



Planprogram  
Felles areal- og transportplan  
Buskerudbyen 2013-2023

**Høringsrapport**  
29. april 2011

## **Forord**

Denne rapporten oppsummerer de viktigste merknadene til høringsutgaven av Planprogram for felles areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023.

Høringsutgaven av planprogrammet er datert 19. november 2010, da Areal, Transport og Miljøutvalget (ATM-utvalget), besluttet å oversende plandokumentet til Buskerud Fylkeskommune og til Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker kommuner for førstegangsbehandling.

I ATM-utvalget, som er Buskerudbysamarbeidets styringsgruppe på politisk nivå, møter fylkesordfører (leder), ordførere og regionale statsetatsledere fra de 10 samarbeidspartnerne i Buskerudbysamarbeidet.

I perioden desember 2010 - februar 2011 behandlet samtlige kommunestyre og fylkesutvalget høringsutgaven, og besluttet å legge denne ut til høring og offentlig ettersyn.

Høringsperioden har vært på 6 uker, fra 4. februar til 18. mars 2011.

Som følge av høringen foreslås høringsutgaven av planprogrammet å bli revidert på enkelte punkter. Revideringen innebærer en kvalitetsheving av innholdet i planprogrammet, men ingen vesentlige endringer i innretningen av planarbeidet.

# Innhold

Oversikt over de som har avgitt uttalelse	side 4
Hovedinntrykkene etter høringen - oppsummering	side 5
Merknader som foreslås tatt til følge	side 6
Leseveiledning	side 9
Friluft- og miljøvernorganisasjoner	side 9
Interesseorganisasjoner	side 10
Næringsorganisasjoner	side 14
Offentlige etater	side 17
Nabokommuner til Buskerudbyområdet	side 19
Andre interessenter	side 20

# Oversikt over de som har avgitt uttalelse

## **Friluft- og miljøvernorganisasjoner**

Naturvernforbundet i Drammen  
Naturvernforbundet i Buskerud  
Oslofjordens Friluftsråd  
Buskerud Idrettskrets

## **Interesseorganisasjoner**

Lierstranda Vel  
Funksjonshemmedes råd, Kongsberg  
Øvre Eiker elderåd  
NAF, Norges automobilforbund, avd. Drammen og Opland  
Norges Handikapforbund, Oslofjord Vest  
Rådet for funksjonshemmede, Øvre Eiker  
Fiskum grendeutvalg

## **Næringsorganisasjoner**

Lier Næringsråd, Drammen Næringslivsforening, Nedre Eiker Næringsråd, Øvre Eiker  
Næringsråd, Kongsberg Næringsforening og Handelskammer  
NHO Buskerud  
Buskerud Bondelag

## **Offentlige etater**

Mattilsynet DK Drammen  
Fiskeridirektoratet region sør  
Sjøfartsdirektoratet  
Forsvarsbygg  
Fylkesmannen i Telemark  
Riksantikvaren  
Representanten for barn og unge, Nedre Eiker kommune  
NSB  
Direktoratet for mineralforvaltning med bergmesteren for Svalbard

## **Nabokommuner til Buskerudbyområdet**

Regionrådet for Midt-Buskerud  
Ringerike kommune

## **Andre interessenter**

Sigrid Mogan, Peter Ravn, Ole H. Oppen, Lier  
Buskerud Kollektivtrafikk AS

Uttalelsene ligger i sin helhet på [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no)

## Hovedinntrykkene etter høringen – oppsummering

Til sammen har 27 instanser avgitt uttalelse. Disse representerer et bredt spekter av interessenter. Denne bredden bidrar til at planprogrammets innhold nå er vurdert ut i fra en rekke viktige perspektiver ved samfunnsutviklingen. Dette gir administrasjonen en viktig ballast når Buskerudbysamarbeidet skal gi råd om innholdet i det endelige forslag til planprogram for den første areal- og transportplanen som skal gjelde både for de fem kommunene og de øvrige fem partnerne som omfattes av Buskerudbysamarbeidet.

Det generelle inntrykket er at interessentene slutter opp om både Buskerudbysamarbeidet, areal- og transportplansamarbeidet og planprogrammets forslag til rammer for gjennomføringen av dette felles planarbeidet. Samtidig understreker flere av uttalelsene at det er høye forventninger til hva Buskerudbysamarbeidet og plansamarbeidet skal bidra til å løse av utfordringer.

Av særlig stor betydning er det at de fem næringslivsforeningene i Buskerudbyområdet har avgitt en felles uttalelse, som sammen med høringsuttalelsen fra NHO Buskerud viser at næringslivet er blant de interessentene som i stor grad både stiller seg bak hovedlinjene i Buskerudbysamarbeidet og i det felles planarbeidet. Dette gir en god plattform for å videreføre samarbeidet mellom de 10 partnerne i Buskerudbyen og næringslivet i regionen. Et samlet næringsliv er også en viktig faktor for å sikre tilstrekkelig gjennomføringskraft når morgendagens arealbruks- og transportløsninger skal realiseres.

For øvrig har 4 av de som har avgitt uttalelse ingen merknader. Av de øvrige 21 høringsinstansene som har merknader, er det 10 som har merknader som foreslås tatt til følge. Disse er listet opp på side 6-8 i høringsrapporten. For øvrig er det en rekke merknader som er vurdert dekket gjennom det forslaget til planprogram som har vært til høring eller som går direkte til selve planarbeidet og utforming av planen. Disse kommentarene tas med videre, men har ikke medført endringer i planprogrammet.

Enkelte merknader gir uttrykk for ønsker om å utvide omfanget av planarbeidet, enten geografisk, eller til for eksempel å omfatte energiforsyning eller fritidsreiser inn/ut av regionen. Dette er forslag som ikke foreslås tatt til følge i denne omgang, bl.a. med utgangspunkt i avgrensningene som er gitt gjennom samarbeidsavtalen mellom de 10 partnerne i Buskerudbyen.

