

Samarbeidsprosjektet

**Buskerudbyen**

areal - transport - klima



**Buskerudbyen – areal, transport og klimasamarbeid.**

# Rapport fra forprosjektarbeidet – fase 2.

januar – november 2009



23.11.2009

## **Innledning /forord**

Partnerne i prosjekt Buskerudbyen inngikk i 2008 en intensjonsavtale om å utvikle et regionalt og interkommunalt samarbeid for å møte felles utfordringer innen areal, transport og klima.

Prosjekteiermøtet 6.januar.2009 ba om utarbeidelse av en langsiktig samarbeidsavtale fra 1.1.2010 og at denne måtte bli lagt frem til beslutning i løpet av annet halvår 2009.

Forslag til hovedmål for prosjektet:

***Utvikle byområdet Buskerudbyen til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.***

Prosjektet har følgende forslag prioriterte resultatområder :

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

Forprosjektarbeidet har hatt følgende partnere : Lier kommune, Drammen kommune, Nedre Eiker kommune, Øvre Eiker kommune, Kongsberg kommune, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen region sør, Jernbaneverket baneregion øst og Kystverket Sør øst. Fylkesmannen i Buskerud deltar også i forprosjektarbeidet. Det er et nært samarbeid med næringslivet

Prosjekteiergruppen har vært ledet av Elly Therese Thoresen, ordfører i Nedre Eiker kommune med Nils Fr. Wisløff, rådmann i Drammen kommune som leder av styringsgruppen

Denne rapporten er en sammenstilling av hovedpunkter fra arbeidet i forprosjektfase 2 for perioden januar– november 2009. Se også [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no)

Mjøndalen, november 2009

Tore Askim, prosjektleder / insam as

# 1. Prosjekt Buskerudbyens forprosjektfase 2 .

## Hovedaktiviteter januar - november 2009

- Informasjons grunnlag, folkevalgt involvering i felles grunnlag for samarbeid og felles beslutningsgrunnlag.
- Faglige utredninger for å utvikle felles kunnskapsgrunnlag.
- Forhandlinger med Samferdselsdepartementet om en 4 årig avtale om belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk.
- Utvikle prosjektet som samarbeidsarena bla. gjennom samarbeid med næringslivet.

I vedlegg 1 er angitt hovedtidsplan for prosjektarbeidet i 2009.

## Utarbeidelse av beslutningsdokumenter

I tråd med prosjekteiermøtets felles konklusjon på møtet 6. januar 2009, er det pr. 23.11.09 utarbeidet følgende beslutningsgrunnlag for et langsiktig samarbeid om fra 1.1.2010:

- Anbefalt samarbeidsavtale om et 5-årig areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen (ATMprosjekt Buskerudbyen) mellom de ti samarbeidspartnerne.
- Et felles saksfremlegg for politisk beslutning i de 5 kommunene og fylkeskommunen

# 2. Strateginotat som grunnlag for arbeidet med samarbeidsavtale

Prosjekteiermøtet 6.01.09. ga sin tilslutning til et strateginotat som grunnlag for arbeidet med en samarbeidsavtale. Notatet (endelig utgave 19.01.09) inneholdt følgende hovedpunkter:

- Felles erkjennelse
- Forslag til hovedmål (Kongstanken).
- Skisse til mål og strategier for areal, transport og klimautviklingen
- Videre arbeid med en samarbeidsavtale.

Med utgangspunkt i strateginotatet ble det i februar /mars gjennomført orienteringer /informasjon til formannskap /kommunestyre og folkevalgte organer i fylkeskommunen. Det ble utarbeidet en infobrosjyre for å bidra til infoarbeidet.

**Buskerudbyen**  
Areal - transport - klima

Kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsvinger, Buskerud Fylkeskommune, Statens Vegvesen, jernbaneverket og Kystverket ønsker et forpliktende samarbeid om en felles klimavennlig areal- og transportpolitikk i Buskerudbyen. Lokal erighet skal gi nasjonal prioritering, og bidra til å utvikle området til en konkurransedyktig byregion av betydelig nasjonal interesse.

