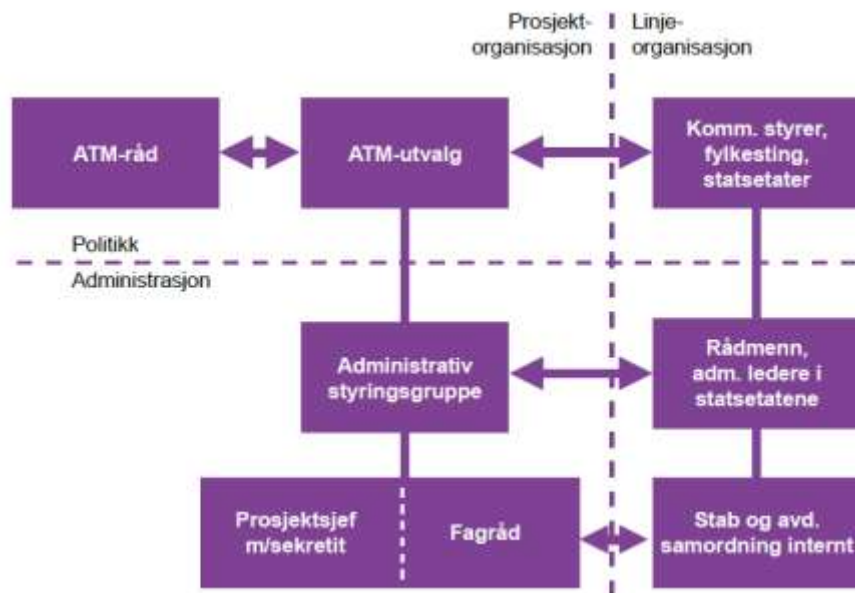
2.2.3 Avtale om belønningstilskudd

Buskerudbysamarbeidet har inngått en 4-årig avtale med Samferdselsdepartementet om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2010-2013. Tiltak finansiert av denne avtalen er definert som Buskerudbypakke1. Intensjonen i avtalen er at i alt 280 millioner kr skal benyttes til tiltak i Buskerudbyen som kan bidra til å redusere omfanget av reiser med privatbil og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel. De kortsiktige mål i fierårsperioden er definert slik:

- At den samlede biltrafikken i byområdet Buskerudbyen ikke skal øke i perioden, og helst reduseres, selv om befolkningen og/eller antall arbeidsplasser øker.
- En samlet reduksjon av biltrafikken på 5% i rushtiden for hele byområdet Buskerudbyen i perioden.

2.3 Organisering

Buskerudbysamarbeidet har en organisasjonsstruktur som både skal sikre folkevalgt styring, politisk og administrativ forankring og skape gode forutsetninger for samordning og kunnskapsbaserte beslutninger.



2.3.1 ATM-utvalg

Samarbeidet legger konsensus til grunn ved beslutninger. Alle formelle beslutninger fattes i kommunestyre, fylkesting og hos statsetatene. Dette setter ekstra store krav til forankring av arbeidet i alle partners organisasjoner. Her må alle bidra i en balanse mellom å «gi og ta». ATM-utvalget er den politiske styringsgruppen i samarbeidet, og består av ordførerne i de fem kommunene og

fylkeskommunen, lederne i de tre statsetatene og fylkesmannen. Utvalget har til sammen 10 representanter.

2.3.2 ATM-råd

ATM-rådet består av 36 valgte politikere fra de fem kommunestyrene og fylkestinget. Det er i 2011 åpnet for ytterligere politikerrepresentasjon i ATM-rådet med valgte observatører. Denne gruppen av folkevalgte representerer sentrale politikere fra alle politiske partier som er representert i de fem kommunene og fylkeskommunen. I ATM-rådet møtes politikere på tvers av kommunegrensene og politiske partier for å drøfte sentrale problemstillinger før formell politisk behandling i kommunene og i fylkeskommunen.

ATM-rådet er bindeleddet mellom Buskerudbysamarbeidets utviklingsarbeid og de formelle politiske vedtaksorganene i kommunene og fylkeskommunen. Rådet får kunnskap, gir føringer for arbeidet og sikrer politisk forankring av arbeidet.

2.3.3 Administrativ styringsgruppe

I den administrative styringsgruppen deltar rådmenn og administrative ledere fra statsetatene, samt næringslivet (NHO og LO).

2.3.4 Fagråd

Fagrådet består av partners faglige ledere, samt Brakar.

2.3.5 Arbeidsgrupper

I tillegg er det opprettet ulike faglige arbeidsgrupper. I 2011 har arbeidsgruppen som har jobbet med areal- og transportplanen (ATP-gruppa) hatt en sentral rolle.

2.3.6 Sekretariat

Buskerudbysamarbeidets sekretariat ledes av prosjektsjefen, og har som hovedfunksjon å lede og koordinere alle aktiviteter i samarbeidet.

3 Visjon, hovedmål og delmål

Etterfølgende målstruktur bygger på formuleringer i politisk vedtatt samarbeidsavtale [1] og planprogram [3] fra 2010. Disse har vært styrende for innretningen av planarbeid, planprosess og de utredningsarbeider som er foretatt.

Formuleringene er egnet til å kommunisere hva Buskerudbyen ønsker å strekke seg mot. Siden målsettingene ble formulert tidlig i planprosessen, og før eksisterende kunnskapsgrunnlag var etablert, bærer målene preg av å være «rundt» formulerte. Dette har vært positivt for planprosessen, i den forstand at tolkning og presisering av hva som er realistisk å oppnå innen de ulike delmål har kunnet bli gjenstand for økende grad av presisering underveis.

Målformuleringene gir rom for tolkning. Det har imidlertid vært et ønske i utforming av plandokumentet at strategier, planbestemmelser og retningslinjer, som følger av disse mål, skal være tydelig formulerte og slik at det i liten grad etterlates et tolkningsrom om hva oppfølging av strategiene innebærer for den enkelte samarbeidspartner i Buskerudbyen. På denne måten er det en ambisjon at planen vil virke avklarende for etterfølgende planprosesser.

I kapittel 9 er det gitt en oppsummering av virkning av planen og med vurdering av i hvilken grad mål kan forventes nådd ved å gjennomføre de anbefalte strategier for arealbruk og transport som det er redegjort for i denne plan.

Til neste generasjons areal- og transportplan for Buskerudbyen anbefales det å arbeide videre med målstrukturen. Da vil det også være grunnlag for å utarbeide mål med høyere presisjonsgrad.

Etterfølgende visjon og mål gir uttrykk for at Buskerudbyen ønsker å legge til rette for den befolkningsvekst som forventes å komme og

at denne veksten skal skje innenfor rammene av en bærekraftig utvikling. Det positive med vekst er at den kan styres gjennom tilrettelegging og planlegging. Det ville ha vært langt mer krevende å formulere positive mål og legge planer for fremtiden dersom utgangspunktet var stagnasjon og befolkningsnedgang. I en vekstsituasjon kan offentlig planlegging spille på lag med krefter i markedet og både gi grunnlag for gode løsninger og trivsel for innbyggere og konkurransekraft for næringslivet. Buskerudbyen ønsker å ivareta både globale, nasjonale, regionale og lokale mål – noe etterfølgende visjon og mål gir uttrykk for.



Illustrasjon av det urbane i det grønne

3.1 Visjon

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

3.2 Hovedmål og delmål

Hovedmål 1: Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig

1.1 Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling i knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet, med bevaring av overordnet grøntstruktur og jordbruksområder.

1.2 Byområdet skal være et ledende område for reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren.

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

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

2.2 Transportsystemet skal være effektivt, både for innbyggere og næringsliv, miljøvennlig med kollektivtransport av høy kvalitet som grunnstamme, og med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

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

3.1 Det skal legges til rette for livskraftige byer og tettsteder i alle kommuner som urbane knutepunkter / kommunesentra, med bosteder, arbeidsplasser, handel, service-, kultur- og fritidsaktiviteter. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.

3.2 Vekstkraften i Drammen og Kongsberg skal utnyttes til beste for hele Buskerudbyen. Vekst i alle kommuner bør skje ved en boligutbygging, arbeidsintensiv næringsutvikling og lokalisering av offentlig virksomhet til knutepunkter langs jernbanen og det øvrige kollektivtransportsystemet.

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

3.3 Hva er det vi vil? Nærmere drøfting av mål for utvikling

Buskerudbysamarbeidet legger i denne plan til rette for forventet befolknings- og næringsvekst i byområdet fram mot 2023. Veksten vil både kunne oppfylle mål om å avlaste andre pressområder på Østlandet og bidra til bedre forutsetninger for styrket kollektivtransport og mer attraktive byer og tettsteder i Buskerudbyen.

3.3.1 Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig



Vi vil derfor:

- Utnytte byggeområdene effektivt for å reduseres presset på det vakre natur- og kulturlandskapet og slik at de rike friluft- og jordbruksarealene i Buskerudbyen i større grad kan opprettholdes som sammenhengende strukturer.
- Utvikle et flerkjernet byområde med knutepunkter langs jernbanen. Arbeidsplasser, boliger og sentrumsfunksjoner skal samles i knutepunkter. Med flerfunksjonell arealbruk reduseres avstander mellom funksjoner og muliggjør i større grad gåing og sykling. Mellom knutepunktene skal det være mulig å reise effektivt med kollektivtransport.

- Redusere klimagass fra transportsektoren ved å legge bedre til rette for alternativer til privatbil og ved å gradvis innfase biltrafikkreduserende tiltak i takt med at alternativer til privatbil utvikles.

3.3.2 Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere

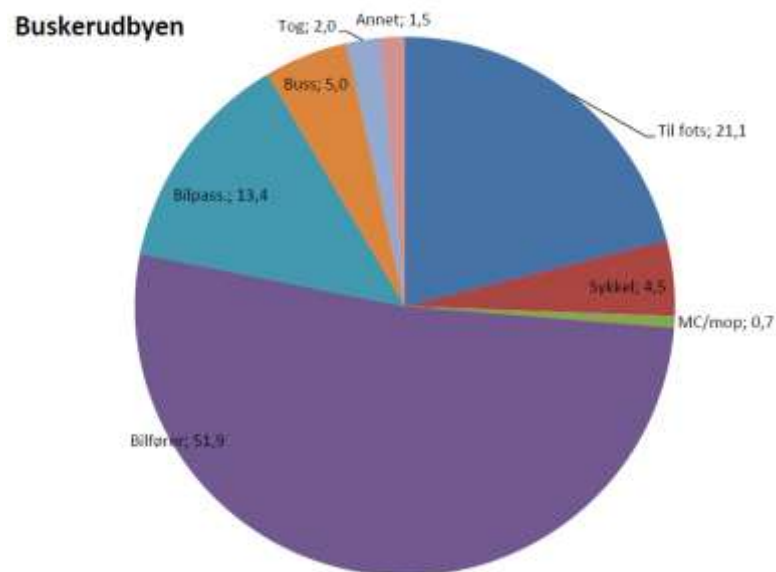


Vi vil derfor:

- Sikre næringslivet framkommelighet på vegnettet ved å legge til rette for at private reiser i større grad kan foregå med andre transportmidler.
- Det kollektive transportsystemet skal være samordnet, med effektive knutepunkter og parkeringsmuligheter for bil og sykkel.

- Tog og buss skal få høyere frekvens, kortere reisetid og bedre kvalitet mht materiell, informasjon, stasjoner og holdeplasser og slik at tilbudet er konkurransedyktig med privatbil.
- Det skal være attraktivt å gå og sykle for alle.
- Effektive løsninger for godstransport skal utvikles i et Østlandsperspektiv og slik at en økende andel gods kan transporteres med tog eller båt.

Dagens reisevaner (RVU 2009) fremgår av figuren under.



Hovedmål for endring av transportmønster fram mot 2023:

Planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Denne ambisjonen forutsetter at strategiene i planen realiseres og at staten stiller opp med økonomiske ressurser slik at ambisjonene kan la seg realisere.

Buskerudbyen har som mål fram mot 2023 at:

- Andel syklende skal dobles.
- Andel kollektivreisende (buss og tog) skal dobles.
- Andel gående skal øke.
- Andelen reiser med privatbil (bilfører + bilpassasjer) skal reduseres med minst 10%-poeng

3.3.3 Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner



Vi vil derfor:

- Utvikle mer pulserende byer og mer levende tettsteder med arbeidsplasser, handel, boliger, kulturopplevelser og møteplasser og slik at det blir markedsmessig grunnlag for et mangfoldig og høyere ordens tjenestetilbud i hver kommune.
- Utvikle mer konsentrerte byer og tettsteder med regional attraksjonskraft og som er sterkt integrert i et felles arbeids-, bolig- og servicemarked på Østlandet.
- Legge til rette for et mangfoldig boligtilbud og med kvaliteter slik at alle, også barnefamilier finner det attraktivt å bo i by.
- Legge til rette for lek og strukturer som fremmer fysisk aktivitet.
- Utvikle hensiktsmessige arealer til ulike typer næringsformål.
- Ha fortetting med kvalitet og med hensyn til stedets karakter.

4 Forholdet til andre planprosesser

I det etterfølgende gis en omtale av hvordan areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 kan ses i sammenheng med andre parallelle statlige, regionale og kommunale planprosesser. En fyldigere omtale av alle disse planprosesser finnes i vedlegg til denne plan.

Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2023. Ansvar: Buskerudbysamarbeidet.

Planen gir føringer for utvikling av areal- og transportsystem i Buskerudbyen. Det er viktig å presisere at:

- Planen opphever ikke gjeldende kommuneplaner eller reguleringsplaner.
- Planen opphever ikke eksisterende innsigelser til planer.
- Planen inneholder ikke bevilgninger direkte. Planen kan heller ikke instruere samarbeidspartneres budsjettprosesser.

"Handlingsprogram i planen" må i stor grad følges opp i kommuneplaner og Buskerudbypakke 2 samt alle partneres årsbudsjett og utøvelse av deres løpende politikk. Planen gir føringer for alle partneres revisjon av eksisterende planer og for utvikling av nye planer. Det er et mål at planen bidrar til å skape forutsigbarhet om kommende plan- og utviklingsprosesser og slik at antallet innsigelser til planer kan reduseres.

Kommunenes planstrategier og kommuneplanens arealdel. Ansvar kommuner og fylkeskommune.

Planstrategiene for kommunene er en lovpålagt oppgave alle kommuner må gjennomføre første år etter et kommunevalg. Kommunenes planstrategier skal ta inn over seg arbeidet med felles regional areal- og transportplan i Buskerudbyen og slik at det planlegges revisjon av gjeldende kommuneplaner. Kommuneplanens reviderte arealdeler må følge opp areal-elementene i areal- og transportplan for Buskerudbyen og kan

derfor sies å være det viktigste element i «handlingsprogrammet» for arealbruk til den felles areal- og transportplanen.

Buskerudbypakke 2. Ansvar: Buskerudbysamarbeidet.

En helhetlig bypakke for Buskerudbyen vil være "handlingsprogrammet" mht transportelementene i areal- og transportplan for Buskerudbyen. Buskerudbypakke 2 vil være "eid" av alle partnere i Buskerudbyen inkl. Statens vegvesen og Jernbaneverket. Slike bypakker er vanligvis finansiert ved en kombinasjon av trafikantbetaling, statlige, fylkeskommunale og kommunale bevilgninger. Stortinget må til slutt godkjenne bypakken for Buskerudbyen da finansiering med trafikantbetaling forutsetter et slik statlig vedtak. Innholdet i Buskerudbypakke 2 må være i tråd med de føringer konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 angir.

KVU for Buskerudbypakke 2: Ansvar: Statens vegvesen i samarbeid med Buskerudbyen.

Konseptvalgutredning (KVU) er bestilt fra Samferdselsdepartementet etter anmodning fra Buskerudbysamarbeidet. Prosessen er faglig, men vil når den er gjennomført, medføre vedtak i regjeringen om hvilke transportkonsepter det skal jobbes videre med i Buskerudbyen både knyttet til ordinære planprosesser etter plan- og bygningsloven og mht konkretisering av innhold i Buskerudbypakke 2. Mao er arbeidet avklarende for videre konkretisering / planarbeid.

Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 er å forstå som en oversiktsplan, som forutsetter oppfølging av kommunene gjennom kommuneplanens arealdel og andre kommunale planer, av fylkeskommunen gjennom sine planer, satsing på kollektivtransport og fylkesveger og av staten gjennom NTP, etterfølgende statsbudsjett og ved senere godkjenning av en bypakke / helhetlig finansieringspakke (Buskerudbypakke 2) for infra-struktur på veg og jernbane og drift av kollektivtransport.

5 Problembeskrivelse

5.1 Behov for fornyelse av areal- og transportstrategiene

I planforslagets del 2 Kunnskapsgrunnlaget er det redegjort for behovet for å endre strategier for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen slik at målsettingene om mer attraktive byer og tettsteder, redusert bilbruk og klimagassutslipp skal kunne nås.

Utfordringene er knyttet til mange enkeltforhold innen areal- og transportpolitikken. Oppsummert kan utfordringene sammenfattes og knyttes til tre politikkområder.

5.2 Behov for en fornyet arealstrategi

Nye strategier for arealpolitikk må utvikles – og som i større grad er samordnet med en ønsket transportpolitikk:

Utfordring: Gjeldende arealpolitikk og kommuneplaner har over tid endret seg og har i økende grad styrket fokus mot attraktiv tettstedsutvikling og utvikling i kollektivknutepunkter. Samlet sett fremstår likevel ikke gjeldende kommuneplaner som en samordnet arealstrategi innrettet mot å begrense behovet for privatbilbruk. Dagens arealstrategier er i for stor grad basert på en *både- og strategi* mht fortetting og utvikling andre steder enn i kommunesentra og kollektivknutepunkter. Dette svekker utviklingen av attraktive byer og tettsteder og reduserer mulighetene for å få etablert et godt kundegrunnlag for kollektivtransporten og et bedre servicetilbud med etablering av høyere ordens funksjoner i de enkelte kommunesentra.

Utfordring: Over tid har etablering av bilbaserte kjøpesentra utfordret sentrumshandelen. Dette kan, dersom utviklingen fortsetter, bidra til redusert handelstilbud i tradisjonelle sentrumsområder og dermed svekke byliv og de enkelte kommunesentras attraktivitet.

Utfordring: Strategier for næringslokalisering (lokalisering av rett virksomhet på rett sted) er ikke i tilstrekkelig grad utviklet eller samordnet med krav til parkering. Dette kan medføre at virksomheter som primært bør lokaliseres i sentrumsområder og ved kollektivknutepunkt, havner andre steder. Dette kan bidra til økt bilbruk og svekket attraktivitet i de enkelte kommunesentra.

Utfordring: Det er ikke i tilstrekkelig grad gode lokaliseringsmuligheter for transport- og plasskrevende næringsliv.

Utfordring: Dagens boligstruktur, med unntak av Drammen, er i dag preget av høy andel eneboliger og mindre andel rekkehus og leiligheter. Det kan stilles spørsmål ved om eksisterende boligstruktur er tilstrekkelig variert til å kunne tilby hensiktsmessige boliger til alle befolkningsgrupper.

Behov for fornyet strategi

Nye felles strategier for arealpolitikk, og som i større grad er samordnet med strategier for utvikling av transportsystemet, bør utvikles. I en ny felles strategi for Buskerudbyen må arealbruken i større grad styres mot konsentrasjon (fortetting og transformasjon) heller enn spredt arealbruk og mot transport- og arealbesparende lokalisering av funksjoner. Se nærmere omtale av Buskerudbyens nye strategi i kapitlene 6 og 7.

5.3 Behov for en fornyet transportstrategi og med nye finansieringsløsninger

Nye strategier for transportsystemet og helhetlige finansieringsløsninger må utvikles:

Utfordring: Dagens vegkapasitet er begrenset. Gjeldende prognoser for befolkningsvekst vil medføre økt bilbruk (beregnet til ca 50% fram mot 2040), redusert framkommelighet og svekket konkurransekraft for næringslivet om ikke nye strategier for transportpolitikken utvikles.