De lokale næringslivsforeningene går i mot å utrede hva slags handelsnæringer som skal lokaliseres hvor. Dette foreslås ikke tatt til følge, da en slik utredning vil være en viktig del av det kunnskapsgrunnlaget som skal legges til grunn for å kunne tilrettelegge for ønsket samfunnsutvikling. Det vises også her til samarbeidsavtalen mellom de 10 partnerne i Buskerudbyen, herunder målsettingene for planarbeidet.

## **Merknader som foreslås tatt til følge**

Følgende endringer foreslås i planprogrammet, som følge av innkomne merknader.

### **Naturvernforbundet i Drammen**

Ber om at det under punkt 5.2 om Organisering av planarbeidet presiseres at interesseorganisasjonene vises i en egen boks ved siden av næringslivet.

*Når det gjelder organiseringen av selve planarbeidet, vil det bli innarbeidet en beskrivelse av dette i administrasjonens endelige forslag til planprogram. I denne beskrivelsen vil forholdet til ulike interessenter fremgå.*

### **Buskerud idrettskrets**

Ber om at "kulturaktivitet" erstattes med "fritidsaktivitet" (s.13).

*Kulepunkt på side 13 redigeres, slik at kulturaktiviteter erstattes med kultur- og fritidsaktiviteter.*

### **Lierstranda Vel**

Vi mener at beboer og velforeninger må nevnes i kapittel 5.1 i planprogrammet, som interesseorganisasjoner som foreslås trukket inn i arbeidet.

*Beboer- og velforeninger tilføyes i punkt 5.1, i tråd med merknaden.*

### **Funksjonshemmedes råd, Kongsberg**

Rådet ser det som viktig at man i all planlegging tar hensyn til universell utforming.

*Dette legges inn som eget punkt under Nasjonale føringer av betydning for planarbeidet. (Planprogrammets side 12)*

### **Norges Handikapforbund, Oslofjord Vest**

En minner om at eldreråd og råd for funksjonshemmede er å anse som folkevalgte og skal være inkludert i planprosesser. Det reageres på at man spesifikt nevner en av funksjonshemmedes paraplyorganisasjoner. Dette oppfattes som en utelukkning av andre tunge organisasjoner som taler funksjonshemmedes sak.

*Funksjonshemmedes fellesorganisasjon endres til funksjonshemmedes organisasjoner under punkt 5.1, i tråd med merknaden.*

### **Lier Næringsråd, Drammen Næringslivsforening, Nedre Eiker Næringsråd, Øvre Eiker Næringsråd, Kongsberg Næringsforening og Handelskammer (NF)**

NF forutsetter i sammenheng med en trinnvis samordnet parkeringsstrategi at det iverksettes tiltak som demper konkurransevridning knyttet til lokalisering.

*Hensynet til konkurransevidning er ett av flere perspektiver som må vurderes ved en trinnvis utvikling av parkeringspolitikken. Det foreslås en presisering av teksten i planprogrammet (side 24), fra:*

*Parkeringspolitikken vil utvikle seg trinnvis i løpet av planprosessen, og forslag til bestemmelser og retningslinjer må bygges på den samordnede parkeringsstrategien, slik at parkeringsnormene i størst mulig grad blir samordnet.*

Til:

*Buskerudbyen skal arbeide for en trinnvis utvikling av parkeringspolitikken gjennom planprosessen, og forslag til bestemmelser og retningslinjer må bygges på den samordnede parkeringsstrategien, slik at parkeringsnormene i størst mulig grad blir samordnet.*

### **Buskerud bondelag**

Jordvern må inn som premiss for alle planer.

*Dette legges inn som eget punkt under Nasjonale føringer av betydning for planarbeidet. (side 12).*

### **Fylkesmannen i Telemark**

Det er ikke diskutert hvordan den videre utviklingen av Buskerudbyen vil påvirke de tilgrensende regionene, her under hele Kongsberg-regionen, der tre Telemarkskommuner inngår.

*Berørte nabokommuner og naboregioner synliggjøres som interessegruppe under kapittel 5 om Planprosess, medvirkning og informasjon.*

*Forholdet til Telemark og Midt-Buskerud tas med øverst på side 12, under Forholdet til Vestregionen, Kongsbergregionen og Drammensregionen.*

### **NSB**

Rapporten om Halvtimes frekvens med tog fra 2012 bør nevnes under eksisterende delutredninger.

*Rapporten om Halvtimes frekvens med tog fra 2012 legges inn i kapittel 3.4, side 29 om Oversikt over delutredninger som legges til grunn i planarbeidet.*

### **Direktoratet for mineralforvaltning med bergmesteren for Svalbard**

Regionens behov for byggeråstofferne pukk og grus bør utredes, og slike forekomster bør sikres mot nedbygging.

Direktoratet mener derfor at utredningen av de tre areal- og transportalternativene også bør inkludere konsekvenser for grus og pukkkressurser:

*Hensynet til georessurser tas med i eget punkt under kapittel 3.3 om Konsekvensutredninger.*

### **Regionrådet for Midt-Buskerud**

Ønsker Buskerudbyen å spille en rolle må planprogrammet speile deres rolle i forhold til nabokommuner og regioner.

*Forholdet til Telemark og Midt-Buskerud tas med øverst på side 12, under Forholdet til Vestregionen, Kongsbergregionen og Drammensregionen. Berørte nabokommuner og naboregioner synliggjøres som interessegruppe under kapittel 5 om Planprosess, medvirkning og informasjon.*

**Sigrid Mogan, Peter Ravn, Ole H. Oppen, Lier**

Storting og regjering fastsatte i 2006 et nasjonalt mål om å halvere omdisponering av de mest verdifulle jordressursene innen 2010.

*Dette legges inn som eget punkt under Nasjonale føringer av betydning for planarbeidet. (side 12)*

## Leseveiledning

Et utdrag av merknader fra høringsinstansene er gjengitt under.

*Administrasjonens kommentarer og anbefalinger er gjengitt i kursiv. Sidehenvisninger gjelder forslaget til planprogram som har vært på høring. Det tas forbehold om evt. forskyvninger som følge av endringer etter høringsperioden.*

Merknader som tas til følge og medfører endringer i planprogrammet er understreket, og det samme gjelder kommentarene til slike merknader.

