



BUSKERUD
FYLKESKOMMUNE

Skaper resultater gjennom samhandling

Regional plan for areal og transport i Buskerud

2018-2035

VEDTATT AV FYLKESTINGET
14.-15. FEBRUAR

INNHold

INNHold	2	5. OPPFØLGING AV PLANEN	33
FORORD	3	5.1 Gjennomføring av vedtatt plan	33
Utarbeidelse av planen	4	5.1.1 Grunnlag i plan- og bygningsloven	33
DEL 1 –		5.1.2 Retningslinjer for arealplaner og føringer for samordnet areal- og transportplanlegging	33
REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT	5	5.1.3 Oppfølging i kommunene	34
1. INNLEDNING	6	5.1.4 Forholdet til andre regionale planer	34
2. HOVEDUTFORDRINGER	7	5.2 Handlingsprogram	34
3. MÅL, INNSATSOMRÅDER OG HELHETSGREP	9	5.2.1 Informasjon om regional plans føringer	34
3.1 Mål og innsatsområder	9	5.2.2 Planoppfølging	35
3.2 Samordnet areal- og transportplanlegging	10	5.2.3 Aktuelle kunnskapsprosjekter og prioriterte innsatsområder	35
3.3 By- og tettstedsstruktur i Buskerud	11	5.2.4 Samspill med andre regionale planers handlingsprogram	35
4. INNSATSOMRÅDER	13	5.2.5 Rammer for prosess og formaliteter	35
4.1 By- og stedsutvikling	13	DEL 2 –	
4.1.1 Prinsipper for god by- og stedsutvikling	13	FAKTA OG KONSEKVENSER	36
4.2 Arealbruk	14	6. AREAL- OG TRANSPORTRELATERTE FAKTA	37
4.2.1 Handel og service	15	6.1 Noen nøkkeltall	37
4.2.2 Arbeidsplasser og næring	15	6.2 Utdypende fakta	38
4.2.3 Publikumsrettet virksomhet	16	6.2.1 Arealressurser	38
4.2.4 Boliger	18	6.2.2 Befolkningsutvikling	40
4.2.5 Reiseliv	19	6.2.3 Boligstruktur	41
4.2.6 Parkering	20	6.2.4 Fritidsboliger	42
4.3 Transport	21	6.2.5 Pendling	43
4.3.1 Sykkel og gange	21	6.2.6 Næringsstruktur	45
4.3.2 Kollektivtransport	22	6.2.7 Transport	45
4.3.3 Innfartsparkering	24	6.2.8 Klima og transport	51
4.3.4 Vegnett	24	7. KONSEKVENSVURDERING	52
4.3.5 Godstransport	25	VEDLEGG	56
4.3.6 Ny teknologi i transportsektoren	26	7.1 Vedlegg 1: Ord og begrep	56
4.4 Arealvern	27	7.2 Vedlegg 2: Nasjonale føringer	57
4.4.1 Dyrka mark	27		
4.4.2 Drikkevann	28		
4.4.3 Grønnstruktur i og ved byer og tettsteder	28		
4.4.4 Kystsone og vassdrag	30		
4.4.5 Skog- og fjellområder	30		
4.4.6 Kulturminner	31		
4.4.7 Geologiske ressurser	31		
4.4.8 Massedeponi	32		

FORORD

Samordnet areal- og transportplanlegging skal fremme bærekraftig utvikling og vekst i Buskerud. Regional planlegging berører mange parter og gjennom planprosessen har partene deltatt aktivt i arbeidet med å utvikle planen, målsettinger og tiltak.

Planens mål er et sterkt og bærekraftig Buskerud hvor vi legger til rette for at innbyggere, næringsliv og tilreisende opplever levende byer og tettsteder. Det skal legges til rette for gode boligområder, arbeidsplasser, tjenester og opplevelser. Planen gir felles mål og strategier for en ønsket utvikling i fylket, noe som gir forutsigbare rammer for plan-dialogen mellom stat, fylke og kommune.

Fylkeskommunen ønsker å takke alle som har deltatt i planarbeidet. Buskerud får en regional plan som fremmer regionalt mangfold og støtter opp om fylkets fortrinn.

Vi har nå et felles ansvar for at målene i planen nås.

Roger Ryberg
Fylkesordfører

Utarbeidelse av planen

Fylkestinget i Buskerud vedtok i Regional planstrategi 2013-2016 å utarbeide en regional areal- og transportstrategi. Det imøtekommer mange av Regjeringens forventninger til fylkeskommunene i, som kommer frem i dokumentet Nasjonale forventninger til regional og nasjonal planlegging (juni 2011 og 2015).

Regional plan utarbeides etter plan- og bygningslovens (pbl) kap. 8. Fylkestinget er regional planmyndighet og vedtar planen (jfr. pbl §8.4).

Arbeidet har vært ledet av en styringsgruppe med følgende medlemmer:

Medlem:

Gro Ryghseter Solberg (leder)
Kjersti Bærug Hulbakk/Kristian Thowsen
Runar Schau Carlsen
Hans Jan Håkonsen
Sven Arild Hansen/Harald Andreassen
Einar Olsen
Jan Erik Lindøe
Frode Graff
Gunnar Hallsteinsen/Grete Tollefsen
Knut Arne Gurigard
Wenche Grinderud
Morten Eken
Per Steinar Jensen
Jan Petter Gundersen
Svein Furuhaug/Olav Vatn

Representere:

Buskerud fylkeskommune, Samferdselsavdelingen
Buskerud fylkeskommune, Utviklingsavdelingen
Fylkesmannen i Buskerud
Statens Vegvesen
Kystverket
Drammen Havn
Rådet for Region Vestviken
Drammensregions 5-kommunesamarbeid
Regionrådet for Ringerike
Regionrådet for Hallingdal
Kongsbergregionen
Regionrådet for Midt-fylket
Næringslivets hovedorganisasjon (NHO)
Landsorganisasjonen (LO)
Mattilsynet

En administrativ faggruppe med representanter fra de samme organisasjonene har deltatt i planarbeidet. Utarbeidelsen startet våren 2014 etter vedtak av Regional planstrategi for Buskerud 2013-2016.

Fylkesutvalget vedtok 4. mars 2015 planprogram for planarbeidet. Det skisserer bakgrunn og rammer for gjennomføringen.

Dialog og medvirkning

Under planarbeidet har det vært dialog- og informasjonsmøter i kommuneregionene og med politikere. Hovedutvalg for samferdsel (HUS) og Hovedutvalg for innovasjon, næring og miljø (HMIN) har vært sentrale i dette.

Før høring av forslag til plan er det gjennomført tre dialogmøter med kommunene og statlige myndigheter.

Høring av planforslaget ble gjennomført i perioden juni – oktober 2017.

DEL 1

Regional plan for
areal og transport

1. INNLEDNING

Regional plan for areal og transport er et verktøy for planlegging knyttet til attraktivitet i byer og distriktene, effektiv arealbruk og transport. Dette for å møte klimautfordringer og utfordringer knyttet til befolkningsvekst og arealbruk i fylket. Planen skal bidra til å samordne løsninger som kommer hele regionen til gode.

Planen er til for at Buskerudsamfunnet legger til rette for at innbyggere, næringsliv og tilreisende opplever levende byer og tettsteder hvor det tilrettelegges for gode boligområder, handel og servicefunksjoner, arbeidsplasser og opplevelser. Planen skal fremme helse og trivsel ved å prioritere økt sykkel og gange, og tilgang til friluft- og grøntarealer. Byer og tettsteder skal sette mennesket i fokus. Planen har en viktig rolle for ved å steder som er attraktive for næringsetableringer og at det er gode kollektivforbindelser for arbeidsreiser.

Planen gir felles mål og strategier for en ønsket utvikling i fylket. Den skal bidra til å fremme regionalt mangfold, støtte opp om fylkets fortrinn og knytte byer og tettsteder i fylket til den flerkjernet utviklingen i Osloregionen. Planens by- og tettstedsstruktur skal bidra til at både byene og distriktene oppnår vekst og utvikling. Byer og tettsteder skal styrkes som knutepunkter og attraktive steder å bo, arbeide og besøke.

Alle kommuner kan som tjenesteyter og forvalter av fellesskapets verdier påvirke lokal vekst ved å utvikle gode lokalsamfunn for innbyggere og legge til rette for næringslivet.

Samordnet areal- og transportplanlegging er et av flere grep fylket bruker for å fremme bærekraftig utvikling og vekst. Areal- og transportutfordringene er ikke de samme i distriktene som i byene. Men mange av grepene for å få levende tettsteder er de samme. Dette er utdypet i kapittel 3 og 4.

Planen tar hensyn til, og er tilpasset andre regionale planer og strategier som gjelder for hele eller deler av Buskerud. Det er særlig tatt hensyn til Areal- og transportplan for Buskerudbyen, regionale planer for fjellområdene Hardangervidda og Nordfjella og Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen slik at disse er komplementerende og ikke motstridende.

Planen gir forutsigbare rammer for plandialogen mellom stat, fylke og kommune og er grunnlag for forpliktende samarbeid mellom partene. De tre forvaltningsnivåene har ulike oppgaver og ansvar som på hver sine områder påvirker samordningen mellom areal og transport. Denne regionale planen koordinerer og samordner disse oppgavene, og det er et felles ansvar at målene i planen nås. Planen skal følges opp gjennom ordinære plan- og beslutningsprosesser hos de enkelte. Kommunene er arealmyndighet og følger opp den regionale planen gjennom areal- og samfunnsplanleggingen i egen kommune.

2. HOVEDUTFORDRINGER

Utfordringene bygger på kunnskapsgrunnlag i kapittel 6 og Regional planstrategi 2017-2020.

Klimagassutslipp

Norge har gjennom Paris-avtalen forpliktet seg til reduksjon av utslipp av klimagasser tilsvarende 40 % av utslippene innen transport, jordbruk, bygg og avfall. Beregninger fra SSB viser at i Buskerud er over halvparten av utslippene knyttet til transportsektoren, med størst andel fra personbiltrafikken. I Nasjonal transportplan er det forutsatt at reduksjon i klimagassutslippene skal skje gjennom teknologi- og drivstofftiltak og redusert persontransport med bil i byområdene. Personbiltrafikken i Buskerud øker, og den øker betydelig mer enn befolkningsveksten. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff er økende, er det utfordrende å oppnå forventet reduksjon av klimagassutslipp i fylket.

Befolknings sammensetning og byspredning

Befolkningsveksten i Buskerud er ujevnt fordelt. De syv største kommunene i nedre del av fylket, står for 77 % av Buskeruds totale befolkning. Disse kommunene har samtidig stått for 86 % av befolkningsveksten de siste ti årene. Framskrivninger fra SSB (hovedalternativet) viser at denne utviklingen vil fortsette framover. De fleste distriktskommuner vil oppleve en stagnasjon eller svak befolkningsvekst fram til 2040, mens de største kommunene vil oppleve nesten en tilsvarende vekst som i de siste 10 årene. Drammen kan forvente seg en noe høyere vekst enn andre sentrale kommuner. Befolkningsutviklingen påvirker bruken av areal og utviklingen i behov for transport. De sentrale kommunene i fylket vil stå overfor de største utfordringene knyttet til arealdisposisjon og transport.

Fra 1950-tallet og fram til i dag har det foregått en sentralisering i Norge, med nedgang eller stagnasjon i befolkning i distriktene og betydelig vekst i og rundt de største byene. Fram til 2000-tallet mistet samtidig bykjernene mange innbyggere, og mesteparten av befolkningsveksten skjedde som byspredning. Fra rundt år 2000 har det foregått en urbanisering, med kraftig vekst i Oslo og andre byer. Bysentrene revitaliseres med betydelig boligbygging. Selv om bysentrene og nært omland har hatt en høy befolkningsvekst, er fortsatt boligbyggingen og befolkningsveksten høy i utkanten av byene.

Dette har ført til at Buskerud har blitt en del av Osloregionens bolig- og arbeidsmarked med vekst i kommuner i pendleravstand til Oslo. Samtidig har Drammen styrket sin rolle som fylkessenter og blitt en kommune mange pendler til. Veksten har i stor grad

skjedd i ytterkant og til dels løsrevet fra byene og tettstedene. Dette har medført byspredning og bilbasert bosetting. Byspredning svekker bysentraene som handelssentrum, møteplass og lokaliseringss plass for arbeidsplasser.

Det er ofte store arealkonflikter knyttet til byspredning. Dette gjelder spesielt konflikter vedrørende omdisponering av dyrket mark til boligområder. I tillegg generer en spredt utbygging mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene og kommunene i byområdene opplever knapphet på arealer til bolig, næring og infrastruktur.

Reisevaner

Reisevaneundersøkelsene for Buskerud viser at 71 % av reisene skjer med bil, 19 % går, 7 % reiser kollektivt og 3 % sykler. Sykkelandelen er under landsgjennomsnittet. Sykkel og gange benyttes mest på reiser under 1 km, men det er bilen som er mest brukt på de korte turene mellom 1-3km. Hele 63 % av disse reisene foregår med bil. Bilen har mange fordeler for den enkelte, men den store andelen bilbruk utfordrer framkommelighet, klima og miljø, spesielt i byområdene.

Framkommelighet kan ikke alene løses med økt vegkapasitet i byområdene. Økt vegkapasitet i byområdene generer mer biltrafikk, slik at framkommelighetsproblemer ofte gjenoppstår etter kort tid. Selv med omlegging til miljøvennlig drivstoff i transportsektoren vil spesielt byene oppleve arealknapphet knyttet til parkering av kjøretøy. Utfordringen er å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå.

Næringslivets areal og transport behov

Næringslivet i Buskerud er i vekst og endring og det er et stort potensiale for vekst i arbeidsplasser. Nærhet til markeder, kompetansetilbud og kvalifisert arbeidskraft gjør at byer og tettsteder får en viktig rolle i næringsutvikling og verdiskaping. Dette forutsetter god planlegging og forutsigbar tilgang på næringsareal knyttet til kollektivknutepunkt og andre strategiske lokaliseringer.

Fritidsområder og kommersielle destinasjoner har ulike utfordringer. Arealreservene for fritidsboliger er stor, men utviklingstakten er uforutsigbar. Det er stor konkurranse mellom områder for fritidsboligutvikling mellom Buskerud og andre områder. Utvikling av fellesgoder og infrastruktur for opplevelser øker attraktiviteten. Det er en utfordring å legge til rette for utvikling av handel, service og opplevelser for å maksimalisere verdiskaping i disse områdene.

Det er en utfordring å sikre gode vekstvilkår for de kommersielle destinasjonene, utvikling av helårsdestinasjoner med vekst i utenlandsmarkedet. Destinasjonenes kommersielle kjerner må vernes, og helårsbruk stimuleres. Politikk for lokalisering av varme og kalde senger og arealpolitikken generelt er et avgjørende virkemiddel for dette.

Gode samferdselsløsninger stimulere vekst i arbeidsplasser. Transport har stadig større betydning i den totale verdikjeden fra utvikling, produksjon og salg av varer. Vekst i kunnskapsnæringer og et stadig mer mobilt arbeidsmarked gjør at behovet for effektive og forutsigbare transportløsninger viktig. Redusert fremkommelighet på grunn av stor personbiltrafikk gir utfordringer for nærings- og kollektivtransporten. Kvalitet på infrastruktur og effektiv kollektivtrafikk vil kunne øke verdiskaping og bidra til å sikre arbeidsplasser i hele fylket.

For reiselivet, særlig i øvre delen av Buskerud er reiseavstand og effektive transportløsninger, en utfordring. Effektiv persontransport med kollektive løsninger til destinasjonene er særlig viktig i distriktsområdene våre. Korrespondanse mellom transportetapper er særlig krevende.

Arealkonflikter

Det er en utfordring å balansere mellom bruk og vern av areal- og naturressurser til beste for dagens og morgendagens samfunn, og å disponere arealer slik at transportbehovet reduseres. Utfordringene gjelder særlig:

- redusere tap av viktige areal- og naturressurser og kulturminner
- spredt arealbruk som skaper svekker attraktiviteten byer og tettsteder og som skaper stort transportbehov
- spredt fritidsboligbebyggelse i fjellområdene

Bolig- og fritidsbebyggelse langs kysten og langs vassdrag utfordrer naturmangfoldet og fri ferdsel for allmennheten. I byer og tettsteder er sjø og vassdragsnære arealer attraktive transformasjons- og utviklingsområder og områdene kan fungere som gode offentlige rom for allmennheten.