Utfordring: Tog er i dag lite konkurransedyktig med bil på de fleste reiserelasjoner i Buskerudbyen. Jernbaneinfrastrukturen i Buskerudbyen er underutviklet mht muligheten til å få etablert et styrket togtilbud, særlig gjelder dette togtilbud på strekningen mellom Drammen og Kongsberg. Togtilbudets frekvens er for lav og reisetiden er for lang.

Utfordring: Godshåndtering skjer i dag på flere ulike steder, dette beslaglegger sporkapasitet for persontransport og er også lite effektivt for godstransporten. Godsterminaler beslaglegger også areal som i dag er ønsket til byutvikling. Det er behov for nye fasiliteter for godsterminal pga begrensede vekstmuligheter for godshåndtering i eksisterende områder.

Utfordring: Bussens framkommelighet er i liten grad prioritert i vegnettet i køsituasjoner og bussen har på flere reiserelasjoner for lav frekvens og for lang reisetid sammenliknet med privatbil.

Utfordring: Tilrettelegging for syklende kan bli vesentlig bedre, både mht infrastruktur og drift vinterstid.

Utfordring: Tilrettelegging for gående kan bli vesentlig bedre, både mht infrastruktur og drift vinterstid.

Utfordring: Effektive overgangsmuligheter fra bil, gange og sykkel til kollektivtransport er mangelfullt utviklet. Dette gjelder både park-and-ride fasiliteter, kiss-and-ride fasiliteter, sykkelparkeringsmuligheter og effektive gang- og sykkelforbindelser ved kollektivknutepunkter.

Utfordring: Det mangler tilstrekkelig vegtilknytning, både for privatbil, næringslivets transporter, buss, gående og syklende til enkelte sentrale utviklingsområder i kommunene. Dette begrenser mulighetene for å utvikle sentrumsnært areal i kommunene.

Utfordring: Dagens finansiering av infrastrukturtiltak og drift av kollektivtransport er mangelfull. Nasjonal transportplan peker på behovet for å utvikle bypakker med trafikanbetaling for å sikre fullfinansierte transportløsninger i byområder.

Behov for fornyet strategi

Forbedret transporttilbud og nye finansieringsformer bør utvikles. Alternativene til privatbil må forbedres, kollektivtilbudet må forbedres og det må legges bedre til rette for gangtrafikken og sykkeltrafikken. En Buskerudbypakke2 (fullfinansiert transportpakke) for Buskerudbyen må videre-utvikles basert på innholdet i felles areal- og transportplan for Buskerudbyen og i tråd med anbefalinger i pågående KVV for Buskerudbypakke2. Se nærmere omtale av Buskerudbyens nye strategi i kapittel 8.

5.4 Behov for en fornyet strategi for å begrense vekst i privatbilbruk

Under 5.3 er det vist til at alternativene til privatbil må forbedres for at flere vil la være å kjøre bil. Men positive virkemidler må kombineres med strategier for å begrense privatbilbruk dersom en skal få en effektiv reduksjon i veksten.

Utfordring: Dagens biltilgjengelighet i Buskerudbyen er svært god, både når det gjelder reisetider og når det gjelder parkeringsmuligheter. Dette gjenspeiles også i dagens reisevaner der ca 65% av innbyggernes reiser i Buskerudbyen foretas med privatbil (jfr RVU 2009 inkl både bilførerandel 51,9 % og bilpassasjerer 13,4 %). For å få effekt av en mer konsentrert arealpolitikk, og med et forbedret tilbud for kollektivreisende, gående og syklende, er det samtidig behov for å innføre bilbegrensende tiltak. Et kollektivtilbud uten bil-begrensende tiltak vil koste langt mer enn et kollektivtilbud med bilbegrensende tiltak for å gi samme effekt på reisevaner.

Utfordring: Kommunene i Buskerudbysamarbeidet har vedtatt en samordnet parkeringsstrategi der sentrumsområdene skal prioritere korttidsparkering foran arbeidsplassparkering og der prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser skal prioritere innfartsparkering. Kongsberg og Drammer er parkeringskommuner og utvikler ulike parkeringsvirkemidler. De andre kommunene har vedtatt å søke om å bli parkeringskommuner. Det er behov for å videreutvikle parkeringsregimet i alle kommunene videre. Minimumsnormer eller 0-krav til parkering for kontorvirksomheter i sentrumsområder bør erstattes med maksimumsnormer.

Utfordring: Det i dag ikke hjemmel for det offentlige å pålegge avgiftsparkering på privat grunn. Dette innebærer at det er begrensninger på hvor aktivt den lovhjemlede parkeringspolitikken kan brukes som biltrafikkreduserende virkemiddel i sentrumsområder i en situasjon der det er etablert bilbaserte kjøpesentre utenfor tradisjonelle sentrumsområder. Dersom kommunene bruker

parkeringspolitikk for aktivt som bilbegrensende tiltak kan dette virke konkurransevridende og hemmende for sentrumshandel.

Utfordring: Trafikantbetaling er et virkemiddel som både kan bidra til å finansiere tiltak i transportsystemet og i seg selv virke bilbegrensende. På tross av at tiltaket kan bidra til å nå viktige mål for samfunnsutvikling, viser erfaring at det er krevende lokalpolitiske prosesser som må til for å få etablert trafikantbetaling.

Behov for fornyet strategi:

Det er vedtatt en samordnet parkeringsstrategi. Denne må følges opp med felles parkeringsnormer og med konkrete tiltak tilpasset den enkelte kommune..

Et system for trafikantbetaling bør utvikles slik at det både begrenser unødvendig bilbruk og sikrer fullfinansiering av et forbedret transporttilbud som gir et bedre transportalternativ til privatbil. Nærmere omtale av ny strategi for Buskerudbyen kan studeres i kapittel 8.

6 Overordnet strategi

6.1 Konsentrert arealbruk som fundament

Buskerudbyen skal utvikles til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion. En mer attraktiv og konsentrert arealbruk må være fundamentet i en samordnet areal- og transportpolitikk.

Kunnskapsgrunnlaget har vist at det er store muligheter for boligutvikling og arbeidsplassutvikling innenfor allerede avsatte byggeområder i gjeldende kommuneplaner. Planforslaget handler derfor først og fremst om hvordan vi husholder med / styrer bruken av og konsentrerer arealbruken i allerede definerte byggeområder. I mindre grad har planarbeidet omhandlet å lete etter nye utviklingsområder.

6.1.1 Alternative varianter av konsentrert arealbruk

Tre alternative strategier for areal- og transportpolitikk i Buskerudbyen er utviklet og analysert som grunnlag for utforming av en anbefalt overordnet strategi. Analysene bekrefter den kunnskap vi har fra før om hva som gir mest bærekraft, konkurransekraft og attraktive byer og tettsteder. Dette er nærmere beskrevet i planforslagets Del 2 – Kunnskapsgrunnlaget.

De tre alternative strategiene og resultatene som konsekvensutredningen redegjør for er kort oppsummert som følger:

0-alternativet – ”både konsentrasjon og spredt arealbruk”

En videreføring av dagens areal- og transportpolitikk som både legger til rette for fortetting og arealbruk i kommunesentra, men som også legger til rette for betydelig utvikling i en rekke andre områder i Buskerudbyen gir dårligst måloppnåelse. I 2040 kan en slik strategi medføre en vekst i biltrafikken på nær 50% sammenliknet med 2012.

Det er derfor utredet to alternative strategier som begge legger til grunn mer konsentrert arealbruk og et mer miljøvennlig transportsystem. Disse alternativene er bevisst definert som ”teoretiske ytterpunkter” mht hva som er mulig når det gjelder konsentrasjon av arealbruk. Dette for å finne ut hvilket arealbruksalternativ som best responderer på et godt og miljøvennlig transportsystem.

Alternativ 1 – konsentrasjon i 18 utviklingsområder

Dette er et ”teoretisk” alternativ der all arealutvikling konsentreres til 18 ulike utviklingsområder i Buskerudbyen og der et godt kollektivtilbud samvirker med arealbruken. Dette alternativet gir bedre måloppnåelse enn 0-alternativet. Alternativet er ikke fullt ut realistisk da noe utvikling i praksis også vil måtte skje andre steder enn i de 18 utviklingsområdene. Det er for eksempel urimelig å stanse all utvikling andre steder der planprosesser har kommet langt og hvor byggesaker er under forberedelse.

Alternativ 2 – konsentrasjon til 5 utviklingsområder

Dette er også et ”teoretisk” alternativ der all utvikling konsentreres til 5 utviklingsområder i Buskerudbyen. Dette alternativet gir best måloppnåelse. Dette alternativet er heller ikke fullt ut realistisk, da utvikling i praksis også vil måtte skje andre steder enn i de 5 utviklingsområdene.

6.1.2 Anbefalt strategi tar utgangspunkt i et begrenset antall prioriterte utviklingsområder

Analysene av ulike måter å innrette areal- og transportpolitikken har gitt oss et kunnskapsgrunnlag for å kunne utmeisle en anbefalingsverdig og realistisk strategi for framtidig arealpolitikk.

Det er slått fast at arealbruken er selve fundamentet i en samordnet areal- og transportpolitikk. (Kilde: TØI-rapport 1020/2009 m.fl) Dersom arealbruken ikke er konsentrert til et begrenset antall utviklingsområder, blir det vanskelig å utvikle effektive transportstrategier.

Når arealbruken konsentreres til et begrenset antall flerfunksjonelle utviklingsområder reduseres behov for motorisert transport for reiser lokalt. Det blir også enklere å legge til rette for at reiser mellom utviklingsområdene og ut av regionen kan betjenes med kollektivtransport. Konsentrert arealbruk til et begrenset antall utviklingsområder gir også de beste forutsetninger for at mål om attraktiv by- og tettstedsutvikling og et konkurransekraftig næringsliv kan nås. Å spre utviklingen i mange flere utviklingsområder vil komplisere reisemønsteret og dermed favorisere privatbil som reisemiddel.

Som følge av ovennevnte er det derfor utviklet en anbefalt strategi, som ikke er teoretisk, men som er innrettet mot at det meste av utvikling skjer i et begrenset antall prioriterte utviklingsområder.

I anbefalte strategi er det tatt hensyn til lokale behov og forutsetninger.

6.1.3 Geografisk avgrensning og forholdet til gjeldende planer

Planforslaget omhandler strategiutforming for området mellom Lier og Kongsberg. Således inneholder planforslaget ikke strategier for utvikling i Skotselv og Hvittingfoss. Arealutvikling i disse tettstedene ivaretas i de enkelte kommuneplaner.

Planforslaget opphever ikke gjeldende kommuneplaner (arealdelen), men gir føringer for revisjon av kommunens- og de andre samarbeidspartneres planer.

Planforslaget støtter Lier kommunes ønsker om å utvikle Lierstranda til byutviklingsformål. På samme måte som at planforslaget ikke opphever gjeldende kommuneplaner, så opphever heller ikke planforslaget formelle innsigelser til gjeldende

kommunale planer. Realisering av byutvikling på Lierstranda forutsetter planavklaring i kommuneplanen for Lier.

6.2 Overordnet strategi fram mot 2023

6.2.1 Buskerudbyens 6 prioriterte utviklingsområder

Overordnet strategi – følgende seks områder er prioriterte utviklingsområder:

5 regionale hovedutviklingsområder

- Kompaktbyen Kongsberg
- Hokksund
- Mjøndalen (inkl sentrumsområde i Krokstadelva)
- Sentrale deler av Drammen
- Lierstranda

I tillegg et lokalt utviklingsområde:

- Vestfossen

Alle prioriterte utviklingsområder er knyttet sammen og forbundet til resten av Østlandet med jernbane. Samtidig har de potensiale for flerfunksjonell sentrumsutvikling med boliger, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner. Dette skiller disse seks utviklingsområdene fra andre mulige utviklingsområder i Buskerudbyen. De andre vurderte utviklingsområdene mangler enten jernbanetilknytning eller potensiale for flerfunksjonell utvikling av et visst omfang.

Kongsberg er regionsenter og det viktigste kollektivknutepunkt i Kongsbergregionen. Kongsberg har et sterkt teknologimiljø og byen har gode forutsetninger for videre vekst og utvikling.

Hokksund er kommunesenter og kollektivknutepunkt i Øvre Eiker og også et knutepunkt for reiser ut av Buskerudbyen i retning Åmot-Hønefoss og alternativ rute til Gardermoen. Hokksund har en etablert sentrumsstruktur og gode vekstmuligheter.

Mjøndalen er kommunesenter og kollektivknutepunkt i Nedre Eiker. Mjøndalen har en etablert sentrumsdannelse og med stort potensiale for videre allsidig tettstedsutvikling.

Drammen er fylkessenter og det viktigste kollektivknutepunkt i Drammensregionen. Drammen havn er nasjonal stamnetthavn og viktig innfallspori for gods. Drammen har gode togforbindelser til Oslo og også flytog til Gardermoen. Byen har stort potensiale for videre allsidig byutvikling.

Lierstranda er et nytt mulig byutviklingsområde. Her er det potensiale for omfattende attraktiv fjordbyutvikling og muligheter for etablering av ny jernbanestasjon. Lierstranda kan på sikt bli et kollektivknutepunkt for Lier. Fra Lierstranda er det tog- og vegforbindelse mot Oslo og vegforbindelse (rv 23) i retning Oslofjordtunnelen.

Vestfossen har potensiale for både boligvekst og sentrumsutvikling i form av lokal service og arbeidsplassutvikling. Det er etablert funksjonelle løsninger for tog, buss og parkering i felles anlegg. Vestfossen er en regional kulturdestinasjon. Fra Vestfossen er det vegforbindelse (fv 35) ut av Buskerudbyen i retning Vestfold.

6.2.2 Mål for vekstandel i de 6 utviklingsområdene

Anbefalt strategi tar utgangspunkt i at det meste av bolig- og næringsutvikling, med unntak av plass- og transportkrevende næringsliv, bør konsentreres til de 6 prioriterte utviklingsområdene Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen, Lierstranda og Vestfossen.

Den overordnede strategien muliggjør utvikling også utenfor de prioriterte utviklingsområdene. I planperioden fram til 2023 bør det imidlertid være et mål at så mye som mulig av bolig- og arbeidsplassveksten skjer innenfor de 6 prioriterte utviklingsområder.

I praksis kan det ta noe tid før dette målet lar seg realisere, ikke minst på Lierstranda, men også i andre kommuner kan det være utfordrende å utvikle en høy andel av bolig- og arbeidsplassvekst innenfor de prioriterte utviklingsområdene tidlig i planperioden. Med utgangspunkt i ovennevnte er følgende mål definert i perioden fram til 2023:

Mål for vekstandel (bolig- og arbeidsplassvekst) i de prioriterte utviklingsområder:

- Så mye som mulig og så raskt som mulig: Etablering av nye boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor planens prioriterte utviklingsområder. Målet gjelder både samlet for Buskerudbyen og for hver av kommunene.
- Minst 80% av bolig- og arbeidsplassveksten skal skje innenfor de prioriterte utviklingsområder

Målet om at minst 80% av bolig- og arbeidsplassvekst skal skje innenfor de prioriterte utviklingsområder skal revideres ut fra forholdene i den enkelte kommune ved kommende kommuneplanrevisjon. Dette innebærer at hovedmålet skal ivaretas og at en økende andel av veksten i kommunene skal skje innenfor prioriterte utviklingsområder.

Først når kommunene har foretatt nøyaktig avgrensning av de prioriterte utviklingsområder vil det være mulig å tallfeste mer presist den historiske utvikling av bolig- og arbeidsplassvekst og utarbeide konkrete mål og vekstambisjoner fram mot 2023.

De resterende 20% av bolig- og arbeidsplassvekst som da muliggjør noe utvikling også utenfor de prioriterte utviklingsområder skal også skje i henhold til målsettinger i planen om å styrke eksisterende tettstedsutvikling og minimere transportbehovet.

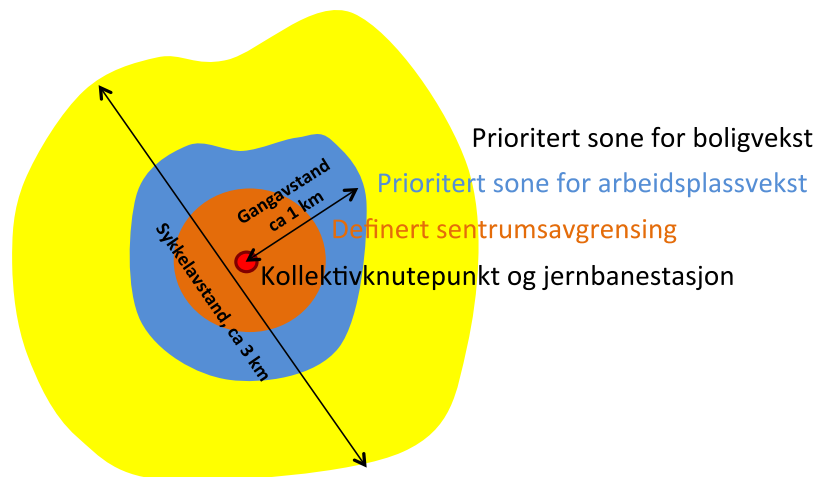
De ovennevnte mål må ses i sammenheng med tiltak i handlingsprogram og planretningslinjer knyttet til de enkelte strategier. En rekke tiltak er foreslått i handlingsprogrammet og som setter fokus på oppfølging av ovennevnte mål; bl a:

- Revisjon av kommuneplanens arealdel med avgrensning / tydeliggjøring av prioriterte utviklingsområder og med revurdering av boligfelt i gjeldende arealplaner. Samtidig skal nye kommuneplaner få en tydeligere politikk for næringslokalisering (rett virksomhet på rett sted) og en tydeligere politikk for handelslokalisering når det gjelder arealkrevende og plasskrevende varer.
- Felles målesystem / arealregnskap som kunnskapsgrunnlag for å følge arealutvikling over tid og som drøftingsgrunnlag for å vurdere virkemiddelbruk for å få til den ønskede utvikling i hver av kommunene. Målesystemet skal også brukes av kommunene i utvikling av mer konkrete og differensierte mål og vekstambisjoner for den enkelte kommune.
- Utvikling av sentrumsplaner og handlingsplan for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder både for å sikre fortetting med kvalitet men også for å stimulere markedet til realisering av byggeprosjekter..
- Felles kompetansestøttende tiltak med eksempler på virkemiddelbruk og attraktiv sentrumsutvikling.

6.2.3 Avgrensning av prioriterte utviklingsområder

Nøyaktig avgrensning av de prioriterte utviklingsområder vil skje i kommende revisjon av kommuneplanens arealdel. En prinsipiell avgrensning framgår av kart i kap 6.3.

Den ytterste avgrensningen er knyttet til boliglokalisering. Den innerste avgrensning er knyttet til sentrumsutvikling. Et sted mellom disse skal avgrensning for arbeidsplasslokalisering defineres. Størrelsen på de enkelte soner kan variere fra tettsted til tettsted.



Figur: Prinsippmodell for avgrensning av boligvekst, arbeidsplassvekst, sentrumsavgrensning og kollektivknutepunkt i de seks prioriterte utviklingsområdene. Faktisk avgrensning må ta hensyn til lokale forhold. De enkelte soner skal i utgangspunktet være innenfor eksisterende byggeområder.

Sentrumsavgrensningen i det prioriterte utviklingsområdet bør være slik at sentrumsområdet kan fungere som en enhet og felles

målpunkt for hele kommunen. Sentrumsområdet bør ikke være for stort, men bør være flerfunksjonelt med boliger, arbeidsplasser, handel, kulturinstitusjoner m.m.. Sentrumsområdene fremgår av gjeldende kommuneplaner, men avgrensningen av disse områdene bør vurderes på nytt ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

Prioritert sone for arbeidsplassvekst bør ikke strekke seg vesentlig lengre ut fra kollektivknutepunktet enn ca en km, mao slik at det er gangavstand fra jernbanestasjon. Unntak kan tenkes der hvor det allerede er etablert større arbeidsplasskonsentrasjoner utenfor denne sonen. For slike arbeidsplasskonsentrasjoner bør man søke etablert et styrket kollektivtilbud, f eks er dette aktuelt for Teknologiparken i Kongsberg.