## Friluft- og miljøvernorganisasjoner

### Naturvernforbundet i Drammen

Naturvernforbundet er godt fornøyd med ambisjonsnivået og målsettingene i planprogrammet. Ber om at det under punkt 5.2 om Organisering av planarbeidet presiseres at interesseorganisasjonene vises i en egen boks ved siden av næringslivet. Det er viktig at både næringslivet og interesseorganisasjonene tas aktivt med i utarbeidelsen av planene og ikke reduseres til rene høringsinstanser.

Bildet av organiseringen av Buskerudbysamarbeidet som sådan er vist under punkt 5.2. Når det gjelder organiseringen av selve planarbeidet, vil det bli innarbeidet en beskrivelse av dette i administrasjonens endelige forslag til planprogram. I denne beskrivelsen vil forholdet til ulike interessenter fremgå.

### Naturvernforbundet i Buskerud

Ber om at planen blir forpliktende og juridisk bindende.

*Planarbeidet skal analysere og vurdere et samlet sett av virkemidler som i størst mulig grad bidrar til at mål og strategier kan innfris (side 8)*

Ber om at det sikres god kobling mellom større vegprosjekter og areal og transportplanen.

*Dette er det tatt høyde for i planprogrammet, se side 11 om Større utbyggingsprosjekter for veg og jernbane.*

I diskusjonen om togstopp på Steinberg, Darbu og Skollenborg ber en om at det vurderes enkle utbedringsløsninger som gjør at sikkerhetskravene kan innfris. Nye stopp ved Gomsrud/Gamlegrendåsen og næringsparken på Kongsberg bør vurderes. Peker på behovet for en streng parkeringspolitikk som koordineres på tvers av kommunene. Fremhever behovet for et attraktivt sykkelvegnett, der syklistene får forrang og snarveger fremfor bilistene.

*Det legges til grunn at utredningsprogrammet skal fange opp behovet for slike vurderinger i planprosessen.*

## **Oslofjordens Friluftsråd (OF)**

OF ser ellers at selve Drammenselva også er en viktig kilde til rekreasjon både for småbåtliv og gjennom kano- og kajakkpadling. OF ber om at dette er noe en bør se nærmere på og i større grad legge til rette for, opp i mot eksisterende friområder og evt. behov for nye friområder langs vassdraget.

*Kartlegging av regionale grøntstrukturer, verdifull dyrka mark og viktige områder for biologisk mangfold som ligger i tilknytning til kjernearealene inngår i forslaget til utredningsprogram. (side 28)*

OF er opptatt av at man ser på muligheter for å koble hele Buskerudbyområdet sammen gjennom tur/sykkelveier, bl.a. ved å sette fokus på og kartfeste "missing links". OF er derfor positive til at et styrket tilbud til syklende og gående inngår som utredningstema. OF anbefaler at en i denne sammenheng inkluderer områder helt sør til grensa til Svelvik, samt strekninger i Drammen - Lier og Røyken kommuner, som ligger ned mot Drammensfjorden. OF kan bidra med informasjon, bl.a. Friluftsrapport for Drammensfjorden (2003).

*I planarbeidet skal det primært utredes tiltak for å øke antall syklistene til knutepunktene, mellom hovedknutepunktene og til jobb/skole, der det vil kunne konkurrere med bilen. Det skal utarbeides et hovednett for sykkel, samt prinsipper for infrastruktur for sykkel i tettstedene, med kobling til knutepunkter/sentrum. (side 23 og 24)*

## **Buskerud idrettskrets**

Er opptatt av at man styrker planens sammenheng inn mot folkehelseplaner regionalt og lokalt, jfr. Plan og bygningslovens krav om Helse i plan. For eksempel vil økt sykkelbruk til skole, arbeide og fritid kunne styrke folkehelsearbeidet. Ber om at "kulturaktivitet" erstattes med "fritidsaktivitet" (s.13).

*I planarbeidet skal det primært utredes tiltak for å øke antall syklistene til knutepunktene, mellom hovedknutepunkter og til jobb/skole, der sykkel vil kunne konkurrere med bil (side 23). Det skal utarbeides et hovednett for sykkel, samt prinsipper for infrastruktur for sykkel i tettstedene, med kobling til knutepunkter/sentrum (side 24).*

Kulepunkt på side 13 redigeres, slik at kulturaktiviteter erstattes med kultur- og fritidsaktiviteter.

## **Interesseorganisasjoner**

### **Lierstranda Vel**

Vi mener at beboer og velforeninger må nevnes i kapittel 5.1 i planprogrammet, som interesseorganisasjoner som foreslås trukket inn i arbeidet.

Beboer- og velforeninger tilføyes i punkt 5.1, i tråd med merknaden.

### **Funksjonshemmedes råd, Kongsberg**

Peker spesielt på Knutepunkt Kongsberg, som må bli tilgjengelig og funksjonelt for alle, hele året. Holdeplassene må gjøres tilgjengelige for alle. Det må overalt være tilstrekkelig antall P-plasser for bevegelseshemmede og disse må være riktig plassert. Rådet ser det som viktig at man i all planlegging tar hensyn til universell utforming.

*Krav til universell utforming, dvs tilgjengelighet og funksjonalitet for alle, er lovpålagt også ved utforming av kollektivknutepunkt, holdeplasser og P-plasser. Dette legges inn som eget punkt under Nasjonale føringer av betydning for planarbeidet. (Planprogrammets side 12) Ved gjennomføring av infrastrukturtiltak i bruken av nasjonale samferdselsmidler gjennom belønningsordningen vil Buskerudbysamarbeidet selvsagt også ivareta krav til universell utforming.*

Kollektivtilbudet må styrkes og gjøres tilgjengelig også for de som ikke bor i umiddelbar nærhet av sentrum.

