

Sekretariatet for NTP 2014-23
Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo

Saksbehandler: Arve Hauklién Røren
Tlf.: 32 25 10 00

Deres ref.:
Vår ref.: 2011/592-17520/2011

Vår dato: 08.06.2011
Arkivkode: PBB - 0001

Buskerudbysamarbeidet - innspill til de statlige transportetatenes arbeid med nasjonal transportplan 2014-23

Arbeidet med forslaget til NTP 2014-23 er i full gang i de statlige transportetatene. I Samferdselsdepartementets retningslinje 2 for arbeidet med NTP 2014-2023 (06.04.11) er det formulert:

"Vi ber om en egen omtale/analyse av de fire storbyområdene (Oslo, Stavanger, Trondheim og Bergen). Omtalen kan eventuelt utvides med erfaringer fra arbeidet med bypakker i andre byregioner, f.eks. innenfor belønningsordningen "Framtidens byer" der det er spesielt interessante eksempler knyttet til målsettinger, virkemiddelbruk, organisering, samarbeid i byregionen og resultater. Det er spesielt interessant med eksempler fra bypakker som innebærer avveininger mellom satsing på kollektivtransport, restriktive virkemidler og arealbruk."

Buskerudbyen representerer en ny måte å organisere samarbeid om felles areal- og transportpolitikk i et byområde, med et forpliktende samarbeid mellom 5 kommuner, fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Fylkesmannen. Målsettingen er å oppnå omforente og samordnede løsninger om areal- og transportutviklingen som også er i samsvar med nasjonale mål om effektiv arealbruk og reduserte klimagassutslipp, slik dette er nedfelt blant annet i NTP 2010-19 og i transportetatenes målsettinger.

NTP 2014-23 må meisle ut en politikk for bærekraftig transport i byområdene i Norge, der også de mellomstore byene inkluderes. Det må være fokus på de byområder som har et forpliktende samarbeid og en strategi for areal-/transportplanlegging som også ivaretar nasjonale mål om å tilrettelegge for mindre bilbruk.

NTP må sikre at fremtidens bypakker blir helhetlige transportpakker, som bygger opp om en regional areal- og transportpolitikk med redusert transportbehov, økt kollektiv- og sykkeltransport og redusert biltrafikk. Dette innebærer at det etableres helhetlige finansieringsmodeller med statlig-, fylkeskommunal-, kommunal- og brukerbidrag. Det er viktig at bl.a. drift av kollektivtransport inkluderes i bypakkene. Buskerudbysamarbeidet støtter en styrking av belønningsordningen slik det er foreslått i byområdeutredningen til NTP. I byområdeutredningen er det imidlertid foreslått å prioritere de 4 største byene høyere enn de øvrige byområdene.

Vi mener at hensikten med belønningsprinsippet forringes av å etablere et skille basert på befolkningstall, og at i alle fall de 13 byene som deltar i Framtidens byer må kunne konkurrere på lik linje om belønningmidler.

I forberedelsene til å skape en bypakke for Buskerudbyen har vi opplevd at kombinasjonen av strenge utredningskrav og manglende plan- og utredningskapasitet i de statlige transportetatene har gitt sterkt forsinket fremdrift. Dette gir betydelige problemer m.h.t. å følge den fremdriften som ligger i avtalen med Samferdselsdepartementet om belønningsordningen. Forsinkelsene i de statlige prosessene må ikke være til hinder for at Buskerudbyen gis omtale med prioritering av statlige midler i NTP-forslaget. Vi viser til at det i Buskerudbyen over flere år har vært arbeidet med

ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ

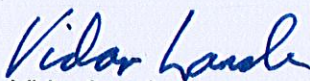
å dokumentere behov og utforme mål og strategier for areal- og transportutviklingen. Disse målene og strategiene er i tråd med nasjonale målsettinger.

Jernbaneløstverketets perspektivanalyse underbygger behovet for satsing på jernbane i Østlandsområdet, fordi dette er den eneste transportformen som kan binde hovedstadsregionen sammen på en hurtig, kapasitetssterk og miljøvennlig måte. Vi legger til grunn at jernbaneutbyggingen i Østlandsområdet må styrkes kraftig i NTP-perioden, og at dette må omfatte flere banestrekninger enn de 3 hittil definerte intercity-strekningene. Det er bred enighet i Buskerudbysamarbeidet om at jernbanen skal utvikles som "grunnstammen" i det fremtidige kollektivsystemet internt i byområdet og i retning Oslo, og at tyngden av arealutvikling skal skje i knutepunkter langs jernbanen. Dette fordrer en koordinert innsats fra stat, fylkeskommune og kommuner. Statens klart viktigste bidrag i denne sammenheng er å sørge for jernbaneinvesteringer som muliggjør bedret togtilbud og raskere fremføring mellom Lier og Kongsberg. Første fase for å få til dette, er å bygge ut banestrekninger som muliggjør 2 tog i timen mellom Drammen og Hokksund/Kongsberg.

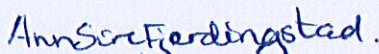
For å sikre en hensiktsmessig trafikkavvikling i vårt byområde med stor vekst, er det sentralt at både de statlige stamveiene og fylkesveier med størst trafikkbelastning må inngå i planarbeidet for NTP. I arbeidet med felles areal- og transportplan for Buskerudbyen, legges det opp til et helhetlig transportsystem med god ballanse mellom buss, tog og bil i kombinasjon med virkemidler hjemlet i planen.

Vi mener at vi i Buskerudbysamarbeidet, gjennom vår arbeidsmåte og våre mål for samfunnsutviklingen, oppfyller Samferdselsdepartementets forventninger til byområdenes areal- og transportplanlegging, slik de blant annet kommer til uttrykk i retningslinje 2 for NTP-arbeidet. Vi forventer at dette avspeiles i hvordan en fremtidig Buskerudbypakke 2 prioriteres i NTP-forslaget.

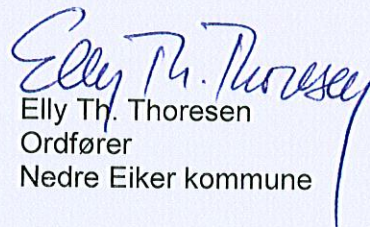
Med vennlig hilsen



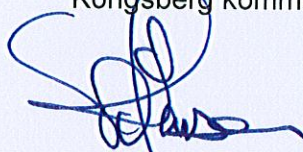
Vidar Lande
Ordfører
Kongsberg kommune



Ann Sire Fjerdingsstad
Ordfører
Øvre Eiker kommune



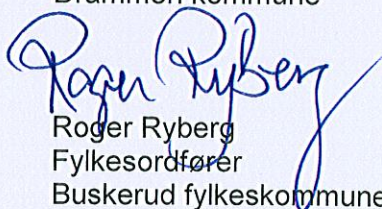
Elly Th. Thoresen
Ordfører
Nedre Eiker kommune



Tore Opdal Hansen
Ordfører
Drammen kommune



Ulla Nævestad
Ordfører
Lier kommune



Roger Ryberg
Fylkesordfører
Buskerud fylkeskommune

Gjenpart:

Statens vegvesen Region Sør	Postboks 723 Stoa	4808	ARENDAL
Kystverket Region Sørøst	Postboks 1502	6025	ÅLESUND
Jernbaneløstverket	Postboks 4350	2308	HAMAR
Fylkesmannen i Buskerud	Postboks 1604	3007	DRAMMEN