3. MÅL, INNSATSOMRÅDER OG HELHETSGREP

3.1 Mål og innsatsområder

Den regionale planen definerer felles mål og innsatsområder for å møte klimautfordringer og utfordringer knyttet til befolkningsvekt og arealbruk i fylket.

HOVEDMÅL

Et sterkt og bærekraftig Buskerud med

- byer og tettsteder med gode levekår
- reduserte klimagassutslipp
- mindre transportbehov

INNSATSOMRÅDER MED DELMÅL

<p>By- og stedsutvikling Attraktive, levende, miljøvennlige og kompakte byer og tettsteder der mennesker trives</p>	<p>Arealbruk Arealbruk som reduserer transportbehovet og styrker byer og tettsteder.</p>	<p>Transport Et trafiksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem. I byområdene skal veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektiv.</p>	<p>Arealvern Areal-, natur- og kulturressurser forvaltet i et langsiktig bærekraftig perspektiv.</p>
--	---	---	---

For hvert av innsatsområdene prioriteres følgende:

<p>By- og stedsutvikling (kap. 4.1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sentrumsnær fortetting og transformasjon før nye arealer tas i bruk • Varierte, attraktive og sentrumsnære boliger • Handel, service, næring og kultur i sentrum • Gode sykkel, gange og kollektivløsninger • Gode uterom og blå-grønne strukturer i sentrum • Lokal byggeskikk og kulturmiljøer preger stedet • Forebygge mot flom
<p>Arealbruk (kap. 4.2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lokalisere handel, service og kultur i sentrum • Lokalisere arbeidsplasser og næring etter ABC-prinsippet • Lokalisere publikumsrettet virksomhet i sentrum • Lokalisere boliger slik at transportbehovet reduseres. • Bærekraftig lokalisering av reiselivsbedrifter og fritidsbebyggelse • En samordnet parkeringspolitikk
<p>Transport (kap. 4.3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Legge til rette for sykkel og gange i byer og tettsteder • Styrke kollektivtilbudet i byområder, mellom byene og for arbeidsreiser til/fra Oslo. Utvikle effektive kollektivknutepunkt • Etablere innfartsparkering • Ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vegnettet, sikre framkommelighet for næringslivet og prioritere infrastruktur for sykkel, gange og kollektivtransport i byer og tettsteder

forts. Transport (kap. 4.3)	<ul style="list-style-type: none"> • Utvikle et godstransportsystem som flytter tungtransport fra veg til sjø og bane • Ny teknologi som reduserer klimagassutslipp og effektiviserer transportsystemet
Arealvern (kap. 4.4)	<ul style="list-style-type: none"> • Bevare dyrka og dyrkbar jord for fremtidig matproduksjon • Beskytte drikkevannsressurser slik at nok og godt drikkevann er sikret • Sikre at alle byer og tettsteder har god tilgang til grøntområder • Sikre bærekraftig bruk og beskyttelse av vannressurser knyttet til kyst og vassdrag • Bærekraftig forvaltning av skog- og fjellområder • Vern og bærekraftig bruk av kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap • Forvalte geologiske ressurser for fremtiden • Helhetlig vurdering av massedeponering

3.2 Samordnet areal- og transportplanlegging

Buskerud er en del av Osloregionens bo- og arbeidsmarked og forventer fortsatt vekst i årene som kommer. Dette skaper behov for nye boliger, det fører til press på arealer og infrastruktur og gir utfordringer for klima, helse og miljø. Det er nødvendig med en samordnet planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem i et langsiktig perspektiv. Byer og tettsteder må utvikles til bærekraftige lokalsamfunn med korte avstander mellom ulike gjøremål. Dette vil redusere arealforbruk og transportbehov og styrke grunnlaget for sykkel, gange og kollektivtransport. Natur- og kulturminneverdier er også viktige ressurser å sikre gjennom bærekraftig bruk og forvaltning. Disse verdiene må sikres gjennom planleggingen.

Buskerud er et fylke med store variasjoner, med både kystområder, byer, omland, landbruksdistrikter og turiststeder knyttet til kyst- og fjellområder. Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging må tilpasses regionale og lokale forhold.

Transportpyramiden (figur 1) viser at areal og transport må spille sammen for å nå målet om reduserte klimagassutslipp. Konsentrert arealbruk reduserer behovet for å bruke bil. Deretter må alternativene til bil, slik som sykkel, gange og kollektivtilbud, styrkes. På dette grunnlaget kan personbiltrafikken reduseres og nødvendig trafikk utføres mest mulig miljøvennlig.

Størst klimamessig effekt av redusert transportbehov skjer ved tiltak i byer og tettsteder. Prinsippet i transportpyramiden er likevel relevant i distriktene, men her kan løsningene variere. Bilen vil fortsatt være et viktig transportmiddel i distriktene. Arealfortetting, lokalisering av rett virksomhet på rett sted og tilrettelegging for sykkel og gange i tettstedene i distriktene gir gode og attraktive steder også i distriktene.

Samordnet planlegging består av ulike grep som kan forsterke

eller svekke hverandre. For å nå hovedmålene i denne planen må disse derfor sees i sammenheng. Dette er belyst i kapittel 4 gjennom fire innsatsområder.

Attraktive byer og steder er viktig for trivsel og trygghet, bosetting, næringsutvikling og ivaretagelse av miljøhensyn (kap. 4.1). Arealbruksstrategier (kap. 4.2) gir føringer for arealdisponering, lokalisering og parkering med sikte på redusert transportbehov, mens transportstrategiene (kap. 4.3) prioriterer økt tilrettelegging for sykkel, gange og kollektiv i byområder og tettsteder, mens god fremkommelighet for bil er viktig i distriktene og for næringslivet. Det kan være konflikter knyttet til å sikre god arealbruk i byer og tettsteder. Arealvernstrategiene (kap. 4.4) gir føringer for å sikre naturressurser og kulturarven i et langsiktig perspektiv.

FIGUR 1 Transport- og klimapyramide



Kilde: Statens Vegvesen

3.3 By- og tettstedsstruktur i Buskerud

Attraktive byer og tettsteder er viktig for å opprettholde bosetting og arbeidsplasser i hele fylket. Samling av flest mulig funksjoner forsterker steder og gjøre de mer attraktive å besøke, bo og arbeide i. Ved vekst eller reduksjoner i befolkningsgrunnlag og arbeidsplasser er det krevende å opprettholde attraktiviteten. Samtidig skal boliger og samfunnsfunksjoner lokaliseres slik at det gir redusert transportbehov eller mulighet for miljøvennlige reiseformer. For å lykkes med en ønsket utvikling legger regional plan for areal og transport i Buskerud til grunn en by- og tettstedsstruktur (tabell 1).

By- og tettstedsstrukturen bygger på *Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen*. Den har som utgangspunkt at en flerkjernet utvikling kan styrke Osloregionens internasjonale konkurransekraft, og samtidig være en nødvendig del av den kursendring som må til for å nå nasjonale og regionale klimamål. En flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Det utvider arbeidsmarkedet, styrker bosettingen utenfor Oslo, og bedrifter i hele regionen får større tilgang på kompetanse.

Over halvparten av kommunene i Buskerud og Buskerud fylkeskommune inngår i samarbeidsalliansen Osloregionen. By og tettstedsstrukturen for Buskerud bygger derfor videre på prinsippene for flerkjernet utvikling. Sammen med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, defineres nå flerkjernet utvikling for en større del av Osloregionen.

By- og tettstedsstrukturen er en videreutvikling av «Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur i Buskerud» fra 2003. I tillegg til handels- og servicefunksjoner, er nå også veg- og bane-nettet, kollektivknutepunkt, befolkningsgrunnlag og eksisterende kommunesenter vektlagt.

Byer og tettsteder i strukturen er valgt ut fra regionale hensyn, og regional plan for areal og transport i Buskerud legger derfor føringer for disse. Øvrige nærsenter eller bydelsenter definerer kommunen selv gjennom kommuneplanprosessene. Konsentrert lokalisering knyttet opp mot miljøvennlig transport gjør at byer og tettsteder med tilknytning til jernbane er prioritert.

En utvidet bo- og arbeidsregion gir flere muligheter for både næringsliv og innbyggere-, men det øker behovet for transport. For å utnytte transportkapasiteten i begge retninger må pendlingen gå begge veier. Osloregion-samarbeidet påpeker derfor at de regionale byene på Østlandet må bli tilstrekkelig attraktive for etablering av arbeidsplasser og boliger. De peker konkret på Drammen, Hønefoss, Hokksund og Kongsberg som del av regionens flerkjernet utviklingen.

Nasjonale kollektivknutepunkt
Arealbruk som reduserer transportbehovet og styrker byer og tettsteder.

Regionale kollektivknutepunkt
Lokale og regionale reiser. Et knutepunkt hvorfra man reiser innen samme kommune eller flere kommuner innen regionen. Vanligvis møtes flere typer transportmidler, men rene bussknutepunkter kan også ha regional karakter.

Lokale kollektivknutepunkt
Et knutepunkt hvorfra man reiser lokalt innen samme kommune og hvor det er lagt opp til bytte mellom to eller flere kollektivlinjer.

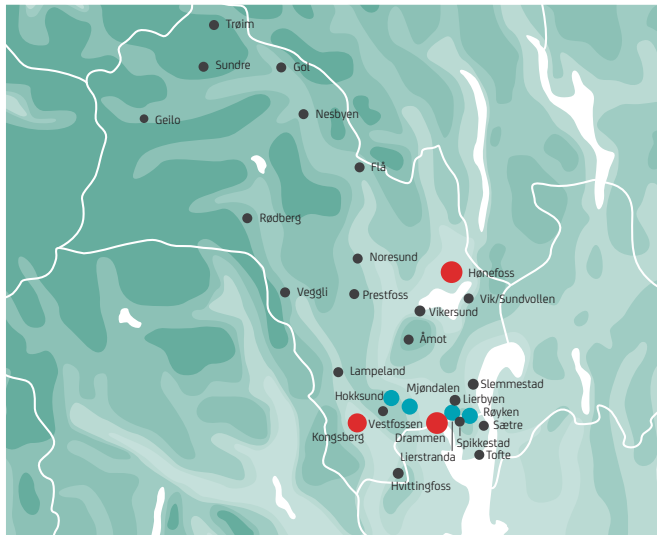
Mindre kollektivknutepunkt
Er et knutepunkt i form av en holdplass det er muligheter for bytte mellom forskjellige reisemidler. Trenger ikke være systematiske korrespondanse.

For å sikre helhetlig planlegging er kollektivknutepunkt et av kjennetegnene i by og tettstedsstrukturen. Kollektivknutepunkt er et sted hvor det er lagt til rette for å bytte mellom kollektivtransportmidler. Kollektivknutepunkter deles i fire ulike nivåer etter karakter; nasjonale, regionale, lokale og mindre kollektivknutepunkt (jamfør håndbok V123).

Andre tettsteder i kollektivnettet med betydelig trafikk, men som faller utenfor definisjonen av kollektivknutepunkt, kan likevel være naturlig å utvikle. Følgende utvikling er forventet:

- › Drammen er fylkessenter i Buskerud og et nasjonalt kollektivknutepunkt. Byen vil få hovedtyngden av befolknings- og næringsveksten i fylket, og bør videreutvikles som regionhovedstad. Hønefoss og Kongsberg må videreutvikles som regionale byer med regionale kollektivknutepunkt og viktige offentlige funksjoner.
- › Hokksund, Mjøndalen og Røyken tettsted ligger i kommuner med forventet vekst. De bør utvikles som større tettsteder med boliger og arbeidsplassintensive bedrifter med nærhet til kollektivknutepunkt.
- › I de øvrige kommunene konsentreres utviklingen til mindre tettsteder med sikte på å styrke handels- og servicefunksjoner for hele kommunen, og å sikre gode og stabile bomiljøer. Noen av distriktssentrene vil dessuten videreutvikle enkeltfunksjoner som dekker mer enn egen kommune.

FIGUR 2 Flerkjernet utvikling i Buskerud.



Byområde

Begrepet byområde knyttes til Buskerudbyen og Ringerike. I Nasjonal Transportplan er Buskerudbyen definert som en av de ni største byområdene i landet. Her er det satt mål om at veksten i persontransport i byområdet skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). De nasjonale transportetatene skal i samarbeid med Buskerudbyen, utarbeide en byutredning for Buskerudbyen for å belyse virkemidler og kostnader. Den skal danne grunnlag for bymiljøavtale og for NTP 2022-2033. Nullvekstmålet er også forutsatt å gjelde byområde Ringerike. Avgrensning av byområde i Ringerike avklares i arbeidet med regional areal og transportplan for Ringeriksregionen.

Tegnforklaring

- Regionale byer
- Større tettsteder
- Mindre tettsteder

KATEGORI	KJENNETEGN OG FUNKSJONER	BYER OG TETTSTEDER
Regionale byer	<ul style="list-style-type: none"> • Statlige og regionale offentlige funksjoner for hele fylket eller større region (bl.a. politi, høyskole, sykehus, rettsvesen, større kulturarenaer, m.m) • Handels- og servicefunksjoner for større region. • Stort antall arbeidsplasser • Kommunesenter • Nasjonalt (Drammen) eller regionalt kollektivknutepunkt (Hønefoss, Kongsberg), samt godt utviklet kollektivtilbud • Tett bolig- og arbeidsplassstruktur i og nær sentrum som muliggjør økt bruk av sykkel og gange • Vekstområde for bolig, arbeidsplasser og handel 	Drammen (fylkessenter) Hønefoss Kongsberg
Større tettsteder	<ul style="list-style-type: none"> • Handel, service og offentlige tjenester for hele kommunen og delvis for nabokommuner. • Kommunesenter • Tett bolig- og arbeidsplassstruktur i og nær sentrum som muliggjør økt bruk av sykkel og gange • Vekstområde for bolig, arbeidsplasser og handel • Regionalt kollektivknutepunkt med jernbanestasjon 	Hokksund Mjøndalen/ Krokstadelva tettsted Røyken tettsted Lierstranda
Mindre tettsteder	<ul style="list-style-type: none"> • Handels- og servicesenter for hele kommunen • Vanligvis kommunesenter • Noen har i tillegg særlige funksjoner som betjener mer enn kommunens innbyggere, som • Lokalt kollektivknutepunkt * jf. kap. 4.3.4 • Turistsenter • Helsefunksjoner • Videregående skole • Kulturarenaer 	Vikersund*, Lierbyen* Noresund, Prestfoss, Rødberg, Veggli, Trøim, Lampeland, Hvitlingfoss, Søndre, Nesbyen, Flå, Vik/Sundvollen og Vestfossen, Sætre*, Åmot*, Geilo*, Gol*, Slemmestad, Spikkestad og Tofte.
Nærsenter/ bydelsenter/ lokalsenter	<ul style="list-style-type: none"> • Handel og service dimensjoneres ut fra lokalbefolkningens/tettstedets behov. • Ofte skole, barnehage og nærbutikk 	Defineres av kommunene i kommuneplanen

* Lokalt kollektivknutepunkt

Lierstranda er i Areal- og transportplanen for Buskerudbyen utpekt som hovedutviklingsområde.

Ny trasé for Ringeriksbanen med stasjon på Sundvollen, vil etter hvert aktualisere å flytte Holes prioriterte tettsted fra Vik til Sundvollen.

4. INNSATSOMRÅDER

4.1 By- og stedsutvikling

DELMÅL BY- OG STEDSUTVIKLING:

Attraktive, levende, miljøvennlige og kompakte steder der mennesker trives

Utforming av omgivelsene betyr mye for folks hverdag og hvordan liv leves. Når kvalitet, nærhet, trygghet og tilgjengelighet ivaretas i utformingen av stedene, legges grunnlag for trivsel og livsutfoldelse. Gode byrom og møteplasser fremmer kontakt mellom mennesker og det sosiale livet på stedet. Grønne områder og korridorer åpner for rekreasjon, naturopplevelser og fysisk aktivitet. God stedsutvikling fremmer folkehelsen og gode levekår for menneskene som bor der, og er et virkemiddel til å utjevne sosiale forskjeller. Å ta vare på kulturminner og kulturmiljøer styrker stedets særpreg og identitet og gir folk en historisk forankring.