*Et av utredningstemaene for planarbeidet er en styrkning av kollektivtilbudet (side 22/23). Det er i stor grad befolkningsgrunnlaget som vil avgjøre om det er grunnlag for å styrke kollektivtilbudet utenfor sentrumsområdene. Drosje/bestillingstransport kan være et aktuelt transporttilbud i deler av Buskerudbyen, der det ikke er befolkningsgrunnlag for bussruter. Bestillingsruter og/eller anropstyrt kollektivtilbud som alternativ løsningsmodell utenfor mer tettbebygde strøk i Buskerudbyen utredes (side 23).*

### **Øvre Eiker elderråd**

Elderrådet støtter Fiskum Grendeutvalgs arbeid for å opprettholde Darbu stasjon.

*Jernbanen utgjør grunnstammen i det regionale kollektivtrafikktilbudet i og til/fra Buskerudbyen. I planarbeidet skal det utredes utviklingsmuligheter for togtransport på gjeldende infrastruktur, med alternativt stoppmønster og stasjonsstruktur (side 22)*

I påvente av ombygging av Hokksund stasjon, ber Elderrådet Jernbaneverket lete etter hjelpemidler slik at det kan foretas trygg av/påstigning av togene. Inntil ombygging er gjort bør spor 1 tas i bruk.

*Merknaden formidles til Jernbaneverket, som er partner i Buskerudbysamarbeidet.*

Det bør foretas en gjennomgang av busskorrespondansen til/fra kommunenes togstasjoner, slik at disse korresponderer med togene.

*Nyetablerte Buskerud Kollektivtrafikk AS (eies av Buskerud fylkeskommune, sammen med 18 av 21 kommuner i Buskerud) er i gang med å utrede og videreutvikle kollektivtilbudet, herunder frekvens, korrespondanse buss/buss og buss/tog, informasjon, samordning av billetteringssystemer osv. Buskerud Kollektivtrafikk deltar aktivt i areal- og transportplan-samarbeidet i Buskerudbyen.*

### **NAF, Norges Automobilforbund, avd. Drammen og Oppland**

NAF mener det er viktig at kommunene blir hørt i sine viktige saker, for eksempel boligbygging, bompenger, parkeringsbestemmelser o.l. NAF ser også nødvendigheten av en tilnærmet likhet innenfor regionen.

*Alle kommunene i Buskerudbysamarbeidet deltar aktivt i plansamarbeidet, med formål å samordne sin areal- og samferdselspolitikk.*

NAF mener at ingen stasjoner må nedlegges, i stedet må det opparbeides tilstrekkelig pendlerparkeringsplasser.

*Jernbanen utgjør grunnstammen i det regionale kollektivtrafikktilbudet i og til/fra Buskerudbyen. I planarbeidet skal det utredes utviklingsmuligheter for togtransport på*

*gjeldende infrastruktur, med alternativt stoppmønster og stasjonsstruktur (side 22). Opparbeidelse av pendlerparkeringsplasser inngår i dette utredningsarbeidet, som ledes av Jernbaneverket.*

NAF ønsker å delta i prosessen, på møter, samlinger som berører våre interesseområder som er fremkommelighet, trafiksikkerhet, traseer, vegprising, bompenger og miljø.

*Bilistorganisasjoner inngår som en viktig interessegruppe som vil bli trukket inn i planarbeidet. (side 32)*

## **Norges Handikapforbund, Oslofjord Vest**

Det er avgjørende at man legger opp til gode transportløsninger, som ikke kompliserer hverdagen for funksjonshemmede, eller skaper unødig økonomisk belastning. Buskerud Fylkeskommunes regionale delplan for universell utforming vil være førende for all planlegging i regionen.

Medvirkning til næringsetablering/-utvikling med tilrettelagte arbeidsplasser for funksjonshemmede.

Det må utredes hvilke brukerrelaterte og samfunnsmessige konsekvenser det får å tilrettelegge kollektivtransportmidler uten at holdeplasser, knutepunkter og stasjoner er universelt utformet.

*Krav til universell utforming, dvs. tilgjengelighet og funksjonalitet for alle, er lovpålagt også ved utforming av kollektivknutepunkt, holdeplasser og P-plasser. Ved gjennomføring av infrastrukturiltak i bruken av nasjonale samferdselsmidler gjennom belønningsordningen vil Buskerudbysamarbeidet selvsagt også ivareta krav til universell utforming.*

Utredningstemaene må ha med en vurdering av livskvalitet ved en differensiert bosetting. Det må også sees på evt. negative virkninger ved en for massiv fortetting, inklusive blandet næring og bosetting.

*Målet er å videreutvikle sentrum i byer og tettsteder til mer livskraftige og attraktive tettsteder (side 27). Utredning av attraktivitetsindikatorer for livskraftige byer og tettsteder og utredning av overordnede strategier for fortetting med kvalitet vil derfor inngå i planarbeidet (side 29).*

En minner om at elderråd og råd for funksjonshemmede er å anse som folkevalgte og skal være inkludert i planprosesser. Det reageres på at man spesifikt nevner en av funksjonshemmedes paraplyorganisasjoner. Dette oppfattes som en utelukkning av andre tunge organisasjoner som taler funksjonshemmedes sak. Det foreslås at man oppretter en referansegruppe.

Funksjonshemmedes fellesorganisasjon endres til funksjonshemmedes organisasjoner under punkt 5.1, i tråd med merknaden.

*Det legges ikke opp til etablering av referansegrupper. Medvirkning i planarbeidet forutsettes ivaretatt gjennom seminarer, konferanser, dialogmøter og informasjonsmøter, og ordinære høringer. Det vises for øvrig til punkt 5.5 om Informasjonstiltak.*

## **Rådet for funksjonshemmede, Øvre Eiker**

Uttalelsen er identisk med uttalelsen fra Norges Handikapforbund, Oslofjord Vest.

*Det vises til kommentarer til uttalelsen fra Norges Handikapforbund, over.*

Rådet for funksjonshemmede i Øvre Eiker vil følge opp planarbeidet. *Tas til orientering.*

## **Fiskum grendeutvalg**

Tror på interkommunalt plansamarbeid for å ivareta lokalsamfunnenes behov.