**Bred enighet om et sterkere regionalt samarbeid**  
Siden integrasjonsarbeidet mellom samarbeidspartnerne ble underskrevet våren 2008, har målet vært å utarbeide et felles samarbeidsgrunnlag. For første gang i historien har folkevalgte, næringslivet, administrativt ledere og fagfolk kommet sammen og drøftet utviklingen i byområdet Buskerudbyen. Et politisk fremtidsverksted med over 60 folkevalgte, og et dialogmøte med 30 bedriftsledere fra næringslivet i regionen, ga høsten 2008 endelige svar om at det er viktig med et sterkere regionalt samarbeid innen areal, transport og klima.

**Utfordringer for Buskerudbyen**  
Byområdet fra Lier til Kongsvinger står overfor store utfordringer i årene som kommer:

- Økt vekst i befolkningen fører til økte klimautslipp, overbelastning av vei-transportene, redusert fremkommelighet for næringslivstransport og mindre attraktive by- og tettstedmiljøer.
- Infrastrukturstrevestringene i Veipakke Drammen og E-134 fra Drammen til Kongsvinger gir økt fremkommelighet for den regionale og lokale biltrafikken. Denne grunnstenen er i ferd med å bli spist opp av den økte biltrafikken.

**areal - transport - klima**

**Sikter høyt og tenker langsiktig**

Samarbeidspartnerne ønsker å etablere et forpliktende samarbeidsprosjekt som skal bidra i kommunestyrene, fylkestinget og de stadlige transportetatene i samhandling, beslutning om og gjennomføring av en klimavennlig areal- og transportutvikling. Prosjektet skal være politisk styrt og være langsiktig med en varighet på minst fire år. Den politiske styringen av prosjektet skal ivaretas i fellesskap av representanter fra de fem kommunene og fylkeskommunen. Prosjektet har som intensjon å erindre både tank, samsvarshåndtering, drift og finansiering. Prosjektet skal blant annet ivareta følgende oppgaver:

- Utarbeide en felles regional areal- og transportplan for dette byområdet.
- Gjennomføre tiltak for å utvikle et effektivt og klimavennlig transportsystem for bil, tog, buss, sykkel og båt. Dette innebærer også utvikling av kollektivtransportknotter. Drammen har og effektivt samarbeid mellom transportformene.

[www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no)

Besørgen er utarbeidet fra et strategipapir for samarbeidsprosjektet som alle de 12 prosjektpartene ga sin tilslutning til på møtet i utvalggruppen, 06.01.09.

**Samarbeidsprosjektet Buskerudbyen**  
AREAL - TRANSPORT - KLIMA

**Samarbeidsprosjektet**  
**Buskerudbyen**  
AREAL - TRANSPORT - KLIMA

**Samarbeidsprosjektet**  
**Buskerudbyen**  
AREAL - TRANSPORT - KLIMA

**Ønsker forpliktende samarbeid om klimavennlig areal- og transportutvikling**

### 3. Befaring til Jæren og Kristiansandsregionen 14. og 15.05.

Befaringen ble gjennomført for å høste erfaringer og kunnskap om pågående samarbeid om langsiktig byutvikling på Jæren og om areal- og transportsamarbeidet i Kristiansands-regionen.

På befaringsreisen til Jæren og Kristiansands-regionen deltok 10 folkevalgte fra 4 av kommunene i Buskerudbyen og fylkeskommunen, sammen med representanter fra næringslivet og adm. ledere fra alle 5 kommunene, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Kystverket .

Noen utvalgte hovedinntrykk:

- Vekst i byområdene går på tvers av kommunegrensene – avgjørende med samarbeid mellom kommunene og forvaltningsnivåene for å sikre en framtidsrettet byutviklingspolitikk.
- Andel lokal egenfinansiering av transportsystemet gjennom brukerfinansiering ( bompenger mv.) er avgjørende for å sikre nødvendig prioritering av infrastruktur både for vei, buss og bane.
- Utbygging av kollektivtransporten i byområdet har gått for sent.
- Viktig at alle samarbeidende kommuner ser konkrete resultater i sin kommune.
- Felles arealplan med felles virkemidler er grunnlaget for å utvikle et effektivt og miljøvennlig transportsystem i byområdene.
- Kunnskapsbasert underlag for politiske beslutninger gir muligheter for å få gjennom vanskelige politiske prioriteringer.
- Et tillitsfullt og godt samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunene er helt avgjørende for gode resultater.