Prioritert sone for boligvekst bør være slik at hele sonen er tilgjengelig innen sykkelavstand, dvs ca 3 km i diameter og slik at det er gangavstand eller relativt kort sykkelavstand til kollektivknutepunktet i sentrum. Da er det også realistisk at en høy andel av reisene internt i tettstedet kan foregå til fots eller med sykkel.

6.3 Nærmere drøfting om utvikling i den enkelte kommune

Sentrale Drammen – hovedutviklingsområde i Drammen

Drammen har klart å snu et negativt omdømme til å nå være et nasjonalt forbilde i byutvikling. Store sentrale områder i byen, langs elva er utviklet og gjort tilgjengelig for byens innbyggere, elva er rensert og gjennomgangstrafikk ledet utenfor sentrum i tunneler i Bragernesåsen og Strømsåsen. Store byrom har blitt til møteplasser for byliv og kulturopplevelser. Sentrale funksjoner, som Papirbredden kunnskapspark, skoler og kulturinstitusjoner er etablert i sentrum.

Videre byutvikling i Drammen bør fortsette i samme spor. Hovedutviklingsområdet bør være mellom Brakerøya og Gulskogen

stasjon. Her er det fortsatt store utviklingsmuligheter og hvor bosatte i stor grad kan nå kollektivknutepunkt og større arbeidsplass-konsentrasjoner til fots eller med sykkel. Hele tre jernbanestasjoner betjener dette sentrale og sammenhengende byområdet.

Tilsvarende bør utvikling lengst vest for Gulskogen, lengst øst langs Svelvikveien mot Nøstodden og Knive og videre utvikling på Konnerud ikke prioriteres i samme grad, da utvikling her i større grad vil være bilbasert og utenfor gang- og sykkelavstand til Drammen sentrum. Tilsvarende vil videre utvikling på Åssiden ved Travbanen innebære lengre gang- og sykkelavstander enn utvikling innenfor det anbefalte hovedutviklingsområdet, men på Åssiden er det relativt god kollektivbetjening til Drammen med buss. Åssiden fremstår derfor som det området i kommunen, utenfor hovedutviklingsområdet, som best ivaretar målsettingene om å redusere bilbruk. Utvikling her bør imidlertid ikke skje på bekostning av attraktiv sentrumsutvikling i Drammen sentrum.

Mjøndalen – hovedutviklingsområde i Nedre Eiker

Mjøndalen er kommunesenter med variert tjenestetilbud og har en kvartalsstruktur som er et svært godt utgangspunkt for videre attraktiv tettstedsutvikling. Det er identifisert store utviklingsmuligheter både på kort og lengre sikt. Mjøndalen stasjon har behov for opprusting. Stasjonsopprusting vil kunne bli en viktig generator for videre tettstedsutvikling i Mjøndalen.

Sentrum i Nedre Eiker, slik det er definert i gjeldende kommuneplan, omfatter både Mjøndalen og Krokstad senterområde / Buskerud Park. De to områdene har ulike forutsetninger for videre utvikling. Mjøndalen har jernbanestasjon og gode forutsetninger til å kunne videreutvikles som kommunens kollektivknutepunkt. Krokstad senterområde er i dag i hovedsak et kjøpesenterområde. Kommunestyret har vedtatt en plan for allsidig utvikling av området til Buskerud Park, som bl a omfatter handel, boliger, kulturhus og

badeland. Samtidig inkluderer planen flomsikringstiltak for området. Planen skal innebære omfattende stedsutvikling i et sentralt område i Nedre Eiker. Kommunestyrets planvedtak er nå til endelig avgjørelse i Miljøverndepartementet. Videre politikk for sentrumsutvikling i Nedre Eiker vil måtte tilpasses departementets endelig beslutning. Dersom planene for Buskerud Park godkjennes av departementet, vil veksten i sentrumsfunksjoner skje på begge sider av elva.

Solbergelva har arealreserver og den videre utvikling bør konsentreres til en sentrumsdannelse med nærservice for området.

Steinberg er i dag et lavt utnyttet eneboligområde med et visst utviklingspotensiale. Ved eventuelt behov for videre tilrettelegging for eneboligvekst, er Steinberg et alternativ. Der vil bosettingen være i rimelig sykkelavstand både til Hokksund og Mjøndalen. Steinberg stasjon er besluttet nedlagt fra 1.1.2013. Steinberg har ikke sentrumsfunksjoner i dag, og bør heller ikke utvikles med senterfunksjoner annet enn lokalt servicetilbud. Jo tettere utvikling Steinberg får, jo bedre forutsetninger vil det være for å opprettholde Steinberg stasjon. Området kan evt også betjenes med matebuss til Hokksund eller Mjøndalen.

Åsen er et område med arealreserve for boliger. Høydeforskjeller, avstand til kollektivknutepunkt og vanskeligheter med å betjene området effektivt med buss tilsier at videre utvikling bør begrenses.

Videre utvikling av boliger i de resterende åssider bør begrenses pga vanskelige vilkår for å gå og sykle til hovedkollektivknutepunktet og disse områdene er også utfordrende å betjene med kollektivtransport.

Mjøndalen, deler av Krokstadelva og hovedveiene E134 og fv 283 er flomutsatt allerede ved 10-årsflom. Når det gjelder 200-års flom er problemet større og omfatter også Solbergelva, Steinberg og

store deler av kommunikasjonsårene i Nedre Eiker. Også jernbanefyllinger blir da berørt.

På lengre sikt bør det søkes etter samordningsmuligheter vedrørende infrastrukturbygging (veg- og jernbanebygging) i Buskerudbyen som sikrer lavtliggende områder ved flomsituasjoner. Fastsettelse av framtidig trasé for E134 gjennom Mjøndalen er også et sentralt tema i denne forbindelse – ikke minst også når det gjelder å realisere arealutviklingspotensialet i Mjøndalen mellom sentrum og elvebredden.

Hokksund – hovedutviklingsområde i Øvre Eiker

Hokksund har en etablert senterstruktur og gode forutsetninger for videre bolig- og arbeidsplassvekst. Hokksund er kommunens viktigste senterområde og et kollektivknutepunkt også for transportkorridoren mot Hønefoss. Ved å først og fremst satse på videreutvikling av Hokksund vil forutsetningene for etablering av et bedre lokalt tjenestetilbud og høyere ordens funksjoner (restaurant, hotell etc.) være til stede. En slik utvikling vil ivareta mange av Øvre Eikers målsettinger, bl a mål i gjeldende strategiske næringsplan for Øvre Eiker. Utvikling i Hokksund vil i størst grad skape grunnlag for bedre kollektivtilbud og redusert bilbruk. Hokksund stasjon har lav standard og trenger en fullstendig opprusting. Utvikling av knutepunktet og stasjonsopprusting vil kunne bli en kraftig generator for videre stedsutvikling i Hokksund.

Når det gjelder de andre utviklingsområdene som er undersøkt, er Vestfossen et av de områdene som har best utviklingsmulighet i tråd med overordnede mål. Her er det forutsetninger for lokal sentrumsutvikling og med en allerede opprustet jernbanestasjon er også området knyttet til resten av Buskerudbyen og Østlandsområdet med direkte togforbindelse. I den anbefalte strategi er det derfor også lagt opp til videre utvikling av Vestfossen som attraktivt utviklingsområde.

Tettstedet Darbu er et nærsenter i Øvre Eiker kommune. Stedet har barnehage, barneskole, bibliotek, idrettshall, folkehøgskole, Eiker Scene, butikk, kro og noen bedrifter. Det er utarbeidet en sentrumsplan og det arbeides aktivt med planlegging og gjennomføring av et stedsutviklingsprosjekt. Området rundt stasjonen og skolen har høyeste prioritet med bygging av pendlerparkering, bussoppstilling og oppgradering av stasjonsbygningen. Bygging av nedføringsvei fra E 134 og planlagte etterbrukstiltak langs avlastet E 134 gjennom sentrum er andre store prosjekter som vil bli gjennomført som del av videreføringen av ny trase for E 134 gjennom Kongsberg. Det er stort lokalt engasjement for å gjøre tiltak som styrker kundegrunnlaget for og bruk av toget. Det legges opp til et moderat boligprogram i tråd med gjeldende kommuneplan. Fortetting og et planlagt utbyggingsområde vest for stasjonen vil bli prioritert i kommende planperiode.

Av andre områder i Øvre Eiker med betydelig arealreserver er Ormåsen et område som i stor grad er bilbasert og med små muligheter for et etablering av et godt lokalt servicetilbud. Bosatte i Ormåsen er avhengig av bruk av bil til de fleste gjøremål, ikke minst på arbeidsreiser og innkjøpsreiser.

Kompaktbyen - hovedutviklingsområde i Kongsberg

Kongsberg har i stor grad klart å utvikle et sammenhengende og kompakt utbyggingsmønster med relativt korte reiseavstander. Bykjernen er todelt, med hovedtyngden av handel og annen sentrumsrelatert virksomhet innenfor 1 km fra togstasjonen. Innenfor dette sentrumsområdet bor det imidlertid bare 2000 innbyggere. Boligstrukturen viser at kommunen har en høy andel eneboliger (61%), en lavere andel småhus og rekkehus (29%) og en relativt liten andel leiligheter (10%). Kommunen har klart å unngå å etablere bilbaserte kjøpesentra utenfor det historiske sentrum. Lokalisering av kjøpesenter i sentrum, med god biltilgjengelighet, er imidlertid heller ikke uproblematisk, særlig for annen sentrumsutvikling, men langt å foretrekke framfor kjøpesenteretablering

utenfor de historiske sentrumsområder. Foruten sentrumsområdet som har mange arbeidsplasser, er den tyngste arbeidsplasskonsentrasjonen lokalisert i Teknologiparken 1-2 kilometer sør for sentrum. Teknologiparken fremstår ikke i dag som en integrert del av sentrum og arbeidsplassene der bidrar i mindre grad til å skape det byliv mer sentrumsnær konsentrasjon av arbeidsplasser ville kunne ha gjort. Utvikling av en kunnskaps- og kulturpark, sammen med evt etablering av flere kontorarbeidsplasser, som ikke må være lokalisert i Teknologiparken, vil kunne være viktige elementer i strategier for å styrke sentrum som målpunkt og opplevelsesby. Ved forrige kommuneplanrevisjon har Kongsberg søkt etter en langsiktig utviklingsretning. Det har vært ønske om å utvikle Skrubboen, sydøst for Kongsberg tettsted til et framtidig boligutviklingsområde. Det ble imidlertid fremmet innsigelser til deler av en slik utvikling, og området er derfor ikke godkjent som utviklingsområde. I videre studier av utviklingsmuligheter i Kongsberg, bør det, foruten å videreføre kompaktbystrategien, undersøkes om det finnes sentrumsnære boligutviklingsarealer i randsonen av Kongsberg tettsted i gang- og sykkelavstand fra sentrum og Teknologiparken.

Kongsberg sentrum med Teknologiparken, Wennersborg, Raumyr og nye boligarealer i randsonen av Kongsberg by kan alle være sentrumsnære områder med arealutviklingsmuligheter. Analyser viser at det kan være potensiale til å utvikle minst 4000 nye boliger her, dette er imidlertid ikke nok i et mer langsiktig perspektiv. Utvikling av disse områdene vil i større grad enn Skrubboen legge til rette for kortere reiser internt i Kongsberg og dermed lettere muliggjøre sykling og gange til arbeidsplasskonsentrasjoner og kollektivknutepunkt. Disse arealene bør derfor realiseres før Skrubboen evt realiseres. Dette må også ses i sammenheng med ønsket om på lang sikt å få en linjeinnkorting på jernbanen mellom Hokksund og Kongsberg. Prioriterte utviklingsområder bør i første fase derfor orienteres mot de områder som på lang sikt vil ha god jernbanetilknytning.

Lierstranda - hovedutviklingsområde i Lier

Analysen gjennomført for Buskerudbyen viser at Lierstranda kan ta i mot bolig- og næringsveksten i Lier i planperioden og ut over den. Analysene viser også at det er en bedre løsning for Lier og for Buskerudbyen at en stor del av bolig- og næringsveksten i Lier konsentreres til Lierstranda fremfor å fordeles på alternative områder. Med Lierstranda vil Lier også kunne få et attraktivt byutviklingsområde knyttet til en jernbanestasjon. Lierstranda som prioritert utviklingsområde for bolig- og næringsvekst vil være en forutsetning for at Buskerudbyens mål om vekst som ikke gir økning i biltrafikken skal kunne realiseres i Lier. Transformasjon av Lierstranda til byutviklingsformål har som konsekvens at eksisterende plasskrevende næringsliv på lengre sikt vil måtte relokaliseres for å gi plass til den ønskede byutviklingen.

Å prioritere Lierstranda som kommunens hovedutviklingsområde tilsier at det meste av bolig- og næringsvekst i Lier konsentreres hit for å utnytte mulighetene området gir for attraktiv tettstedsutvikling med miljøvennlige transportløsninger. Behov for investeringer i ny jernbanestasjon og annen infrastruktur tilsier også stor og konsentrert utbygging i området.

Kommuneplan for Lier 2009-2020 er oversendt Miljøverndepartementet til avgjørelse av innsigelser knyttet til utbygging av Lierstranda. Innsigelsen er begrunnet i at det pågående arbeidet med KVVU for godsterminal i Drammens må ferdigstilles før kommuneplanen kan godkjennes. Det forventes at innsigelsen er avgjort før AT-planen for Buskerudbyen skal vedtas. Det vil måtte ta tid før utbygging av Lierstranda kan komme i gang. Frem til da vil Lier kommunes utbyggingsbehov måtte dekkes av de andre utbyggingsområdene i kommuneplan 2009-2020. Disse vil ha tilstrekkelig kapasitet til utbyggingsbehovet i den mellomliggende perioden uten at det er behov for ytterligere nye områder.

Lierbyen er kommunesenter i Lier og her er kommuneadministrasjonen lokalisert. Lierbyen har tilstrekkelig befolkningsgrunnlag og gode kommunikasjoner med buss mot resten av kommunen, Drammen og Oslo. En utbygging av Lier sykehusområde og fortetting i Lierbyen vil styrke Lierbyen som sted og kunne ta i mot en vesentlig del av Liers vekst tidlig i planperioden for Buskerudbyen.

6.4 Anbefalt strategi strekker seg mot alle tre hovedmål

Den anbefalte strategi bidrar til at alle hovedmål i betydelig grad kan nås samtidig. Det er ikke slik at anbefalt strategi i større grad bidrar til at klimamålet nås fremfor mål om effektivt transportsystem, eller mål om attraktive byer og tettsteder. Virkemidlene knyttet til strategien skaper i liten grad slike målkonflikter. De strategier som vil bidra til bedre måloppnåelse for reduserte klimagassutslipp, er langt på vei de samme strategier som vil bidra til et mer effektivt transportsystem og mer attraktive byer og tettsteder.

I tillegg til de definerte hovedmål for areal- og transportplanarbeidet vil den anbefalte strategi om mer konsentrerte byer og tettstedsområder også kunne gi positive bidrag til mål om bedre folkehelse. Et transportsystem som i større grad er orientert mot gange og sykkel i kombinasjon med kollektivtransport vil legge til rette for økt fysisk aktivitet. Godt kvalitativt og universelt utformede fysiske omgivelser vil også gjøre gange og sykling mer attraktivt.

6.5 Andre momenter knyttet til overordnet strategi

6.5.1 Vekst, marked og gjennomføringsmuligheter

Det er redegjort for virkninger av planen i kapittel 9. Her fremgår det at transportmodellberegninger viser at selv med konsentrert arealstrategi, offensiv tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel og gange og med bilreduserende tiltak, så vil det bli vekst i biltrafikken og økte klimagassutslipp. Er det da et alternativ å ikke legge til rette for den vekst befolkningsprognoser indikerer?

Det er ikke gjort studier som har undersøkt om mål om reduserte klimagassutslipp i større grad vil kunne nås om den forventede befolkningsvekst i større grad kommer andre steder enn i Buskerudbyen. Det kan argumenteres for at det mest effektive i et klimaperspektiv er å konsentrere mest mulig vekst til Oslo. En slik utvikling vil imidlertid være et brudd på felles målsettinger i samarbeidsorganene Osloregionen og Vestregionen om at

byområdene rundt Oslo skal bidra til å avlaste presset på Osloområdet.

Det kan være mange fordeler ved å konsentrere veksten til flere byområder på Østlandet og ikke samle all vekst i Oslo. F eks vil kapasitet i kollektivtransportsystemet kunne la seg bedre utnytte om det er reisende i begge retninger. Dersom veksten kommer på riktig måte, slik den anbefalte strategi for Buskerudbyen nå legger til rette for, vil veksten kunne bidra til tettere og mer attraktive og levende byer og tettsteder, flere vil kunne gå, sykle og reise kollektivt og det vil være et bedre befolkningsgrunnlag for utvikling av bedre lokalt servicetilbud i tettstedene.

Erfaringer både fra Drammen og andre byområder indikerer at satsing på transformasjon og fortetting sentralt i byer og tettsteder også er forenlig med markedskrefter både mht boligbygging og lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter. Hovedutfordringen er heller å styre arealutviklingen slik at man unngår arealutvikling som det er et marked for, men som ikke er forenlig med målsettingene for Buskerudbysamarbeidet. Ved felles arealstrategier kan vi unngå omfattende utbygging som betinger høy grad av bilbruk. Markedet vil da måtte tilpasse seg de felles arealstrategier som Buskerudbyen fastsetter og slik den anbefalte strategi legger til rette for. Det er gjort analyser som indikerer at Buskerudbyen har nok plass i de anbefalte utviklingsområder til den vekst som forventes fram mot 2023 og videre mot 2040. Da bør vi også legge til rette for denne veksten innenfor de prioriterte utviklingsområder.

En utfordring for å lykkes med mer konsentrert arealutvikling synes å være at en slik utvikling er mer kompleks enn tradisjonell arealutvikling i felt eller på jomfruelig mark. I byer og tettsteder er eiendomsstrukturer sammensatte, mange aktører må ville det samme samtidig og det kan være avhengigheter til andre tiltak for at arealutvikling skal være mulig. Eksisterende næringsliv må ha et

sted å flytte til og flyttetidspunkt må sammenfalle med bedrifts-økonomiske hensyn. Å få til fortetting og transformasjon sentralt i byområder krever derfor økt innsats fra kommuner, næringsliv og andre offentlige aktører og med bruk av et bredere spekter av virkemidler. Aktuelle virkemidler for fortetting og transformasjon kan studeres nærmere i kunnskapsgrunnlaget – del 2..

6.5.2 Behov for oppfølging, evaluering og læring

Det er grunnlag for å si at transportmodellberegningene trolig ikke klarer å fange opp alle de positive virkninger som vil kunne inntreffe med en samordnet areal- og transportstrategi. Forhåpentligvis vil fremtiden vise at strategiene gir bedre resultater enn det som er mulig å dokumentere med de anvendte analysemetoder. Oppfølging i form av regelmessig datainnsamling om reisevaner, trafikktegninger, hvor det bygges i kommunene m.m. vil derfor være viktig som grunnlag for videreutvikling av den anbefalte strategi og evt justering og intensivering av virkemiddelbruken for å få til en ønsket utvikling.

7 Strategier for arealbruk

7.1 Attraktiv by- og tettstedsutvikling

De prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen (kompaktbyen Kongsberg, Hokksund, Vestfossen, Mjøndalen, sentrale deler av Drammen og Lierstranda (forutsatt planavklaring)) skal utvikles til attraktive og flerfunksjonelle byer og tettsteder. Dette innebærer at det meste av utvikling i Buskerudbyen, med unntak av plass- og transportkrevende næringsliv skal lokaliseres til disse områdene.