*Tas til orientering.*

Minner om avtalen med Statens Vegvesen som sier at nedkjøringsvei til Darbu fra E134 skal fullføres før E134 utbedres videre mot Kongsberg.

*Merknaden oversendes Statens Vegvesen.*

Påpeker at opprettholdelsen av Darbu stasjon er svært viktig, men at det i dag er for langt å gå til stasjonen, pga manglende krysningsmuligheter av sporet, jfr. påtegning i siste reguleringsplan for området som også tilrettelegger for betydelig fortetting og økt togbruk.

Potensialet for økt togbruk ved etablering av krysningsmuligheter må utredes. Mener at Jernbaneverkets vekst- og fortettingspotensiale for Darbu er underestimert. Jernbaneverkets kostnadsoverslag for utbedring av Darbu stasjon er grove og skjønnsmessige. Finansielt samarbeid om løsninger må vurderes.

Motsetter seg at Buskerudbyen kun kommer til å arbeide for en bytransportpakke inn mot NTP 2014-23.

*Jernbanen utgjør grunnstammen i det regionale kollektivtrafikktilbudet i og til/fra Buskerudbyen. I planarbeidet skal det utredes utviklingsmuligheter for togtransport på gjeldende infrastruktur, med alternativt stoppmønster og stasjonsstruktur (side 22).*

*En bytransportpakke vil handle om å finansiere investerings- og driftstiltak knyttet til endringer i transporttilbudet i hele Buskerudbyområdet.*

Mål om reduksjon i biltrafikken og økt kollektivtrafikk er for snevert. Målene må også omfatte attraktive lokalsamfunn for bosetting, attraktive næringsarealer, gode transportløsninger og førsteklasses infrastruktur for å sikre at den forventede veksten i folketall og næringsliv kommer i denne regionen.

*Dette er ivaretatt i definerte mål og strategier for planarbeidet, se side 13.*

Mener areal- og transportplan alternativ 2 må velges.

*Tas til orientering.*

Støtter ikke tanken om prioritering mellom tettsteder og byer. Buskerudbyen må tenke mer helhetlig på hvordan de enkelte lokalsamfunnene og næringsliv kan spille på lag, der de enkeltes fortrinn utnyttes optimalt til det beste for helheten, og at alle utvikles.

*Målet er å videreutvikle sentrum i byer og tettsteder til mer livskraftige og attraktive tettsteder (side 27). Alle byer og tettsteder vil ikke kunne inneha alle aktuelle sentrumsfunksjoner. En hensiktsmessig rolledeling er nødvendig.*

Er bekymret for fremtiden for Darbu, dersom bilrestriktive tiltak gjennomføres, samtidig med en evt. nedleggelse av Darbu stasjon.

Prioritering av kollektivtrafikk er et godt tiltak, men bare dersom biler med mer enn en person kan benytte seg av kollektivfeltene (jfr. Kristiansand).

*Tas til orientering.*

# Næringsorganisasjoner

## **Lier Næringsråd, Drammen Næringslivsforening, Nedre Eiker Næringsråd, Øvre Eiker Næringsråd, Kongsberg Næringsforening og Handelskammer (NF)**

NF viser til at valg av plantype er en politisk beslutning. NF forutsetter at planarbeidet baserer seg på avklarte felles målsettinger og en tidfestet fremdrift.

*Merknaden tas til orientering.*

For å nå klimamålene bør energieffektivisering og utvikling av infrastruktur for energi kobles til Buskerudbyens arealplanlegging ved at det fattes beslutning om utarbeidelse av en felles energi- og klimaplan.

*Hovedmålsettingene i Buskerudbysamarbeidet knyttet til et klimavennlig og arealeffektivt utbyggingsmønster langs jernbanen og kollektivtransportsystemet legger også til rette for fremtidsrettede og klimavennlige energiløsninger. For øvrig vises det til energi- og klimaplanlegging i de enkelte kommunene, i samråd med regionens energiselskaper.*

NF tar til orientering at trafikantbetaling skal utredes i forbindelse med Buskerudbypakke 2.

*Merknaden tas til orientering.*

NF foreslår at det i påvente av KVVU (konseptvalgutredning) for godsterminal i Drammensområdet tilrettelegges for en intermodal løsning knyttet til Drammen Havn, evt. med utredning av offentlig/-privat finansiering.

*I Buskerudbyen foregår det i dag planlegging av flere større vei- og jernbaneprosjekter som har stor betydning for transportsystemet og tilhørende belastning på kapasiteten i eksisterende infrastruktur. Dette gjelder bl.a. Jernbaneverkets konseptvalgutredning for godsterminal i Drammensområdet, herunder utredning av Drammen Havn som intermodalt knutepunkt for gods og transportsystem til og fra havna.(side 11). Buskerudbysamarbeidet følger dette utredningsarbeidet gjennom bl.a. deltagelse i styringsgruppen. Det er ikke aktuelt for Buskerudbysamarbeidet å etablere en egen planprosess knyttet til dette, men bidra aktivt til en god samordning mellom de respektive planprosessene.*

NF legger til grunn at etablerte handelsstrukturer ligger fast. Alle by/tettsteder vil ikke kunne inneha alle aktuelle sentrumsfunksjoner.

*Merknaden tas til orientering.*

NF foreslår at det også reguleres for eneboliger og rekkehus utenfor knutepunkt/-tettsteder, i tillegg til leiligheter.

*Forslag til hvilke boligstrukturer som kan være aktuelle innenfor de ulike områdene skal utredes (side 25).*

NF forutsetter at regulering til næringsvirksomhet utenom kjerneområdene i Buskerudbyen ikke må legge begrensinger knyttet til virksomhetens art. NF mener at funksjonsdeling innen handel bør styres av reguleringsbestemmelser knyttet til infrastruktur/trafikkavvikling, ikke av hvilke varer som skal selges hvor. NF går med dette i mot utredning på hva slags handelsnæringer som skal lokaliseres hvor.

En regulering/tilrettelegging for nye næringsarealer må også gi rom for organisering i nettverk/klynger.