For ytterligere dokumentasjon henvises til eget notat "Hovedpunkter fra befarings til Jæren og Kristiansandsregionen 14. og 15.09". datert 30.07.09.

#### **4. Folkevalgseminar på Kongsberg 12.10.09.**

For å bidra til en bred og felles involvering av de folkevalgte ble det 12.10. arrangert et seminar hvor foreliggende prosjektgrunnlag for videreføring av prosjektet ble lagt frem. Suksesskriterier for et vellykket langsiktig samarbeid ble drøftet.

Seminalet samlet 75 deltagere med nærmere 40 folkevalgte. Følgende er en sammenfatning av hovedinntrykk fra seminaret:

1. Deltagerne vurderte seminaret som meget nyttig og generell positive vurdering av prosjekt Buskerudbyen.
2. Seminaret la et godt grunnlag for det videre arbeidet og avdekket viktige områder for justering av prosessen videre. Det er behov for:
  - ytterligere politisk forankring av beslutningsgrunnlaget for samarbeidsavtalen om Buskerudbyen i kommunene.
  - Videre forhandlinger med SD om avtale om belønningsordningen.
3. Å sikre høy framdrift i videre beslutningsprosess (styringsfart) er nødvendig.
4. Stor enighet om suksesskriteriene for et vellykket samarbeid. Bla. følgende ble trukket fram:
  - Utvikle gjensidig politisk tillit og respekt
  - Å yte og å nyte går hånd i hånd, men ikke nødvendigvis på samme tid.
  - Alle partnere må høste gevinster

#### **5. Felles utredningsarbeid**

Det er gjennomført følgende felles utredningsarbeid:

##### **1. Sammenstilling av foreliggende mål og forutsetninger for de 5 kommunene og 3 statlige transporetatene. Notat 12.05.09.**

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

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

##### **2. Kunnskapsgrunnlag for areal og transportutvikling i Buskerudbyen 2025 og 2050. TØI-rapport, juni 2009.**

Utredningen har gått ut på å utarbeide et kunnskapsgrunnlag for samarbeidet, og basert på dette å konkretisere en første skisse til et helhetlig areal- og transportkonsept for en klimavennlig og konkurransedyktig utvikling av byområdet. Dette inkluderte også å skissere et regionalt kollektivtransportkonsept som grunnstamme for areal- og transportutviklingen og bidra med innspill til videre utrednings- og planarbeid.

Utdrag fra rapporten:

### **Innspill til videre utrednings- og planarbeid**

Det ideelle areal- og transportkonseptet skissert i denne rapporten er å forstå som et faglig innspill til det videre arbeidet med areal- og transportutvikling i Buskerudbyen. Utarbeiding av en felles areal- og transportplan vil være en viktig oppgave i det videre arbeidet i samarbeidsprosjektet. Arbeidet på konseptnivå har reist en rekke problemstillinger som vi ikke har kunnet svare på i dette overordnede og strategiske arbeidet, og innenfor de rammene som er gitt. Vi har vurdert hvilke av disse som er viktige for det videre planarbeidet og som bør utredes grundigere, og hvordan dette kan gjøres.

Vi har lagt vekt på å peke på hvilke spørsmål aktørene i Buskerudbyen bør stille seg i denne fasen av prosessen – de litt store spørsmålene. Først når dette er på plass kan man gjøre utrednings- og planarbeid på mer detaljert nivå. Innspillet til videre plan- og utredningsarbeid kan grupperes som syv hovedproblemstillinger (som må sees i sammenhenge med hverandre):

- Hva er konsekvensene, i forhold til målsettingene skissert for Buskerudbyen, av å fortsette en areal- og transportutvikling i tråd med dagens trender og planer?
- Hva er konsekvensene, i forhold til målsettingene skissert for Buskerudbyen, av at det ideelle areal- og transportkonseptet følges?
- Hvilke utfordringer og muligheter gir sterk konsentrasjon av fremtidig utvikling?
- Hvordan kan man redusere biltrafikken generert i eksisterende areal- og transportstruktur?
- Hvor bør forskjellige typer næringsutvikling lokaliseres for å maksimere regionens attraktivitet for ny næringslokalisering og samtidig minimere nyskapt trafikk?
- Hvordan bør den regionale og den lokale kollektivtrafikken videreutvikles for å oppnå målsettingene diskutert her?
- Hvordan bidra til redusert gods- og næringstransport på veinettet?