Kommuner som lykkes med å utvikle attraktive byer og tettsteder kjennetegnes ved å være aktive samfunnsutviklere, har et helhetlig og langsiktig grep på arbeidet, og spiller på lag med innbyggere og lokalt næringsliv. Ved å sette menneskene i sentrum for by- og stedsutviklingen skapes levende samfunn som er helsevennlige og bærekraftige. Enkeltmennesket gjør egne valg for sin hverdag, men samfunnet har en rolle i å tilrettelegge for gode valg.

By- og stedsutvikling har betydning for verdiskaping, næringsutvikling og arbeidsplasser. Attraktive steder tiltrekker seg nye virksomheter og tiltrekker seg den beste arbeidskraften. Målrettet og langsiktig stedsutvikling med vekt på forpliktende samarbeid mellom offentlige og private aktører, gir gjerne større forutsigbarhet og optimisme i næringslivet. Det bidrar igjen til å øke risiko- og investeringsviljen lokalt. Et levende handels- og servicetilbud er avhengig av at kommunen, gårdeierne og sentrumsforeninger i fellesskap arbeider for å gjøre det attraktivt å etableres seg i sentrum. Den lokale natur- og kulturarven bør også brukes som en ressurs i utviklingen av stedet, og som grunnlag for verdiskaping og næringsutvikling.

All stedsutvikling skal være bærekraftig, forebygge og redusere miljøbelastningene, samt gjøre det enklere for folk å ta de riktige valgene i hverdagen. Det innebærer å gjenvinne ressurser, bruke miljøvennlige materialer og utvikle miljøvennlige energiløsninger. Miljøvennlig transport, bevissthet om lokalisering av boliger, butikker, serviceinstitusjoner og arbeidsplasser vil gi miljøgevinst

og økt bærekraft. Erfaringer viser også at det som er miljøvennlig svært ofte også oppleves som attraktivt.

Et nyere begrep er «nærhetsbyen» eller «10-minuttersbyen» med korte avstander mellom sentrumsfunksjoner, arbeidsplasser og boliger som fremmer bruk av sykkel og gange. Byer og tettsteder i Buskerud har i stor grad mulighet til å utvikle dette.

4.1.1 PRINSIPPER FOR GOD BY- OG STEDSUTVIKLING

Stedsutvikling er skreddersøm. Det vil si at hvert enkelt sted må utvikles på sine lokale premisser. Det er likevel noen prinsipper som sammen og hver for seg kan bidra til mer attraktive byer og tettsteder. Disse prinsippene må ses i sammenheng med arealstrategiene (kap. 4.2 og 4.4) og transportstrategiene (kap. 4.3).

Sentrumsnær fortetting og transformasjon før nye arealer tas i bruk

Boligutvikling utenfor byer og tettsteder gir økt press på arealer og infrastruktur. Muligheter for fortetting, transformasjon og mer effektiv bruk av arealer bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Det sparer grønne arealer og muliggjør korte avstander for gange og sykkel. Ved fortetting og transformasjon bør arealutnytingen være høy, men utbyggingen må tilpasses det eksisterende lokalmiljø og stedets identitet, og grønne strukturer må ivaretas.

Utvikle varierte, attraktive og sentrumsnære boliger

Kommunene bør ha en helhetlig boligplanlegging og samtidig stille krav både til kvalitet, universell utforming, uteareal, variasjon, størrelse og utforming av boligene. Hvis barnefamilier er en definert målgruppe for kommunen, må det legges til rette for at barna får egnede uteområder.

Lokalisere handel, service, næring og kultur i sentrum

Handel og annen publikumsrettet virksomhet må lokaliseres slik at det bygger opp om et levende sentrum. Åpne butikkfasader og byrom stimulerer til byliv. Levende handel og service er en grunnleggende forutsetning for et vitalt sentrum samtidig som det legger grunnlag for infrastruktur, kollektivtilbud, møteplasser, kulturtilbud og bolig- og arbeidsområder. Tomme lokaler reduserer sentrums attraktivitet. Aktørene i sentrum bør lære av kjøpesentrene og koordinere innsatsen til felles beste gjennom et forpliktende samarbeid.

Sykkel, gange og kollektiv

Folkeliv og mange gående og syklende er kjennetegn på byer og

steder som oppleves som attraktive. Sammenhengende og trygge gang- og sykkelanlegg gjør at flere sykler og går.

Det må utvikles kollektivløsninger tilpasset det enkelte sted, og føres en parkeringspolitikk som begrenser bilbruken samtidig som det tilrettelegges for nødvendig bilbruk.

Tilrettelegge gode uterom og blå-grønne strukturer i sentrum

Uteromstrukturen er en viktig kvalitet når byene vokser. Kombineringen av urbane tilbud og nærhet til rekreasjon og naturopplevelser gir attraktivitet. Grønnstrukturen; med parker, grøntarealer, kirkegårder, 100-meterskoger og ulike typer naturområder, bør kobles sammen med den urbane strukturen. Likedan er tilgjengeligheten til vann; enten det er innsjø, elv eller kyst, en stor kvalitet. Uterom må planlegges som en helhet med sikte på å utvikle attraktive møteplasser, og dekke mange ulike behov i hverdagen – i løpet av en dag, en årstid eller et livsløp.

Lokal byggeskikk og kulturmiljøer preger stedet

Arkitektur former byer og tettsteder og påvirker utviklingen av boforhold og livsvilkår. Estetikk og byggeskikk definerer et steds karakter. God og nyskapende arkitektur, estetikk og lokal byggeskikk bør vektlegges i utbyggingsprosjekter, likedan samspill med nabolaget.

Kulturminner og kulturmiljøer gir verdifull kunnskap om hvordan byer og tettsteder har vokst frem og er nyttig kunnskap når byer og steder fremtid planlegges. Kulturarven har stor bruksverdi både for eiere og som et fellesgode. Vern om kulturminner sikrer variasjon og mangfold i bebyggelsen. Nybygg må tilpasses områdets gitte karakter, struktur, skala, byggehøyder og eksisterende bygg.

Forebygge mot flom som følge av ekstremvær

Klimaendringene kan gi mer ekstremvær og vil kreve tiltak for beredskaps og tilpasning. Byer og tettsteder nær sjø og vassdrag er særlig utsatt for flom. Bevisst utforming av blå-grønne områder kan bidra til bedre infiltrasjon og fordrøyning for at byene og tettstedene skal stå bedre rustet til å møte klimaendringene.

RETNINGSLINJER:

1. Byer og tettsteder utvikles etter prinsipper for god stedsutvikling jf. kap. 4.1.1.
2. I byer og tettsteder jf. by- og tettstedsstrukturen i kap. 3.3, prioriteres høy arealutnyttelse, urbane kvaliteter og miljøvennlige transportløsninger som gange, sykkel og kollektivtransport.
3. Ved planlegging av arealbruk i byer og tettsteder jfr. by- og tettstedsstrukturen i kap. 3.3 skal føringene for arealbruk, transport og arealvern jfr. kap 4.2 - 4.4 følges opp.

4.2 Arealbruk

DELMÅL AREALBRUK:

Arealbruk som reduserer transportbehovet og styrker byer og tettsteder.

Kommunene har gjennom sin arealplanlegging en nøkkelrolle i alle lokaliseringsspørsmål. Regional plan gir føringer for lokalisering av funksjoner.

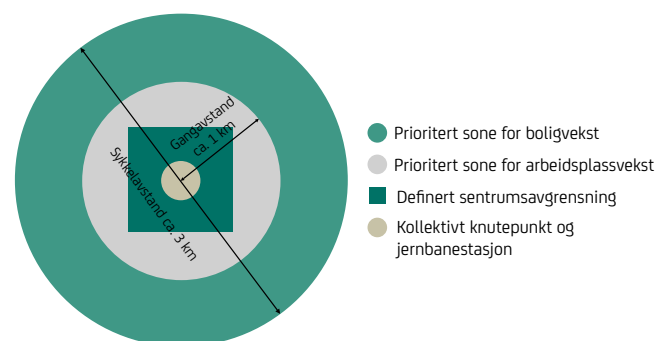
Dette innsatsområdet fastsetter prinsipper for lokalisering av:

- > handel, service og kulturtilbud
- > arbeidsplasser og næring
- > offentlig virksomhet
- > boliger
- > reiseliv
- > parkering

I følge transportpyramiden (figur 1) er konsentrert arealbruk første trinn for å redusere behov for transport.

Akseptabel gang- og sykkelavstand til dagliglivets aktiviteter er en premiss for lokalisering. Prinsippskissen i figur 3 viser teoretiske soner og avstander tilpasset dette. Slike avstander vil naturlig nok påvirkes av topografi, men også individuelle preferanser. I areal- og transportplanlegging sette ofte 1 km som akseptabel gangavstand, mens akseptabel sykkelavstand settes til 3 km. Parkering er et godt virkemiddel i en helhetlig areal- og transportplanlegging.

FIGUR 3 Prinsippmodell for avgrensning av ulike funksjoner i byer og tettsteder.



4.2.1 HANDEL OG SERVICE

STRATEGI:

Lokalisere handel og service i sentrum

Gode tilbud av handel og service gjør byer og tettsteder levende og attraktive. For å styrke attraktiviteten og samtidig redusere behovet for bil, må disse og andre funksjoner for besøkende og innbyggere lokaliseres i sentrum av byer og tettsteder. Lokaliseringen skal skje med sikte på å generere minst mulig transportbehov for kunder og varelevering. Strategien ses i sammenheng med strategi for parkering (kap. 4.2.6)

Mange byer og tettstedsteder har de siste tiårene blitt svekket fordi handel har blitt plassert i kjøpesentre utenfor sentrum. En ny trend er også utvikling av storhandel og handelsparker utenfor sentrum. Disse lokaliseres ofte i sentrumsområdenes randsone eller langs hovedvegene og gir økt behov for transport med bil. Det omtales ofte som «Big box-utvikling» og bidrar til byspredning.

Visningsarenaer/visningsrom er i fremvekst. Det innebærer at publikum ser på varene et sted, mens lageret er et annet sted. Visningsarenaene bør ligge sentralt og nær annen handel.

Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur (2003) i Buskerud ble vedtatt som en oppfølging av rikspolitisk

RETNINGSLINJER:

1. Sentrumsområdet med arealer for handel og service fastsettes i plankartet til kommuneplanens arealdel. Det skal defineres som et indre sammenhengende område og som utgjør det naturlige handelsområdet.
2. Detaljhandel og volumvarer skal lokaliseres i sentrum av byer og tettsteder etter følgende prinsipper:
 - a. Nye kjøpesentre og andre nye handels-/servicebygg over 3000 m² BRA skal lokaliseres i sentrum av byer og tettsteder jfr. by- og tettstedsstrukturen i kap. 3.3.
 - b. I nærsentre og bydelssentre (definert i kommuneplan) kan detaljhandel for et lokalt marked utvikles med inntil 3000 m² BRA.
 - c. Beregningene av arealstørrelse må gjøres samlet for et område, og ikke etter enkeltbygg eller eiendom.
3. Plasskrevende handel lokaliseres til områder utenfor sentrum, avsatt til dette formålet i kommuneplanen.
4. Eksisterende kjøpesentre utenfor sentrumsområdene jf. by- og tettstedsstrukturen jfr. kap. 3.3 kan utvides så lenge de er i samsvar med retningslinjene i 1-2.
5. Det skal ikke etableres nye kjøpesentre utenom retningslinjene som er gitt i pkt. 1 og 2.

bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor byer og tettsteder. Hovedprinsippene i fylkesdelplanen videreføres i Regional plan for areal og transport. For å styrke sentrum ytterligere, utvides kravene til å gjelde lokalisering av både detaljhandel og volumvarer (arealkrevende varer som hvitevarer, brunevarer og møbler). Plasskrevende varer som eksempelvis biler, landbruksmaskiner, trelast og hagesentre kan lokaliseres mindre sentralt. Handel med plasskrevende varer omfatter forretninger der hovedtyngden av omsetningen gjelder plasskrevende varer. En andel av vareutvalget kan også være andre detaljvarer under forutsetning av at disse har tilknytning til de plasskrevende varene som selges i forretningen.

Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre (2008) fastslår i §3 følgende:

- Kjøpesentre kan bare etableres eller utvides i samsvar med godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner med retningslinjer for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner.
- For områder som ikke omfattes av slik plan, er det ikke tillatt å etablere eller utvide kjøpesentre med et samlet bruksareal på mer enn 3000 m².

4.2.2 ARBEIDSPLASSE OG NÆRING

STRATEGI:

Lokalisere arbeidsplasser og næring etter ABC-prinsippet

Kommunene må legge til rette for næringsutvikling ved å sikre tilstrekkelig med egnede arealer, variasjon av typer og beliggenhet for å dekke både næringslivets og det offentlige arealbehov. Noen næringer er naturbasert og må lokaliseres der ressursen finnes (som landbruk og reiseliv). Annen virksomhet er uavhengige av stedlige ressurser og kan lokaliseres ut fra prinsipper om å gjøre arbeidsplassen lett tilgjengelig, være besøksvennlig for publikum, at transportbehovet reduseres eller for å redusere støv- og støvplager.

Kommunene må prioritere lokalisering av store arbeidsplasser og besøksintensive virksomheter slik at de enkelt kan nås med sykkel, gange og kollektive reisemidler. Virksomhet med få arbeidsplasser og/eller lite besøk bør ligge utenfor sentrum. Dette bør gjelde både for private og det offentlige virksomheter.

Statlige og regionale etater skal legge by- og tettstedsstrukturen til grunn når de lokaliserer ulike samfunnsfunksjoner. Nasjonale aktører må bidra til å styrke Osloregionens flerkjernet utvikling ved å lokalisere statlige og regionale funksjoner og arbeidsplasser i Buskeruds byer og tettsteder.

ABC-prinsippet for arbeidsplasslokalisering tydeliggjør dette. Det innebærer at områder klassifiseres som A, B eller C etter hvor godt tilgjengelige områdene er med bil, kollektiv transport og for gående og syklende. Ofte omtales det som «rett virksomhet på rett sted». Prinsippet kan oppsummeres slik:

- **A-områder** er lett tilgjengelig med kollektiv, sykkel og til fots for mange, men mindre tilgjengelig med bil. Virksomheter som tiltrekker mange mennesker ønskes lokalisert i A-områder. Eksempler på virksomhet som bør lokaliseres i A-områdene er kontorbedrifter som har mange ansatte og/eller besøkende, samt besøksintensive tjenester som handel, sykehus og kommunehus. Områdene har høy arealutnyttelse.
- I en mellomkategori ligger **B-områdene**, som kjennetegnes av å ligge i, eller i tilknytning til byer og tettsteder og har behov for god tilgang til hovedvegnettet. Dette er for eksempel transportbedrifter, lagerhaller og bygg- og anleggsvirksomheter.
- Virksomheter med få ansatte eller besøkende, men med stort transportbehov bør kanaliseres til **C-områdene**. Disse områdene bør ligge utenfor byer og tettstedene og i nær tilknytning til hovedvegnettet, slik at det også kan etableres industri som gir mer støy og støv. Ved lokalisering av C-næringer med stort varetransportbehov bør mulighetene for godstransport på tog også vektlegges.

RETNINGSLINJER:

1. Kommunene skal sikre tilstrekkelig med egnede næringsarealer, variasjon av typer og beliggenhet for å dekke næringslivets og det offentlige arealbehov.
2. Lokalisering av virksomheter skal følge opp ABC-prinsippene for arbeidsplasslokalisering slik at
 - næringsliv og offentlige virksomheter med mange arbeidsplasser og mye besøk skal lokaliseres sentralt i byer og tettsteder jf. by- og tettstedsstrukturen i kap. 3.3
 - virksomhet med færre arbeidsplasser, mindre besøk og/eller støy- og støvulemper lokaliseres mindre sentralt
3. Kommunene bør utarbeide en strategi for næringsarealer og ha oversikt over bebygde og ubebygde næringsarealer, lokalisering og egnethet for type næring.
4. Kommunene bør samarbeide om best mulig lokalisering av arealkrevende næringer for å sikre effektiv arealbruk på tvers av kommunegrensene.