*Behovet for ulike typer næringsarealer i regionen skal utredes, herunder behov for arbeidsplasser fordelt på type næring og behov for arealer til offentlig virksomhet. Videre må*

potensialet for næringsareal i kommuneplanene utredes, inkludert fortetningspotensialer og transformasjonsområder (også inklusive LNF-områder).

I januar 2011 ble det igangsatt et utredningsarbeid på muligheter for næring og næringsarealer i Buskerudbyen som felles kunnskapsgrunnlag. Det gjøres en objektiv kartlegging av dagens næringsstruktur og næringsarealer i Buskerudbyen, som bakgrunn for å utvikle en bærekraftig og konkurransedyktig region.

Det skal gjennomføres analyser for de enkelte kommunene og for Buskerudbyen som region, med tanke på attraktivitet for forskjellige typer næringsliv, optimal lokalisering av ulike næringer for å maksimere konkurransekraften og å minimalisere nyskapt biltrafikk på grunn av de nye etableringene. På bakgrunn av dette utredningsarbeidet skal det utarbeides en regional strategi for lokalisering av næringsutvikling og evt. nye arealer for næringsområder på plankartet. (side 26)

I planarbeidet skal det også utredes ulike strategier for å styrke kommunesentrene og andre definerte sentrumsområder, som ivaretar befolkningens tilgang til et variert handels- og tjenestetilbud, som kan nås med et godt kollektivtilbud. Det skal utredes hvor ulike kjøpesentre kan lokaliseres og utvikles for at Buskerudbyens mål og strategier i størst mulig grad kan oppfylles. Det skal utredes strategier for annen handelsvirksomhet, for privat og offentlig tjenesteyting og for sentrumsavgrensinger. Funksjonsdelingen mellom de ulike sentrene skal avklares. Utredningene må også se på mulige konkurranseforhold til naboregionene. (side 26 og 27.)

I samarbeidsavtalen mellom partnerne i Buskerudbyen er følgende prioriterte resultatområder lagt til grunn (side 14):

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

Hensikten med utredningene som vist over er å utvikle et kunnskapsgrunnlag som kan gi grunnlag for å tilrettelegge for en samfunnsutvikling som vist i disse fem punktene.

Nåværende arbeidsreisemønster bør utredes som grunnlag for nødvendige endringer til bruk av kollektive transportmidler fremfor privatbil.

Arbeidsreisemønsteret er kartlagt i en reisevaneundersøkelse (2009). Dette kunnskapsgrunnlaget vil inngå i planarbeidet.

NF forutsetter i sammenheng med en trinnvis samordnet parkeringsstrategi at det iverksettes tiltak som demper konkurransevridding knyttet til lokalisering.

Hensynet til konkurransevridding er ett av flere perspektiver som må vurderes ved en trinnvis utvikling av parkeringspolitikken. Det foreslås en presisering av teksten i planprogrammet (side 24), fra:

Parkeringspolitikken vil utvikle seg trinnvis i løpet av planprosessen, og forslag til bestemmelser og retningslinjer må bygges på den samordnede parkeringsstrategien, slik at parkeringsnormene i størst mulig grad blir samordnet.

Til:

Buskerudbyen skal arbeide for en trinnvis utvikling av parkeringspolitikken gjennom planprosessen, og forslag til bestemmelser og retningslinjer må bygges på den samordnede parkeringsstrategien, slik at parkeringsnormene i størst mulig grad blir samordnet.

## **NHO Buskerud**

Behovet for samarbeid for å løse byområdenes utfordringer knyttet til transport, miljø og areal er av et slikt omfang og en slik karakter at det må skje innenfor det regionale planinstituttet.

*Merknaden tas til orientering.*

Organiseringen av Buskerudbyprosjektet må gjennomgås på nytt. Beslutningsveier må tydeliggjøres. Det bør unngås å skape nye arenaer.

*Prinsippene for organisering av Buskerudbysamarbeidet er avtalefestet. Innenfor rammen av denne avtalen vil næringslivet bli invitert til å drøfte tiltak for å tydeliggjøre beslutningsveier og rollefordeling i planprosessen.*

Et annet spørsmål er hvordan planhierarkiet skal fungere, og hvilke planprosesser som er overordnet. Dette må avklares i planprogrammet og avstemmes i forhold til nasjonale og regionale planer og prosesser.

*Det vises til planprogrammets kapittel 1.4 om forholdet til andre planer og prosesser. Valg av plantype vil være et element i en slik klargjøring.*

Tilpasning av kommunale planer, i særdeleshet innenfor areal/transportområdene, må justeres i forhold til intensjonene i Buskerudbyen. Øvrige planer og planarbeide må tilpasse seg Buskerudbyen, i tilfeller der de har konsekvenser for Buskerudbyen.

*Slike tilpasninger er nedfelt i samarbeidsavtalen for Buskerudbyen, der det heter at "gjennomføring av denne felles planprosessen forutsetter også en større samordning av kommunenes øvrige kommuneplanlegging". Det vises også til side 10 i planprogrammet, om Grenseflaten mot kommuneplanleggingen og fylkeskommunale planprosesser.*

Kollektivtilbudet må forenkles i alle ledd, slik at barrierer reduseres for brukerne. Kollektivsatsingen må gi målbar effekt, ved flere passasjerer og lavere forurensing.

*Dette er i tråd med målsettingene for Buskerudbysamarbeidet, og derfor også i tråd med planarbeidets målsettinger.*

Økt satsing på oppgradering av infrastruktur må kombineres med økte tilskudd til drift. Finansiering av oppgradering av infrastruktur og drift omfattes ikke av planarbeidet, men inngår i utviklingen av en bytransportpakke for Buskerudbyen, i forbindelse med Nasjonal Transportplan 2014-2023.

Veiprisering i de største områdene legger grunnlag for bedre fremkommelighet og inntekter til tiltak for økt fremkommelighet og miljøtiltak. Fremkommelighet er avgjørende for regionens verdiskaping.

*Trafikantbetaling skal utredes i forbindelse med Buskerudbypakke 2, se side 24 (en bytransportpakke for Buskerudbyen).*

Innledningen til planprogrammet bør tydeliggjøres i forhold til faktagrunnlaget.