**3. Halvtimesfrekvens Drammen – Kongsberg med tog fra 2012.** Muligheter, forutsetninger og anbefalinger. NSB i samarbeid med Jernbaneverket og øvrige samarbeidspartnere i prosjekt Buskerudbyen. juni 2009.

Hovedvurderinger og anbefalinger i rapporten:

Halvtimesfrekvens med tog i grunnrute mellom Drammen og Kongsberg vil ikke kunne gjennomføres på strekningen Hokksund – Kongsberg uten at dette i uforsvarlig grad går utover kjøretider for fjerntog- og godstog på Sørlandsbanen. Årsaken er for liten kapasitet på strekningen.

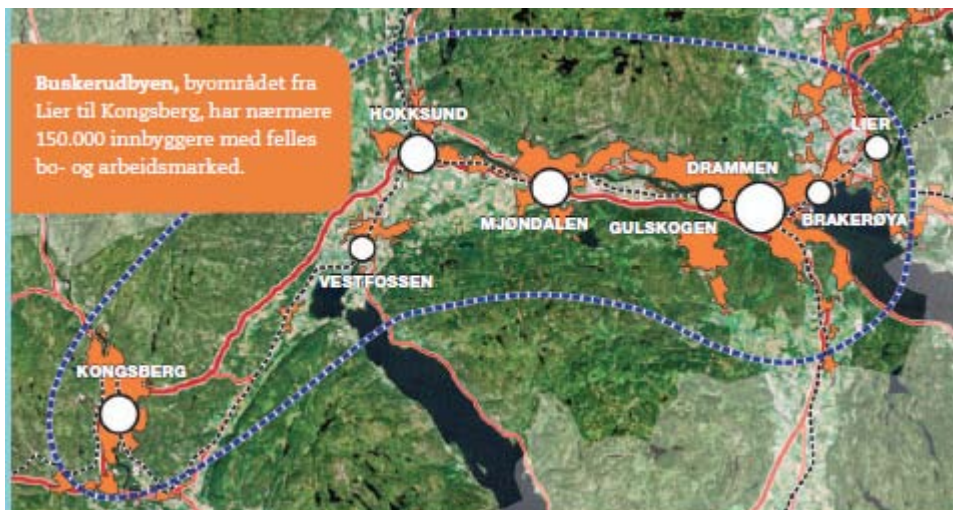
JBV vil avklare hvordan denne mest hensiktsmessig kan økes gjennom det KVVU-arbeidet for jernbanearealer i Buskerudbyen som påbegynnes i år. Tidsperspektivet for evt. kapasitetsutvidelser

vil være etter 2012, avhenge av tiltakenes omfang og prioritering i kommende rullinger av Nasjonal Transportplan.

Det vurderes mulig å utvide tilbudet mellom Drammen – Hokksund til to tog i timen i grunnrute med dagens infrastruktur. I praksis vil dette kunne skje som del av foreslått Ny rutemodell for Østlandet fra 2012, og mest hensiktsmessig ved at IC-togene Lillehammer - Drammen forlenges til Hokksund, med stopp på Mjøndalen, evt. også Gulskogen underveis. Strekningen vil imidlertid bli sterkt belastet. I praksis vil en slik utvidet grunnrute måtte begrenses til for eksempel tidsrommet ca 06 – 18. En økning av grunnruten til to tog i timen vil kreve økt offentlig kjøp og således måtte være godkjent av Samferdselsdepartementet.

Buskerud fylkeskommune vil vurdere bussmating mellom Kongsberg og en evt. slik forlenget IC-rute Drammen – Hokksund.