4.2.3 PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET

STRATEGI:

Lokalisere publikumsrettet virksomhet i sentrum

Publikumsrettede offentlige og private virksomheter lokaliseres i sentrum av byer og tettsteder å styrke attraktiviteten og samtidig redusere behovet for bil. Lokalisering tilpasses virksomhetens funksjoner og formål. Vurderinger knyttet til dette bør følge ABC-prinsippene om lokalisering, se kap. 4.2.2.

Lokalisering av skoler er av stor betydning for skoleskyssen. Skolene bør først og fremst lokaliseres i gangavstand fra der folk flest bor. Deretter nær eksisterende busskorridorer slik at skoleelevene kan betjenes ved å forsterke det eksisterende busstilbudet.

Kommunene må legge til rette egnede arealer for slike formål. Statlige og regionale etater skal legge by- og tettstedsstrukturen til grunn når de lokaliserer ulike samfunnsfunksjoner. Nasjonale aktører må bidra til å styrke Osloregionens flerkjernet utvikling ved å lokalisere statlige og regionale funksjoner og arbeidsplasser i Buskeruds byer og tettsteder.

RETNINGSLINJER:

1. Publikumsintensiv offentlig og privat virksomhet lokaliseres i sentrum i byer- og tettsteder jf. by- og tettstedsstrukturen i kap. 3.3
2. Nye skoler og barnehager lokaliseres med trygg og kort gangavstand fra boligområdene.



4.2.4 BOLIGER

STRATEGI:

Lokalisere boliger slik at transportbehovet reduseres

Boligens plassering i forhold til de daglige gjøremål som arbeid, handel, skoler og barnehage påvirker behovet for transport. Boliger må i størst mulig grad plasseres slik at det gir mulighet for gange, sykling eller kollektive reiser. Samtidig skal utvikling av boligområder dekke ulike behov.

Nærhet til service- og publikumsfunksjoner i sentrum bør være styrende for hvor boligene lokaliseres (jfr. figur 3). Omdisponering og transformasjon av bl.a. tidligere næringsarealer kan være nødvendig.

I de folkerike vekstkommunene (jfr. kap. 6.2.2) vil sentral lokalisering av boliger ha stor betydning for å redusere klimagassutslipp. Dette både fordi det er mange innbyggere som får redusert transportbehov og fordi stort omfang muliggjør bedre sykkel, gange og kollektive løsninger.

I distriktskommunene er det viktig å bidra til levedyktige lokalsamfunn hvor bosetting og folketall opprettholdes og stimuleres. Lokalisering av boliger er viktig strategisk grep for å styrke tettsteder også i distriktene. I størst mulig grad bør kommunene legge opp til en boligbygging i, eller i gang- og sykkelavstand til sentrum. Av hensyn til å opprettholde bomiljø og servicefunksjoner i grender og nærsentra må det være rom for spredt boligbygging.

Kommunene kan med utgangspunkt i analyser av SSBs eller egne befolkningsframskrivninger vurdere framtidig boligpotensiale om antall boliger som bør bygges, hvor i kommunen og når de bør bygges. Analysen bør inneholde oversikt over antall boliger i avsatte områder i kommuneplanen og ferdig regulerte områder.

Lokalisering av boligområder skal også gjøres ut fra natur-, energi- og klimahensyn. Konsekvensutredninger i planarbeidet viser hvordan hensynet til miljø og andre samfunnsmessige forhold vurderes samlet.

RETNINGSLINJER:

1. Boligvekst skal hovedsakelig skje jf. by- og tettstedsstrukturen i kap. 3.3 og i gang- og sykkelavstand til kollektivtilbud og/ eller kollektivknutepunkt og/eller sentrumsfunksjoner.
 Dette innebærer at boligbygging skal skje
 - a. i sentrum og i en boligsone på 2-3 km fra sentrumsområdet jfr. kap. 4.2.1, pkt. 1.
 - b. i bydelssentra definert i kommuneplan for å supplere boligtilbudet og å bygge opp under bydelssenteret.
2. I nærsentra/lokalsentra definert i kommuneplanen kan boligområder lokaliseres:
 - a. i en sone på 3 km fra kollektivknutepunkt
 - b. i nærsentra med behov for å opprettholde bomiljø og servicefunksjoner
 - c. spredt boligbygging i LNF-områder defineres i kommuneplanen.
3. Boligutvikling skal skje:
 - a. etter prinsippet utvikling «innenfra og ut».
 - b. ved at boliger knyttes til sentrumsfunksjoner med trygge gang- og sykkelløsninger.
 - c. etter føringene i by- og stedsutvikling jf. kap. 4.1 og arealvern jf. kap. 4.4
4. Kommunene bør ha en strategi for boligutvikling med en samlet oversikt over potensiale for boligbyggingen i kommuneplanen og i regulerte områder.
5. Boligplanlegging i den enkelte kommune bør skje i dialog med nabokommunene for å sikre en regional helhet.

4.2.5 REISELIV

STRATEGI:

Bærekraftig lokalisering av reiselivsbedrifter og fritidsbebyggelse

Reiseliv er viktig for fylket. Reiseliv er sammensatt av mange næringer. Buskerud har potensiale til å videreutvikle et naturbasert reiseliv, med både kommersielle destinasjoner og fritidsboliger. Dette styrker verdiskaping og grunnlaget for bosetting i øvre og midtre deler av fylket.

For å utnytte verdiskapingspotensialer for reiselivet i fylket er det viktig at utbygging skjer ut fra en helhetlig og langsiktig planlegging. Utbyggingen skal imøtekomme markedets ønsker og behov, støtte opp lokal næringsutvikling og bygge på en bærekraftig arealpolitikk. Tett samarbeid mellom kommunene, de kommersielle destinasjonene og næringslivet er nødvendig for å øke verdiskapingen gjennom differensiering og prioritering av steder.

Prinsippene for lokalisering av aktivitet på kommersielle destinasjoner er de samme som for lokalisering av arbeidsplasser og næringsvirksomhet. Lokaliseringen trenger ikke å være sammenfallende med by- og tettstedsstrukturen i fylket jf. 3.2, men det er en styrke om det er det. Dette vil kunne bidra til videreutvikling til helårsdestinasjoner som er konkurransedyktig i det internasjonale markedet og samtidig styrke handels- og service-tilbud til lokalbefolkningen.

Kommersielle destinasjoner og områder som primært er basert på fritidsboliger utvikles etter ulike prinsipper. God infrastruktur og tilbud for opplevelser er viktig for både kommersielle destinasjoner og for fritidsboligmarkedet.

Prinsipper for utvikling av kommersielle destinasjoner:

- Service og kommersielle reiselivsetableringer får prioritet sentralt i destinasjonenes områder, mens det føres en restriktiv arealpolitikk for fritidsboliger i slike sentrale områder. Internt i turiststedene bør reiselivsbedrifter (med varme senger) lokaliseres nær skianlegg og servicefunksjoner. Lokalisering av funksjoner og servicetilbud følger tilsvarende prinsipp som ABC-prinsippet (jfr. kap. 4.2.1), men tilpasset reiselivet behov.
- Langsiktig planlegging gjennom å sette av areal til service og kommersielle formål som gir høy service og opplevelseshetsgrad.
- Videre utbygging bør skje gjennom fortetting og utvikling av alt disponert areal.
- Arealplanleggingen må se større geografiske områder i sammenheng for å sikre helhetlig utvikling og vekst.

- Kommersielle destinasjoner bør utvikles med mulighet for kollektive reisemåter både internt, og til og fra.

Prinsipper for utvikling av områder for fritidsbebyggelse:

- Områder for fritidsboliger skal være arealeffektive. Fortetting og videreutvikling av etablerte områder med etablert infrastruktur skal prioriteres før nye områder tas i bruk
- Områder med fritidsboliger bør støtte opp om kommersielle destinasjoner for bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og servicetilbud
- Godt samspill med og tilrettelegging av infrastruktur for opplevelser og fellesgoder. Utvikling av infrastruktur og drift av fellesgoder bør sikres gjennom utbyggingsavtaler.
- Sikre sammenhengende grønnsstrukturer gjennom områder for fritidsbebyggelse og ut i omkringliggende friluftsområder/naturområder.

Kap. 4.4 presiserer hvilke hensyn som bør ivaretas ved utbygging i fjell- og skogsområder.

RETNINGSLINJER:

1. For områder til fritidsbebyggelse skal kommunene prioritere fortetting og videreutvikling i etablerte områder før det åpnes for utbygging i nye områder.
2. Ved planlegging og lokalisering av fritidsbebyggelse skal kommunene følge prinsippene for utvikling av områder for fritidsbebyggelse.
3. For kommersielle destinasjoner skal kommunene prioritere en arealbruk som styrker de kommersielle kjernene i destinasjonen.
4. Kommunene innenfor en reiselivsregion bør samarbeide med reiselivsaktører i planleggingen av kommersielle destinasjoner og områder for fritidsbebyggelse for å maksimere samlet verdiskaping fra reiselivet.

4.2.6 PARKERING

STRATEGI:

En samordnet parkeringsstrategi

En samordnet parkeringsstrategi er et virkemiddel både for god by- og tettstedsutvikling og for å øke fremkommeligheten for nødvendig vegtrafikk. Strategien ses i sammenheng med lokalisering av handel og service (kap. 4.2.1), arbeidsplasser og næring (kap. 4.2.2) og publikumsrettet virksomhet (kap. 4.2.3).

Tilgang og pris på parkeringsplasser er med å bestemme mengden biltrafikk, og dermed fremkommeligheten på veiene. Parkeringsplasser beslaglegger arealer, bidrar til byspredning, og reduserer grunnlaget for kollektivtransport. Selv omfattende satsing på kollektivtilbudet har begrenset effekt om det ikke kombineres med restriksjoner på bilbruk og parkering.

Gjennom en samordnet parkeringsstrategi kan man blant annet:

- Begrense trafikken til et område
- Redusere lokal miljøbelastning (støy, luftforurensning) og bedre trafiksikkerheten
- Stimulere til økt bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk
- Frigjøre areal som kan brukes til sykling, kollektivtrafikk og nødvendige biltransporter
- Hindre dårlig arealutnyttelse og byspredning
- Styrke sentrumshandelen konkurransevne overfor eksterne sentre
- Stimulere til lokalisering ved kollektivknutepunkt, der kollektivtilbudet er godt

Behovet for en samordnet parkeringsstrategi gjelder ikke bare i sentrale byområder, men også i byenes ytterområder. Ulik parkeringspolitikk innad i og mellom kommuner kan innebære at områder med gode muligheter for parkering foretrekkes. Dette gir behov for samordning.

Parkeringsstrategi kan bestå av:

- Korttidsparkering prioriteres framfor langtidsparkering i sentrumsområdene for å gjøre sentrum tilgjengelig for de som handler eller har andre korte ærend
- Parkeringsavgifter som virkemiddel for hyppig utskiftning i parkeringen
- Omdisponere sentrumsarealer fra parkering til sentrumsformål
- Samarbeid om regional parkeringsstrategi med normer for sammenlignbare områder

En bærekraftig utvikling innebærer at ikke all etterspørsel etter parkering tilfredsstilles. Dette gir best effekt i kombinasjon med

at kommuner og arbeidsplasser har en parkeringsstrategi som bygger opp under sykkel, gange og kollektivtransport. Innfartsparkering skal bidra til at de som bor utenfor gang- og sykkelavstand til et kollektivtilbud skal kunne reise kollektivt. Det vises til kap. 4.2.4 for mer om dette.

RETNINGSLINJER:

1. Kommunene skal ha en parkeringsstrategi som fremmer bruk av sykkel, gange og kollektive reiseformer, og som bygger opp under i by- og tettstedsstrukturen jf. kap. 3.3.
2. Det skal innføres maksimumsnormer for hhv. parkering for bolig, kontor, handel og offentlig formål ved nybygg, ombygging og bruksendring. Maksimumsnormer for parkering for detaljhandel skal være like for alle deler av kommunen.
3. Det skal innføres minimumsnormer for sykkelparkering for bolig, kontor, handel og offentlig formål ved nybygg, ombygging og bruksendring.
4. Kommunene bør vurdere å fjerne eller senke minimums-kravet til parkering for boligformål i sentrumsområder med god kollektivdekning. Det bør sees på andre løsninger som gir en bedre utnyttelse/bruk av eksisterende parkeringsplasser, og åpning for at boligkjøp ikke innbefatter parkeringsplass.
5. Offentlige arbeidsgivere skal stimulere til å innføre begrensede tiltak for bilparkering (som antall plasser og avgifter) samtidig som tilrettelegging for sykkel forsterkes.
6. Nye parkeringsstrategier samordnes med nabokommuner og tilpasses behov i den enkelte kommune.

4.3 Transport

DELMÅL TRANSPORT:

Et trafiksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem. I by-områdene skal veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektiv.

Et godt transportsystem bidrar til attraktive og livskraftige byer, tettsteder og distrikter og for næringslivet. Fremtidens transportsystem skal bidra til å nå nasjonale og globale klimamål. Ulike transportmidler må sees i sammenheng og utformingen tilpasses ulike behov i vårt langstrakte fylke. Det handler om å tilrettelegge for miljøvennlige transportformer, men også om folks reisevaner og holdninger.

Å redusere transportbehovet har tidligere hatt et begrenset fokus i veg- og arealplanleggingen. Vi vet at transportsystemets utforming har konsekvenser for befolkningens reisevaner og at endrede reisevaner bidrar til mindre utslipp av klimagass, mens bedre framkommelighet og kapasitet på vegnettet skaper økt trafikk.

For å nå nasjonale mål må offentlige etater samarbeide og ta et ansvar for at transportsystemet bygger opp under en ønsket by- og arealutvikling, der miljøvennlige transportformer prioriteres. Offentlige myndigheter har flere virkemidler og disse omfatter både «gulrot og pisk» og man kommer ikke unna restriktive tiltak mot bilbruk for å endre folks holdninger og atferd.

God trafiksikkerhet skal legges til grunn for all areal- og transportplanlegging. Flere gående og syklende gjør at trafiksikkerhet for disse trafikantgruppene må vektlegges høyt.

Dette kapittelet fastsetter prinsipper for tilretteleggingen av:

- › Sykkel og gange
- › Kollektivtransport
- › Kollektivknutepunkt
- › Innfartsparkering
- › Vegnett
- › Godstransport
- › Ny teknologi i transportsektoren

4.3.1 SYKKEL OG GANGE

STRATEGI:

Legge til rette for gange og sykkel i byer og tettsteder

Sykkelandelen i Buskerud på 3 prosent er under landsgjennomsnittet (4%). Korte bilturer (0-3 km) bør erstattes av sykkel eller gange både i byområder og i større tettsteder i distriktet. Dette krever nytenkning og satsing på:

- › Trygt og sammenhengende gang- og sykkelvegnett
- › Fremme gange- og sykkelkultur

Tiltak må prioriteres i områder med gange- og sykkelpotensial dvs. ved kollektivknutepunkt, større arbeidsplasser, skoler og boligområder der mange ferdes. I tillegg må trygge skoleveger i hele fylket prioriteres .

Et gang- og sykkelanlegg må ha god belysning, effektive forbindelser og tilpasses lokale forhold. Snarveier er et viktig supplement til resten av sykkel- og gangnettet.

De som sykler og går føler seg tryggest når det er separate løsnings for trafikantgruppe. Eلسykkelandelen forventes å øke og er et raskt, praktisk og miljøvennlig transportmiddel som kan konkurrere både med bil og kollektivtransport på reiser inntil 15 km (30 min. reisetid). Dette må vegeiere ta hensyn til ved planlegging av fremtidens gang- og sykkelanlegg.

Gange- og sykkelkultur Det er viktig å legge til rette for å etablere gode vaner for barn og unges ferdsel til skole og fritidsaktiviteter. Arbeidsgivere må også ta ansvar for å legge til rette for at sykling til/fra arbeidsplassen blir attraktivt.

RETNINGSLINJER FOR SYKKEL OG GANGE:

1. Kommunene skal utarbeide sykkelplan/hovednett for sykkel for tettsteder med mer enn 5.000 innbyggere.
2. Gang og sykkelanlegg skal synliggjøres i kommune - og områdeplaner
3. Ved nye, større utbyggingsområder skal gang- og sykkelveganlegg knyttes til eksisterende anlegg.

