



Buskerudbyen

Raskere reiser – bedre miljø

ERFARINGER MED REGIONALT PLANSAMARBEID OM AREALBRUK OG TRANSPORT

Roger Ryberg, Fylkesordfører i Buskerud
Leder av politisk styringsgruppe for Buskerudbyen

DETTE ER BUSKERUDBYEN OG BUSKERUDBYSAMARBEIDET

Buskerudbysamarbeidet (2010-dd) er et frivillig, langsiktig, forpliktende samarbeid om areal, transport og miljø med ni partnere



Kongsberg kommune



Øvre Eiker kommune



Nedre Eiker kommune



Drammen kommune



Lier kommune



Buskerud fylkeskommune



Fylkesmannen i Buskerud



Jernbaneverket



Statens Vegvesen Region Sør



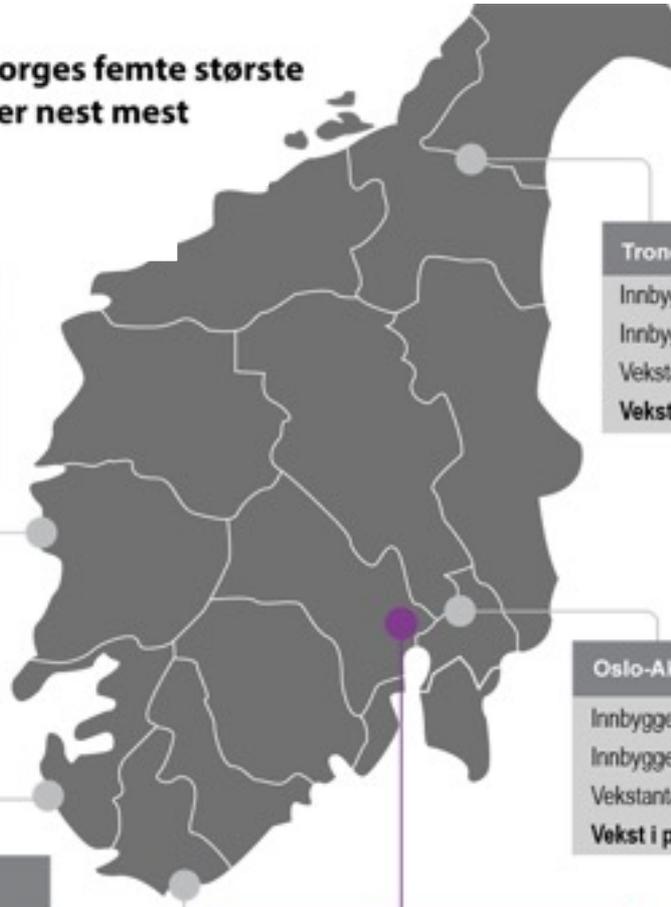
Buskerudbyen er Norges femte største byområde

Buskerudbyen er Norges femte største byregion - og vokser nest mest

Bergensområdet
Innbyggertall 2016: 405.231
Innbyggertall 2040: 509.100
Vekstantall: 103.869
Vekst i prosent: 26%

Stavangerområdet
Innbyggertall 2016: 244.297
Innbyggertall 2040: 303.600
Vekstantall: 59.303
Vekst i prosent: 24%

Kristiansandsområdet
Innbyggertall 2016: 137.475
Innbyggertall 2040: 180.000
Vekstantall: 42.525
Vekst i prosent: 31%



Trondheimsområdet
Innbyggertall 2016: 246.562
Innbyggertall 2040: 302.300
Vekstantall: 55.738
Vekst i prosent: 23%

Oslo-Akershus
Innbyggertall 2016: 1.252.923
Innbyggertall 2040: 1.622.200
Vekstantall: 369.277
Vekst i prosent: 29%

Buskerudbyen
Innbyggertall 2016: 163.275
Innbyggertall 2040: 211.400
Vekstantall: 48.125
Vekst i prosent: 29%

Kilde: SSB

Buskerudbyen

– en del av stor-Oslo

- Geografi: Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen, Lier
- Kraftig vekst > 210.000 innbyggere i 2040
- Potensial for pendling begge veier

Men uten fornyet areal- og transportpolitikk vil:

- Veksten gi stor økning i biltrafikken (+47% i 2040)
- Lav nasjonal prioritering av transportpakke / byvekstavtale



Kongsberg: Norges tredje største industrikommune



- Industrien på Kongsberg utgjør en global næringsklynge med internasjonale eiere, kunder og investorer
- Årlig omsetning på 50 milliarder kroner
- Hvis eierne skal bidra til fortsatt vekst i norsk industri, må de oppleve at det prioriteres midler til en moderne jernbane til Kongsberg

Drammen: Norges femte største "tettsted" (SSB)



- Bytransformasjon i "Europa-toppen".

Samarbeidsavtalen

- Buskerudbysamarbeidet har vært avtalefestet fra 1. januar 2010
- Tidsubegrenset avtale fra 1. januar 2015
- Vedtatt i kommunestyrene og fylkestinget og i statsetatene
- Konsensusbasert samarbeid, hva betyr det?



Samarbeidsavtale om klimavennlig areal- og transportutvikling i byområdet Lier – Kongsberg
Areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen

Videreføring fra 01.01.2015

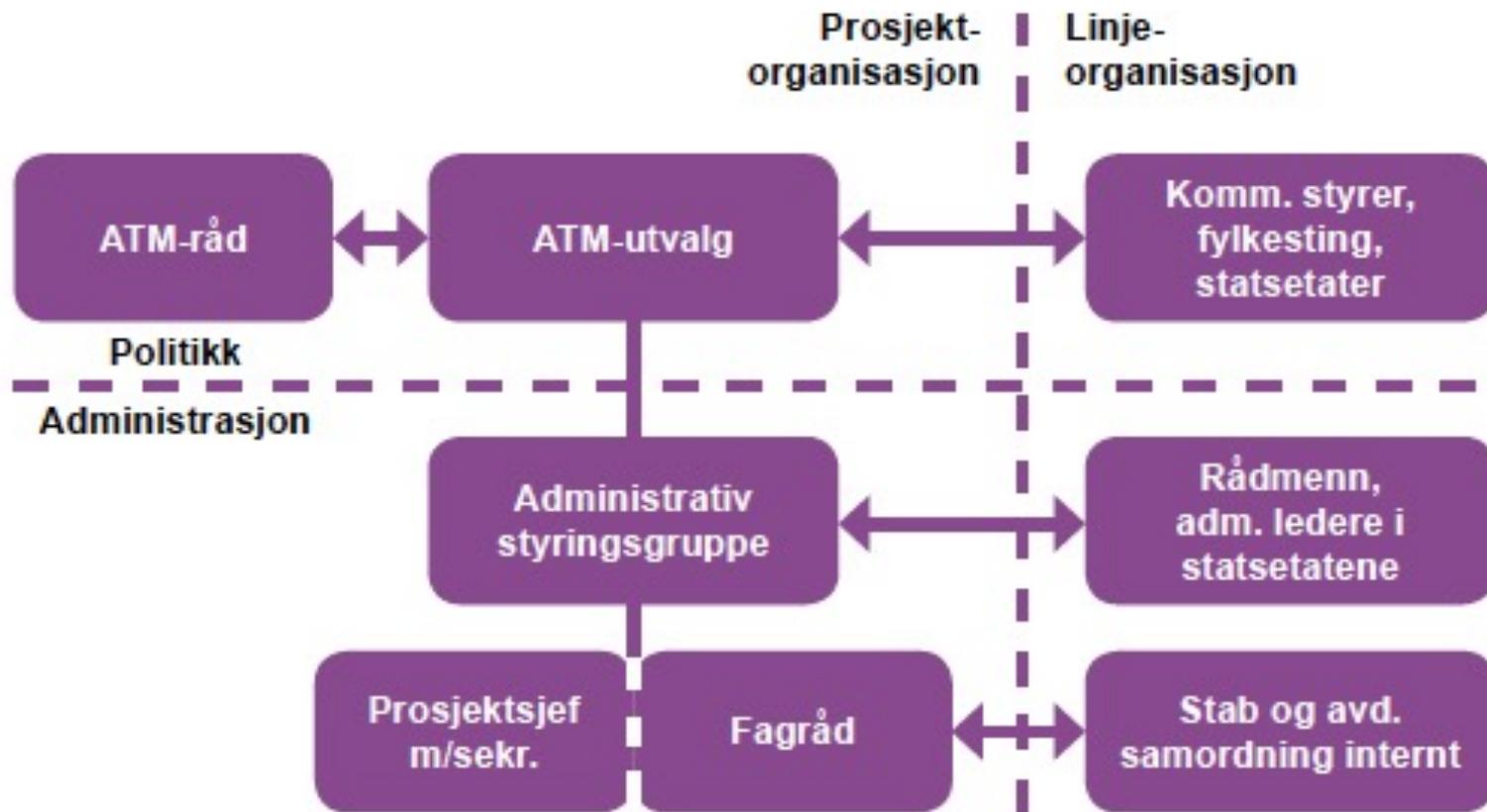
1. Denne samarbeidsavtalen om areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen - Buskerudbysamarbeidet er inngått mellom

1. Lier kommune
2. Drammen kommune
3. Nedre Eiker kommune
4. Øvre Eiker kommune
5. Kongsberg kommune
6. Buskerud fylkeskommune
7. Fylkesmannen i Buskerud
8. Statens vegvesen region sør
9. Jernbanverket

2. Løngiktig samarbeid og hovedprinsipper

Partene i denne avtalen inngår et løngiktig samarbeid om klimavennlig areal- og transportutvikling gjennom Buskerudbysamarbeidet. Avdels varighet knyttes til

Organisering av samarbeidet



- Politisk styrt og faglig forankret
- Prosjektorganisering - konsensus ved alle beslutninger
- Formelle beslutninger tas i kommunestyret / fylkesting / statlige organ

HVORFOR SAMARBEIDE OM AREAL- OG TRANSPORT- STRATEGIER?