Opptrappingen av togtilbudet forutsetter et knutepunktbasert utbyggingsmønster. Dvs. utbygging rundt stasjonene. De viktigste stasjonene er knutepunktene Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen og Drammen, som også har tilknytning til lokalt rutenett.



## 6. Prosjektet som arena for løpende saker og utviklingstemaer.

I tillegg til å utvikle felles prosjektgrunnlag og utarbeide samarbeidsavtale, har prosjektet også blitt benyttet som arena for drøfting av løpende saker i tråd med prosjektmandatet.

De mest sentrale temaer som det er jobbet sammen om:

- Forhandlinger med Samferdselsdepartementet om en 4-årig avtale om belønningsmidler til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk.
- Oppstart av arbeidet KVU (konseptvalgutredning) for godsterminal i Drammensområdet og stasjonskonsept og sporbehov i Buskerudbyen.

## 7. Prosjektorganisering

Samarbeidsprosjektet

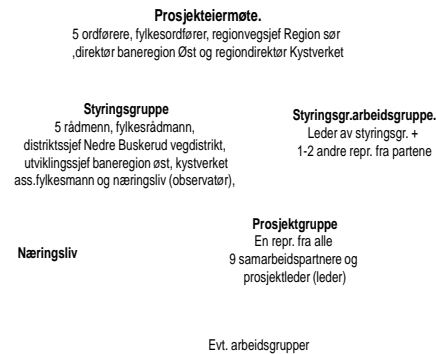
Buskerudbyen



### Partnere

- Buskerud fylkeskommune
- 5 kommuner
- 3 statlige transportetater
- Fylkesmannen (observatør)
- Næringslivet (observatør).

### Organisering i 2009



r 13.03.09

Samarbeidet er organisert som et prosjekt mellom likeverdige partnere - med en prosjekteiergruppe, en styringsgruppe og en prosjektgruppe. Finansieringen av arbeidet skjer som et spleiselag. I vedlegg 2 er angitt nøkkeltall tilknyttet prosjektøkonomi ( budsjet, finansiering ).

**Prosjekteiergruppen** har bestått av Vidar Lande, ordfører, Kongsberg kommune, Ulla Nævestad, ordfører, Lier kommune, Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune, Elly Therese Thoresen, ordfører, Nedre Eiker kommune (leder), Anders Werp, ordfører, Øvre Eiker kommune (Ann Siri Fjerdingstad fra oktober), Roger Ryberg, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune, Johnny Brevik, regiondirektør, Jernbaneverket (Lars Christian Stendal fra august) og Anders Setsaa, regionvegsjef, Statens vegvesen Region sør og Sven Arild Hansen, regiondirektør, Kystverket, Sørøst og Kirsti Kolle Grøndahl, Fylkesmannen i Buskerud (observatør 2. halvår 2009).

**Styringsgruppen** har i 2009 bestått av Bengt Nystrøm, rådmann Nedre Eiker kommune, Astrid Sommerstad, rådmann, Kongsberg kommune, Jostein Barstad, rådmann, Øvre Eiker kommune, Nils Fr. Wisløff, rådmann, Drammen kommune (leder), Hans Jan Håkonsen, distriktssjef, Statens vegvesen, Nedre Buskerud distrikt, Øyvind Rørslett, utviklingssjef, Jernbaneverket baneregion øst, Matz Sandman/Linda Verda, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune, Hans Petter Christensen, rådmann, Lier kommune og Runar Schau Carlsen, ass. fylkesmann, Fylkesmannen i Buskerud (observatør).

Som styringsgruppens arbeidsgruppe har følgende deltatt; Arild Eek, Drammen kommune, Runar Stustad, Buskerud fylkeskommune, Petter Naper Hansson, Kongsberg kommune og prosjektleder.

Det løpende arbeidet gjennomføres av **en prosjektgruppe** har bestått av: Petter Naper Hansson, Kongsberg kommune, Arne Tronrud, Øvre Eiker kommune, Jomar Langeland, Drammen kommune, Erik Schüller, Jernbaneverket baneregion øst, Runar Stustad, Buskerud fylkeskommune, Synnøve Tovsrud/ Jon Arvid Fossum, Lier kommune, Vidar Rolfsrud, Nedre Eiker kommune, Anders Hagerup, Statens vegvesen Nedre Buskerud distrikt, Trude Jacobsen, Kystverket og Tore Askim, prosjektleder(leder).