4.3.2 KOLLEKTIVTRANSPORT

STRATEGI:

Styrke kollektivtilbudet i byer, mellom byene og for arbeidsreiser til/fra Oslo. Utvikle effektive kollektivknutepunkt.

Byområdene

For å øke kollektivandel i byområdene, må utviklingen av et sømløst og effektivt kollektivtilbud med hyppige avganger, raske reiser, smidige bytter og god informasjon vektlegges. Tettere utbygging innenfor eksisterende strukturer er en forutsetning for å kunne etablere et kollektivtilbud som kan konkurrere med bilen. I tillegg er det viktig å sørge for rask og forutsigbar fremkommelighet som øker kollektivtransportens konkurransekraft.

Mye av dette arbeidet blir i dag ivaretatt gjennom Buskerud bysamarbeidet og områdeplan for Hønefoss.

Buskerudbysamarbeidet planlegger og koordinerer tiltak for hvordan befolknings- og trafikkveksten kan møtes på best mulig måte, gjennom blant annet tilrettelegging for sykkel, gange og kollektivtransport. En revidert Buskerud bypakke 2 forventes vedtatt våren 2018. Buskerudbypakke 2 gjelder for området fra Lier til Hokksund og inneholder prosjekter og tiltak for å løse transportutfordringene i området.

Kongsberg kommune er også i gang med å utarbeide en egen bypakke med bompengerelevante tiltak.

Ringerike kommune skal utarbeide områderegulering for Hønefoss. Planen vil avklare løsninger for arealbruk, veg og hovedtransportårer for sykkel, gange og kollektivtransport. Regional plan for Ringeriksregionen skal bidra til en god samordning på tvers av kommunegrensene for å få til bærekraftig utvikling for bolig, næring, arealbruk og transportutvikling.

Distriktene

Distriktene har større avstander og mer spredt bosetting, det gir derfor liten gevinst å satse på kollektivtransporten for å redusere klimagass. Det er heller ikke her nasjonale myndigheter har forventninger om at vekst i personbiltransport skal tas av sykkelgange og kollektiv.

Kollektivtransporten skal sikre innbyggerne grunnleggende mobilitet. I distriktene skal kollektivtransport med buss utvikles med basis i behovet for skolekjøring. Skolestrukturer og skoletider har derfor stor betydning for organiseringen av kollektivtilbudet og utnyttelsen av bussjåfører og materiell.

I distriktet er det vanskelig å tilrettelegge for et kollektivtilbud som retter seg særskilt mot reiselivet, og behovet for en grunnleggende mobilitet for lokalsamfunnet bør prioriteres høyere enn kollektivtransport til spredt fritidsbebyggelse. I framtiden kan det være at teknologi vil gi nye muligheter innenfor denne typen transport.

Dersom man får til en bedre samordning av offentlig betalte transport i distriktet, kan det frigjøres midler til et bedre kollektivtilbud med samme ressursbruk. Løsninger som gir en bedre ressursutnyttelse enn dagens tilbud må utvikles.

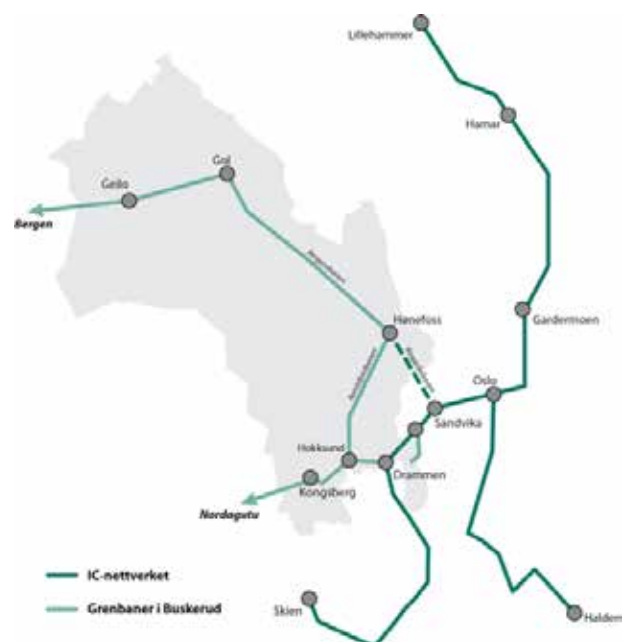
Mellom byene og for arbeidsreiser til/fra Oslo

Jernbanen er grunnpilaren i transportsystemet for de regionale reisene – både mellom byene og for arbeidsreiser til/fra Oslo.

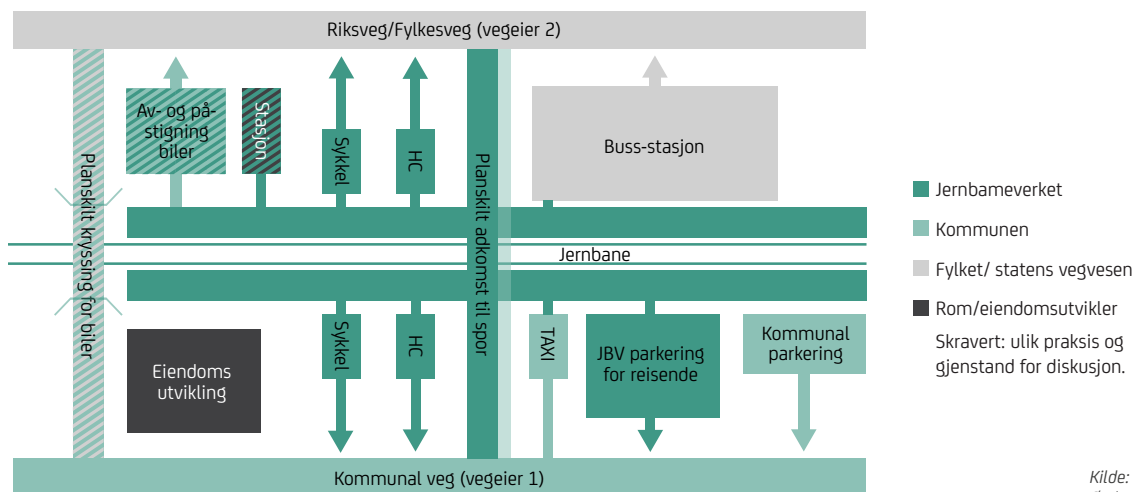
Toget er raskt og effektivt, noe som gjør at jernbanen har en viktig regional rolle i å binde byer og tettsteder sammen. Utviklingen av et godt kollektivtilbud for de regionale reisene mellom byområdene i Buskerud og for pendlere til/fra Oslo, innebærer derfor en satsing på å utvikle jernbanen med forbedringer i infrastruktur og hyppigere avganger. Det skal også legges vekt på å bygge opp under jernbanen ved å mate passasjerer til tog.

God kapasitet på jernbanen inn mot, og gjennom Oslo er nødvendig for å få kollektivtransporten til å fungere. Kollektivtransport på sjø kan være et supplement for arbeidsreiser til/fra Oslo.

FIGUR 4 Jernbanestruktur i regionen



FIGUR 5 Ansvarsfordeling mellom de viktigste aktørene.



Kilde: Helhetlig knutepunktutvikling, Østlandssamarbeidet, januar 2015.

Fjordene inn mot Oslo og Drammen er en relativt ubrukt transportåre som kan tas i bruk raskt. Buskerud fylkeskommune har sammen med Akershus fylkeskommune og Oslo kommune under arbeid utredning om miljøvennlig båttransport i Oslofjorden. Samtidig pågår også en transportutredning for Spikkestadkorridoren i regi av fylkeskommunen. Hensikten med denne utredningen er å komme fram til et framtidig konsept for effektive og forutsigbare arbeids- og studiereiser med økt kollektivandel i Spikkestadkorridoren i retning Oslo. Ett av konseptene som vurderes er utvidet persontransport med båt i Oslofjorden. Båttransport er effektivt, og pågående arbeid med båtutredning viser også at det nå kan konstrueres utslippsfrie hurtigbåter som også kan takle isforholdene på fjorden. Utfordringene er høye driftskostnader og relativt lite markedsgrunnlag i forhold til andre kollektive transportmidler på grunn av begrenset antall på- og avstigningssteder. Samtidig kan tilbudet etableres raskt og med lavere langt lavere investeringskost en ved utbygging av infrastruktur på land.

For Buskerud er bygging av Ringeriksbanen og høy frekvens på Kongsbergbanen viktig. I tillegg er det viktig å utvikle Spikkestadbanen og få en god kollektivbetjening mellom Hokksund og Hønefoss.

Bergensbanen har stor betydning for distriktet og de regionale reisene.

Ansvarsfordeling ved kollektivknutepunkt

Mange offentlige og private aktører har ansvar og interesser knyttet til de største kollektivknutepunktene. Disse må jobbe sammen mot samme mål.

Kommunene har hovedansvaret for å tilrettelegge en areal-

utvikling med fortetting rundt knutepunktet, samt sørge for taxi og kommunal parkering. Kommunen har også en viktig rolle som reguleringsmyndighet.

Bane Nor har ansvaret for jernbaneinfrastrukturen, stasjonsbygninger osv. samt tilrettelegging for parkering av biler og sykler. Fylkeskommunene har hovedansvaret for å legge forholdene til rette for god bussbetjening på kollektivknutepunktet. Fylkeskommunen har også ansvaret for ruteinformasjon og markedsføringen av rutetilbudet.

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, utbygging, drift og vedlikehold på riksveg i forbindelse med kollektivknutepunkt. Dette gjelder også for fylkesveg etter avtale med fylkeskommunen (sams vegadministrasjon).

Kollektivtransporten blir mer attraktiv ved at det etableres gode servicefunksjoner i tilknytning til kollektivknutepunktene. Utpekte kollektivknutepunkt bør utvikles innenfor enhetlige krav til kvalitet og service.

RETNINGSLINJER FOR KOLLEKTIVTRANSPORT:

1. Eksisterende kollektivnett skal synliggjøres i kommuneplanens arealdel og legges som premiss i arealplanleggingen.
2. Ved utvikling av nye boligområder skal disse utvikles innenfor eksisterende kollektivstrukturer. Kommunene kan ikke forutsette kollektivtilbud ved utvikling av nye boligområder utenfor eksisterende kollektivstrukturer.
3. Kommunene og fylkeskommunen skal samarbeide om skoleskys og skolens åpningstider.

4.3.3 INNFARTSPARKERING

STRATEGI:

Etablere innfartsparkering

Innfartsparkering, også kalt pendlerparkering, er en form for «underveis- parkering». Hensikten er å fange opp bilister så tidlig som mulig på reisen, slik at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et egnet busstilbud enkelt skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen.

Gjennomført på riktig måte kan innfartsparkering være et godt supplement til parkeringsløsningene ved kollektivknutepunktene. Sykkelparkering må også prioriteres ettersom den tar mindre plass, er vesentlig billigere å anlegge og er et godt tiltak ved arealknapphet. Ta høyde for trygg og effektiv parkering for el-syklar.

Egne innfartsparkeringer er mest aktuelt i forbindelse tog og ekspressbuss, særlig i byområdene og mot Oslo, men parkeringsplasser langs bussnettet kan også være aktuelt for lokale reiser. I distriktene inngår innfartsparkering ofte som en del av det ordinære parkeringstilbudet i tettstedene. Det kan allikevel være aktuelt å tilrettelegge for innfartsparkering noen steder utenfor tettsteder der bilister kan parkere for å reise videre med buss, tog eller båt der dette er mulig.

Innfartsparkering bør helst ikke lokaliseres i sentrumsområder eller områder der det kommer i konflikt med andre og høyere prioriterte arealbruksformål. Sentralt beliggende tomter som benyttes til bolig og næringsvirksomhet fremfor parkering er god tilrettelegging for kollektivtransport.

Kommunene som planmyndighet må vurdere lokalisering av nye innfartsparkeringer i kommuneplanprosessene. På innfartsparkeringer med stor etterspørsel må tiltak vurderes for å forhindre at parkeringen fylles opp av reisende som bor innenfor gang- eller sykkelavstand til stasjonen/bussholdeplassen.

Tett samarbeid mellom Bane NOR, Statens Vegvesen, kommunene og fylkeskommunen viktig. Hver etat skal ivareta innfartsparkeringstilbudet langs sine veier og på sine holdeplasser og stasjoner.

RETNINGSLINJER FOR INNFARTSPARKERING:

1. Før etablering av nye innfartsparkeringer skal potensialet for økt kollektivbruk vurderes.
2. Ved etablering av innfartsparkering, skal arealene vurderes opp mot høy bolig- og næringstetthet i og rundt kollektivknutepunktet.

4.3.4 VEGNETT

STRATEGI:

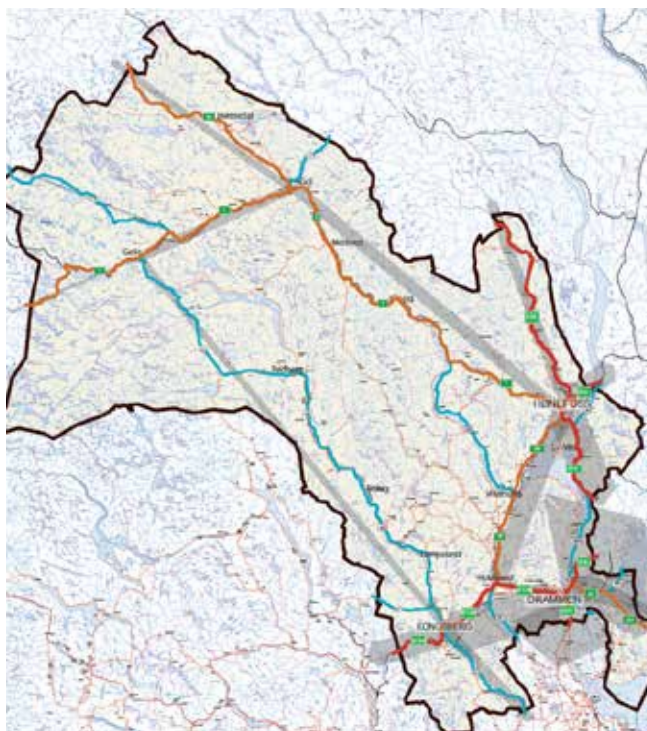
Ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vegnettet, sikre god framkommelighet for næringslivet og prioritere infrastruktur for sykkel, gange og kollektivtransport i byer og tettsteder.

Byområdene

Vegnettet i byområdene skal utvikles med sikte på gode levekår for innbyggerne og bevaring av det enkeltes steds særlige kvaliteter. Bussene må sikres framkommelighet i vegnettet på bekostning av bilen og det må etableres bussfelt i de viktigste kollektivkorridorer og innfartsveier. Det skal ikke legges opp til økt vegkapasitet for privatbiler i byområdene i Buskerud.

Det bør sikres god adkomst til kollektivknutepunkter. Sykkel- og gangnettets utforming i området omkring en holdeplass har stor betydning for kollektivsystemets betjening.

FIGUR 6 Trafikkstrømmer i Buskerud. Bredden på pilene viser trafikkmengder. Under utarbeidelse.



For å få flere til å sykle og gå i Buskerud er det viktig med infrastruktur som er trygg, attraktiv og har god fremkommelighet hele året. Oppgradering, drift og vedlikehold av nåværende gang- og sykkelvegnett prioriteres

Det er et prioritert innsatsområde å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vegnettet. I byområdene gjelder dette også spesielt gang- og sykkelvegnettet.

Godshåndtering i byområdene kommer ofte i konflikt med tilretteleggingen for andre transportformer. Utfordringene for godstrafikk i byområdene er både framkommelighetsproblemer og miljøulemper. En overgang til mer sykkel og gange i byområdene vil kunne frigi kapasitet på vegnettet til nødvendig nærings- og kollektivtransport.