Vi vil legge til rette for attraktiv by- og tettstedsutvikling:

- Mer konsentrerte byer og tettsteder med regional attraksjonskraft – med egen identitet og omdømme som utmerker seg blant andre byer og tettsteder på Østlandet.
- Mer pulserende byer og mer levende tettsteder – med funksjonsblanding, høy intensitet i kulturopplevelser og gode møteplasser.
- Kollektivtransport på skinner! Både buss og tog er på hver sine reiserelasjoner konkurransedyktig med privatbil.
- Sentrum er tilgjengelig for besøkende og handlende – også med privatbil, men de fleste velger andre reisemåter.
- Bedre lokalmiljø og mindre bilavhengig samfunnsutvikling; mindre støy, bedre luft, tryggere veger, gater og nærmiljø.
- Alle, også barnefamilier finner det attraktivt å bo i by. Det er trygge og inspirerende lekeområder for de minste og grønne strukturer som legger til rette for trivsel og fysisk utfoldelse.
- Aktive innbyggere og bedre folkehelse, flere går og sykler.
- Høy arealutnyttelse, men med fokus på estetikk og fortetting med kvalitet og tilpasset stedets kultur, historie og omgivelser.

7.1.1 Strategier for attraktiv by- og tettstedsutvikling

Konsentrasjon av arealutvikling til prioriterte byer og tettsteder er en forutsetning for at hvert av de prioriterte områdene skal framstå med tilstrekkelig liv og puls - og i en regional kontekst framstå som attraktive. Byene og tettstedene i Buskerudbyen er av en størrelse som tilsier at kun en mer konsentrert utvikling om utvalgte steder kan gi befolkningsmessig grunnlag på det enkelte sted for etablering av høyere ordens funksjoner, kulturtilbud, restauranter, overnattingstilbud og et attraktivt kollektivtilbud. Konsentrasjon kan gi konkurransefortrinn i en regional kontekst.

Kun ved tilrettelegging for flerfunksjonelle byer og tettsteder med både boliger, arbeidsplasser og et variert servicetilbud vil det være mulig å i stor grad kunne nå daglige gjøremål uavhengig av privatbil. En konsentrert arealutvikling vil derfor også kunne gi bedre forutsetninger for godt lokalmiljø - et mindre bilavhengig samfunn med redusert støy, god luftkvalitet, med veger gater og nærmiljø som innbyr til trivsel og fysisk utfoldelse.

Konsentrerte byer og tettsteder vil kunne være mer bærekraftige både miljømessig og økonomisk. Når flere går og sykler reduseres energiforbruk til transport. Konsentrert arealbruk legger til rette for felles energisystemer (f eks fjernvarmeanlegg) til oppvarming og dermed også reduserte samlede klimagassutslipp. Konsentrert byutvikling vil også kunne gi økonomiske besparelser ved at det blir mindre behov for å etablere ny infrastruktur; veg, vann og avløp og renovasjonssystemer. I stedet for å investere i ny infrastruktur utenfor byer og tettsteder, kan kommuner investere i fysiske omgivelser med høy kvalitet i byer og tettsteder og dermed stimulere til privat investeringslyst. Etablering eller opprusting av møteplasser, byrom, torg, lekeplasser, kollektivterminaler og stasjonsområder vil kunne virke stimulerende på annen sentrumsutvikling.

Kultur er livgivende aktivitet for byer og tettsteder. Kulturskoler, bibliotek, kino, gallerier, scener, badeanlegg osv bør lokaliseres sentralt i sentrumsområder. Kulturtilbud kan bidra til å intensivere bylivet og gi opplevelsen av å være del av et mangfoldig fellesskap og der en kan møte det uforutsigbare og det innovative i det offentlige rom.

Det skal legges til rette for et mangfoldig boligtilbud i alle prioriterte utviklingsområder. Boligbygging må ikke enten være homogene eneboligfelt eller tett blokkbebyggelse. En mangfoldig boligtypologi bør søkes etablert i alle utviklingsområder og tilpasses stedets kvaliteter. Kvaliteten på boligområder bør være slik at områdene appellerer både til barnefamilier og andre grupper. Det bør være en variasjon i boligstørrelser, prisklasser og eierformer slik at både studenter, førstegangsetablerere, familier med og uten barn, enslige og eldre – alle kan ha tilgang til attraktive boliger sentralt i by- og tettstedsområdene; helst slik at flyttekjeder kan etableres i samme område.

Arealplanlegging, transportsystem og infrastruktur skal legge til rette for mest mulig fysisk aktivitet i hverdagen. God tilgjengelighet til reisemål som fotgjenger og syklist, god tilgjengelighet til grønnstruktur og rekreasjonsområder og universell utforming er viktige vilkår og grunnlag for god folkehelse.

Arbeidsplasskonsentrasjoner skaper grunnlag for handels- og servicetilbud, som igjen skaper byliv. Å lokalisere arbeidsplass- eller besøksintensiv næring sentralt i de prioriterte utviklingsområdene muliggjør korte reiser mellom bosted og arbeidssted eller at bosatte andre steder kan reise kollektivt direkte til arbeidsplasser lokalisert ved kollektivknutepunkt. I Buskerudbyen er det ikke grunnlag for mange kollektivknutepunkt, men Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda har alle knutepunktpotensiale. Noen av

disse stedene er betydelige knutepunkter i kollektivtransport-systemet allerede.

Handel er en viktig bidragsyter til byliv. Som nevnt tidligere er det en utfordring at store handelsflater / kjøpesentra er etablert utenfor tradisjonelle byer og tettsteder og slik at byliv trekkes ut av det offentlige rom. Videre befolkningsvekst vil gi grunnlag for ytterligere vekst i handelsflater. Handel, med unntak av plasskrevende handel, bør lokaliseres sentralt i avgrensede sentrumsområder, gjerne nær byrom, møteplasser, torg og kollektivknutepunkt. Plasskrevende handel kan lokaliseres utenfor definerte sentrumsområder i områder mer egnet for bilbasert handel.

For å lykkes med utvikling av mer konsentrerte og levende byer og tettsteder, er det samtidig nødvendig å si nei til en del aktiviteter utenfor sentrum. Vi må slutte å parallelt si ja til tiltak som skaper byliv og ja til tiltak som "tar livet av sentrum i byer og tettsteder".

I alle utviklingsområder bør det legges til rette for fortetting og transformasjon av dårlig utnyttet areal. Det er ikke nødvendigvis noen motsetning mellom høyere utnyttelse av arealer og omgivelseskvalitet. Ved høyere utnyttelse kan det samtidig være grunnlag for å stille høyere krav til omgivelseskvalitet, materialvalg av høy kvalitet, etablering av gode uterom, møteplasser for voksne og barn. Imidlertid viser erfaringer at fortetting ikke alltid skjer med kvalitet. Uteområder kan bli for knappe og med for dårlig miljøkvalitet. Dette må unngås i Buskerudbyen. De utnyttelsesgrader som er brukt i analyser av fortettpotensialet i utviklingsområdene vil kunne ivareta målsetting om fortetting med kvalitet. Viktige elementer vedrørende fortetting med kvalitet kan studeres i kunnskapsgrunnlaget, del 2.

I byutvikling er det langsiktig arbeid som gir resultater. Verken kommuneøkonomien, transportetaters eller bedrifters årsbudsjett tillater sjelden noe annet enn en trinnvis utvikling. Hver delbeslutning som fattes av kommuner, transportetater, næringsliv og innbyggere er med på definere forutsetninger for framtidig utvikling. På denne måten er hvert enkelt skritt like viktig som store langsiktige planer, men visjoner og mål må gi retning for skrittene hver enkelt skal ta.

Kommuner og andre offentlige virksomheter bør gå foran med beslutninger i egen organisasjon og vise vei for næringsliv og innbyggere. Det offentlige har virkemidler som kan skape engasjement og investeringslyst i det private næringsliv. Erfaringer viser at for å lykkes med å skape et slikt engasjement bør et bredt spekter av virkemidler tas i bruk; f eks:

- Opprusting av offentlige byrom
- Endringer i krav om maksimale byggehøyder
- Lokalisering av offentlige institusjoner i sentrum
- Endringer i parkeringsnormer
- Tilrettelegging for gående og syklende i sentrum
- Utvikling av gode grøntstrukturer
- Parkeringsanlegg tilgjengelig for handlende og besøkende og lokalisert nær overordnet vegnett og slik at trafikk ikke belaster nærmiljøet unødig.
- Aktiv medspiller i utviklingsprosjekter, f eks ved å inngå leieavtaler om bruk av arealer i nye bygg.

En samlet strategi kan styrke en by eller tettsteds attraktivitet og på lengre sikt skape grunnlag for et godt omdømme langt ut over egen kommune og region. Buskerudbyen har ambisjon om å utvikle byer og tettsteder med en attraktivitet som legges merke til i hele landet!

Gjennom å definere klare plankrav kan kommunene ivareta ønske om forutsigbarhet for utviklere; både private og offentlige.

Slik gjør vi det - strategier for attraktiv by- og tettsteds-utvikling:

- Det skal legges til rette for utvikling av utvalgte konsentrerte og flerfunksjonelle byer og tettsteder; med både arbeidsplasser, et variert boligtilbud, handel og kulturopplevelser.
- Prioritering av utvikling i utvalgte byer og tettsteder innebærer samtidig behov for å si nei til prosjekter og utvikling utenfor de prioriterte utviklingsområder og som svekker sentrums attraktivitet.
- Det skal etableres gode overordnede grønne strukturer og infrastruktur for gående og syklende og som legger til rette for fysisk aktivitet.
- Det skal etableres et høyverdig kollektivtilbud som er konkurransedyktig med privatbil.
- All fysisk infrastruktur skal være universelt utformet.
- Sentrumsområder skal sikres tilgjengelighet for besøkende og handlende. Parkeringsanlegg skal lokaliseres slik at biltrafikk belaster by- og tettstedsområder minst mulig.
- Det skal utarbeides kvalitetskriterier for byutvikling og sentrumsutvikling og som ivaretar balansen mellom en ønsket høy arealutnyttelse og fortetting med kvalitet. Utforming av klare plankrav skal sikre forutsigbarhet for utviklere.
- Det offentlige skal ta i bruk et bredt spekter av virkemidler for å initiere privat investeringslyst sentralt i byer og tettsteder; herunder å etablere offentlige byrom og møteplasser med høy kvalitet.
- Det offentlige skal gå foran med egne lokaliseringsbeslutninger og stimulere til transformasjon og fortetting av byer og tettsteder.

I handlingsprogrammet (kap 10) er det definert aktiviteter som skal stimulere til attraktiv tettstedsutvikling, bl a:

- Utvikling av sentrumsplaner som stimulerer til byggeprosjekter.

- Utvikling av handlingsplan for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder
- Felles kompetansestøttende tiltak, bl a med eksempler på attraktiv tettstedsutvikling og virkemidler for fortetting og transformasjon med kvalitet.

Videre er det i planretningslinjene (kap 10) satt krav til at kommunene skal utvikle kvalitetskriterier for arealutvikling i kommuneplaner og sentrumsplaner og slik at kvalitetskrav kan settes ut fra lokale forhold.

7.2 Senterstruktur, handel og service

Handel og service er viktige vekstfaktorer i by- og tettstedsutvikling. En regions attraktivitet er avhengig av et godt handelstilbud og levende sentre. Handel og service er viktig for utvikling av vitale og flerfunksjonelle byer og tettsteder.

Gjeldende fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur i Buskerud inneholder retningslinjer for handel, service og senterstruktur for alle kommuner i Buskerud. Planen er fra 2003. Substansielt peker fylkesdelplanen på gjeldende kommuneplaner når det gjelder å definere senterområder i den enkelte kommune.

Gjeldende politikk for handel, service og senterstruktur i Buskerudbyen endres ikke i denne plan, men det er foreslått noen presiseringer i tillegg som skal innarbeides ved revisjon av kommuneneplanen.

Vi vil legge til rette for handel og sentrumsutvikling:

- Hele befolkningen skal ha tilgang til et variert handels- og tjenestetilbud.
- Lokalisering og vekst i handel og servicetilbud skal bidra til å utvikle flerfunksjonelle sentrumsområder i byer og tettsteder.
- Handel og servicetilbud skal styrke byer og tettsteders byliv og vitalitet og dermed også styrke Buskerudbyens samlede konkurransekraft.
- Handel og servicetilbud skal lokaliseres og utformes slik at miljøvennlige transportformer stimuleres; gange, sykling og kollektivtransport.

7.2.1 Strategi for senterstruktur, handel og service

Det er ønskelig at gjeldende fylkesdelplan revideres snarlig og slik at gjeldende Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre

kan erstattes av nye regionale planbestemmelser for dette politikkområdet.

Slik gjør vi det - strategier for senterstruktur handel og sentrumsutvikling:

- Eksisterende sentra innenfor prioriterte utviklingsområder skal styrkes framfor å etablere nye. Unntak gjelder for Lierbyen. Lierbyen bør være vekstområde for handel og service / tjenesteyting i Lier fram til utvikling av Lierstranda kan finne sted.
- Sentrumsområder skal sikres god tilgjengelighet for alle trafikanter.
- Det er allerede klare begrensninger for å utvide kjøpesentre utenfor sentrumsområder i prioriterte utviklingsområder. Begrensningen bør også gjelde handel med såkalte arealkrevende varer, jfr definisjon i gjeldende fylkesdelplan.
- Kommunene bør i revisjon av kommuneplanens arealdel definere hvor plasskrevende varer tillates etablert i næringsområder i kommunen, jfr definisjon av plasskrevende varer i gjeldende fylkesdelplan.

Ovennevnte strategi for senterstruktur, handel og sentrumsutvikling gir uttrykk for viktige strategier samarbeidspartnerne i Buskerudbyen mener bør fremgå av kommuneplanens arealdel og sentrumsplaner. Disse strategiene kan implementeres gjennom revisjon av kommuneplanens arealdel og utarbeiding / revisjon av sentrumsplaner også før en ny regional plan for senterstruktur, handel og service foreligger.

Ny regional plan for senterstruktur, handel og service bør drøfte gjeldende senterstruktur og konkludere med en senterstruktur som skal være førende for sentrumsutvikling i det enkelte tettsted og kjøpesentra utenfor prioriterte sentrumsområder.

Ny regional plan for senterstruktur, handel og service bør gi mest mulig presise og felles definisjoner av sentrale begreper som benyttes i planarbeid som omfatter sentrumsutvikling, handel og service / tjenesteyting og slik at senere revisjoner av politikk innenfor dette området i kommuneplaner kan benytte samme definisjoner og begreper som i ny regional plan for senterstruktur, handel og service.

I handlingsprogrammet (kap 10) forutsettes det at Buskerud fylkeskommune reviderer gjeldende fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur og med utarbeiding av regionale planbestemmelser.

Videre er det i planretningslinjene i denne plan (kap 11) stilt krav til hvordan kommunene skal følge opp strategiene ved revisjon av kommunale planer.

7.3 Næringsvekst og -lokalisering

Gjennom kommuneplanlegging og sentrumsplanlegging skal kommunene være aktive tilretteleggere for eksisterende og ny næringsvirksomhet. Økt befolkningsvekst krever vekst i arbeidsplasser. Strukturendringer i næringslivet krever nye strategier for næringsutvikling.

Vi vil legge til rette for næringsvekst og -lokalisering:

- Buskerudbyen skal kunne tilby hensiktsmessige arealer til ulike typer næringsformål. Tilgangen til areal skal ha et omfang og innretning som skaper den nødvendige fleksibilitet for å fange opp framtidige behov.
- Lokalisering, planlegging og forvaltning av næringsområdene skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, effektiv arealbruk og styrke byer og tettsteder, legge til rette for redusert vekst i transportarbeidet samt trygg og effektiv trafikkavvikling.
- Buskerudbyen er integrert i et større felles arbeidsmarked på Østlandet. Det bør likevel arbeides for næringsvekst og -utvikling slik at behovet for uønsket pendling reduseres mest mulig.

Kommunene skal holde oversikt over tilgang og avgang på næringsarealer.

Næringsområder skal kategoriseres og reguleres ut fra prinsippet om rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet). For nærmere omtale av ABC-prinsippet, se planforslagets Del 2 - Kunnskapsgrunnlaget.

Faktaboks: ABC-metoden er et planleggingsverktøy for å lokalisere virksomheter slik at de får dekket sine transportbehov på en samfunnsmessig mest gunstig måte. Dette innebærer at det tas hensyn både til virksomhetenes transportbehov, og nasjonale målsetninger om å redusere ulempene av transport i byer og tettsteder.

ABC-metoden handler om å planlegge og legge til rette for "rett virksomhet på rett sted", ut i fra en målsetning om å minimere det samlede transportarbeidet i en region, samtidig som at det legges til rette for et konkurransedyktig næringsliv og gode vilkår for trafikkavvikling.

Forhold ved ansatte, besøkende og godstransport bidrar til en virksomhets samlede transportbehov. I utgangspunktet bør virksomheter med høy besøksintensitet lokaliseres nær kollektivknutepunkt, mens virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet kan lokaliseres i mindre sentrale områder, men gjerne i tilknytning til kollektivtraseene.

Optimal lokalisering bestemmes ut i fra virksomheters mobilitetsprofil og områders tilgjengelighetsprofil.

7.3.1 Strategi for næringsvekst og -lokalisering

Slik gjør vi det - strategi for næringsvekst og -lokalisering:

- A-virksomhet; arbeidsplassintensiv eller besøksintensiv næring skal lokaliseres til sentrumsområder i prioriterte utviklingsområder og helst nær kollektivknutepunktet.
- B-virksomheter; virksomheter med lavere arbeidsplass- og besøksintensitet kan lokaliseres i mindre sentrale områder, men gjerne i tilknytning til kollektivtraseene. B-virksomheter bør primært lokaliseres innenfor prioritert sone for arbeidsplassvekst i prioriterte utviklingsområder eller sekundært til andre eksisterende næringsområder. Lokalisering vil være avhengig av virksomhetens karakter.
- C-virksomheter; plass- eller transportkrevende virksomhet skal lokaliseres til større næringsområder med tilknytning til hovedvegnett med tilstrekkelig kapasitet.
- Havnerelatert virksomhet søkes lokalisert til Drammen havn eller til næringsområder nær Drammen havn.

Det bør etableres et felles prosjekt, som oppfølgende aktivitet til denne plan, med hensikt å lokalisere nye større næringsområder for C-virksomheter, både for å ivareta behovet for næringsvekst og med sikte på å sikre tilgjengelig næringsareal for virksomheter som må flytte som følge av transformasjonsprosesser i de prioriterte utviklingsområder.

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet bør vurdere å etablere et utvidet samarbeid om utvikling og profilering av Buskerudbyen som attraktivt sted for virksomhetsetablering. En felles næringsportal for Buskerudbyen / evt annen geografisk avgrensning bør vurderes etablert med informasjon om aktuelle næringsområder og nærings-eiendom i byområdet. En slik portal kan være et felles kontaktpunkt

overfor alle virksomheter som vurderer å etablere seg i byområdet. Ved styrket innsats på dette feltet vil også mulighetene for å positivt påvirke virksomheters lokaliseringsbeslutninger på et tidlig tidspunkt øke.

Slik gjør vi det - strategi for lokalisering av spesielt store virksomheter:

- Virksomheter som krever stort areal, men som har mange ansatte eller besøkende, skal søkes lokalisert slik at transportbehovet begrenses mest mulig eller at flest mulig kan gå, sykle og reise kollektivt. Slike virksomheter bør lokaliseres slik at etableringen styrker eksisterende by- og tettstedsstruktur.
- Godsterminal bør søkes etablert i et Østlandsperspektiv og slik at etableringen både ivaretar ønsket om mest mulig miljøvennlig og effektiv godstransport og slik at virksomheten skaper minst mulige utfordringer for annen arealbruk.

I handlingsprogrammet (kap 10) er ovennevnte lagt inn som egne oppfølgende aktiviteter til denne plan. I planretningslinjene (kap 10) fremgår det hvordan strategiene skal følges opp ved revisjon og utvikling av nye arealplaner.

7.4 Boligutvikling og -vekst

7.4.1 Strategi for boligutvikling og -vekst

Vi vil legge til rette for boligutvikling og -vekst:

- Det skal legges til rette for et mangfoldig boligtilbud i alle prioriterte utviklingsområder.
- Boligtilbudet i hver kommune skal utvikles i retning av en balansert boligstruktur med både eneboliger, småhus / rekkehus og leiligheter og med boliger i ulike prisklasser.
- Kvaliteten i boligprosjekter skal være høy og slik at også barnefamilier finner det attraktivt å bo i by.