HISTORIKK OG BAKGRUNN

Alle tenkte sektoransvar og kommuneplaner

5 kommuneplaner

Fylkes(del)-planer

Nasjonal Transportplan

KVU jernbane/gods

Kollektivtrafikk – fk, NSB

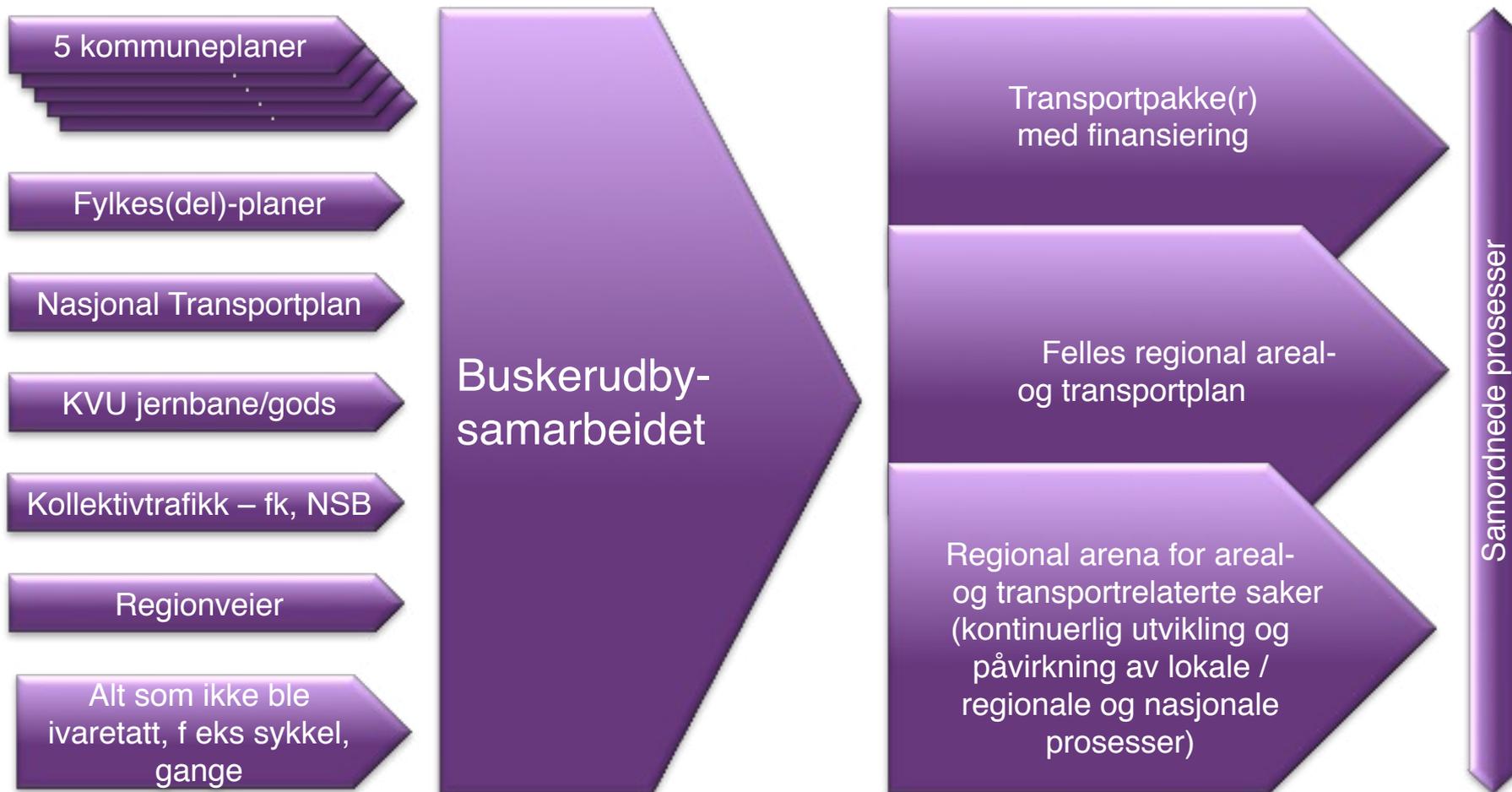
Regionveier

Alt som ikke ble
ivaretatt, f eks sykkel,
gange

Vi trengte en samarbeidsarena som tenkte større enn sin egen sektor eller kommune



Nå har vi en samordnet areal- og transportutvikling i felles byområde



70- og 80-tallet: Miljø- og bykrise i Drammen

- Tradisjonell industri ble lagt ned.
- Elv og fjord var forurenset av industri og avløp.
- Gjennomgangstrafikk gikk over Bragernes torg, og preget bybildet i sentrum
- Drammen hadde elendig rykte og dårlig selvbilde



Rundt år 2000

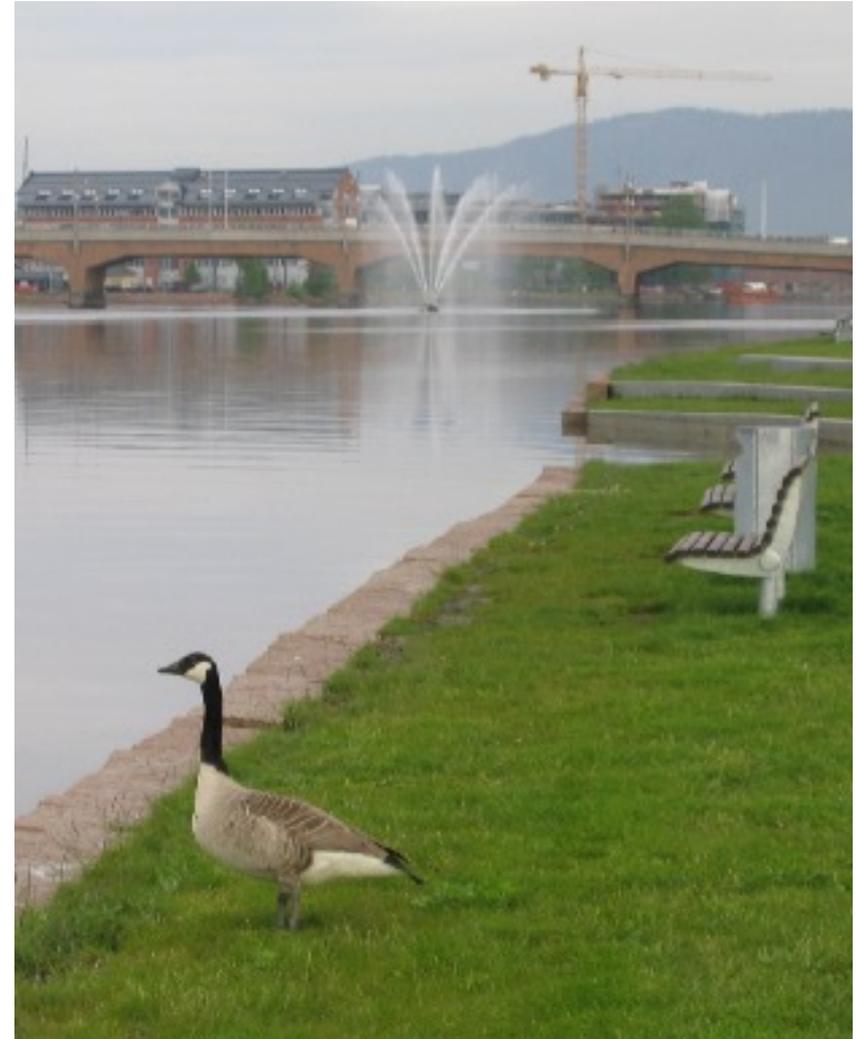
- Kriseforståelse
- Nok er nok!
- Hvem og hva er det vi legger til rette for?



Fremtidige generasjoner eller gårsdagens bilpark?

4 hovedstrategier for bedre by

1. Rense elva
2. Bygge parker og turstier langs elva
3. “Veipakke Drammen” fjernet gjennomgangstrafikk fra byen og ryddet opp i intern bytrafikk.
4. Torg og sentrumsområder ble fornyet, med vekt på møtestede, aktivitet og høy arkitektonisk kvalitet.