Distriktene

I distriktene er vegnettet viktig for tilgjengelighet til tettstedene og mellom tettstedene. Vegnettet knytter regionene sammen og sikrer forbindelser til regionale byer, hovedstadsområdet og til internasjonale markeder. Vegene i distriktene er ofte lavtrafikkerte, relativt smale og svingete. Samtidig er det et stort vedlikeholdsetterslep på vegene. I distriktene skal det prioriteres å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

Regionalt og nasjonalt vegnett

I det nasjonale transportsystemet utgjør deler av vegnettet i Buskerud sentrale øst-vestforbindelser, og det stilles store krav til fremkommelighet og standard. Effektive næringslivskorridorer skal videreutvikles med tanke på god fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Buskerud har sentrale korridorer for både frakt av Buskeruds egen industriproduksjon og gjennomgående godstrafikk. Spesielt er Nedre Buskerud preget av større logistikkaktører og varehandel som genererer mye godstransport. Spesielt viktig for godstrafikken er god standard og helårsåpne vegger.

Reiselivsnæringen er viktig i øvre Buskerud og langs kysten på Hurumlandet. For disse vegene er særlig fremkommelighet på store utfartsdager en utfordring. Men med betydelig mindre trafikk ellers kan ikke disse vegene fullt og helt dimensjoneres for dette. God informasjon om vegvalg og alternative ruter ved stor trafikk på disse vegene er derfor viktig.

RETNINGSLINJER FOR VEGNETTET:

1. Ved behov for økt transportkapasitet skal det utredes muligheter for å løse transportbehovet med et effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykkel og gange samt alternativ transport for gods.
2. Nullvekstmålet for personbiltransport skal legges til grunn for utredninger og planprosesser av vegløsninger i byområdene.

4.3.5 GODSTRANSPORT

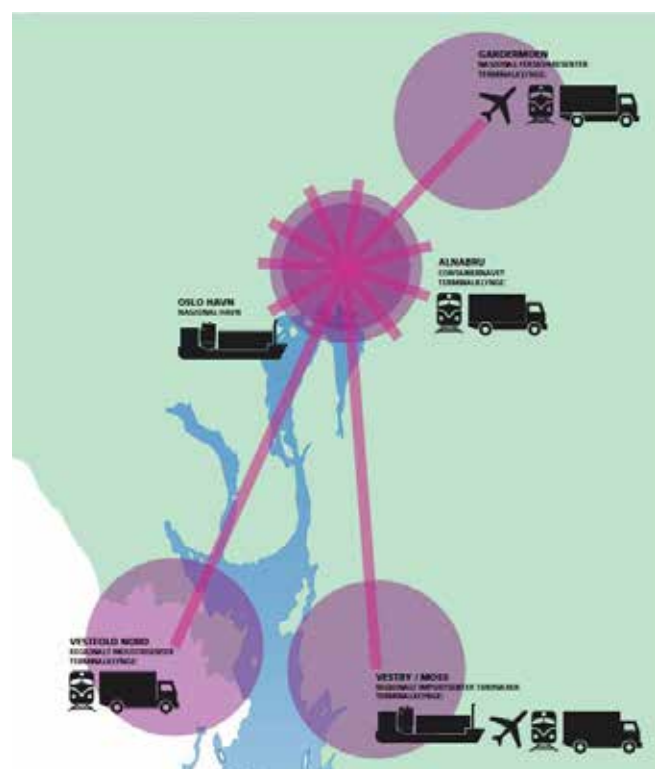
STRATEGI:

Utvikle godstransportsystem som flytter gods fra veg til sjø og bane

Transportsystemet i Buskerud skal legge til rette for godstrafikk som er miljøvennlig, sikkert og fremmer verdiskaping. Dette innebærer å flytte mest mulig av transportarbeidet fra veg til sjø og bane, redusere transportavstandene og stimulere til bruk av miljøvennlig drivstoff. Et effektivt godstransportsystem må utvikles i et tett samarbeid mellom ulike aktører, sektorer og transportmidler.

Regjeringen har fremmet forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029. Etappemål for godstransport er å redusere transportkostnader, utnytte transportmidlenes fortrinn, mer gods overføres fra veg til sjø og bane. Det skal satses på jernbane, tilskuddsordning for overføring av gods, investering miljøvennlige havner og havnesamarbeid og bedre fremkommelighet for gods på vegnettet.

FIGUR 7 Forslag til hvordan terminalstrukturen kan utvikles på lang sikt.



Kilde: Osloregionens ATS, høringsversjon 2005.

Osloregionen er Norges eksport- og importsenter for stykk gods. De statlige transportetatene har utarbeidet en KVV Terminalstruktur for Osloregionen. Her skisseres en nav- satellittstruktur der Oslo Havn og Alnabru er navet, mens Vestby/Moss og Nordre Vestfold/Kopstad er satellitter. Endelig løsning er ikke avklart.

Jernbane

I arbeidet med å overføre mer gods til sjø og bane vil Sørlandsbanen og Bergensbanen fortsatt være de viktigste godskorridorene. Med flere og lengre kryssingsspor og styrket strømforsyning kan Sørlandsbanens godstrafikk økes med kjøring av lengre og flere tog. Bergensbanen har utviklingsmuligheter gjennom traseforbedringer og linjeforkortelser. Ny Ringeriksbane mellom Hønefoss og Sandvika skal ikke håndtere gods, men vil frigjøre kapasitet på øvrig jernbanenett som kan bli baner for gods- og matetrafikk. Numedalsbanen er en del av nasjonale jernbanenettet. Deler av strekningen ble gjenåpnet 2014 som følge av økning tømmertransport.

Drammen havn – del av Oslofjordens godslogistikk

Drammen havn er definert som stamnetthavn hvor gods fra veg, sjø og bane lastes om. Den er Norges største havn for bilimport, i tillegg skipes containere, offshore installasjoner, stål, stykk gods, våt- og tørrbulk osv.

I perioden 2015-2016 ble det gjort store jernbaneinvesteringer (sporanlegg ankomst og lasting og planfri kryssing mellom veg og bane). Det planlegges ytterligere jernbaneinvesteringer kommende år. Utvikling av havner og jernbaneterminaler skjer i samspill med næringsliv og i forhold til øvrig veg- og banenett.

Gods- og varetransport i bysentra

For de fleste vareleveranser eksisterer det i dag få realistiske alternativ til varebil eller lastebil. Det pågår imidlertid prosjektarbeid som ser på mulighetene for å gjennomføre tiltak som effektiviserer godstransporten i byene (NORSULP) med blant annet forprosjektet Ny vareleveringstjeneste i Drammen. Dette er et samarbeid mellom kommunen og næringslivet for å sikre bedre og grønnere vareleveringer tilpasset bymessige omgivelser.

RETNINGSLINJER FOR GODSTRANSPORT:

1. Kommunene bør fremme arealbruk som legger til rette for at gods flyttes fra veg til sjø og bane.

4.3.6 NY TEKNOLOGI I TRANSPORTSEKTOREN

STRATEGI:

Ny teknologi som reduserer klimagassutslipp og effektiviserer transportsystemet.

I en verden preget av en stadig voksende befolkning, økende grad av urbanisering og effekter av klimaforandringene stilles det økte krav til transportsystemet.

Intelligente transportsystemer

Intelligente transportsystemer (ITS/ smart transport) har utviklet seg til å bli en samlebetegnelse på en lang rekke virkemidler som kombinerer ny teknologi, informasjon og transportformer på en måte slik at transportsystemets sikkerhet, effektivitet og varighet bedres.

Det nye informasjonssamfunnet gir oss mange muligheter til å tenke helhetlig om måten vi reiser på. Det handler om hvordan kommer man seg enklest, best og billigst fra A til B, om mobilitet, uavhengig av transportmiddel og formål med reisen.

ITS kan ikke erstatte nybygging og forbedring av transportinfrastrukturen, men vil være et nødvendig supplement som setter oss bedre i stand til å bedre utnytte tilgjengelig infrastruktur. Eksempler på dette kan være forbedret trafikantinformasjon, satellittnavigasjon, elektronisk billettering, logistikkssystemer og intelligente kjøretøy.

Selvkjørende kjøretøy er av mange nevnt som en kommende revolusjon innen transport. Det er vanskelig å spå effektene av denne teknologien, men det er klart at selvkjørende kjøretøy på sikt vil endre vår ide om transport, hvordan vi transporterer oss på samt oppbyggingen av transportsystemet. Selvkjørende kjøretøy vil allikevel ikke kunne løse framkommelighetsproblemene i byområdene, og det vil fortsatt være behov for bygge opp under transportformene sykkel, gange og kollektiv i byområdene.

Redusere utslipp fra hvert enkelt kjøretøy

Teknologiutvikling har ført til mindre utslipp per kilometer, men reduksjonen som følger av dette blir ofte spist opp av veksten i biltrafikken. Batterielektrisitet, biodrivstoff og hydrogen er de mest aktuelle teknologisporene for videre forskning knyttet miljøvennlig transport.

I distriktene, der en offensiv satsning på kollektivtransport er vanskelig, bør reduserte utslipp fra kjøretøy være en hovedsatsning. Dette forutsetter god ladestrukturer for personbiler i distriktene.

En overgang til klimavennlige drivstoff er imidlertid avhengig av fortsatt teknologiutvikling, avgiftspolitik, tilskuddsordninger, og fremfor alt kunnskap og ledelse i både offentlig og privat sektor. Det offentlige Buskerud kan bidra til klimavennlige løsninger ved å utføre egne oppgaver på en miljøvennlig måte og legge miljøhensyn som premiss ved innkjøp av varer og tjenester.

Etterspørsel i markedet er den største driveren for utvikling av nye, bærekraftige verdikjeder.

PRIORITERTE SATSINGSOMRÅDER FOR KLIMAVENNLIGE TRANSPORTLØSNINGER:

1. Stimulere utviklingen av og etterspørre fornybare løsninger som elektrisitet, hydrogen og biodrivstoff
2. Legge til rette for økt bruk av null- og lavutslippskjøretøy og -fartøy. Offentlige aktører skal prioriterer slike løsninger i videreutvikling av egne transportbehov.
3. Legge miljøhensyn som premiss ved innkjøp av varer og tjenester.

4.4 Arealvern

DELMÅL AREALVERN:

Areal-, natur- og kulturressurser forvaltet i et langsiktig bærekraftig perspektiv.

Utvikling av byer og tettstedsteder, fritidssamfunn, næringsliv, transportsystemer og annen infrastruktur har behov for areal og setter areal- og naturressursene under press. Helhetlig planlegging skal sikre at naturressurser og naturmangfold, kulturminner og kulturlandskap, grøntstrukturer og andre ressurser tas vare på samtidig som samfunnets arealbehov for fremtidig utvikling dekkes.

Planen gir føringer og forventninger knyttet til forvaltning av:

- > dyrka mark
- > drikkevann
- > grønnstrukturer i og ved byer og tettsteder
- > kystsoner og vassdrag
- > skog- og fjellområder
- > kulturminner
- > geologiske ressurser
- > massedeponi

4.4.1 DYRKA MARK

STRATEGI:

Bevare dyrka og dyrkbar jord for fremtidig matproduksjon.

Jordbruksareal er viktig grunnlag for sysselsetning og bosetting i hele fylket. Jordbruksområdene gir oss levende kulturlandskap. Dyrket og dyrkbar jord er nødvendig for å sikre matforsyning på lang sikt. Jordvern innebærer å sikre at den beste jorda fortsatt brukes til å dyrke mat, og ikke blir omdisponert til andre formål. I Buskerud har omdisponering av dyrka mark ligget på i gjennomsnitt drøyt 400 dekar i årene 1993-2004. Deretter falt den gradvis til drøyt 200 dekar i gjennomsnitt i årene 2004-2014. Dette må nå reduseres ytterligere i takt med nasjonal jordvernstrategi.

Sikring av jordressursene er en viktig oppgave. Hensynet til jordvernet må løses ved helhetlig og langsiktig planlegging, ofte på tvers av kommunegrenser. Kommunene, statlige og regionale etater må etterstrebe en nullvisjon for tap av jordbruksareal, noe som krever et tett samarbeid. For at Buskerud skal oppfylle sin forpliktelse til nasjonal jordvernstrategi er det et mål at årlig omdisponering av dyrka mark i Buskerud ikke overstiger 160 dekar mark i snitt innen 2020.

Økologisk kompensasjon (fysisk kompensasjon) for jordbruksverdier er et virkemiddel som kan tas i bruk for å bidra til å oppnå nasjonale mål om å redusere omdisponering av dyrket jord. Slik kompensasjon betyr erstatning for dyrket jord som faller bort eller blir ødelagt i forbindelse med et utbyggingstiltak. Det kan for eksempel gjøres ved å opparbeide dyrket mark av minst like god kvalitet på et annet sted. Økologisk kompensasjon skal sikre at et tiltak unngår et netto tap av viktige jordbruksverdier. Slik kompensasjon er siste utvei som bare skal benyttes etter at alle andre mulige tiltak er grundig vurdert.

RETNINGSLINJER:

1. Kommunen skal fastsette en langsiktig avgrensning (grønn strek) i byer og tettsteder mot dyrka mark og avklare fremtidig utbyggingstiltak.
2. I planprosessene skal god stedsutvikling, utbyggingstiltak, effektiv arealbruk, virkning på transportbehov og andre hensyn vurderes samlet. Før beslutning om eventuell omdisponering, skal også alternative løsninger og arealets egnethet og produktivitet for jordbruksformål være vurdert.
3. Kommunen skal legge til grunn prinsipp om økologisk kompensasjon ved omdisponering av dyrka mark. I samråd med landbruksmyndighetene må kompensasjonsfaktor defineres.
4. Statlige og regionale aktører skal ta hensyn til jordvern når bygg og transportårer planlegges.

4.4.2 DRIKKEVANN

STRATEGI:

Beskytte drikkevannsressurser og sikre nok og trygt drikkevann for fremtiden.

Drikkevann er vårt viktigste næringsmiddel, og en ressurs som må forvaltes i et langsiktig tidsperspektiv. Regjeringen har fastsatt nasjonale mål for vann og helse. Gjennom drikkevannsforskriften skal vi på alle nivå i forvaltningen beskytte menneskers helse og stille krav som sikrer leveranse og kvalitet på drikkevannet.

Drikkevannskilder i Buskerud har ulik beskyttelse, eksempelvis med hensynssoner, klausuleringsbestemmelser og forskriftsfestet aktivitetsbegrensninger.

De fleste innbyggerne i Buskerud er knyttet til vannverk med uttak av drikkevann i innsjøer med Glitre, Røysjø, Eikeren, Sandungen, Tyrifjorden, Urdvatn og Midttjern som de største kildene. I øvre del av fylket, i fjellområdene og ute ved kysten er grunnvann fra fjellbrønner mest vanlig.

Drikkevannsressursene er både grunnvann og overflatevann. I Buskerud har nær 75 % av vannverkene grunnvannskilder. Grunnvann i løsmasseavsetninger er ofte gode drikkevannskilder som ligger i dalbunnen, nær elvebredden. Dette er hovedkilder for drikkevann i kommuner og tettsteder i dalførene.

Kommunen skal kartlegge små drikkevannsføremønstre i egen kommune for å kunne vurdere risiko ved utbygging og endret arealbruk. Det skal normalt ikke etableres nye bygg og annen virksomhet i nedbørsfelt til drikkevannskilder. Høy trafikk tetthet på vegene nær kildene øker faren for hendelser som kan gi kjemisk forurensning og ødelegge drikkevannskilden for all fremtid. Ved utbygging av veier skal hensynet til drikkevannskilder veie tungt. For drikkevannskilder som strekker seg over kommunegrensene skal det etableres samarbeid mellom de berørte kommunene for å sikre disse mot forurensning.

RETNINGSLINJER:

1. Kommunene skal prioritere og beskytte drikkevannskilder i arealplanleggingen. Drikkevannskilder med hensynssoner og med bestemmelser som regulerer aktivitet i nedbørsfelt skal synliggjøres i kommuneplanens arealdel.
2. Kommunene skal ha en forpliktende plan for aktiv og systematisk sikring av drikkevannskildene. Hovedkilder og reservelkilder skal gis tilfredsstillende og langsiktig beskyttelse mot forurensning og forringelse.

4.4.3 GRØNNSTRUKTUR I OG VED BYER OG TETTSTEDER

STRATEGI:

Sikre at alle byer og tettsteder har god tilgang til grøntområder.