En mangfoldig boligtypologi bør søkes etablert i alle prioriterte utviklingsområder og tilpasses stedets kvaliteter.

Kvaliteten på boligområder bør være slik at områdene appellerer både til barnefamilier og andre grupper. Det bør være en variasjon i boligstørrelser, prisklasser og eierformer slik at både studenter, førstegangsetablerere, familier med og uten barn, enslige og eldre – alle kan ha tilgang til attraktive boliger sentralt i by- og tettstedsområdene; helst slik at flyttekjeder kan etableres i samme område.

Slik gjør vi det - strategier for boligutvikling og -vekst:

- Kommunene bør etablere boligutviklingsprogram ut i fra kunnskap om gjennomføringsmuligheter for fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder.
- Det skal etableres rekkefølgebestemmelser med prioritering av i hvilke områder boliger skal realiseres tidlig og sent i planperioden fram til 2023.
- Kommunene bør ikke ta opp nye boligfelt opp til regulering dersom disse er lokalisert utenfor prioriterte utviklingsområder og hvor privatbil fremstår som det beste transportalternativet.
- Nye boligområder bør i stedet søkes utviklet i gang- og sykkelavstand til kollektivknutepunkt og sentrumsområder.
- Eksisterende boligområder som i liten grad følger prinsippene for boligutvikling i denne plan og som ligger utenfor prioriterte utviklingsområder skal vurderes tatt ut av kommuneplanens arealdel.

Ovennevnte strategier er fulgt opp gjennom aktiviteter i handlingsprogrammet (kap 10) og i planretningslinjer (kap 10).

7.5 Grønnstruktur

7.5.1 Strategi for å ivareta overordnet grønnstruktur

Ulike tiltak er drøftet i planforslaget og noen av disse kan, dersom de gjennomføres, kreve inngrep i eksisterende grønnstruktur:

- Nye næringsområder for plasskrevende og transportkrevende virksomheter.
- Nye utviklingsområder for bolig, spesielt aktuelt i Kongsberg.
- Eventuelt ny godsterminal i Drammensområdet
- Forbedret jernbaneinfrastruktur, også linjeinnkorting mellom Hokksund/Darbu og Kongsberg. Dette gjelder først og fremst på lengre sikt (etter 2023).
- Videre utvikling av vegnettet, i første omgang ved realisering av E134 gjennom Kongsberg, rv 23 i Lier og rv 35 i Øvre Eiker.

Vi vil ivareta hensyn til overordnet grønnstruktur:

- I Buskerudbyen er det mye vakker natur, kulturlandskap og store jordbruksområder. Dette er verdifulle arealer som vi vil ta vare på – og mest mulig sammenhengende.

Slik gjør vi det – strategier for å ivareta overordnet grønnstruktur:

- Overordnet strategi for Buskerudbyen, med handlingsprogram legger vekt på tiltak som fokuserer på å utnytte eksisterende byggeområder best mulig – dette for å redusere behovet for å ta nye arealer i bruk.

Nasjonale forventninger til vern av dyrket mark skal legges til grunn for planlegging i Buskerudbyen. Innenfor de prioriterte utviklingsområder kan utbyggingshensyn likevel tillegges større vekt enn vern i en helhetlig vurdering av samfunnshensyn.

7.6 Arealutnyttelse

7.6.1 Strategi for arealutnyttelse

Vi vil ha en effektiv arealutnyttelse:

- Redusere behovet for inngrep i eksisterende grønnstruktur.
- Potensialet for transformasjon og fortetting i eksisterende byggeområder skal utnyttes særlig når dette styrker bruk av kollektivtransport, sykkel og gåing og gir en samfunnsøkonomisk god utnyttelse av eksisterende infrastruktur.
- Fortetting med kvalitet skal legges til grunn for arealutnyttelsen.

Det er stort potensiale for fortetting og transformasjon i eksisterende byggeområder i Buskerudbyen. Ved å utnytte disse mulighetene, særlig i de prioriterte utviklingsområdene, reduseres behovet for å etablere nye byggeområder.

Slik gjør vi det – strategier for arealutnyttelse:

- Krav til arealutnyttelse i byggeområder skal fastsettes i kommunale planer og ut fra lokale forhold.
- Eksisterende næringsareal bør utnyttes mer effektivt. Krav til tetthet vil være avhengig av lokale forhold og type næringsvirksomhet.
- Også i næringsområdene utenfor prioriterte utviklingsområder bør arealene utnyttes mer effektivt, men slik at hensyn til omgivelser ivaretas.

Ovennevnte er fulgt opp i handlingsprogrammet (kap 10) og planretningslinjer (kap 10).

8 Strategier for transportsystemet

8.1 Fremtidsrettet og helhetlig transportsystem

Areal- og transportplan for Buskerudbyen legger opp til konsentrert arealbruk og attraktiv by- og tettstedsutvikling i seks prioriterte utviklingsområder. Arealbruksstrategier alene er imidlertid ikke tilstrekkelige for å møte fremtidens krav til befolkningens mobilitet eller næringslivets konkurransekraft. Kunnskapsgrunnlaget viser at størst måloppnåelse skjer gjennom utvikling av et transportsystem hvor alle transportformene sees i sammenheng og kombineres med den anbefalte strategi for konsentrert arealbruk. Økt satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange vil avlaste veisystemet. For å kunne knytte Buskerudbyområdet effektivt til felles bo- og arbeidsmarked er det avgjørende at toget blir hovedstammen i transportsystemet. Et vegsystem med tilstrekkelig kapasitet og god framkommelighet både for bil og buss vil være sentralt for å betjene næringslivet og store deler av transportbehovet.

Beregninger viser at den store befolkningsveksten (68 000 nye innbyggere innen 2040) vil gi nær 50% økning i biltrafikken hvis dagens virkemiddelbruk videreføres. Dette vil føre til vesentlige framkommelighetsproblemer på sikt hvis det ikke iverksettes tiltak for vesentlig økt kollektivtrafikk og sykkelbruk i tråd med denne planen.

8.1.1 Strategi for et fremtidsrettet og helhetlig transportsystem

Transportsystemet bør utvikles med sikte på å utnytte hver enkelt transportforms styrker best mulig.

Vi vil utvikle et fremtidsrettet og helhetlig transportsystem:

- Transportsystemet skal videreutvikles og tilpasses forventet befolkningsvekst og overordnet strategi for arealutvikling og slik at befolkningens og næringslivets krav til effektiv transport ivaretas.
- Et fremtidsrettet persontransporttilbud skal innebære konkurransedyktige transportalternativer til privatbil.
- En økende andel av personreisene skal foretas med kollektivtransport, sykkel eller til fots. Andelen kollektivreisende og syklende skal doubles. Andelen reiser med privatbil (bilfører + passasjer) skal reduseres med 10%-poeng.
- Ulike kollektive transportmidler skal samordnes best mulig.
- Bussen skal prioriteres i vegnettet, f.eks. med egne kollektivfelt.
- Det skal etableres effektive kollektivknutepunkter og med overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler; herunder også innfartsparkering med bil.
- Investeringer i transportsystemet skal stimulere til attraktiv by- og tettstedsutvikling i prioriterte utviklingsområder.
- Effektive løsninger for godstransport skal utvikles og slik at en økende andel av gods kan transporteres med tog eller båt.
- Både gods- og persontransporten skal utvikles slik at mål om reduserte klimagassutslipp og gode lokale miljøforhold kan ivaretas.

I etterfølgende kapitler er det redegjort nærmere for strategier for de enkelte transportformer; Jernbane og togtilbud (kap 8.2), busstilbud (kap 8.3), vegnett (kap 8.4), sykkel (kap 8.5), gåing (kap 8.6), gods- og næringstransport (kap 8.7) og parkering (kap 8.8).

8.1.3. Helhetlig transportsystem – samferdselstiltakspakke.

I tråd med den politisk vedtatte samarbeidsavtalen for Buskerudbysamarbeidet er arbeidet med en Buskerudbypakke 2 fra 2014 igangsatt.

Vi vil:

- Etablere en fullfinansiert transportpakke for å sikre et fremtidsrettet og helhetlig transportsystem.

Foreliggende forslag til Nasjonal transportplan angir at staten vil prioritere en samferdselspakke for Buskerudbyen (Buskerudbypakke 2) forutsatt lokal/regional enighet om innholdet i pakken og at statens forutsetninger innfris, bl a til vedtak om denne areal- og transportplanen og politisk vedtak om trafikantbetaling.

I handlingsprogrammet (kap 10) er det redegjort for hvordan utvikling av et helhetlig transportsystem vil bli fulgt opp i etterfølgende aktiviteter:

- Fullføring av KVVU for Buskerudbypakke 2
- Gjennomføring av mulighetsanalyse (finansieringsutredning) som grunnlag for økonomivurdering av Buskerudbypakke 2.
- Utarbeiding av forslag til Buskerudbypakke 2.
- Endelig avtale med staten om Buskerudbypakke 2..

8.2 Jernbane og togtilbud

8.2.1 Strategi for utvikling av jernbane og togtilbud

Vi vil styrke jernbanen og togtilbudet:

- Det skal arbeides for et langsiktig, høykvalitets togtilbud for alle Buskerudbyens fem kommuner. Jernbanen skal bidra til å styrke knutepunktutviklingen i Buskerudbyen, binde de prioriterte utviklingsområdene sammen, samt sikre at Buskerudbyen knyttes ytterligere til Osloregionen som en samlet arbeids-, bolig- og serviceregion.

8.2.2 Togtilbud

Det skal arbeides for å legge til rette for at strekningen mellom Drammen og Kongsberg kan betjenes av et moderne togtilbud med minimum to togavganger i timen. Togtilbudet bør utvikles i tre faser:

1. Som et første steg på vei mot målet, bør togtrafikken på strekningen Drammen – Hokksund ha halvtimesfrekvens så rask som mulig.
2. Steg to bør innebære forlengelse av halvtimesfrekvens til Kongsberg.
3. Steg tre vil innebære linjeinnkorting mellom Darbu og Kongsberg og videre utvikling av togtilbudet på hele strekningen.

8.2.3 Reisetid

Reisetiden mellom Oslo og Kongsberg bør så raskt som mulig være maksimalt en time og mellom Drammen og Kongsberg være maksimalt 30 minutter. I et 2040-perspektiv bør det derfor arbeides for en innkorting av strekningen mellom Kongsberg og Darbu/Hokksund. Et slikt tilbud vil ha karakter av InterCity-trafikk og bør betjene definerte kollektivknutepunkter.

I et 2040-perspektiv skal det også utredes om det i tillegg til InterCity-trafikk til/fra Kongsberg er marked for å etablere et fullstoppende lokaltogtilbud mellom Kongsberg og Drammen/Oslo. I utredningen skal det redegjøres for nødvendige tiltak med kostnadsoverslag for å evt etablere et slikt tilbud.

8.2.4 Stasjonsstruktur

Knutepunktene Hokksund og Mjøndalen bør i tråd med nasjonale krav til universell utforming rustes opp og tilpasset et forbedret togtilbud så raskt som mulig. Så raskt som mulig bør også Kongsberg Teknologipark betjenes av tog, i første omgang med togstopp på Gomsrud.

I et 2040-perspektiv bør det, i forbindelse med linjeinnkorting, arbeides for å etablere nytt togstopp vest for Teknologiparken.

Samferdselsdepartementet vurderer togtilbud på Østlandet regelmessig og i forbindelse med innkjøp av togtenester fra NSB og andre. Vurderingene gjøres med sikte på optimalisering av et samlet togtilbud på Østlandet. Samferdselsdepartementet har besluttet at det ikke vil være togstopp ved Steinberg stasjon etter 1.1.2013. Mulighetene for gjenåpning av Steinberg stasjon bør inngå i tilsvarende framtidige vurderinger om togtilbud på Østlandet.

Beslutning om ny stasjon på Lierstranda må avvente formell planavklaring om byutvikling på Lierstranda. Det interkommunale plansamarbeidet mellom Drammen og Lier om areal- og transportløsninger på Brakerøya og Lierstranda bør avklare stasjonsstruktur mellom Drammen og Asker.

Stasjonsutviklingsprosjekt med fullverdig stasjonsopprusting bør prioriteres gjennomført i Hokksund og Mjøndalen så raskt som mulig, jfr arbeid med finansieringsløsninger gjennom NTP, JBV's programområdemidler og Buskerudbypakke 2. Stasjonsopprusting

vil være viktig generator for videre tettstedsutvikling i Eikerkommunene.

Stasjonsutviklingsprosjekt med bygging av ny stasjon på Lierstranda skal prioriteres så raskt som mulig etter at planavklaring av Lierstranda er etablert. Finansieringsløsninger søkes gjennom NTP, JBV's programområdemidler og Buskerudbypakke 2. Etablering av jernbanestasjon vil være viktig generator for videre utvikling av Lierstranda.

Slik gjør vi det – oppsummering av strategier for utvikling av jernbane og togtilbud:

- Det skal arbeides for å legge til rette for at strekningen mellom Drammen og Kongsberg kan betjenes av et moderne togtilbud med minimum to togavganger i timen. Som et første steg på vei mot målet, bør togtrafikken på strekningen Drammen – Hokksund ha halvtimesfrekvens så rask som mulig.
- Knutepunktene Hokksund og Mjøndalen bør i tråd med nasjonale krav til universell utforming rustes opp og tilpasset et forbedret togtilbud så raskt som mulig. Så raskt som mulig bør også Kongsberg Teknologipark betjenes av tog, i første omgang med togstopp på Gomsrud.
- Steinberg stasjon skal vurderes gjenåpnet.
- Stasjonsstruktur mellom Drammen og Asker avklares i interkommunalt plansamarbeid mellom Drammen og Lier.
- Nødvendig infrastruktur og stasjonsopprusting forutsettes finansiert gjennom statlige bevilgninger til Jernbaneverket og som sammen med Buskerudbypakke 2 skal sikre en fullfinansiert samferdselspakke der nødvendig transporttilbud samordnes med arealstrategier i denne plan.

Ovennevnte strategier er fulgt opp med aktiviteter i handlingsprogrammet (kap 10) og i planretningslinjer (kap 10).

8.3 Kvalitetsforbedring busstilbud

8.3.1 Strategi for styrket busstilbud

Buss er i dag det viktigste kollektive transportmiddel, og står for ca

Vi vil styrke busstilbudet:

- Det skal arbeides for et høykvalitets busstilbud i Buskerudbyen. Busstilbudet skal framstå som et mer konkurransedyktig transporttilbud til privatbil og slik at andelen bussreisende øker på bekostning av andel bilreiser.
- Buss- og togtilbudet skal samordnes og bidra til å styrke knutepunks- og tettstedsutviklingen i Buskerudbyen.

5% av alle reiser i Buskerudbyen. Busslinjenettet har langt større flatedekning enn tog i Buskerudbyen. Buss- og togtilbudet skal samordnes og bidra til å styrke knutepunks- og tettstedsutviklingen i Buskerudbyen. Busstilbudet skal i tillegg til å frakte passasjerer på eget rutenett, fungere som matesystem til tog i prioriterte kollektivknutepunkter. Buss skal også være et supplement til togtilbudet der tog har lav frekvens eller på strekninger hvor tog ikke har stopp.

Busstilbudet skal ivareta lovpålagt skoleskyss og et velferdstilbud i mer spredtbygde strøk i Buskerudbyen.

Kvalitetsforbedringene skal skje ut fra en kunnskapsbasert tilnærming og med forbedringer innenfor et bredt spekter av virkemidler, som alle påvirker opplevelsen av i hvilken grad buss framstår som et attraktivt og konkurransedyktig alternativt transportmiddel til privatbil.

Nødvendig infrastruktur og tilbudsforbedring av busstilbudet forutsettes finansiert gjennom samarbeidspartnersnes ordinære budsjetter, som sammen med statlig finansiering og trafikantbetaling i Buskerudbypakke 2 skal sikre en fullfinansiert samferdselspakke

der nødvendig transporttilbud samordnes med de arealstrategier som fastlegges i denne planen.

8.3.2 Busstilbudet

Busstilbudet i Buskerudbyen skal videreutvikles med utgangspunkt i eksisterende rutenett og stoppmønster med vekt på høyfrekvente løsninger mellom befolkningsrike områder og lokale / regionale senter og til de viktigste kollektivknutepunktene med gode togtilbud. I et 2040-perspektiv, forutsatt at det da eksisterer et høyfrekvent togtilbud i Buskerudbyen, kan busstilbudet i større grad innrettes mot å betjene reiser mellom et definert omland og prioriterte kollektivknutepunkter med jernbanestasjon.

I første omgang bør tilbudet forsterkes med økt frekvens på strekninger der det er markedsmessig best potensiale for vekst i antall passasjerer. Busstilbudet vil også kunne forbedres ved en rekke andre tiltak enn frekvensøkning, f.eks ruteinformasjon / sanntidsinformasjon, takstsystemer / pris- og sonesystem, billetteringssystemer, utforming og drift av holdeplasser og kollektivterminaler m.m.

I hvilken grad tilbudsforbedring på buss lar seg realisere, vil imidlertid være avhengig av samordning med en rekke andre tiltaksområder, bl a:

- I hvilken grad strategier for arealbruk i denne plan etterfølges; og dermed styrker kollektivtransportens markedsgrunnlag.
- I hvilken grad restriksjoner på privatbilbruk er/blir gjennomført; slik at kollektivtransport fremstår som et mer konkurransedyktig alternativ til bilbruk og slik at privatbilreiser overføres til kollektivtransport der kollektivtilbudet er konkurransedyktig.
- I hvilken grad kollektivtrafikken prioriteres i transportsystemet (kollektivfelt, tilfartskontroll, lyskryss) og dermed forbedrer sitt konkurranseforhold overfor privatbilbruk når det gjelder reisetider

- I hvilken grad det legges til rette for effektive overgangsordninger fra andre transportgrupper; gående, syklende og privatbil; etablering av park-and-ride løsninger for sykkel og bil.
- I hvilken grad finansieringsløsninger for økt kollektivtrafikk realiseres, enten gjennom økte statlige overføringer til fylkeskommunen eller ved at det vedtas trafikantbetaling eller annen lokal finansiering som gir mulighet for utvikling

Dersom Buskerudbyen skal lykkes med en vridning i innbyggernes reisevaner må det gjennomføres en kombinasjon av forbedringer i tilbud (gulrot) og restriktive tiltak som gir kollektivtrafikken en reell konkurransefordel.

8.3.3 Framkommelighet

Bussen skal prioriteres i vegnettet og slik at bussen er sikret mest mulig hinderfri framkommelighet. Det innebærer at der hvor det oppstår kapasitetsproblemer i vegnettet, skal løsninger for å sikre bussen god framkommelighet iverksettes, også selv om dette medfører redusert framkommelighet for privatbilbruk. På denne måten vil buss kunne styrke sitt konkurranseforhold overfor privatbil.

Slik gjør vi det - strategier for styrket busstilbud:

- Busstilbudet i Buskerudbyen skal videreutvikles med utgangspunkt i eksisterende rutenett og stoppmønster med vekt på høyfrekvente løsninger mellom befolkningsrike områder og lokale / regionale senter og til de viktigste kollektivknutepunktene med gode togtilbud.
- I første omgang bør tilbudet forsterkes med økt frekvens på strekninger der det er markedsmessig best potensiale for vekst i antall passasjerer.
- Busstilbudet vil også kunne forbedres ved en rekke andre tiltak enn frekvensøkning, f.eks. ruteinformasjon / sanntidsinformasjon, takstsystemer / pris- og sonesystem, billetteringssystemer, utforming og drift av holdeplasser og kollektivterminaler m.m.
- Bussen skal prioriteres i vegnettet og slik at bussen er sikret mest mulig hinderfri framkommelighet.
- Nødvendig infrastruktur og tilbudsforbedring av busstilbudet forutsettes finansiert gjennom fylkeskommunens ordinære budsjett, som sammen med statlig finansiering og trafikantbetaling i Buskerudbypakke 2 skal sikre en fullfinansiert samferdselspakke der nødvendig transporttilbud samordnes med de arealstrategier som fastlegges i denne planen.