## Vedlegg 1

### Hovedtidsplan – forprosjekt fase 2 – 2009

<b>Milepel</b>	<b>Tid</b>	
<b>Eiermøte for drøfting og forankring av arbeidet i fase 2 for forprosjektet.</b>	<b>06.01.2009</b>	
Styringsgruppemøte	26.01.	
<b>Orienteringssak til de folkevalgte</b>	<b>februar/mars</b>	
Framtidens byer – nettverkssamling i Oslo	9. og 10.03	
Adm. seminar	13.03.	
Bystrategisamling i Drammen	26. og 27.03	
Styringsgruppemøte.	30. mars	
<b>Befaring til Kr.sand regionen og Jæren.</b>	<b>14. – 15.05</b>	
Styringsgruppemøte.	3.juni	
Styringsgruppemøte.	10.august	
<b>Eiermøte.</b>	<b>11. august</b>	
Styringsgruppemøte.	29. august	
Møte/seminar for næringslivet.	30.september	
<b>Seminar for folkevalgte.</b>	<b>12. oktober</b>	
Styringsgruppemøte og rådmannsmøte.	19. oktober	
<b>Eiermøte.</b>	<b>2. november</b>	
<b>Orienteringssak til / informasjon til de folkevalgte</b>	<b>2.11 – 19.11.</b>	
Styringsgruppemøte.	23. november	
<b>Eiermøte</b>	<b>23. november</b>	
Anbefalt avtale og felles forslag til saksfremlegg foreligger.	23.november	

## Vedlegg 2. Prosjektbudsjett 2009 (eks.mva).

<i>Aktivitet</i>	<i>Budsjett januar 2009</i>	<i>Budsjett pr. 05.08.09</i>	<i>Rev.budsjett pr. 19.10.09</i>
Utredninger	650.000	650.000	400.000
Info/kommunikasjon	150.000	100.000	100.000
Prosjektledelse og koordinering	600.000	600.000	600.000
Seminarer/møter/befaring	100.000	100.000	100.000
<b>Budsjett forprosjekt fase</b> (januar – juli 2009)	<b>1.500.000</b>		
<b>Budsjett for etableringsfasen.</b> (august – desember 2009) (Koordinering og prosjektledelse).	<b>300.000</b>	345.000	595.000
<b>Buskerudby-prosjektet. Totalt budsjett 2009</b>	<b>1.800.000</b>	<b>1.795.000</b>	<b>1.795.000</b>

## Finansiering og kostnadsfordeling

### Prinsipper for finansiering:

- Finansiering skjer gjennom spleiselag mellom alle aktørene og med bidrag fra andre finansieringskilder.
- Grunnfinansiering skjer fra samarbeidspartenes bidrag
- Regional delfinansiering fra RU-milder og skjønnsmilder.
- Statlig delfinansiering fra Framtidens byer.

## Finansieringsmodell for 2009

### Del 1. Grunnfinansiering

• Statens vegvesen	kr. 200.000
• Jernbaneverket	kr. 200.000
• Kystverket	kr. 50.000
• Fylkeskommunen	kr. 150.000
• Drammen kommune	kr. 150.000
• Kongsberg kommune	kr. 50.000
• Øvre Eiker kommune	kr. 50.000
• Nedre Eiker Kommune	kr. 50.000
• Lier kommune	kr. 50.000
• Andel av Drammen kommunes tilskudd fra MD i 2009 tilknyttet Framtidens byer	kr. 250.000
<b>Delsum</b>	<b>kr.1.200.000</b>

### Del 2. Regional delfinansiering

• RU midler fra Drammensregionen og Kongsbergregionen.	Kr. 250.000
• Skjønnsmidler fra Fylkesmannen i Buskerud.	Kr. 200.000
<b>Delsum</b>	<b>kr. 450.000</b>

Overførte midler fra 2008 ca. **kr. 145.000**

**Totalsum** **kr. 1.795.000**