Lett tilgang til natur og grønne lunger gir trivsel og god helse. Folk er vesentlig mer aktive dersom det innen 500 m fra der de bor ligger allment tilgjengelig grøntområde/ friområde eller sammenhengende sti-/turveinett. For å fungere som friluftsområde bør det fra bolig eller oppholdssted ikke være lenger enn 200 meter til små grønne områder og 500 meter til større grønne områder.

Alle byer og tettsteder bør derfor ha god tilgang til grøntområder. Ingen beboere bør ha mer enn 500 m fra den enkelte bolig til nærmeste allment tilgjengelige grøntområde/friområde eller sammenhengende sti-/turveinett.

Kommunene i Buskerud gjennomfører en kartlegging av friluftsområder for å identifisere, utvikle og ivareta arealer for friluftsliv. Kartleggingen gjennomføres etter metodikken beskrevet i Miljødirektoratet sin Veileder for kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder (M98-2013). Alle kommunene skal være kartlagt i løpet av perioden 2015-2017

Miljødirektoratets veileder Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder beskriver hvordan grønnstrukturen bør ivaretas og videreutvikles gjennom kommunenes arealplanlegging.

RETNINGSLINJER:

1. Kommunene skal utarbeide grønnstrukturplaner for sine byer og tettsteder med basis i friluftslivskartlegging. Disse bør vise grøntområder/friområder og et sammenhengende sti- og turveinett som knytter disse områdene sammen, og som fører fra boligområdene og ut til større friluftsområder
2. Gjennom kommuneplanens arealdel skal en langsiktig grønnstruktur med korridorer i byer og tettsteder og en langsiktig byggegrense mot nærturterreng og/eller marka defineres. Sammenhengende grønnstrukturer skal tilstrebes. Denne «grønne» avgrensingen bør sees i sammenheng med grønn sterk for jordvern.



4.4.4 KYSTSONE OG VASSDRAG

STRATEGI:

Sikre bærekraftig bruk og beskyttelse av vannressurser knyttet til kyst og vassdrag.

Vår vassdrags- og kystnatur er en ressurs for naturmangfoldet, rekreasjon, friluftsliv og næringsutvikling. Forvaltningen av vannressursene skal gjøres helhetlig ved å se vannforvaltningen i sammenheng med areal- og samfunnsplanleggingen. Dette skjer i et samarbeid mellom kommunene og sektormyndighetene.

Miljømål for elver, bekker, innsjøer, kystvann og grunnvann er vedtatt i de regionale planene for vannforvaltning for vannregionene Vest-Viken, Glomma og Sogn og Fjordane. Miljømålene skal sikre bærekraftig bruk og beskyttelse av vannressursene. Kommunene må sørge for at det tas nødvendige hensyn til vannmiljø i arealplanleggingen slik at miljømålene kan nås. Miljøtilstanden i vassdragene og kystvannet skal ikke forringes. Bruk av bestemmelser og hensynssoner i henhold til plan- og bygningsloven er et virkemiddel kommunene kan bruke for å sikre miljøtilstanden i vassdragene.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen gjelder for Buskeruds fire kommuner med kystlinje mot Oslofjorden. Tilsvarende gjelder Statlige planretningslinjer for verna vassdrag i fylket. I byer og tettsteder er sjø- og elvefronten viktige prioriterte transformasjons- eller utviklingsområder for bolig og næringsutvikling. Byggegrenser i disse områdene må avklares gjennom kommuneplanens arealdel. Allmennhetenes tilgang og tilrettelegging for offentlig rom må prioriteres i disse områdene.

RETNINGSLINJER:

1. Miljømålene for vannforekomstene skal legges til grunn i arealplanleggingen og kommunene og sektormyndighetene skal arbeide aktivt sammen med brukere og interessenter om å følge opp de regionale vannplanene (Vest-Viken, Glomma og Sogn og Fjordane).
2. Kommunene skal gjennom sine kommuneplaner følge opp plan- og bygningslovens §1-8 og slik ivareta natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre almene interesser i 100 meters beltet langs sjø og vassdrag. Eventuelle avvik må avklares i kommuneplanens arealdel.

4.4.5 SKOG- OG FJELLOMRÅDER

STRATEGI:

Bærekraftig forvaltning av skog- og fjellområder.

Skogs- og fjellområdene er viktige som ressurser for biologisk mangfold og landskap, for opplevelser og friluftsliv, og for næringsaktivitet som gir grunnlag for bosetting i bygdene. Større sammenhengende inngrepsfrie fjellområder har en egenverdi, men er også avgjørende for livsgrunnlaget for mange arter.

Skog- og fjellområder skal derfor forvaltes med god balanse mellom bruk og vern.

RETNINGSLINJER:

1. Kommunene skal gjennom sin arealplanlegging legge til rette for utmarksnæringer, reiseliv og friluftsinnteresser samtidig som følgende hensyn skal ivaretas:
 - a. biologisk mangfold og landskapets sårbarhet ved å ikke tillate ny fritidsbebyggelse og andre større inngrep over tregrensa eller i det høyestliggende skogbeltet¹.
 - b. våtmarksområder med spesiell vekt på intakte myrområder slik at inngrep i disse områdene unngås.
 - c. prioriterte arter, truede eller nær truede arter og utvalgte naturtyper eller truede og nær truede naturtyper, jf. Norsk rødliste for arter 2015 og Norsk rødliste for naturtyper 2011
 - d. inngrepsfrie naturområder skal sikres mot ytterligere nedbygging
 - e. føringer i kart og retningslinjer for arealer innenfor de regionale planer for villreinområdene for Hardangervidda og Nordfjella.
2. Føringer for fritidsbebyggelse jf. kap. 4.2.5 skal legges til grunn for å redusere naturinngrepene.

¹ Et eksempel på konkretisering er Nore og Uvdal kommunes bestemmelse i deres kommunedelplaner: »Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det minimum være et 50 m bredt skogsbelte mellom øvre byggegrense og snaufjellet. Fastsetting av det 50 m brede beltet tar utgangspunkt i faktisk skoggrense».

4.4.6 KULTURMINNER

STRATEGI:

Vern og bærekraftig bruk av kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap

Kulturminner er en del av vår felles kulturarv. De er påminnelser om menneskelig virksomhet i nær og fjern fortid. Kulturminner gir steder identitet og særpreg og bidrar slik til attraktive byer og tettsteder. Kulturminner er en ikke-fornybar ressurs som må forvaltes på en ansvarlig måte på vegne av våre etterkommere. Noen kulturminner er fredet etter kulturminneloven, mens andre verneverdige kulturminner kan ha lokal verdi.

Kulturminnekompasset – regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017-2027 er et verktøy for samhandling om kulturarv i fylket. Planen inneholder også en oversikt over verneverdige kulturmiljøer som representerer viktige sider ved Buskeruds historie fra eldre tid til i dag. Oversikten over de verneverdige kulturmiljøene er et kunnskapsgrunnlag som kan brukes i planlegging og utvikling i kommunene. Den er ikke juridisk bindende for arealbruk.

Tiltak bør tilpasse seg kulturminnene og ta hensyn til kulturminnernes, kulturmiljøenes og kulturlandskapenes tålegrense slik at verneverdiene ikke reduseres eller går tapt. Det bør legges stor vekt på avbøtende tiltak dersom det oppstår konflikt mellom verdifulle kulturminner og kulturmiljøer og nye tiltak. Bruk av hensynssoner i henhold til plan- og bygningsloven er et virkemiddel kommunene kan bruke for å sikre bevaring av verneverdige kulturmiljøer i kommunene.

RETNINGSLINJER:

1. Kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap av lokal, regional og nasjonal verdi skal ivaretas gjennom kommunenes plan- og byggesaksbehandling
2. Nye utbyggingstiltak skal ta hensyn til, og tilpasses, fredete og verneverdige kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap.
3. Dersom verneverdige kulturminner går tapt som følge av nye inngrep, bør kulturminnene dokumenteres.

4.4.7 GEOLOGISKE RESSURSER

STRATEGI:

Forvalte geologiske ressurser for fremtiden.

Geologiske ressurser er ikke fornybare-ressurser. Tilgang på ulike geologiske råstoffer er en forutsetning for all utbygging og for industriell produksjon av alle ikke-biologiske produkter. For å sikre fremtid ressursbehov i og utenfor Buskerud, må vi unngå nedbygging av nyttbare geologiske råstoffer. Det skilles mellom geologiske byggeråstoffer, naturstein, industrimineraler og metalliske mineraler.

Alle byggeprosjekter som vei, bane, havneanlegg, bygninger og annen infrastruktur, er avhengige av tilgang på store volum med geologiske byggeråstoffer. Disse må tilfredsstillende en rekke tekniske kvalitetskrav ut fra hva de skal brukes til. Kortreiste byggeråstoff bidrar til reduserte klimagassutslipp og mindre transportbehov. Av økonomiske og miljømessige grunner er det viktig at byggeråstoffene er så kortreiste som mulig.

Uttak av store volumer byggeråstoffer nær befolkningscentrene forutsetter en langsiktig og god arealplanlegging.

Buskerud har flere store grusforekomster. Nyere registreringer viser at Buskerud har forekomster på ca. 334 mill. m³ utnyttbare grusressurser. Det faktiske grusvolumet i fylket er omtrent 3 ganger så stort, men ca. 2/3 av forekomstene er båndlagt til andre formål. Bare ca. 78 mill. m³ av dette er regnet som nyttbart. De største nyttbare forekomstene i Buskerud ligger i Ringerike, Lier, Hurum og Modum kommuner. Det er en rekke pukkverk i drift i Buskerud, men mange av forekomstene har begrenset uttakshorisont.

For forekomster av pukk, naturstein, industrimineraler og metalliske mineraler er oversikten i Buskerud fylke mangelfull. Nye kart over disse ressursene som kan brukes i arealplanlegging, forventes å foreligge i løpet av perioden 2017-2020.

RETNINGSLINJER:

1. Kommunene skal forvalte nyttbare geologiske ressurser i et langsiktig tidsperspektiv og i kommuneplanens arealdel utarbeide tema-kart som viser lokale, regionale og nasjonalt viktige forekomster.

4.4.8 MASSEDEPONI

STRATEGI:

Helhetlig vurdering av massedeposering.

I tillegg til egenproduserte masser, har Buskerud de siste årene tatt imot betydelige mengder masse for deponi fra Oslo og Akershus.

Massedeposering må skje etter helhetlige vurderinger med sikte på kortest mulig transport, vern av arealressurser og i størst mulig grad legge til rette for bruk og gjenbruk av massene.

RETNINGSLINJER:

1. Kommunene skal gjennom sine kommuneplanprosesser avklare tilstrekkelig med arealer for mellomlagring med sikte på gjenbruk og for arealer for deponi. Ved lokalisering av slike deponi må i tillegg til arealets egnethet, transportlengde, vegkapasitet og trafiksikkerhet vurderes nøye.
2. Deponi bør primært løses innenfor den enkelte kommune, men også med fokus på gode regionale løsninger.
3. Masser skal i størst mulig grad søkes gjenbrukt, fortrinnsvis nær uttaket.

5. OPPFØLGING AV PLANEN

Regional plan er grunnlaget for forpliktende samarbeid mellom kommunene i Buskerud, Buskerud fylkeskommune og staten. De tre forvaltningsnivåene har ulike oppgaver og ansvar som på hver sine områder påvirker samordningen mellom areal og transport. Kommunene er arealmyndighet, mens fylke og stat har samferdselsmyndigheten. Fylket og stat har i oppgave å gi faglige råd og veilede kommunene om nasjonale og regionale interesser som skal ivaretas i planleggingen. Kommunene, fylket og stat er gjensidig avhengig av valg som gjøres i de enkelte organene. Denne regionale planen skal koordinere og samordne disse oppgavene og er førende for felles retning i fylket.

For å nå målene i den regionale planen forutsettes samhandling mellom forvaltningsnivåene, mellom kommunene og med nabo-fylker.

5.1 Gjennomføring av vedtatt plan

5.1.1 GRUNNLAG I PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Planen forplikter kommuner, fylkeskommunen og statlige etater til å følge opp og gjennomføre planen jfr. plan- og bygningsloven § 8-2. Dette skjer gjennom budsjetter, videre planlegging, vedtak i enkeltsaker, gjennom særlige tiltak og budsjetter i kommunene, fylkeskommunen og hos statlige myndigheter. Konkrete handlinger som bør gjøres for å følge opp planen er spesifisert i et eget handlingsprogram.

I § 8–2 om virkning av regional plan, heter det:

«Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen».

Med uttrykket «legges til grunn» menes at planen ikke medfører absolutte forpliktelser av rettslig art, men dersom retningslinjene ikke følges opp, gir dette grunnlag for å fremme innsigelse etter plan- og bygningsloven § 5-4.

5.1.2 RETNINGSLINJER FOR AREALPLANER OG FØRINGER FOR SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING

Regional plan for areal og transport i Buskerud samordner bolig-, areal- og transportplanlegging i fylket. Planen gir retningslinjer som er førende for arealbruk og skal innarbeides i areal- og transportplanleggingen i regi av kommuner, fylkeskommunen og i statlig planlegging.

Regionale myndigheter vil bruke retningslinjene i dialog og veiledning og legge regional plan til grunn ved vurdering av kommuneplaner og andre arealplaner.

Retningslinjene er utformet slik:

- Ordet «skal» er brukt der retningslinjen kan brukes som grunnlag for innsigelse
- For øvrig er retningslinjene normer og anbefalinger som legges til grunn i areal- og transportplanleggingen. Det forventes at offentlig virksomhet og alle som utarbeider arealplaner i fylket legger disse til grunn.

Føringer for samordnet areal- og transportplanlegging brukes som grunnlag for prioriteringer innen investeringer på vegnettet, utvikling av kollektivtransporttilbudet, regionalt arbeid overfor nasjonale og kommunale myndigheter på ulike områder mv.

Alle offentlige aktører forventes å legge by- og tettstedsstrukturen for Buskerud til grunn i sin planlegging og løpende forvaltning. Dette er særlig viktig ved lokalisering av nye funksjoner (jf. kap. 4.2). Det forventes at nasjonale aktører bidrar til å styrke Osloregionens flerkjernet utvikling ved å lokalisere statlige og regionale funksjoner og arbeidsplasser i Buskeruds byer og tettsteder.

Fylkeskommunen skal tilrettelegge for en god dialog mellom stat, fylke og kommuner knyttet til de ulike fasene i planprosessene gjennom regionalt planforum og løpende veiledning. Planens retningslinjer og føringer er en vesentlig regional interesse og fylkeskommunen skal bidra til en felles tolkning og forståelse av den regionale planen. Fylkeskommunen deltar i drøftinger om innslagspunkt for å reise innsigelse med bakgrunn i denne og andre regionale planer.

Nasjonale og regionale føringer for arealforvaltningen gjelder på vanlig måte der disse ikke er tatt spesifikt opp og gitt en bestemt regional fortolkning gjennom denne regionale planen. Viktige føringer gis gjennom

- bestemmelsene i plan- og bygningsloven og for arealforvaltningen gjennom særlovverket
- statlige planbestemmelser og statlige planretningslinjer
- andre regionale planer for Buskerud

De miljørettslige prinsippene i §§ 8-12 i naturmangfoldloven angir vurderinger som skal legges til grunn når forvaltningen utøver myndighet som berører naturmangfold. Vurdering av prinsippene bør trekkes inn tidlig i planprosesser for å avverge og redusere konflikter mellom natur- og andre samfunnsinteresser.

5.1.3 OPPFØLGING I KOMMUNENE

Retningslinjene og bestemmelsene i den regionale planen implementeres i kommunenes areal- og samfunnsplanlegging.

Kommuneplanens arealdel skal vise sammenhengen mellom samfunnsutviklingen som behandles i samfunnsdelen og hvilke utslag og behov dette gir for arealbruken, og hvordan arealene samlet sett bør disponeres for å løse oppgaver og behov i planperioden. Arealplanen skal sikre en planmessig og forsvarlig arealutnytting.

Behovet for utbygging og vern vil endre seg over tid. Det samme kan gjelder prioriteteringer i arealpolitikken. Kommunen må derfor løpende vurdere behovet for endringer i planen ut fra sin situasjon, og ut fra nasjonale eller regionale retningslinjer.