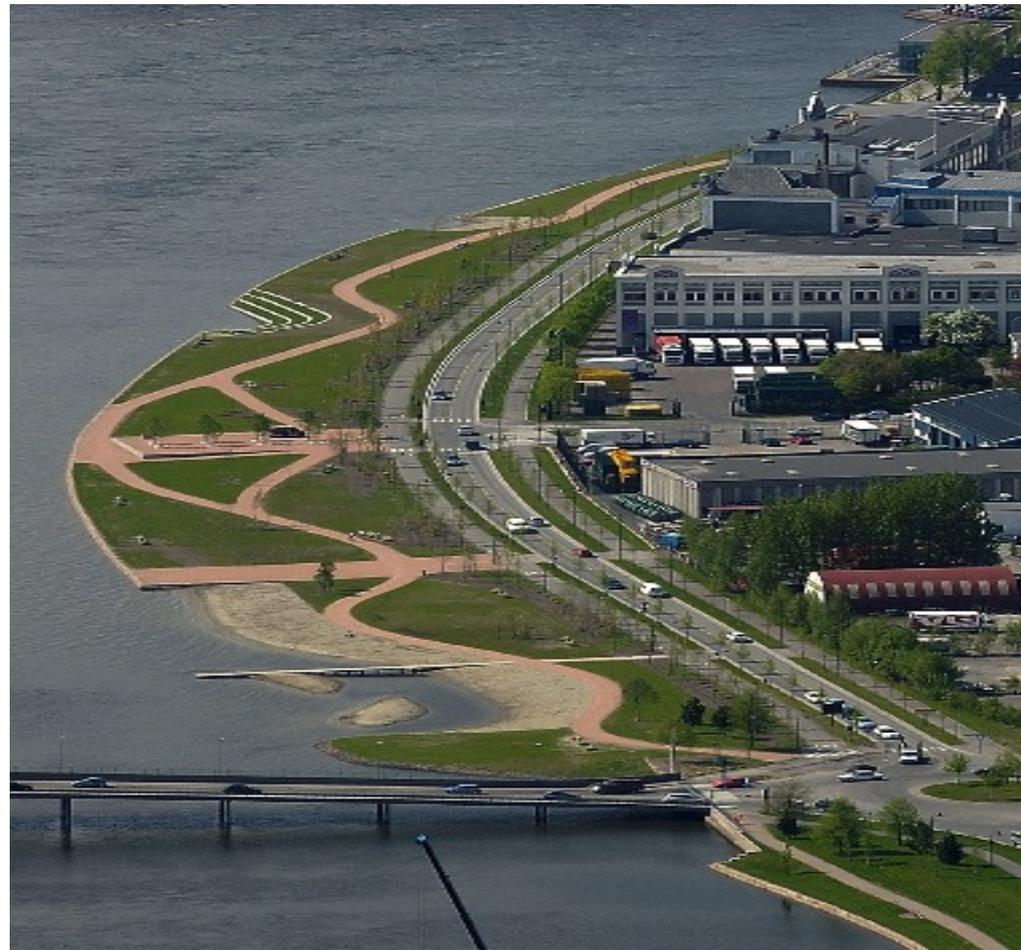


Målrettet satsing på attraktiv by- og sentrumsutvikling

1. Rense elva og rydde opp trafikken



Før - trafikkmaskin



Nå - elvepark

Målrettet satsing på attraktiv by- og sentrumsutvikling

2. Oppgradering av parker og fellesområder



Bragernes torg

Målrettet satsing på attraktiv by- og sentrumsutvikling

2. Oppgradering av parker og fellesområder



Før - biler



Nå - mennesker

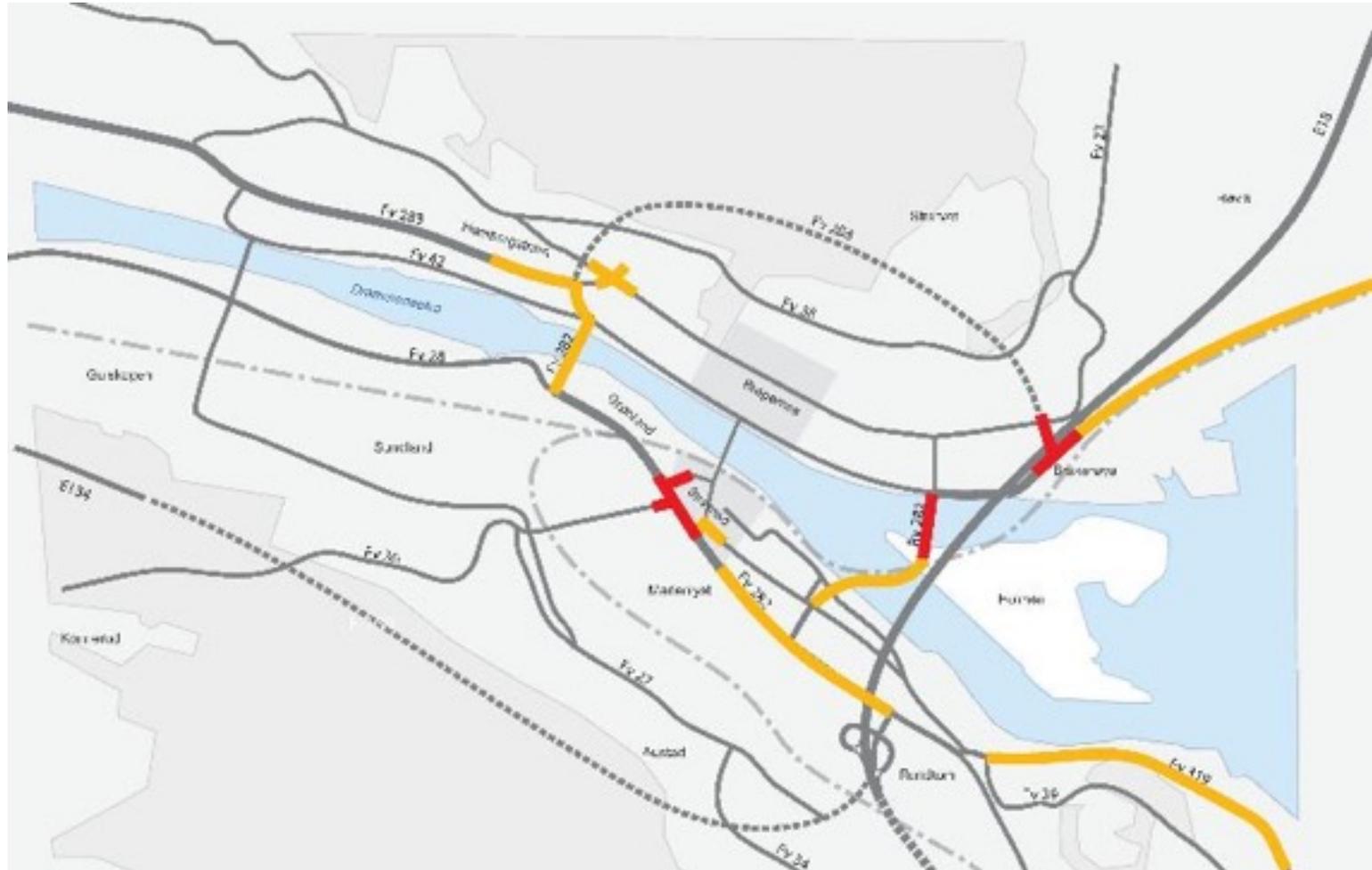
Målrettet satsing på attraktiv by- og sentrumsutvikling

3. Lokalisering av samfunnsfunksjoner og fritidstilbud



2014: Trafikksituasjonen i Drammen

-  Overbelastet
-  Nær overbelastet



Kan historien gjenta seg?
Kan Drammen løse utfordringene alene?