*Det er bred enighet om at det er behov for å styrke faktagrunnlaget i planarbeidet. Det omfattende utredningsprogrammet som er beskrevet i kapittel 3 i planprogrammet understreker dette.*

I tilfeller der det kommer interessekonflikter mellom for eksempel arealdisponering og nasjonale retningslinjer må det finnes rom for å ta dette opp.

Det er et mål å gjennomføre planarbeidet på en slik måte at evt. interessekonflikter skal løses innenfor rammen av nasjonale, regionale og lokale mål og rammer. Dette innebærer at konflikter som kan utløse innsigelser søkes løst underveis i planarbeidet.

## **Buskerud bondelag**

Jordvern må inn som premiss for alle planer, og som kriterium i belønningsordningen.

Dette legges inn som eget punkt under Nasjonale føringer av betydning for planarbeidet. (side 12). Når det gjelder spørsmålet om jordvern som kriterium for belønningsordningen, er dette en sak som må tas direkte opp med Samferdselsdepartementet, som forvalter belønningsordningen på vegne av regjeringen.

Plassering av stasjoner og utbygging av småbyer må planlegges slik at vi unngår ytterligere nedbygging av jordressurser. Ber om langsiktige grenser mellom grønne arealer og bebyggelsesarealer. Ber om en alternativ arealstrategi der fokus settes på de arealene som ikke har konflikt mellom jordbruk, grønne lunger og utbygging i seg.

*Hensynet til jordpolitisk arealvurdering er fremhevet som en av hovedutfordringene i planarbeidet, se Planprogrammets side 6. Kartlegging av regionale grøntstrukturer, verdifull dyrka mark og viktige områder for biologisk mangfold som ligger i tilknytning til kjernearealene inngår i forslaget til utredningsprogram (side 28). Under kapittel 3.3 om konsekvensvurderinger (side 28) er forbruk av jordressurser, dvs å vurdere utredningsalternativenes konsekvenser for landbruk (forbruk av dyrka mark av ulik kvalitet og lokalitet) nevnt spesielt. I løpet av planarbeidet vil spørsmålet om en langsiktig grense mellom grønne arealer og bebyggelsesarealer bli vurdert.*

## **Offentlige etater**

### **Mattilsynet DK-Drammen**

Det må tas hensyn til (konsekvensutredes) fare for forurensing av nedbørsfeltene til dagens drikkevannskilder i de berørte områdene, evt. nye drikkevannskilder. Ved stor befolkningsøkning må kapasiteten, dvs. mengde drikkevann og leveringssikkerheten til aktuelle vannverk tas hensyn til (konsekvensutredes).

*Det vises til kapittel 3.3 om konsekvensutredninger og samfunnssikkerhet, der forhold knyttet til drikkevann vil inngå. Kunnskapsgrunnlaget vil være Fylkesmannens og kommunenes ROS - analyser. Drikkevannskildene er restriksjonsområder i kommuneplanene, og ivaretas derfor gjennom kommuneplanleggingen.*

### **Fiskeridirektoratet region sør**

Har ingen spesielle innspill til planprogrammet.

### **Sjøfartsdirektoratet**

Har ingen kommentarer til høringen.

### **Forsvarsbygg**

Har ingen merknader.

## **Fylkesmannen i Telemark**

Det er ikke diskutert hvordan den videre utviklingen av Buskerudbyen vil påvirke de tilgrensende regionene, her under hele Kongsberg-regionen, der tre Telemarkskommuner inngår.

Berørte nabokommuner og naboregioner synliggjøres som interessegruppe under kapittel 5 om Planprosess, medvirkning og informasjon.

Forholdet til Telemark og Midt-Buskerud tas med øverst på side 12, under Forholdet til Vestregionen, Kongsbergregionen og Drammensregionen.

Vi savner et punkt med konseptvalgutredning (KVU) for E134 fra Kongsberg (Saggrenda) til Gvammen i Hjartdal. Kongsbergregionen er viktig som arbeidsmarked for deler av Telemark.

*Det pågår større utbyggingsprosjekter også i andre tilgrensede regioner som vil ha betydning for transportsystemet i Buskerudbyen. Vi velger imidlertid kun å nevne de prosjektene som foregår i selve Buskerudbyområdet i dag.*

## **Riksantikvaren**

Riksantikvaren gjør oppmerksom på at det er fylkeskommunen og sametinget som representerer kulturminneforvaltningen i saker etter plan og bygningsloven.

*Kulturminneforvaltningen i Buskerud fylkeskommune bidrar med faglig kvalitetssikring av planprogrammet i høringsperioden.*

## **Representanten for barn og unge, Nedre Eiker kommune**

Boligbyggingen bør gjøres attraktive for barnefamilier.

Hovedstrategien med fortetting av tettsteder/knutepunkt bør ivareta:

- Tilfeldige grøntområder bør kartlegges og søkes bevart som kvaliteter.
- Korridorer ut mot mer sammenhengende grøntstrukturer bør søkes bevart/opparbeidet.

*Kartlegging av regionale grøntstrukturer, verdifull dyrka mark og viktige områder for biologisk mangfold som ligger i tilknytning til kjernearealene inngår i forslaget til utredningsprogram. (side 28). Det vil ikke bli gjennomført detaljerte kartlegginger for hver kommune.*

## **NSB**

Viser til samarbeidet om rapporten "Halvtimes frekvens Drammen - Kongsberg med tog fra 2012", juni 2009. Planprogrammet tar opp alle vesentlige tema i en felles areal og transportplan.

Rapporten om Halvtimes frekvens med tog fra 2012 bør nevnes under eksisterende delutredninger. NSB ser fram til å medvirke i planarbeidet.

Rapporten om Halvtimes frekvens med tog fra 2012 legges inn i kapittel 3.4, side 29 om Oversikt over delutredninger som legges til grunn i planarbeidet.

## **Direktoratet for mineralforvaltning med bergmesteren for Svalbard**

Regionens behov for byggeråstofferne pukk og grus bør utredes, og slike forekomster bør sikres mot nedbygging.