I første omgang styrkes busstilbudet gjennom tiltak i Buskerudbypakke 1 og gjennom de andre tiltak samarbeidspartnerne gjennomfører fortløpende for å styrke busstilbudet.

I handlingsprogrammet (kap 10) er det definert aktiviteter som skal sikre mer langsiktig forutsigbarhet og fullfinansiering av et framtidsrettet busstilbud. I planretningslinjer (kap 10) er det også definert nærmere hvordan strategiene skal følges opp.

8.4 Tjenlig vegnett

8.4.1 Strategi for vegnettet

Vi vil ha et tjenlig vegnett:

- Vegnettet skal bidra til effektiv, sikker og miljøvennlig transport for alle trafikantgrupper.
- Privatbiltrafikken skal øke minst mulig og vesentlig mindre enn befolkningsveksten.
- Andelen av reiser med privatbil skal reduseres med 10%-poeng fram mot 2023.

I Buskerudbyen går det flere nasjonale stamveger og regionale vegforbindelser. Disse vegene har en sammensatt funksjon da de både betjener lokal trafikk internt i Buskerudbyen og regional / nasjonal gjennomgangstrafikk.

Tre større regionale vegprosjekter har vært under planlegging i lengre tid og som er lokalpolitisk forankret i Buskerudbyen. Disse er lagt til grunn som forutsetning for arbeidet med utvikling av felles areal- og transportplan. To av disse omtalt i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan:

- Rv 23 Dagslett-Linnes som er prioritert i perioden 2014-2017 (delvis bompengefinansiert) og videre Linnes-kryss E18 som er prioritert i 2018-2013 ved +45% ramme (også delvis bompengefinansiert).
- E134 Damåsen-Saggrenda gjennom Kongsberg (finansiert delvis med bompenger) og prioritert i perioden 2018-23 ved +20% ramme, alternativt prioritert i perioden 2014-2017 ved +45% ramme.

Det tredje prosjekt som er lagt til grunn for areal- og transportplan-arbeidet er ny Rv 35 fra Hokksund i retning Åmot. Dette er ikke

prioritert i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan i perioden 2014-23 innenfor noen av de økonomiske rammene.

I tillegg til de tre nevnte vegprosjekter er det i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan imidlertid foreslått midler i perioden 2018-2023 (ved +20% og +45% ramme) til utvidelse av Strømsås-tunnelen (E134) for å ivareta forskriftskrav til tunnelsikkerhet ved en fortsatt trafikkvekst på strekningen.

I tillegg til ovennevnte er det andre vegprosjekter som også kan være aktuelle å vurdere i en Buskerudbypakke 2. Dette gjelder bl a vegløsning for Lierstranda og Brakerøya med ny kryssløsning til E18, tilfartsveg vest i Drammen mellom Øvre Sund bru og Sundland for å utløse sentrumsnært byutviklingsareal i Drammen, evt videre kobling fra Sundland til E134, ny løsning for E134 i Mjøndalen og ny bruforbindelse i Mjøndalen. Også økt vegkapasitet for å prioritere bussen i transportsystemet kan være aktuelt på noen strekninger. Ovennevnte er ikke uttømmende, også andre vegprosjekter har vært diskutert i byområdet. En helhetlig drøfting av aktuelle prosjekter må foretas i etterkant av KVVU for Buskerudbypakke 2.

Slik gjør vi det - strategier for utvikling av tjenlig vegnett:

- Utvikling av konkrete tiltak i vegnettet skal konkretiseres i forbindelse med tiltaksplanlegging i Buskerudbypakke 2. Tiltak skal være i tråd med anbefalinger i KVVU for Buskerudbypakke 2.
- Nødvendig infrastruktur forutsettes finansiert gjennom samarbeidspartners ordinære budsjetter, som sammen med statlig finansiering og trafikantbetaling i Buskerudbypakke 2 skal sikre en fullfinansiert samferdselspakke der nødvendig transporttilbud samordnes med de arealstrategier som fastlegges i denne planen.

I handlingsprogrammet (kap 10) er det definert aktiviteter som skal sikre fullfinansiering av tiltak og også oppfølgende utredningsarbeid som følger opp ovennevnte strategier.

8.5 Sykkel

8.5.1 Strategi for økt sykkelbruk

Vi vil legge bedre til rette for sykkelbruk:

- Det skal være attraktivt å sykle for alle.
- Sykkeltrafikken i Kongsberg skal økes med 50% fram til 2023.
- Sykkeltrafikken i de andre kommunene i Buskerudbyen skal minimum dobles fram til 2023.
- 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen.

Sykkel skal utvikles til et attraktivt transportmiddel i Buskerudbyen og slik at sykkel i kombinasjon med buss og tog fremstår som konkurransedyktige transportalternativer til privatbil.

De viktigste grunnene til å satse på økt sykling er at det gir bedre helse, og at det bidrar til et bedre miljø. I tillegg kan sykling spare tid, spare arealer og gi oss opplevelser. Fordelene med økt sykkelbruk vil totalt sett gi en positiv samfunnsøkonomisk gevinst. En aktiv sykkelpolitikk er en viktig del av en mer miljøvennlig by- og tettstedspolitik. (Kilde: Nasjonal sykkelstrategi).

Sykkel må gis større prioritet og aksept som transportmiddel. Potensialet for økt sykkelbruk er størst i byer og tettsteder. På kort

sikt bør derfor satsing på økt sykkelbruk i Buskerudbyen konsentreres til tiltak i byer og tettsteder og slik at sykkel kan være tilbringer til tog. På lengre sikt og fram mot 2023 vil imidlertid også regionale sykkelruter inngå i en helhetlig sykkelsatsing.

I Kongsberg viser reisevaneundersøkelser at 9,9% av reisene foretas med sykkel. Landsgjennomsnittet er på 4,2%. Alle de andre kommunene i Buskerudbyen har reiseandeler for sykkel som er under landsgjennomsnittet. De gode erfaringene fra Kongsberg skal brukes i videreutvikling av sykkelstrategi for Buskerudbyen.

For å unngå at økt sykling medfører flere ulykker er det nødvendig å utvikle helhetlige, men gjerne differensierte løsninger (sykkelfelt, sykkelboks foran lyskryss, skilting, evt. farget oppmerking m.m.). I første fase av sykkelsatsingen bør sentrale ruter i tettstedene, hovedruter fra sentrumsområder til boligområder og skoleveger prioriteres. Også kontinuerlig vedlikehold av infrastruktur for syklende og vinterdrift må inngå i satsingen.

Økt sykkelbruk er ett av de prioriterte tiltaksområdene i Buskerudbypakke 1. I alt 50 mill kr er prioritert til tiltak for gående og syklende i handlingsprogrammet for perioden 2010-13. I tillegg er det satt av midler til gjennomføring av kampanjer for økt sykkelbruk, bl a Sykle til jobben og Aktiv på skoleveien. Disse tiltakene er en start på sykkelsatsingen i Buskerudbyen. For hele perioden fram mot 2023 må det utvikles en mer gjennomarbeidet og langsiktig sykkelstrategi, med konkretisering av planer og med tilstrekkelig og forutsigbar finansiering. Økt sykkelsatsing bør være ett av tiltaksområdene som får styrket gjennomføringskraft og med finansiering gjennom Buskerudbypakke 2.

Slik gjør vi det - strategier for økt sykkelbruk:

- Det skal utvikles en mer helhetlig og gjennomarbeidet sykkelstrategi for Buskerudbyen.
- Helhetlige planer for hovednett for sykkeltrafikken skal utvikles.
- På kort sikt skal anlegg gjennomføres først på prioriterte nøkkelstrekninger;
 - Utbedring av sentrale ruter / punkter i byer og tettsteder (< 1 km fra sentrum)
 - Utbedring av hovedårer fra bysentra og kollektivknutepunkter til boligområder (< 5 km fra sentrum)
- Det skal legges bedre til rette for sykkelparkering i prioriterte knutepunkter og tettsteder.
- Det skal legges bedre til rette for helhårssykling
- Fram mot 2023 skal også sammenhengende regionale sykkelruter utvikles.
- Sykkelsatsingen i Buskerudbyen skal samordnes gjennom egen planfaglig koordinator.

Ovennevnte strategier er fulgt opp i handlingsprogrammet (kap 10) og i planretningslinjer (kap 10-).

8.6 Gåing

8.6.1 Gåstrategi

Vi vil legge bedre til rette for gåing:

- Det skal være attraktivt å gå for alle.
- Andelen gående i Buskerudbyen skal øke fram til 2023, sammenliknet med reisevaneundersøkelsen fra 2009.
- 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen.

Det er behov for mer systematisk planlegging for å gi gående en sammenhengende og hensiktsmessig infrastruktur på samme måte som for bilbrukere. Ved å fokusere sterkere på tilrettelegging for gående kan vi oppnå mer miljøvennlig transport, et mer inkluderende samfunn, bedre trafikk sikkerhet, bedre kollektivtransport, mer fysisk aktivitet og bedre folkehelse, bedre nærmiljø for barn og unge og et mer levende bymiljø. (Kilde: Nasjonal gåstrategi, 2012).

Den overordnede strategi med konsentrert by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen legger til rette for at gåing kan bli et viktigere og mer naturlig transportmiddelvalg for flere i fremtiden. Videre vil strategiene om å utvikle kvalitetskriterier for by- og tettstedsutvikling bidra til å ivareta ønsket om å utvikle attraktive omgivelser som inspirerer til økt gåing.

Innsatsområder for økt gåing omfatter bl a:

- Økt fokus på gåing og stimulere offentlige og private til å følge opp sitt ansvar for gående og samarbeide om å utvikle en aktiv gåkultur.
- Bedre utforming av fysiske omgivelser som inspirerer til gåing og der gående er en selvfølgelig og prioritert trafikantgruppe ved utforming av trafikkanlegg.

- Styrke drift og vedlikehold, ikke minst vinterstid

Slik gjør vi det - strategier for økt gåing:

- Det skal utvikles lokale gåstrategier i kommunene for det enkelte tettsted.
- Det skal utvikles et sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming. Særlig skal det vektlegges å ha gode gangforbindelser i kollektivknutepunkter.
- På kort sikt skal anlegg gjennomføres først i prioriterte punkter og på prioriterte nøkkeltrekninger;
 - Utbedring av gangforbindelser i kollektivknutepunkter.
 - Utbedring av prioriterte gangruter i sentrumsområder i byer og tettsteder (< 1 km fra sentrum / kollektivknutepunkt).
 - Utbedring av hovedårer fra bysentra og kollektivknutepunkter til boligområder (< 3 km fra sentrum og evt andre tyngre arbeidsplasskonsentrasjoner)
- Drift (også vinterstid) og vedlikehold skal holde en standard som gjør gåing attraktivt hele året.

Ovennevnte strategier er fulgt opp med aktiviteter i handlingsprogrammet (kap 10) og i planretningslinjer (kap 10).

8.7 Gods- og næringstransport

8.7.1 Strategi for utvikling av gods- og næringstransport

Vi vil ha miljøvennlig og effektiv gods- og næringstransport:

- Effektive løsninger for godstransport skal utvikles og slik at en økende andel av gods kan transporteres med tog eller båt.

Det er ønskelig å etablere mer fremtidsrettede løsninger for godstransport i Buskerudbyen. Dette kan både frigjøre enkelte eksisterende godsterminaler til byutviklingsformål, men også sikre mer effektive terminaler for godstransporten, med bedre kapasitet på lengre sikt og som i mindre grad konkurrerer om sporkapasitet med persontransport på jernbanen.

Det bør gjennomføres en bredere samfunnsanalyse av godstransporten før det tas stilling til bygging av ny kombiterminal, jfr forslaget til Nasjonal Transportplan som fastslår behov for en "delutredning om terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjordområdet". Denne utredningen må blant annet vurdere behov for og eventuell lokalisering av en eller flere fullverdige intermodale terminaler i Oslofjordområdet. En slik analyse må være på plass før lokalisering og omfang av en fremtidig permanent godsløsning som betjener Drammensregionen kan vurderes.

Slik gjør vi det - strategier for gods- og næringstransport:

- Drammen Havn skal videreutvikles som stamnetthavn på Holmen i Drammen.
- Behovet for tilstrekkelig kapasitet i vegnettet for næringslivets transporter søkes ivarettatt ved å iverksette samordnede areal- og transportstrategier slik at man unngår sterk vekst i privatbilbruk.
- På kort sikt kan eksisterende godsvirksomhet i Nybyen og på Sundland flyttes til Holmen.
- På lenger sikt få etablert løsning for godshåndtering som kan betjene forventet vekst i godsmengder til/ fra Buskerudbyen og da sett i perspektiv av terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjordområdet.

Det bør gjennomføres en bredere samfunnsanalyse av godstransporten før det tas stilling til bygging av ny kombiterminal, jfr forslaget til Nasjonal Transportplan som fastslår behov for en "delutredning om terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjordområdet". Staten bør igangsette dette arbeidet snarest. Mest mulig intermodale løsninger bør tilstrebes. Arbeidet omfatter et større område enn Buskerudbyen og oppfølging programmeres derfor ikke som en aktivitet i handlingsprogrammet for Buskerudbysamarbeidet.

8.8 Parkering

8.8.1 Strategier for parkering

Vi vil utvikle en samordnet parkeringspolitikk:

- Samordnet parkeringspolitikk skal utvikles gradvis og i takt med forbedring av alternative transportmuligheter til privatbil.
- Parkeringspolitikken skal brukes aktivt for å utvikle attraktive byer og tettsteder med god tilgjengelighet for besøkende og handlende.
- Parkeringspolitikken skal brukes aktivt for å begrense unødvendig privatbilbruk og skjerme sentrum og boligområder

Det er en klar sammenheng mellom tilgang på parkeringsplass og trafikantenes valg av transportmiddel. Mange arbeidstakere i Norge kan parkere gratis ved arbeidsplassen, også i større byområder. Reisevaneundersøkelser viser at blant yrkesaktive som har god tilgang til parkering ved arbeidsplassen, kjører tre firedeler bil. Det er bare en firedel som bruker bil blant dem som har dårlig tilgang på parkering.

Parkeringspolitikk kan brukes aktivt som et effektivt virkemiddel for å begrense bilbruk, skjerme boligområder for uønsket biltrafikk eller som virkemiddel for å sikre god tilgjengelighet til et område.

Parkeringspolitikken i sentrumsområder må balanseres mot hensyn til konkurranse med bilbaserte kjøpesentra utenfor sentrumsområder. Regjeringen har i klimameldingen (St meld 21 2011-2012) varslet at den vil etablere lovhjemmel for å innføre parkeringsavgift på privat grunn. Buskerudbyen vil vurdere å være pilotområde for uttesting av parkeringsavgift på privat grunn, med

sikte på å stimulere til sentrumshandel i prioriterte utviklingsområder.

Slik gjør vi det - strategier for en samordnet parkeringspolitikk:

- Parkeringsstrategier skal følges opp i tråd med definerte tiltak i handlingsprogram 2010-13 for Buskerudbypakke 1.
- Nye parkeringsnormer (både minimums- og maksimums-normer), skal være samordnet i en felles mal og tilpasses behov i den enkelte kommune. De nye normene skal innføres senest ved revisjon av kommuneplanens arealdel.
- Det skal innføres maksimumsnormer for parkering for kontor og handel ved nybygg, ombygging og bruksendring. Samordnet felles mal skal være differensiert i geografiske soner med strengere normer i sentrale områder enn i mindre sentrale.
- For å gjøre det rimeligere å bygge skal det vurderes å senke minimumskravet til parkering for boligformål i sentrumsområder og i prioritert sone for boligvekst i prioriterte utviklingsområder.

I handlingsprogrammet (kap 10) og planretningslinjer (kap 10) framgår det hvordan ovennevnte strategier skal følges opp:

- I første omgang gjennomføre parkeringsstrategi definert i Buskerudbypakke 1.
- Som oppfølgende aktivitet utvikle nye parkeringsnormer som inkluderes ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

9 Virkning av planen

9.1 Virkning i forhold til tema i konsekvensutredning

Planprogrammet for areal- og transportplanarbeidet definerte tema som skulle konsekvensutredes. Det er gjort en omfattende utredning av de enkelte tema og virkninger er sammenstilt for tre ulike alternative areal- og transportstrategier og sammenliknet med 0-alternativet (dvs dersom vi ikke gjør noen endringer, men kun fortsetter dagens areal- og transportpolitikk). Virkninger er beskrevet både for året 2023 (virkningstiden for planen) og i et lengre tidsperspektiv (2040). Konsekvensutredningen er i sin helhet et vedlegg til denne planen.

I det etterfølgende er noen viktige virkninger av planen beskrevet og da avgrenset til planforslagets virkning i forhold til 0-alternativet. En oppsummering av konsekvenser finnes også i planens del 2 Kunnskapsgrunnlaget.

9.1.1 Transport

Oppsummering fra konsekvensutredningen:

- 0-alternativet er beregnet til å gi en vekst i biltrafikken frem til 2023 på 28% og frem til 2040 på 47% (trafikkarbeid bil = kjøretøykilometer).
- Veksten i biltrafikken vil kunne bli 14% (ca halvparten så stor) med anbefalt planforslag (for 2023) sammenliknet med 0-alternativet. Dette forutsatt et kollektivtilbud med 15 min frekvens på de viktigste busslinjer og med halvtimes-frekvens til Hokksund med tog, parkeringsrestriksjoner og trafikantbetaling.
- Med samme forutsetninger vil andelen bilreiser kunne reduseres med ca 6% i fram mot 2023 (bilfører + bilpassasjerer) sammenliknet med dagens situasjon. Andelen kollektivreisende er beregnet å øke i forhold til dagens nivå med ca 3 prosentpoeng, mao en økning på nær 50%.Også andelen gående og syklende øker med anbefalt planforslag.

9.1.2 Klimagassutslipp

Klimagassutslipp fra transportsektoren er direkte relatert til bruk av fossilt drivstoff. I beregningene i konsekvensutredningen er det tatt hensyn til teknologisk utvikling:

- Anbefalte planforslag, med nevnte forutsetninger i kap 9.1.1 er beregnet å kunne gi en reduksjon i utslipp av klimagasser med 35 000 tonn CO₂-ekv pr år for år 2023, sammenliknet med 0-alternativet.
- Sammenliknet med dagens nivå vil likevel utslippene av klimagasser fra transportsektoren øke frem til 2023, som følge av trafikkvekst / befolkningsvekst.

9.1.3 Økonomi

De samfunnsøkonomiske beregningene som er gjort i konsekvensutredningen er lite beslutningsrelevante for fremtidig planarbeid. Forutsetningene som er gjort er grove; både mht investeringskostnader for infrastruktur og driftskostnader for kollektivtransporten. Også det system for trafikantbetaling som er definert i transportmodellberegningene er grovt og forenklet. Det må senere gjøres nærmere beregninger av virkninger for ulike tiltak med mer presise forutsetninger. Alle alternativer som er beregnet i konsekvensutredningen gir negativ netto nytteverdi sammenliknet med 0-alternativet. Hovedårsaken til det er at trafikantbetaling fremkommer som en negativ nyttekomponent (økt kostnad) i beregningene.

9.1.4 Støy

Det er gjort en overordnet støyvurdering hvor fokus har vært hvordan endringer i trafikk tall påvirker framtidige støynivåer. Redusert trafikkbelastning, sammenliknet med 0-alternativet, gjør at anbefalt planforslag kommer positivt ut.

9.1.5 Ulykkesrisiko

Tilsvarende som for støy, gir redusert trafikkbelastning i anbefalt forslag sammenliknet med 0-alternativet, positivt utslag for trafiksikkerhet.

9.1.6 Forbruk av jordressurser

Anbefalte planforslag setter fokus på økt arealutnyttelse av allerede definerte byggeområder. Dette vil, sammenliknet med 0-alternativet, kunne medføre redusert press på grønne arealer, også jordressurser.

9.1.7 Forbruk av georessurser

Anbefalte planforslag setter fokus på økt arealutnyttelse av allerede definerte byggeområder. Dette vil, sammenliknet med 0-alternativet, kunne medføre redusert press på alle typer grønne arealer, også georessurser.