VÅRE HOVEDOPPGAVER - HVA ER DET VI SAMARBEIDER OM?

3 hovedoppgaver

- 1. Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23**
– konkret og ambisiøs regional plan etter plan- og bygningsloven om føringer for utvikling av arealbruk og transportsystem
- 2. Buskerudbypakke 1 (2010-13, 2014-17, 2018-)**
– avtale mellom byområdet og Samferdselsdepartementet om belønningssmidler og tiltak for å nå nullvekstmålet
- 3. Buskerudbypakke 2 (2020-2034)**
– bompengefinansiert bypakke / byvekstavtale vedtatt lokalt og i Stortinget for et helhetlig og langsiktig samferdselsløft i byområdet

Felles regional areal- og transportplan 2013-23

- Vedtatt i by-/kommunestyrene og fylkestinget
- Bidrar til helhetlige løsninger med attraktive byer og tettsteder – og et effektivt og miljøvennlig transportsystem
- Kommunene følger opp gjennom kommuneplaner



Det meste av veksten bør komme i regionale knutepunkter. Dette utelukker ikke utvikling i andre deler av kommunen



Buskerudbypakke 1 (belønningsmidler)

- Avtale med staten om belønningsmidler siden 2010
- 2017 er det siste året av den andre fireårsavtalen
- Buskerudbyen er tildelt i overkant av 600 millioner kroner så langt



Buskerudbypakke 1 (tiltaksområder)

- Forbedring av kollektivtilbudet
- Forbedring av infrastruktur for kollektivtrafikken
- Tiltak for syklende
- Tiltak for miljøvennlige reiser og attraktiv byutvikling/p-politikk
- Arealutvikling og fortetting
- Felles kunnskapsgrunnlag og innovasjon
- Kommunikasjon



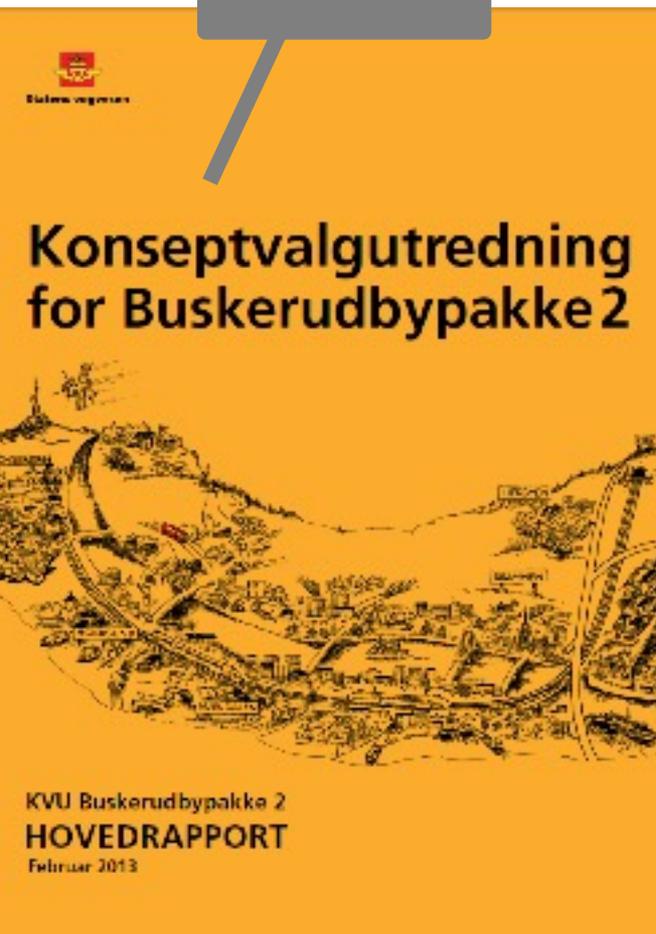
Belønningsmidler etter 2017

- Behov for en ny belønningsavtale med virkning fra 01.01.18
- I første omgang vil belønningsmidlene finansiere den videre tilretteleggingen for kollektivreiser, sykkel og gange
- Når Buskerudbypakke 2 etableres, vil midlene finansiere noen av tiltakene i bypakken



Buskerudbypakke 2 – utvikling over tid

2013
26 år
32 mrd kr



2014
15 år
23 mrd kr



Omforent skisse til Buskerudbypakke 2 - som grunnlag for drøfting med staten



Innhold

1. Høye og utfordringer reiset	2
2. Omforent skisse til Buskerudbypakke 2	8
2.1 Mål for Buskerudbypakke 2	3
2.2 Budsjetten av skissen til Buskerudbypakke 2	3
2.3 Buskerudbypakke 2 som del av Buskerudbypakke 2	6
2.4 Tidspunkt for skisse 2017	7
2.5 Forslag til bilak innenfor budsjett av 7 milliarder kroner	8

2016
15 år
13 mrd kr



Flere og bedre veier



Tiltak i Buskerudbypakke 2

- Infrastruktur buss 3,9 mrd kr.
- Drift buss 2,6 mrd. kr.
- Vegtiltak 3,5 mrd. kr.
- Sykkel 1,5 mrd. kr.
- Gange 0,2 mrd. kr.
- Kollektivknutepunkt og pendlerpark. 0,9 mrd. kr.
- Forberedende tiltak 0,3 mrd. kr.
- **Sum tiltak 12,8 mrd. kr.**
- Drift bomsystem 0,9 mrd. kr.
- Renteutgifter 1,4 mrd. kr.
- **Samlet kostnad 15,1 mrd. kr.**