Direktoratet mener derfor at utredningen av de tre areal- og transportalternativene også bør inkludere konsekvenser for grus og pukkressurser: Bygger man ned eller båndlegger viktige ressurser? Hva vil de forskjellige alternativene bety for transportlengder av grus og pukk?

Hensynet til georessurser tas med i eget punkt under kapittel 3.3 om Konsekvensutredninger.

## Nabokommuner til Buskerudbyområdet

### Regionrådet for Midt-Buskerud

Mener at det er de områdene som er koblet opp mot jernbanen som vil fange opp veksten i Osloregionen. Anbefaler å legge opp til to ulike strategier for arbeidsreiser og fritidsreiser. Gir uttrykk for at i Oslo-regionen er det bare et godt utbygd jernbanesystem som kan gi et tilfredsstillende tilbud for arbeidsreiser.

*Jernbanen utgjør grunnstammen i det regionale kollektivtrafikktilbudet i og til/fra Buskerudbyen. I planarbeidet skal det utredes utviklingsmuligheter for togtransport på gjeldende infrastruktur, med alternativt stoppmønster og stasjonsstruktur (side 22). For øvrig er planarbeidet primært innrettet mot å dempe veksten i biltrafikken til knutepunktene, mellom hovedknutepunkter og til jobb/skole. (jfr. side 23).*

For Midt-Buskerud er det avgjørende å få opp igjen lokaltrafikken på Randsfjordbanen til Vikersund, for å fange opp en del av veksten i Osloregionen. En effektiv kollektivpendel mellom Midt-Buskerud og Hokksund (buss og tog) vil kunne redusere toppene i biltrafikken til/fra Drammen og Oslo-området (dagpendling).

Ønsker Buskerudbyen å spille en rolle må planprogrammet speile deres rolle i forhold til nabokommuner og regioner.

Forholdet til Telemark og Midt-Buskerud tas med øverst på side 12, under Forholdet til Vestregionen, Kongsbergregionen og Drammensregionen. Berørte nabokommuner og naboregioner synliggjøres som interessegruppe under kapittel 5 om Planprosess, medvirkning og informasjon.

RV35 fra Hokksund til Jevnaker er også det viktigste veiprojektet for Midt-Buskerud. *Merknaden tas til orientering.*

Siden kollektivtransportsystemet i Buskerudbyen henger sammen med transportsystemet i kommunene rundt Buskerudbyen forventer regionrådet at bruken av prosjektmidler ikke stopper ved grensen til Buskerudbyen.

*Midlene som finansierer prosjektsamarbeidet i Buskerudbyen og plansamarbeidet er resultatet av et spleiselag mellom de 10 samarbeidspartnerne og øremerkede belønningsmidler tildelt Buskerudbysamarbeidet fra Samferdselsdepartementet.*

*Finansiering av oppgradering av infrastruktur og drift omfattes ikke av planarbeidet, men inngår i utviklingen av en bytransportpakke for Buskerudbyen, i forbindelse med Nasjonal Transportplan 2014-2023.*

## Ringerike kommune

Kommunen har ingen merknader, men ber om å bli holdt orientert om planarbeidet.

## Andre interessenter

### Sigrud Mogan, Peter Ravn, Ole H. Oppen, Lier

Storting og regjering fastsatte i 2006 et nasjonalt mål om å halvere omdisponering av de mest verdifulle jordressursene innen 2010.

Dette legges inn som eget punkt under Nasjonale føringer av betydning for planarbeidet. (side 12)

I forbindelse med planen er flere momenter utelatt eller alt for lite vektlagt i forhold til arealbruk. Det er flere momenter som må inngå i en vurdering av endret arealbruk:

- Høyproduktive arealer på strekningen Drammen - Lier stasjon.
- Sikring av arealer til høykompetent frukt, bær og grønnsakmiljø i Lier, og at det etableres konfliktforebyggende buffersoner mot bolig og næringsarealer for øvrig.
- I Lier forvaltes 11 % av landets grønnsakareal. Dette krever å bli hensyn tatt i fremtidig arealforvaltning.
- JAV (jordpolitisk arealvurdering) uttrykker at en utbygging i søndre del av Lierdalen er i strid med sentral retningslinjer for jordvern.

For å kunne oppfylle målet om vern av dyrka arealer må utbygginger kanaliseres over på mindre produktive arealer.

*Hensynet til jordpolitisk arealvurdering er fremhevet som en av hovedutfordringene i planarbeidet, se Planprogrammets side 6. Kartlegging av regionale grøntstrukturer, verdifull dyrka mark og viktige områder for biologisk mangfold som ligger i tilknytning til kjernearealene inngår i forslaget til utredningsprogram (side 28). Under kapittel 3.3 om konsekvensvurderinger (side 28) er forbruk av jordressurser, dvs vurdere utredningsalternativenes konsekvenser for landbruk (forbruk av dyrka mark av ulik kvalitet og lokalitet nevnt spesielt.*

### Buskerud Kollektivtrafikk (BK)

Valg av plantype er av avgjørende betydning. Det bør velges en plantype med juridiske virkemidler. Retningsgivende planer uten juridiske virkemidler bør unngås. BK mener at en regional delplan vil være mest egnet, forutsatt at den har regionale planbestemmelser. For å lykkes med gjennomføringen av planen må planen forankres godt hos de virksomheter som vil få ansvaret for gjennomføring av de ulike elementer og tiltak. Langsiktighet i planlegging og finansiering av kollektivtrafikken er viktig for å lykkes.

Arealbruken, inkludert lokalisering av boliger og ulike typer virksomheter er den grunnleggende forutsetningen for hvilket kollektivtilbud det er mulig å gi til befolkningen.

For å lykkes med å øke kollektivandelen er biltrafikkreduserende tiltak nødvendig i alle deler av Buskerudbyen.

Det må legges stor vekt på å skape forståelse for å kommunisere mål og oppgaveforståelse i alle ledd i prosjektet Buskerudbyen.

*Merknadene tas til orientering.*