9.1.8 Regionale konsekvenser for kulturmiljø, naturmiljø, friluftsliv og landskap

I konsekvensutredningen pekes det på at det er vanskelig på et regionalt plannivå å vurdere konsekvenser av fortetting og transformasjon. Konsekvenser vil være avhengig av hvordan fortetting gjennomføres. Økt grad av fortetting vil kunne øke konfliktgraden med kulturminner og lokale miljøkvaliteter. Imidlertid legger anbefalt planforslag opp til at fortetting skal skje med kvalitet og med hensyn til lokale miljøkvaliteter.

Anbefalte planforslag setter fokus på økt arealutnyttelse av allerede definerte byggeområder. Dette vil, sammenliknet med 0-alternativet, kunne medføre redusert press på alle typer grønne arealer, også naturmiljø, friluftsliv og landskap.

9.1.9 Samfunnssikkerhet

De forskjellene i sårbarhet som har vært mulig å identifisere på dette plannivå gjelder naturforholdene skred, flom og stormflo / springflo. Ulikhetene mellom alternativene er knyttet til konsekvenser av ulik grad av arealutnyttelse samt ulik grad av fortetting av bebyggelse. Anbefalte planforslag kommer positivt ut sammenliknet med 0-alternativet mht skred fordi det meste av anbefalte arealbruk berører færre skredutsatte områder. Med hensyn til flom og springflo / stormflo vurderes anbefalte planforslag å kreve tiltak slik at fortetting i flomutsatte området ikke medfører negative konsekvenser.

I planforslaget er det foreslått tiltak i handlingsprogrammet for å se på mulighetene for å samordne infrastrukturtiltak med flomsikringstiltak i Nedre Eiker.

9.1.10 Forholdet til overordnede retningslinjer

Anbefalt planforslag vurderes i større grad enn 0-alternativet å etterkomme nasjonale forventninger og retningslinjer.

9.1.11 Regional utvikling

Anbefalt planforslag, med konsentrert utbygging gir lavere vekst i bilbruken. Transporttilgjengeligheten i og mellom prioriterte utviklingsområder blir bedre, så også i forhold til Oslo-området. De negative konsekvensene av parkeringsrestriksjoner og trafikanbetaling blir ikke så stor når arealbruken konsentreres til få utviklingsområder, som i anbefalt alternativ. Dette er fordi kollektivsystemet bedre kan fange opp transportbehovet i korridorene og flere vil få korte bilreiser eller i stedet velge å gå og sykle. Den anbefalte planforslaget vurderes derfor å bedre integrere Buskerudbyen til et større felles arbeids-, bolig- og servicemarked enn 0-alternativet.

9.2 Drøfting av måloppnåelse på transportområdet

I konsekvensutredningen av alternative innretninger av areal- og transportstrategier er det gjennomført systematiske transportmodellberegninger for å se effekten av ulike tiltak i areal- og transportpolitikken. I studiene er det først testet effekt av ulike strategier for arealbruk. Deretter er det lagt på et bedre busstilbud for hver av arealbruksstrategiene. Deretter er det lagt på et bedre togtilbud for hvert av arealbruksalternativene inkludert allerede styrket busstilbud. Så er det lagt på parkeringsrestriksjoner i tillegg til de allerede innførte tiltak og til sist er det lagt på trafikantbetaling som siste tiltak i tiltakspakken.

Beregningene viser følgende:

- Konsentrert arealbruk i få utviklingsområder, gir bedre effekt enn konsentrert arealbruk i mange utviklingsområder eller mer spredt arealbruk.
- Bedre tilrettelegging for buss gir en ønsket tilleggseffekt (reduksjon i andel reiser med privatbil).
- Bedre tilrettelegging for tog gir ytterligere en ønsket tilleggseffekt (reduksjon i andel reiser med privatbil).
- Størst reduksjon i andel reisende med privatbil oppnås ved innføring av parkeringsrestriksjoner
- Trafikantbetaling gir positiv tilleggseffekt.
- Dersom man tilrettelegger "overdrevent" godt både for bussreisende og togreisende oppstår det betydelige konkurranseflater mellom de kollektive reisende og man oppnår ikke flere kollektivreisende samlet sett, men de kollektive transportmidlene "stjeler" passasjerer fra hverandre.
- Selv om man innfører både konsentrert arealbruk, styrket buss- og togtilbud, parkeringsrestriksjoner og trafikantbetaling, indikerer beregninger at man ikke klarer å unngå vekst i biltrafikken. Dette skyldes sterk befolkningsvekst.

Samlet sett kan man med en helhetlig tiltakspakke oppnå betydelig endring i reisevanene i positiv retning. Med de forutsetninger som er

gjort i analysene antyder transportmodellberegninger oppnår man en reduksjon i bilandel (bilfører og passasjer). Da er et forenklet system for trafikantbetaling lagt til grunn.

Faktaboks: De analysemetoder som er benyttet i konsekvensutredningen er langt på vei de beste som finnes i Norge. Regionale transportmodeller er meget gode til å beregne vekst i biltrafikken i en trendsituasjon. Her gir modellen som er benyttet i utredningene troverdige resultater. Transportmodeller er mindre egnet til å fange opp virkningen av strategier som forsøker å snu en trendutvikling. Særlig klarer ikke transportmodeller å fange opp virkningen av kvalitetsforbedringer i transportsystemet som ikke er knyttet til redusert reisetid. Transportmodellberegningene gir likevel troverdige resultater mht å rangere ulike arealutviklingsstrategier mot hverandre. Resultatet er entydig og i tråd med grunnleggende kunnskap om sammenhenger mellom areal- og transportstrategier: Konsentrasjon av arealbruk i få utviklings-områder (jfr alternativ 2) vil i større grad gi måloppnåelse enn å spre arealutviklingen til et større antall utviklingsområder (jfr alternativ 1 og alternativ 0).

Følgende tiltak klarer ikke transportmodellberegningene å fange opp virkningen av. Det kan derfor forventes tilleggseffekter av følgende tiltak:

- Bedre tilrettelegging for gående
- Bedre tilrettelegging for syklende
- Andre tiltak som gir kvalitetsforbedring for kollektivreisende inkl bedre materiell, bedre billettsystemer, bedre informasjonssystemer, bedre stasjoner og holdeplasser etc.
- Endrede holdninger i befolkningen, økt fokus på helse etc.
- Optimalisering av et system for trafikantbetaling.

Med systematisk gjennomføring av et optimalisert sett av strategier for arealbruk og transport vil det kunne være realistisk å redusere reiseandelen med privatbil med ca 10% i Buskerudbyen i 2023 sammenliknet med dagens reiseandel (bilfører+bilpassasjer).

Det ville ha vært ønskelig å vise til en plan for Buskerudbyen som sikrer at man unngår vekst i biltrafikk og klimagassutslipp fram mot 2023.

Teknologiutvikling kan bidra til reduserte klimagassutslipp og lokal luftforurensning, men teknologiutvikling forventes i mindre grad å kunne bidra vesentlig til reduksjon av framkommelighetsutfordringer.

Den anbefalte strategi gir vekst i biltrafikk og klimagassutslipp. Vi ser likevel ikke noen annen eller bedre overordnet strategi å anbefale. Den anbefalte strategi vil være anbefalelsesverdig selv uten omfattende tiltak i transportsystemet. Den anbefalte strategi prioriterer arealbruksutvikling sentralt i den enkelte kommune og slik at mange gjøremål kan nås med sykkel eller til fots og i de områder som allerede i dag har de beste forutsetninger for reiser med kollektivtransport.

Det at vi ikke kan dokumentere at vi ikke klarer å unngå vekst i biltrafikk med anbefalte strategier for arealbruk og transport selv med både konsentrert arealbruk, kraftig kollektivsatsing og biltrafikk-reduserende tiltak, aktualiserer spørsmålet om det finnes tilstrekkelige virkemidler (som kommuner, fylkeskommuner og statlige transportetater rår over) til å hindre vekst i biltrafikk i mellomstore byområder med sterk befolkningsvekst. Andre og kraftigere virkemidler, først og fremst statlige, må da muligens også tas i bruk; herunder skatte- og avgiftspolitik, utforming av inntekts-

fordelingssystem og nye virkemidler i transportpolitikken (f eks lov hjemmel for kommuner til å innføre parkeringsavgift på private kjøpesentra m.m.)

9.3 Virkning i forhold til bruker- og interessegrupper

Planen vil ha virkning for en den enkelte samarbeidspartner i Buskerudbysamarbeidet og for en rekke ulike brukergrupper og samfunnsinteresser. De viktigste samfunnsinteresser er omtalt i kapittel 9.1.

I høringsperioden av planforslaget (juni-september 2012) vil Buskerudbysamarbeidet invitere til hørings- og medvirkningsseminar om planens innhold og dens virkning.

I etterkant av at medvirknings- og høringsprosess vil det vurderes om endeligutgave av planforslaget også skal inneholde nærmere beskrivelser av hvordan planen vil virke for de enkelte bruker- og interessegrupper. Følgende interessegrupper er aktuelle:

- Innbyggere, representert ved interesseorganisasjoner som miljøvernorganisasjoner, syklist- og bilistorganisasjoner, kollektivreisende / pendlerforeninger, fylkesselevråd (barn og unge), eldreråd, funksjonshemmedes organisasjoner, beboer- og velforeninger.
- Næringslivet, representert ved næringsorganisasjoner, sentrumsforeninger, transportbedrifter, landbruksorganisasjoner, regionale fagmiljøer, bl a innen transport og eiendomsutvikling.
- Berørte nabokommuner og naboregioner

I etterkant av høringsperioden vil det også vurderes om endelig utgave av planforslaget skal ha med beskrivelse av planens virkning for den enkelte partner i Buskerudbysamarbeidet.

10 Handlingsprogram og planretningslinjer

10.1 Oppfølging av strategiene

De strategier for arealbruk og transport som trekkes opp i denne plan må konkretiseres videre i etterfølgende planprosesser. Arealstrategier må følges opp i kommunenes arealplaner. Transportstrategier må følges opp i mer konkrete temaplaner og ved utforming av Buskerudbypakke 2.

Etterfølgende handlingsprogram definerer hvem som skal gjøre hva og når. Planretningslinjer definerer i tillegg hvordan ting skal gjøres eller momenter som skal ivaretas spesielt i etterfølgende planlegging. Det ligger til grunn at alle eksisterende nasjonale og regionale retningslinjer og planer gjelder. Etterfølgende planretningslinjer er å forstå som ytterligere presisering av utvalgte tema innenfor allerede gjeldende statlige og fylkeskommunale planer og retningslinjer.

Når det gjelder de enkelte elementer i handlingsprogrammet vil det bli gjort en nærmere gjennomgang av disse i høringsperioden. Detaljer og tidspunkt for gjennomføring kan bli justert.

Handlingsprogram 2013-16	Planretningslinjer
Overordnet strategi	
1. Kommuneplanens arealdel skal revideres for å innarbeide felles strategier i denne plan for arealbruk og transportsystem. Ansvarlig: Kommunene. Tidshorisont: 2013-15. 2. Felles indikatorsystem for måloppnåelse: Det skal utarbeides et felles system for kommunene i Buskerudbyen for å måle utvikling i den enkelte kommune mht boligvekst, arbeidsplassvekst og vekst i sentrumsfunksjoner innenfor og utenfor prioriterte utviklingsområder. Tilsvarende skal trafikkutvikling måles årlig og reisevaner måles regelmessig (minst hvert fjerde år). Ansvarlig: Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: 2012-13.	1. Nøyaktig avgrensning av prioriterte utviklingsområder i den enkelte kommune skal fremgå av kart som en del av kommuneplanen. Det skal avmerkes prioritert sone for boligvekst, prioritert sone for arbeidsplassvekst og prioritert sone for etablering av sentrumsfunksjoner (sentrumsområde). Avgrensningene skal følge prinsipper angitt i felles areal- og transportplan for Buskerudbyen.

Attraktiv by- og tettstedsutvikling	
3. Utvikling / revisjon av sentrumsplaner: Sentrumsplaner i form av kommunedelplaner eller reguleringsplaner (områdeplaner) for sentrumsområder i prioriterte utviklingsområder skal utarbeides eller vurderes revidert. Dette punkt gjelder ikke for Lierstranda, da det her først skal gjennomføres et interkommunalt plansamarbeid mellom Lier og Drammen kommuner med konkretisering av areal- og transportløsninger for området Brakerøya-Lierstranda. Utvikling av sentrumsplan for Lierstranda kan være et oppfølgende planarbeid til dette. Ansvarlig: Kommunene. Tidshorisont for oppstart: 2013-15 avhengig av lokale forhold. 4. Handlingsplan for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder: Det skal utarbeides handlingsplaner for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder med konkret vurdering av et bredt spekter av virkemidler som kan stimulere til transformasjon og fortetting. Blant annet skal det inngå en kartlegging av eierstrukturer og interessentanalyse for de mest aktuelle områder for fortetting og transformasjon. Ansvarlig: Kommunene i samarbeid med Buskerudbysamarbeidet.. Tidshorisont: 2013-15. 5. Felles kompetansestøttende tiltak: Gode eksempler på attraktiv tettstedsutvikling, sentrumsutvikling og virkemiddelbruk, fra Drammen og andre byer skal gi støtte i det lokale utviklingsarbeidet med kvalitetskriterier og handlingsplaner. Ansvarlig: Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: 2013-14.	2. I kommuneplanens arealdel skal kommunene utvikle bestemmelser og retningslinjer med plankrav / kvalitetskrav for arealutvikling både innenfor og utenfor prioriterte utviklingsområder. 3. For sentrumsområdene skal sentrumsplaner utarbeides eller vurderes revidert med sikte på å stimulere til prosjektutvikling. Kvalitetskravene, i form av bestemmelser og retningslinjer, skal ivareta en fornuftig balanse mellom ønsket om høy arealutnyttelse og krav til omgivelseskvalitet.

Senterstruktur, handel og service	
6. Buskerud fylkeskommune skal revidere gjeldende fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur og erstatte denne med Regional plan med regionale planbestemmelser. Ansvarlig: Buskerud fylkeskommune. Tidshorisont: 2013-14.	4. Strategier for sentrumsutvikling, handel og service i denne plan skal innarbeides ved revisjon av kommuneplanens arealdel og ved utarbeiding eller revisjon av sentrumsplaner. 5. Kommunene skal i revisjon av kommuneplanens arealdel definere hvor plasskrevende varer tillates etablert i næringsområder i kommunen, jfr definisjon av plasskrevende varer i gjeldende fylkesdelplan. 6. Kommunene skal stille krav til utarbeidelse av handelsanalyse når ny handelsvirksomhet foreslås. Dimensjonering av handel og servicetilbud skal være tilpasset det enkelte senters funksjon i senterstrukturen, jfr gjeldende fylkesdelplan.
Næringsvekst og –lokalisering	
7. Det skal etableres et felles prosjekt i regi av Buskerudby-samarbeidet, som oppfølgende aktivitet til denne plan, og med formål å identifisere nye næringsområder for C-virksomheter. Ansvarlig: Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: 2012-13. 8. Det vurderes å etablere et utvidet samarbeid om utvikling og profilering av Buskerudbyområdet og evt. nærliggende kommuner som attraktivt sted for virksomhetsetablering. Ansvarlig: Fylkeskommunen og kommunene. Tidshorisont: 2013-14	8. Strategier for næringslokalisering i denne plan skal innarbeides ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Hvilke virksomheter som tillates i hvilke næringsområder skal framgå av planbestemmelser for det enkelte næringsområde i kommuneplanens arealdel. Kommuneplanens arealdel skal gjelde foran eldre reguleringsplaner i næringsområdene. Ny politikk for næringslokalisering skal gjelde ny virksomhetsetablering. Eksisterende virksomheter i næringsområdene skal gis utviklingsvilkår i tråd med gjeldende reguleringsplaner / gjeldende kommuneplan. 9. Arbeidsplassintensive virksomheter og virksomheter med omfattende publikumsservice (A-virksomheter) skal som hovedregel lokaliseres til sentrumsområdene i følgende prioriterte utviklingsområder: Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda. Inntil planavklaring foreligger for Lierstranda, bør A-virksomheter i Lier lokaliseres til Lierbyen. 10. Virksomheter med lavere arbeidsplass- og besøksintensitet (B-virksomheter) kan lokaliseres i mindre sentrale områder, i tilknytning til kollektivtraseene. B-virksomheter bør primært lokaliseres innenfor prioritert sone for arbeidsplassvekst i prioriterte utviklingsområder

	eller sekundært til andre eksisterende næringsområder. Lokalisering vil være avhengig av virksomhetens karakter. 11. Plass- eller transportkrevende virksomhet (C-virksomheter); skal lokaliseres til næringsområder med god tilknytning til infrastruktur med tilstrekkelig kapasitet. 12. Virksomheter som krever stort areal, men som har mange ansatte eller besøkende, skal søkes lokalisert slik at transportbehovet begrenses mest mulig eller at flest mulig kan gå, sykle og reise kollektivt. Slike virksomheter bør lokaliseres slik at etableringen styrker eksisterende by- og tettstedsstruktur.
Boligutvikling og -vekst	
9. Kommunene bør etablere boligutviklingsprogram ut i fra kunnskap om gjennomføringsmuligheter for fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder. Ansvarlig: Kommunene. Tidshorisont: 2013-15.	15. Det skal søkes etablert en balansert boligstruktur i kommunene og med et mangfold av boligtyper som kan ivareta innbyggernes behov for ulike typer boliger og med boliger i ulike prisklasser. 16. Eksisterende boligfelt i gjeldende kommuneplaner og som i liten grad følger prinsippene for boligutvikling i denne plan og som ligger utenfor prioriterte utviklingsområder skal vurderes tatt ut av kommuneplanens arealdel. 17. I kommuneplanens arealdel skal det etableres rekkefølgebestemmelser med prioritering av hvilke områder som skal søkes utviklet tidlig og sent i planperioden fram mot 2023. Dette gjelder for boligfelt som ligger utenfor prioriterte utviklingsområder og som ikke tas ut av kommuneplanens arealdel. Det skal gis en planfaglig begrunnelse for hvorfor boligområder gis en utviklingshorisont sent i planperioden. 18. Før nye boligområder kan inngå i kommuneplanens arealdel, skal kommunen dokumentere at det er et reelt arealbehov og at det samme behov ikke lar seg løse gjennom bedre utnyttelse av allerede eksisterende byggeområder.
Arealutnyttelse	
	19. Krav til arealutnyttelse for byggeområder skal inngå som bestemmelse eller retningslinje i kommuneplanens arealdel og sentrumsplaner.

Helhetlig og fremtidsrettet transportsystem	
10. Fullføre KVVU for Buskerudbypakke 2 som grunnlag for utforming av helhetlig transportpakke. Ansvarlig: Statens vegvesen. Tidshorisont: 2012-13. 11. Mulighetsanalyse (finansieringsutredning) skal gjennomføres som grunnlag for økonomivurderinger av Buskerudbypakke 2. Ansvarlig: Statens vegvesen. Tidshorisont: 2012-13. 12. Forslag til en Buskerudbypakke 2. Ansvarlig: Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: 2012-13. 13. Endelig Buskerudbypakke 2 fremforhandles mellom staten og kommunene/fylkeskommunen etter at den statlige KVVUprosessen er ferdig. Ansvarlig: Statens vegvesen og Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: 2013-14.	
Jernbane og togtilbud	
14. Plan for dobbeltspor mellom Drammen og Gulsåsen: Dobbeltspor mellom Drammen og Gulsåsen er nødvendig for å få etablert halvtimesfrekvens til Hokksund. Det skal utarbeides en plan som redegjør for muligheter og kostnader for etablering av dobbeltspor mellom Drammen og Gulsåsen, inkludert evt tiltak på Gulsåsen stasjon. Ansvarlig: Jernbaneverket. Tidshorisont: 2013. 15. Stasjonsopprusting Hokksund og Mjøndalen: Det skal igangsettes stasjonsopprustingsprosjekt med planlegging av stasjonsopprusting av Hokksund og Mjøndalen stasjon, inkludert vurdering av gode kryssingsmuligheter av jernbanesporene. Stasjonsutviklingen også ved Drammen og Kongsberg stasjon må videreføres; bl a med utvikling av gode forbindelseslinjer og omlegging av nødvendige signalanlegg. Ansvarlig: Kommunene og Jernbaneverket i samarbeid med relevante aktører. Tidshorisont: 2013-15. 16. Plan for etablering av Gomsrud stasjon: Det skal utarbeides en plan som redegjør for muligheter og kostnader for etablering av	20. Jernbanen og togtilbudet i Buskerudbyen skal videreutvikles for å styrke knutepunktutviklingen i Buskerudbyen, binde de prioriterte utviklingsområdene sammen, samt sikre at Buskerudbyen knyttes ytterligere til Osloregionen som en samlet arbeids-, bolig- og serviceregion. Det skal gjøres en vurdering av evt arealbehov til jernbaneformål ved revisjon av kommuneplanens arealdel. 21. Det skal legges til rette for å betjene Kongsberg Teknologipark med tog, i første omgang ved å utrede mulighetene for å etablere et togstopp på Gomsrud. Togstopp med forbindelsesårer til teknologiparken skal fremgå av Kongsberg kommunes arealdel i kommuneplanen.