Byvekstavtale

- Buskerudbypakke 2 er utformet slik at den tilfredsstiller kravene til en byvekstavtale
- I første omgang kan Buskerudbypakke 2 vedtas som en ordinær bypakke
- Buskerudbyen vil være klar til å starte forhandlinger om en byvekstavtale når staten inviterer til det
- Buskerudbypakke 2 vil gå inn som en del av byvekstavtalen



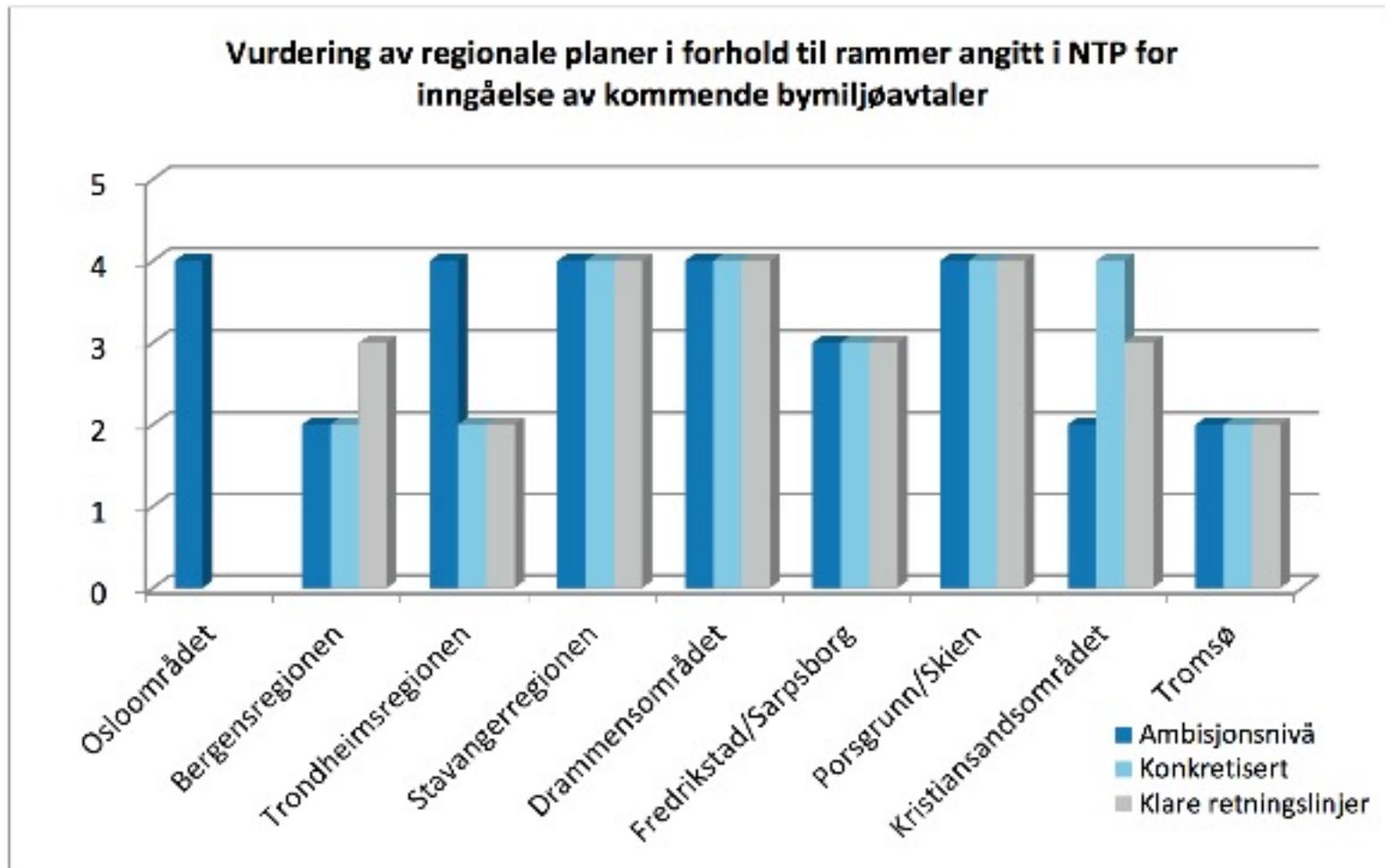
Nasjonal transportplan 2018-29

- Nasjonal transportplan 2018-29 forventes ikke å oppfylle alle lokale forutsetninger (Stortinget i juni)
 - 100% statlig finansiering av Strømsåstunnelen og Holmenbrua
 - To tog i timen til Hokksund og Kongsberg
- Derfor behov nå for å justere Buskerudbypakke 2
- Lokale ønsker om å se nærmere på bomkonsept og deler av innhold i bypakken.
- Innspillsfase og nytt forslag i 2017
- Høring og lokalpolitisk vedtak våren 2018
- Stortingsbehandling våren 2019



HVA HAR VI OPPNÅDD MED SAMARBEIDET?

Hva sier andre om vår areal- og transportplan?



Figur S1. Sammenstilling av vurderingen av de enkelte regionale planene, sett i forhold til rammer for inngåelse av kommende bymiljøavtaler angitt i NTP når det gjelder arealplanlegging.

Kilde: AsplanViak & Urbanet Analyse

Evaluering: Bidrar areal- og transportplanen til regional merverdi av nasjonal og lokal politikk?

Funn:

- *Sterkere sammen*
- *Lokalpolitikkerne fått mer bevissthet rundt regionale utfordringer.*
- *Blir vist til planen og den brukes som forbilde.*
- *Buskerudbysamarbeidet blir lagt merke til.*
- *Fylkesmannen: Kommunene tar strategiene i planen med seg og de regionale etatene bruker det. Så det er jo en regional politikk som utformes...*
- *...Men hadde dette skjedd uansett? Vi har jo de statlige retningslinjene, men AT-planen er mer lokalt forankret – den tilpasningen lokalt som her er gjort er bra. Det er et passe stort område i AT-planen. Det er veldig behov for slike planer også i andre regioner.*

Heisekranene dominerer bybildet



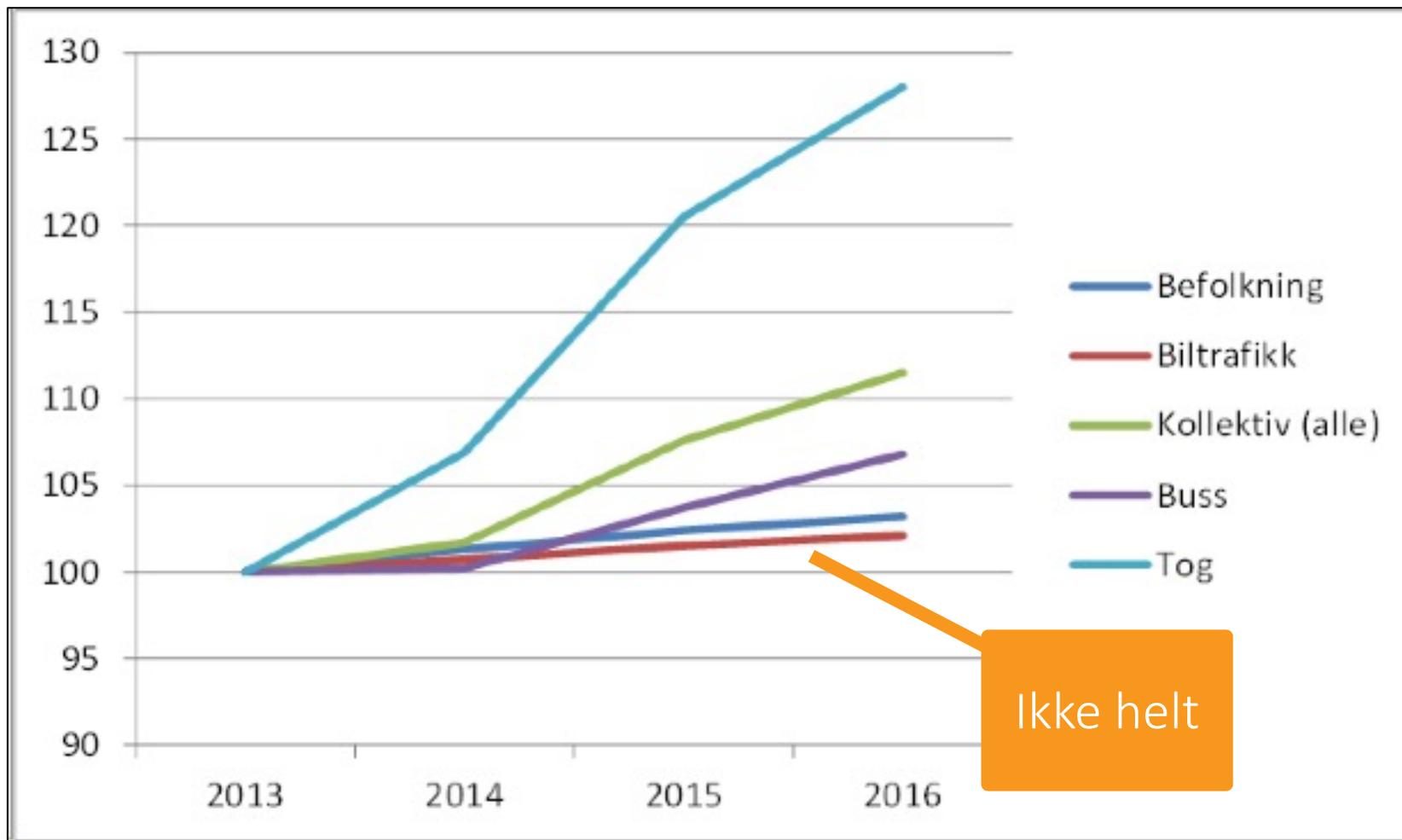
Sett fra Drammen
rådhus, oktober 2016

Kommer: Nytt “landsmøtehotell” på jernbanestasjonen - rett ved flytoget



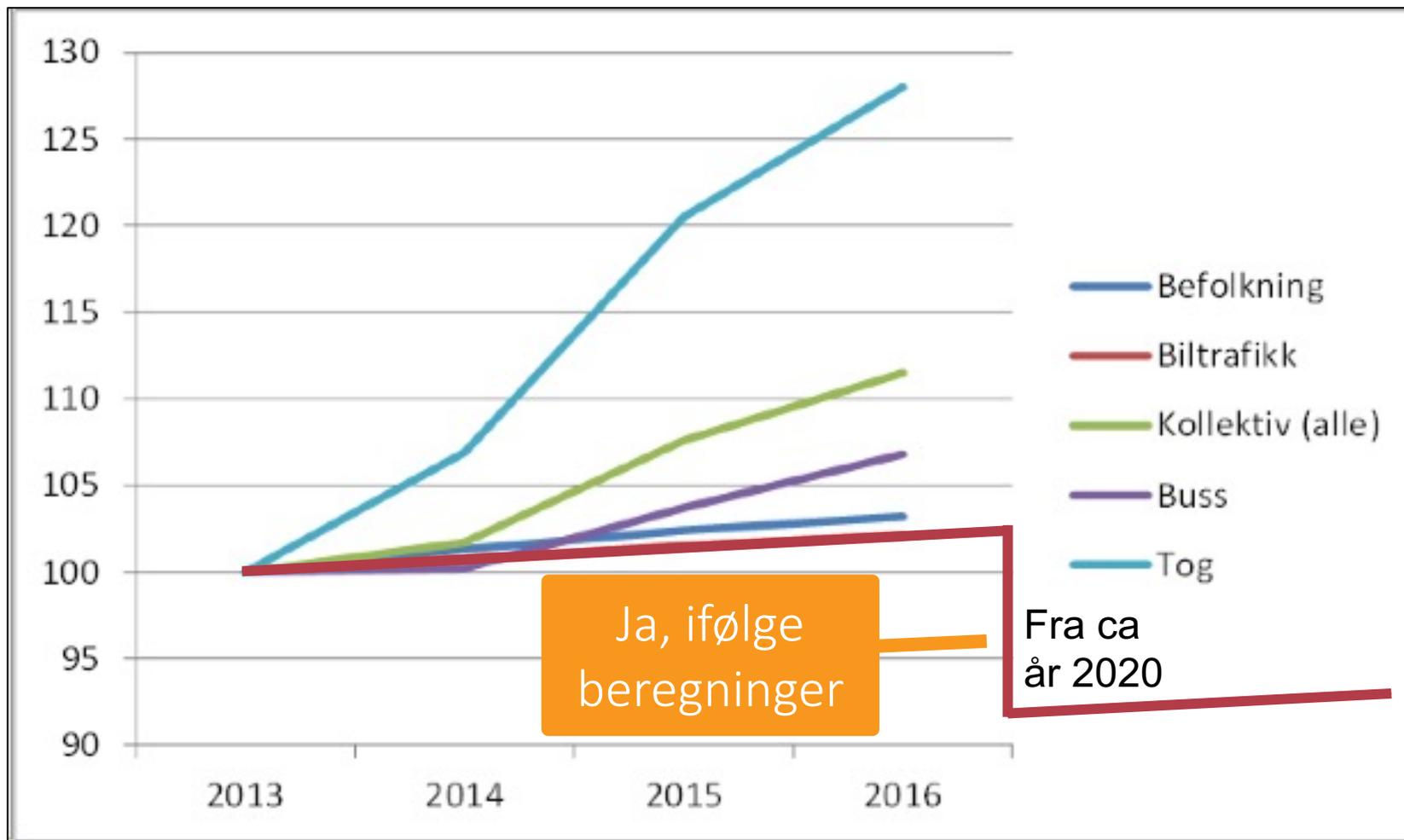
Eksempel på at veksten kommer sentralt ved knutepunktet i Drammen