Gomsrud stasjon med god forbindelse til Teknologiparken. Ansvarlig: Kongsberg kommune og Jernbaneverket i samarbeid med relevante aktører. Tidshorisont: 2013. 17. Stasjonsstruktur på strekningen Brakerøya stasjon-Lier stasjon: Drammen og Lier kommuner skal lage en interkommunal plan med mer konkrete strategier for samordnete areal- og transportløsninger for området Brakerøya-Lierstranda. I den sammenheng skal også stasjonsstruktur vurderes for strekningen mellom Brakerøya stasjon og Lier stasjon. Ansvarlig: Jernbaneverket, Lier og Drammen kommuner i samarbeid med relevante aktører. Tidshorisont: 2013-14. 18. Vurdering togstopp ved Steinberg stasjon: Buskerudbysamarbeidet skal bidra til at mulighetene for gjenåpning av Steinberg stasjon inngår i Samferdselsdepartementets framtidige helhetlige vurderinger om togtilbud på Østlandet. Ansvarlig: Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: Fortløpende. 19. Utredning av lokaltogtilbud: I et 2040-perspektiv skal det utredes om det i tillegg til InterCity-trafikk til / fra Kongsberg er marked for å etablere et fullstoppende lokaltogtilbud mellom Kongsberg og Drammen / Oslo. I utredningen skal det redegjøres for nødvendige tiltak for å evt etablere et slikt tilbud; herunder arealbehov i Mjøndalen, Hokksund og andre stasjoner i Buskerudbyen vedrørende utvikling av dobbeltspor. Ansvarlig: Jernbaneverket i samarbeid med alle partnere i Buskerudbyen. Tidshorisont: 2013-16. 20. Finansieringsløsninger jernbane og togtilbud: Nødvendig infrastruktur og stasjonsopprusting forutsettes finansiert gjennom statlige bevilgninger til Jernbaneverket og som sammen med Buskerudbypakke 2 skal sikre en fullfinansiert samferdselspakke der nødvendig transporttilbud samordnes med de arealstrategier som fastlegges i denne planen. Jernbaneverket skal sørge for tilstrekkelig plangrunnlag der muligheter for et effektivt togtilbud avklares. Ansvarlig: Alle partnere i Buskerudbysamarbeidet i samarbeid med	
--	--

Jernbaneanverket..Tidshorisont: 2013-16.	
Forbedret busstilbud	
21. Tilbudsforbedring – buss: Kollektivtransportplan for Buskerud med anbefalte strategier er for tiden til høring / sluttbehandling. Den vil senere bli fulgt opp med et eget handlingsprogram. Ansvarlig: Buskerud fylkeskommune. Tidshorisont: 2013. Det foreligger tiltakspakke med handlingsprogram i Buskerudbypakke 1 som redegjør for konkrete tiltak som skal iverksettes i perioden fram til og med 2013. Ansvarlig: Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont 2013. Løpende utredningsarbeid med kvalitetsforbedrende tiltak er under utredning og iverksettes av Buskerud fylkeskommune og Brakar. Tidshorisont: Løpende. På lengre sikt, ved en etablert Buskerudbypakke 2, vil konkrete tiltak og forslag til tilbudsforbedring forvaltes ved porteføljestyling av rette styrende organ for Buskerudbypakke 2. Ansvarlig: Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: 2012/14. 22. Finansieringsløsninger busstilbud: Nødvendig infrastruktur og tilbudsforbedring av busstilbudet forutsettes finansiert gjennom fylkeskommunens budsjett, som sammen med statlig finansiering og Buskerudbypakke 2 skal sikre en fullfinansiert samferdselspakke der nødvendig transporttilbud samordnes med de arealstrategier som fastlegges i denne planen. Ansvarlig: Alle partnere i Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: 2013-14.	22. I kommuneplanens arealdel skal kollektivtransportens hovedtraséer kartfestes (ikke alle linjer, men linjer der det kan oppstå kapasitetsproblemer i vegnettet). På disse strekningene skal aktuelle framkommelighetstiltak i vegnettet beskrives for den enkelte kommune. Det skal være enighet mellom kommune og Buskerud fylkeskommune / Brakar om hvilke traseer som skal kartfestes. 23. Vegholder skal sikre høyest mulig framføringshastighet for buss i vegnettet ved egne traseer der dette er nødvendig (bussgater og kollektivfelt), aktive prioriteringstiltak og liknende, også selv om dette kan påvirke framkommeligheten for privatbil. 24. I evt nye utbyggingsområder skal kommunedelplaner og reguleringsplaner vise traséer for buss. Det skal være enighet mellom kommune og Buskerud fylkeskommune / Brakar om hvilke traseer som skal kartfestes. 25. Busstraseer og behov for innfartsparkering / park-and-ride løsninger skal ses i sammenheng med sikte på trygge og effektive overgangsmuligheter mellom bil / sykkel og buss. 26. I evt nye utbyggingsområder skal det tilstrebes å legge til rette for at busstilbud kan være på plass samtidig som første byggetrinn tas i bruk.
Vegnett	
23. Tjenlig vegnett: Handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan, handlingsprogram til gjeldende fylkesvegplan og kommunenes handlingsplaner redegjør for prioriterte tiltak på vegnettet. Evt ytterligere tiltak, som er nødvendige for å realisere strategier i denne plan, vil bli vurdert i forbindelse med utredning av Buskerudbypakke 2, I en slik samferdselspakke vil konkrete tiltak og forslag til tilbudsforbedring forvaltes ved	

porteføljestyling av rette styrende organ for Buskerudbypakke 2. Ansvarlig: Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: 2012-14. 24. Det skal gjennomføres en utredning av E134 sin fremtidige trasè og standard mellom Drammen og Kongsberg. Trase i Mjøndalen vil ha store konsekvenser for mulighetene for tettstedsutvikling der og bør vurderes spesielt - og inkludert program for gjennomføring av anbefalt løsning og eventuelt midlertidige løsninger. Samordningsmuligheter for flomsikring av Mjøndalen / Krokstadelva og løsninger for infrastruktur i området (både veg og jernbane) skal inngå i utredningsarbeidet. Ansvar: Statens vegvesen i samarbeid med NVE, Jernbaneverket og Nedre Eiker kommune. Tidshorisont: 2013-14. 25. Finansieringsløsninger vegnett: Nødvendig infrastruktur og tilbudsforbedring forutsettes finansiert gjennom samarbeidspartenes ordinære budsjett, som sammen med statlig finansiering og Buskerudbypakke 2 skal sikre en fullfinansiert samferdselspakke der nødvendig transporttilbud samordnes med de arealstrategier som fastlegges i denne planen. Ansvarlig: Alle partnere i Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: 2013-14.	
Sykkel	
26. Tilbudsforbedring sykkel: Det foreligger tiltakspakke med handlingsprogram i Buskerudbypakke 1 som redegjør for konkrete tiltak som skal iverksettes i perioden fram til og med 2013. Ansvarlig: Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont 2013. Ansvarlig vegholder har også tiltaksplaner knyttet til sykkel i sine handlingsprogram. Tidshorisont: Løpende. Det skal utvikles en mer gjennomarbeidet og helhetlig sykkelstrategi og med handlingsprogram for hele planperioden fram mot 2023. Ansvarlig: Statens vegvesen i samarbeid med kommunene. Tidshorisont: 2013-14. 27. Sykkelsatsing skal være ett av de prioriterte tiltaksområdene med finansiering gjennom Buskerudbypakke 2. Ansvarlig:	27. Ved revisjon av kommuneplanen, skal hovednett for sykkeltrafikken være inntegnet på kommuneplanens arealdel.

Buskerudbyen. Tidshorisont: 2013-14.	
Gåing	
28. Tilbudsforbedring gåing: Det foreligger tiltakspakke med handlingsprogram i Buskerudbypakke 1 som redegjør for konkrete tiltak som skal iverksettes i perioden fram til og med 2013. Ansvarlig: Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont 2013. Ansvarlig vegholder har også tiltaksplaner knyttet til gåing i sine handlingsprogram. Tidshorisont: Løpende. Det skal utvikles lokale gåstrategier for det enkelte tettsted: Ansvarlig: Kommunene. Tidshorisont: 2013-14. 29. Tilrettelegging får økt gåing skal være ett av de prioriterte tiltaksområdene med finansiering gjennom Buskerudbypakke 2. Ansvarlig: Buskerudbyen. Tidshorisont: 2013-14.	28. I byer og tettsteder skal det utvikles et sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming. Særlig skal det vektlegges å ha gode gangforbindelser i kollektivknutepunkter.
Parkering	
30. Buskerudbypakke 1 redegjør for hvordan strategier for parkering skal følges opp på kort sikt, jfr. handlingsprogram 2010-13 for Buskerudbypakke 1. Ansvarlig: Kommunene: Tidshorisont: 2013. 31. Nye parkeringsnormer for ny bebyggelse skal utvikles i tråd med strategier i denne plan. Normene skal virke stimulerende for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder og redusere bilbruk i områder med godt kollektivtilbud. Ansvarlig: Kommunene i samarbeid med Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: 2013-14.	29. Nye parkeringsnormer skal innføres senest ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

Etterfølgende strategikart inneholder viktige elementer i areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23.

11 Strategikart: Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23

11.1 Overordnet strategi for arealbruk

Buskerudbyområdet planlegges som et flerkjernet byområde langs jernbanen på strekningen Lier - Kongsberg med sterk grad av fortetting med kvalitet rundt de viktigste jernbanestasjonene.

Det meste av bolig- og arbeidsplassveksten skal derfor finne sted i fem regionale hovedutviklingsområder og ett lokalt utviklingsområde (Vestfossen). Disse stedene har forutsetninger for en flerfunksjonell utvikling med både boliger, arbeidsplasser og variert sentrumsutvikling samt har jernbanetilknytning til hovedstadsområdet og til resten av Østlandet. Ingen andre steder i Buskerudbyen har kombinasjonen av disse egenskapene.

Arealbruksstrategien skal utvikles over tid og tilpasses situasjonen i den enkelte kommune. All utvikling skal ikke skje i de seks hovedutviklingsområdene, men utvikling i andre deler av kommunene skal også følge opp prinsippene om samordnet areal- og transportplanlegging som gir gode bo- og arbeidsvilkår for befolkningen og som legger til rette for mer miljøvennlig transport.

11.2 Overordnet strategi for transportsystemet

Tiltak som gjøres i transportsystemet skal ikke bare sørge for god framkommelighet og sikkerhet for de reisende. Tiltakende skal også stimulere til at den ønskede arealutvikling finner sted.

Jernbanen skal være ryggraden i kollektivsystemet. Jernbanen er det transportmiddelet med størst potensial til å forkorte reisetider på Østlandet og bidra til regionforstørring i Osloområdet. Tog skal derfor bidra til å binde Buskerudbyområdet sammen og gi forbindelse til hovedstadsområdet, Gardermoen og Osloregionen

ellers. Som ledd i dette må togtilbudet Oslo-Drammen-Kongsberg styrkes, på kort sikt med halvtimestrafikk til Hokksund. I neste omgang med halvtimes frekvens til Kongsberg og med innkorting av jernbanen mellom Kongsberg og Hokksund på noe lengre sikt slik at reisetiden til Oslo fra Kongsberg kan komme ned i 1 time.

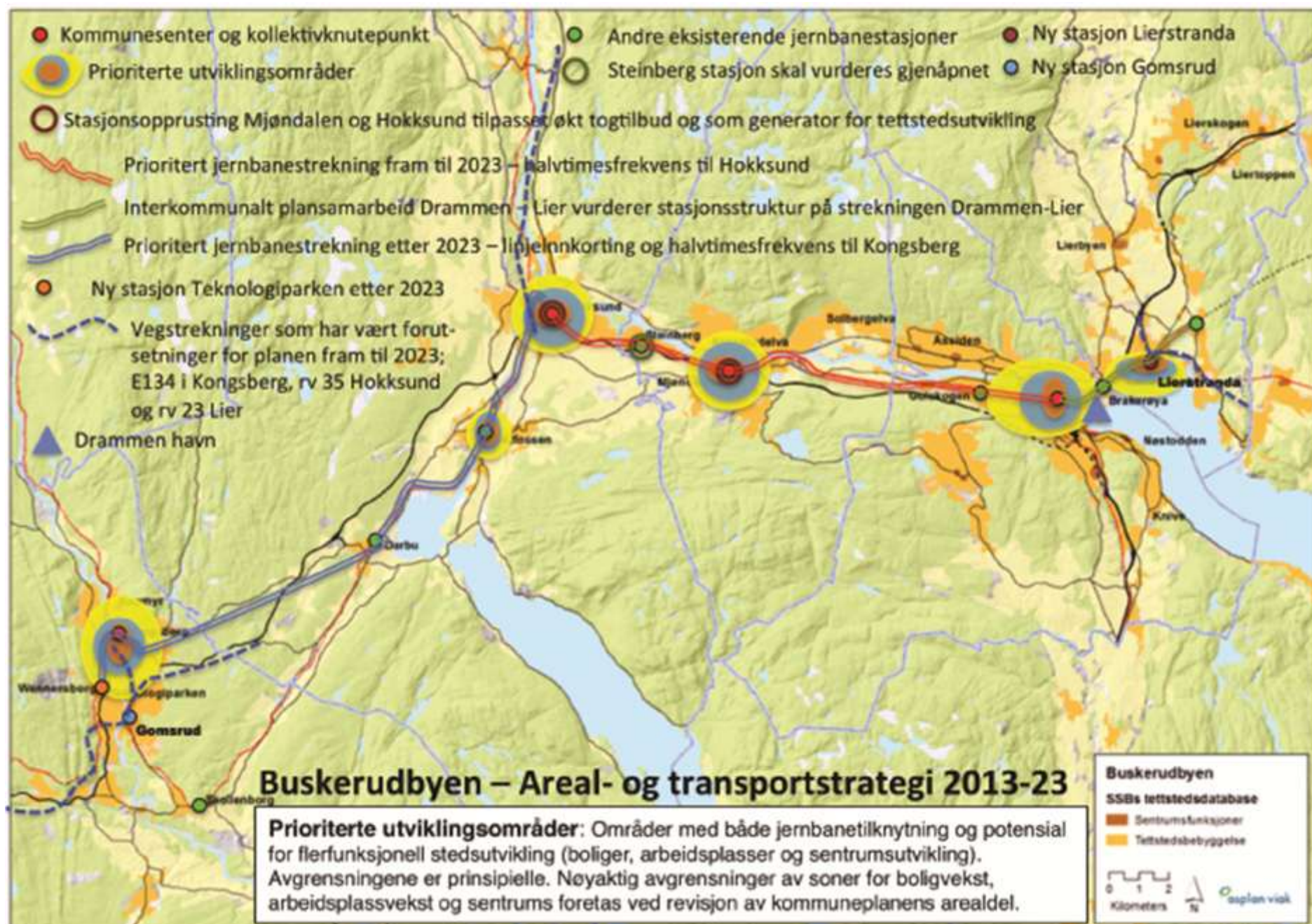
Et tjenlig vegnett skal sikre bussen køfri og rask framkommelighet. Dernest skal et tjenlig vegnett sikre effektiv næringstransport og persontransport. Viktige vegprosjekter er E134 forbi Kongsberg, Rv23 gjennom Lier og Rv35 fra Hokksund mot Åmot. Også andre vegprosjekter vil bli vurdert i arbeidet med Buskerudbypakke 2.

11.3 Utvikling av kollektivknutepunkter

Kollektivknutepunkter øker reisemulighetene i flere retninger ved at her møtes ulike kollektivlinjer. De viktigste knutepunktene legges til de fem by- og tettstedene som er de regionale utviklingsområdene. Dette vil gi korte gangavstander til boliger og arbeidsplasser.

11.4 Godstransport

Drammen havn skal videreutvikles som stamnetthavn på Holmen. Lokalisering av en eventuell ny godsterminal må avvente et KVVU-arbeidet om dette spørsmålet.



Referanser

Etterfølgende dokumenter (nummer 1-18) er utrykte vedlegg som i sin helhet kan lastes ned fra www.buskerudbyen.no.

Tallene i klammeparantes angir hvilket dokument det er henvist til i kapitlene foran.

Avtaler og planprogram

[1] 05.02.2010:

5- årig samarbeidsavtale om klimavennlig areal- og transportutvikling i byområdet Lier-Kongsberg: Areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen.

[2] 05.02.2010:

Avtale mellom Samferdselsdepartementet og Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2010-2013.

[3] 13.05.2011

Planprogram. Felles areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Samarbeid om attraktive og livskraftige byer og tettsteder i området Lier-Kongsberg.

Utredninger Buskerudbyen

[4] TØI rapport 1020/2009:

Kunnskapsgrunnlag for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen 2025 og 2050.

[5] NSB 09.01.2009:

Internt notat – halvtimesfrekvens Drammen-Kongsberg. Konklusjoner fra forstudie.

[6] NSB og Buskerudbyen juni 2009:

Halvtimesfrekvens Drammen-Kongsberg med tog fra 2012. Muligheter og forutsetninger. Anbefalinger.

[7] Asplan Viak 13.10.2010:

Utbyggings- og fortetningspotensialet rundt stasjonsområdene i Buskerudbyen.

[8] Urbanet Analyse og Norconsult 01.12.2010:

Overordnet vurdering av framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken.

[9] Urbanet Analyse 12.11.2010:

Strategi for biltrafikkreduserende tiltak i Buskerudbyen: Kunnskapsgrunnlag.

[10] Asplan Viak 17.11.2010:

Grunnlag for en samordnet parkeringspolitikk.

[11] Rambøll 20.11.2010:

Buskerudbypakke 1 – innspill til handlingsprogrammet 2010-2013.

[12] Rambøll 25.08.2008:
Sambruksfelt Rosenkrantzgata.

[13] Asplan Viak, mars 2012
Kartlegging av dagens virksomheter i Buskerudbyen.

[14] Asplan Viak, mars 2012:
Kartlegging av tilgjengelighetsprofil for næringsområder i Buskerudbyen.

[15] Asplan Viak, mars 2012
Mulighetsstudie næringsarealer i Buskerudbyen.

[16] Asplan Viak, mars 2012
Attraktive og livskraftige byer og tettsteder – fase 1: Dagens situasjon.

[17] Asplan Viak, mars 2012
Attraktive og livskraftige byer og tettsteder – fase 2:Utviklingsmuligheter

[18] Norconsult, april 2012
Konsekvensutredning av planalternativer Buskerudbyen. Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Hovedrapport.

Andre relevante rapporter, planer og utredninger

Her er det mye som kan legges inn – det er ikke gjort noe forsøk på å lage et forslag til komplett liste her p.t.:

Rådet for Drammensregionen
Strategisk næringsplan for Drammensregionen 2005-2015

Tilsvarende for Kongsbergregionen?

Telemarksforskning. Arbeidsrapport 24/04:
Næringsanalyse for BTV. Perioden 1997-2003.

Nasjonal transportplan 2014-23...

Kollektivtransportplan for Buskerud...

Gjeldende kommuneplaner og fylkesplan, samt planstrategier...

Delutredninger i forbindelse med planarbeid i kommuner og fylkeskommune.