Når vi nullvekstmålet med Buskerudbypakke 1?



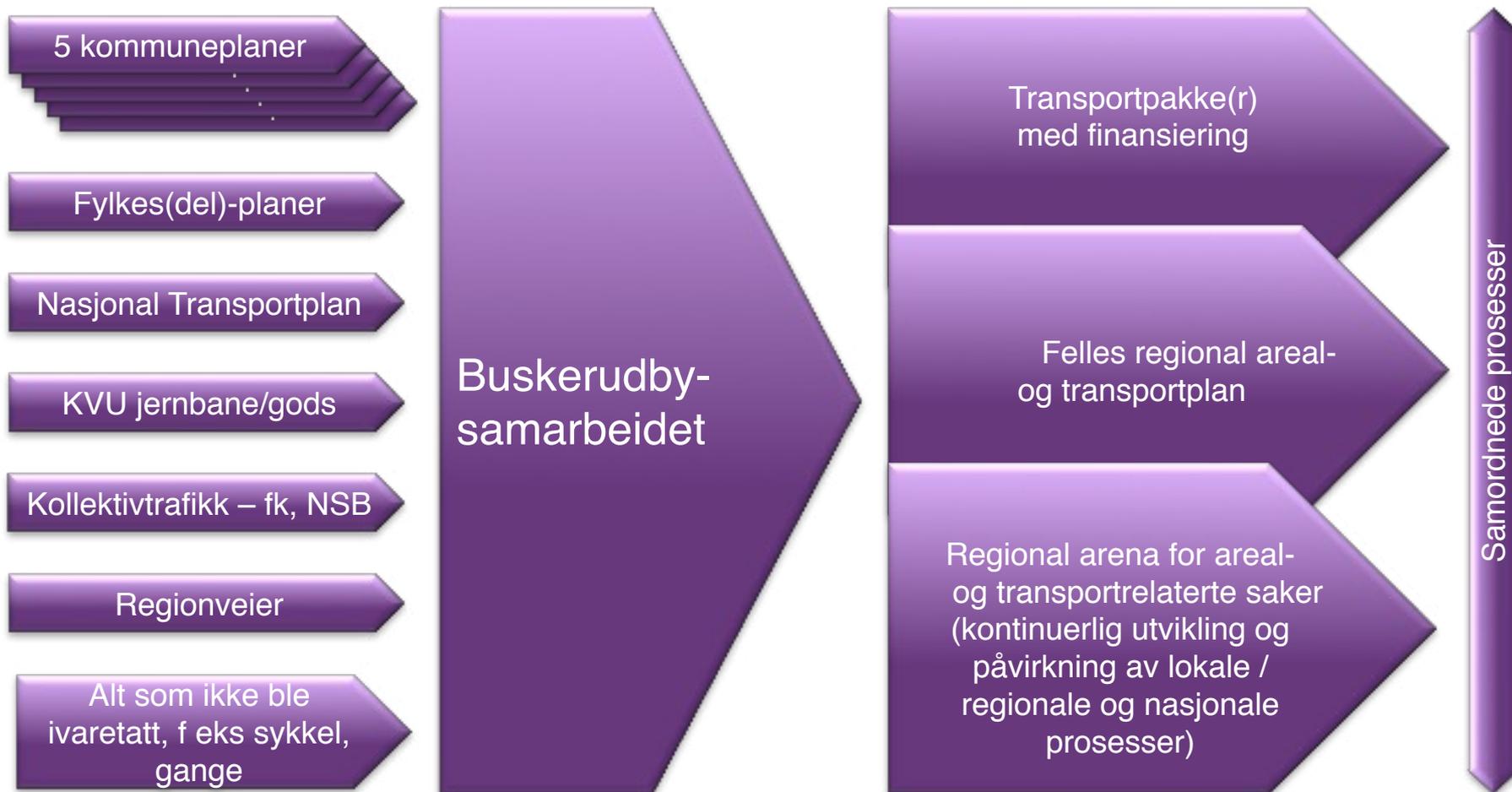
Indeksert utvikling fra 2013

Når vi nullvekstmålet med Buskerudbypakke 2?



Bl.a. effekt av å innføre bompenger i 2020 fører til markant "engangsreduksjon" i biltrafikken.

Buskerudbysamarbeidet – fortsatt vår arena for utvikling av areal- og transportsystem



Hvorfor samarbeide om areal- og transportstrategier?

1. Det lønner seg - en står sterkere sammen. Bli kvalifisert for statlige belønningsordninger og -avtaler. Vil kunne utvides til flere byområder. Da gjelder det å være klar med felles dialogarena og felles politikk!
2. Mer attraktiv by- og tettstedsutvikling med felles strategier for areal og transport. Sterkere regional attraksjonskraft!
3. Økt kunnskap og forståelse for hverandres ståsted.



Buskerudbyen

Raskere reiser – bedre miljø