Ved rullering av kommuneplanen forventes det at kommunene på nytt vurderer uregulerte områder/ arealer i gjeldende kommuneplan og som ikke følger strategiene for arealbruk i denne regionale planen. Eventuell videreføring av slike arealer til utbyggingsformål i ny kommuneplan skal begrunnes.

Den regionale planen skal komme hele fylket til gode. Derfor legger planen vekt på samarbeid også mellom kommunene i spørsmål om lokalisering. Dette følger opp nasjonale forventninger til effektive planprosesser og en bærekraftig areal- og samfunnsutvikling.

5.1.4 FORHOLDET TIL ANDRE REGIONALE PLANER

Regional plan for areal- og transport i Buskerud virker sammen med øvrige regionale planer som gir retningslinjer og føringer for arealbruk i fylket. Disse er:

- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest-Viken 2016-2021²
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma 2016-2021³
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Sogn og Fjordane 2016-2021⁴
- Regional plan for Nordfjella og Raudsfjøfjell 2014-2025⁵
- Regional plan for Hardangervidda 2011-2025⁶
- Regional plan for kulturminner
- Areal og transportplan for Buskerudbyen
- Kollektivtransportplan for Buskerud fylke – utvikling mot 2030
- Fylkesdelplan for avkjørsler og byggegrensers langs riksveg-

nettet i Buskerud

- Regional plan for Ringeriksregionen⁷
- Regional plan for Norefjell- Reinsjøfjell⁸

Den regionale planen for areal og transport i Buskerud er en overordnet strategisk plan, mens øvrige regionale planer gir mer detaljerte retningslinjer og føringer for det temaet eller den geografien de gjelder for. Handlingsprogrammene til de regionale planene utdyper tiltak og oppfølging av disse. Ved oppfølging av de regionale planene må de ses på samlet.

For Areal- og transportplan for Buskerudbyen er særlig oppfølgingen gjennom arbeidet med Buskerudbypakke viktig verktøy for areal- og transportutvikling i området fra Lier til Hokksund. Byutredningen for Buskerud byen belyser virkemidler som må til for at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Byutredningen skal være et grunnlag for forhandling om byvekstavtale.

5.2 Handlingsprogram

I henhold til plan- og bygningslovens §8-1 skal det utarbeides et handlingsprogram for konkret gjennomføring av den regionale planen. Handlingsprogrammet vedtas av fylkestinget som er regional planmyndighet. Behov for rullering vurderes årlig.

Handlingsprogrammet har som formål å sikre at målene i planen nås og at kommuner, fylkeskommunen og statlige etater samordner seg om felles innsats for å følge opp prioriterte satsingsområder i planen.

Selve handlingsprogrammet skal utarbeides med bakgrunn i vedtatt regional plan. Forslag til plan skisserer derfor følgende rammer for arbeidet med handlingsprogrammet:

- med oversikt over hva handlingsprogrammet kan omfatte
- for prosess mht. hvem som skal involveres og tidspunkt for sluttbehandling.

5.2.1 INFORMASJON OM REGIONAL PLANS FØRINGER

Det er avgjørende at kommunene, ulike transportetater og andre offentlige aktører implementerer den regionale planen i eget planverk og i egne prioriteteringer. For å oppnå dette, er det behov for kunnskap om den regionale planes føringer. Planeier, dvs. fylkeskommunen, må informere og ha tett dialog med alle berørte samfunnsaktører om dette.

² Gjelder alle kommuner i Buskerud

³ Gjelder kommunene Hurum, Røyken, Lier, Hole og Ringerike

⁴ Gjelder kommunene Hol, Ål og Hemsedal

⁵ Gjelder kommunene Hol, Ål og Hemsedal

⁶ Gjelder kommunene Hol, Nore og Uvdal, Rollag

⁷ Skal igangsettes i 2018

⁸ Skal igangsettes i 2017

Dette handler om bred innsats i form av informasjons- og dialogmøter overfor alle involverte og berørte offentlige parter. Kommunene vil være særlig viktig målgruppe. Handlingsprogrammet skal skissere omfang og kostnadsnivå for regionale etater.

5.2.2 PLANOPPFØLGING

Oppfølging av arealstrategiene i kap. 4 skjer gjennom kommunal og statlig arealplanlegging. Avveining av de ulike hensynene mot andre samfunnshensyn må skje i helhetlige planprosesser der både lokale, regionale og nasjonale hensyn skal ivaretas.

Kommunenes arealplanlegging står her særlig sentralt. Fylkeskommunen og andre regionale aktører vil ha dialog med hver enkelt kommune om oppfølging av retningslinjene (og bestemmelsene) gitt i regional plan. Planforum vil bli en viktig arena for drøftinger. Men fylkeskommunen og statlige aktører vil, når kommunene ønsker det, delta i løpende drøftinger om aktuelle planprosesser.

Dette innebærer bred innsats i form av medvirkning i planprosesser, i planforum og i planbehandling.

Handlingsprogrammet skal skissere omfang og kostnadsnivå for regionale etater.

5.2.3 AKTUELLE KUNNSKAPSPROSJEKTER OG PRIORITERTE INNSATSOMRÅDER

Det er i planens føringer pekt på en del kunnskapsbehov som forutsetning for gjennomføring av planen. Det er likedan pekt på en rekke innsatsområder. Noen av disse trenger samordnet «dra-hjelp» for å kunne realiseres. Fylkeskommune, statlige og andre regionale etater må ta del i å gjennomføre dette. Likedan er kommunal medvirkning svært viktig i flere av disse.

Handlingsprogrammet skal skissere omfang, kostnadsnivå, aktører og organisering for de ulike tiltakene.

Eksempler på aktuelle kunnskapsprosjekter som bør vurderes i handlingsprogrammet er:

- Fremskaffe kommunevis oversikter over arealreserver for boliger og fritidsbebyggelse fastsatt gjennom kommuneplanene.
- Utarbeide veileder for lokalisering for å følge opp arealstrategiene
- Utarbeide en strategisk næringsanalyse skal bidra til reiselivsutvikling i Buskerud.
- Kunnskapsformidling om parkering som virkemiddel for god by- og stedsutvikling og for å oppnå endrede reisevaner, tilpasset ulike forhold og målsettinger.
- Helhetlig og strategisk analyse om markedsmuligheter for reiseliv og fritidsboligutvikling med sikte på å øke samlet verdiskaping gjennom differensiering og prioritering av steder.

Eksempler på aktuelle program som bør utvikles er:

- Program for stedsutvikling. Programmet skal bidra til god stedsutvikling gjennom å implementere prinsippene beskrevet i kap. 4.1. Programmet bør over tid øremerke ressurser til alle byer og tettsteder som er prioritert i senterstrukturen (jfr. kap. 3.2.3).

Eksempler på prioriterte innsatsområder som bør utdypes i handlingsprogrammet med sikte på forsterket og samordnet innsats fra ulike samfunnsaktører:

- Regionalt samarbeid/ samarbeid på tvers av kommunene mht. lokalisering av handel, næring og boliger
- Regionalt samarbeid/ samarbeid på tvers av kommunene mht. parkering
- Utbygging av sammenhengende gang- og sykkelvegnett i byer og tettsteder
- Holdningskampanjer knyttet til sykkel og gange
- Ta i bruk smarte og fleksible løsninger som kan gi bedre kollektivtilbud i distriktene
- Utarbeide og implementere enhetlig standard mht. kvalitet og service på kollektivknutepunktene
- Etterspørre og ta i bruk ny teknologi i transportsektoren, som eksempel pilotprosjekt for nullutslippshurtigbåter og autonome kjøretøy.
- Regionalt samarbeid/samarbeid på tvers av kommunene mht. å hindre tap av jordbruksareal og for økologisk kompensasjon.

5.2.4 SAMSPILL MED ANDRE REGIONALE PLANERS HANDLINGS-PROGRAM

Tilknyttet alle regionale planer er det utarbeidet et handlingsprogram som jevnlig rulleres. Relevante tiltak som dekkes i andre handlingsprogram vil ikke bli tatt inn i areal- og transportplanens handlingsprogram. Men samspillet med disse vil bli tydeliggjort.

5.2.5 RAMMER FOR PROSESS OG FORMALITETER

Handlingsprogrammet skal utarbeides med bakgrunn i vedtatt regional plan, og ha som formål å sikre gjennomføring av denne. Det skal sluttbehandles innen 6 måneder etter planvedtak.

Tiltak nevnt i kap 5.1 gir noen rammer. Prosessen må ta stilling til hvordan det som er nevnt der og andre tiltak skal gjennomføres. Handlingsprogrammet skal beskrive alle tiltak mht. faglige rammer, kostnader, kostnadsfordeling, samarbeidspartnere, tidsplan, samt ansvar for gjennomføring.

Utarbeidingen skal skje i en bred prosess der følgende er representert: Kommuner, transportetater, regional stat, organisasjoner og fylkespolitikere.

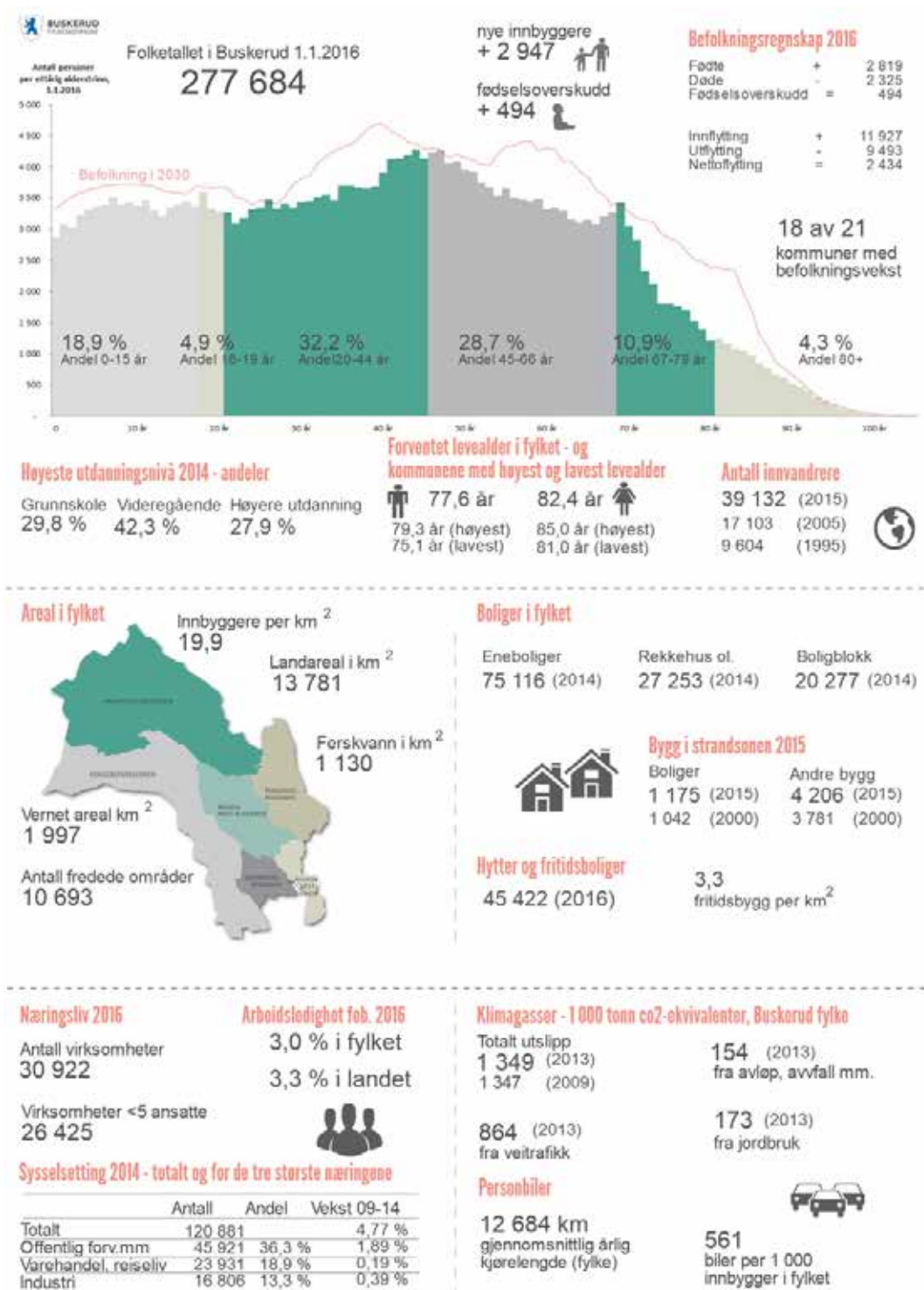
Fylkeskommunen har ansvar for utarbeiding av handlingsprogrammet.

DEL 2

Fakta og konsekvenser

6. AREAL- OG TRANSPORTRELATERTE FAKTA

6.1 Noen nøkkeltall



Grafikken er laget av BFK. Kilde: www.ssb.no, www.fhi.no og NAV

6.2 Utdypende fakta

6.2.1 AREALRESSURSER

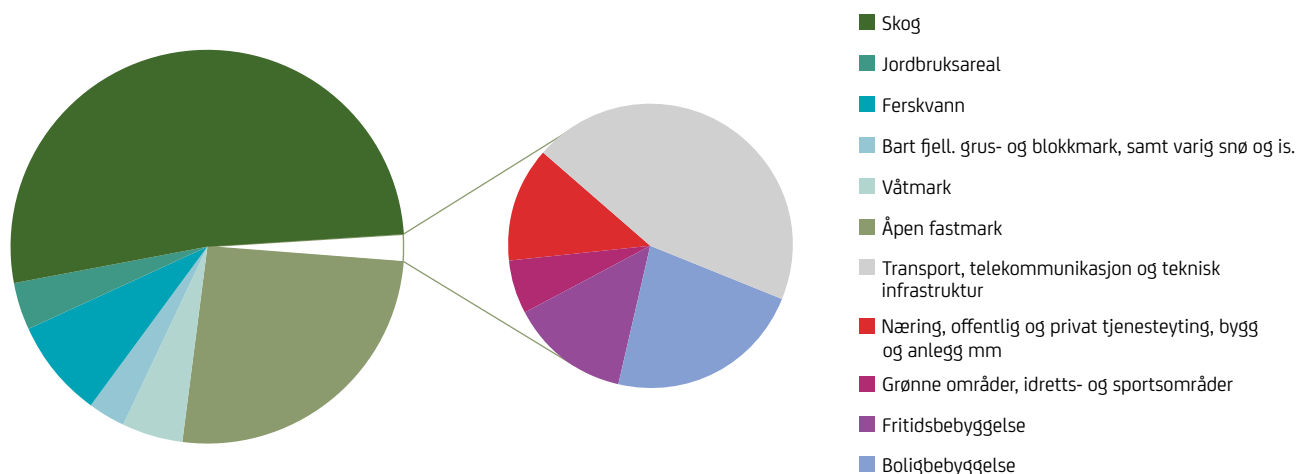
Buskerud er sine 14.911 km² et arealmessig stort fylke. 85 % av arealene er skog, åpen fastmark, våtmark og fjell. Jordbruket på sin side utgjør bare 4 % av det samlede arealet i fylket, mens arealer innenfor det som er vanlig i byggesonen utgjør omtrent 2 % av det samlede arealet.

For arealer innenfor byggesonen, er det arealer for transport som utgjør den største andelen, med nærmere 50 %, mens arealer til boligbebyggelse, fritidsboliger og næring og offentlige formål utgjør rundt 23 %, 14 % og 13 %.

FIGUR 8 Buskeruds jordbruksarealer, skog og fjell.



FIGUR 9 Areal i Buskerud, etter hovedklasser for arealbruk. 2015 (SSB)



Tall for Buskerud relatert til Norge (SSB, 2014) viser at fylket har mye fjell, og kort kystlinje, og landbruksressurser noe over gjennomsnittet.

	BUSKERUD TOTALT	BUSKERUDS ANDEL AV NORGES TOTALTALL
Areal	14.911t km ²	4,6 %
Jordbruksareal i drift	506 km ²	5,1 %
Skogdekt mark	5619 km ²	8 %
Vernet areal	1997 km ²	2,1 %
Kystlinje	123 km	0,5 %
Andel av arealet over 900 moh.	42 %	17,5 %

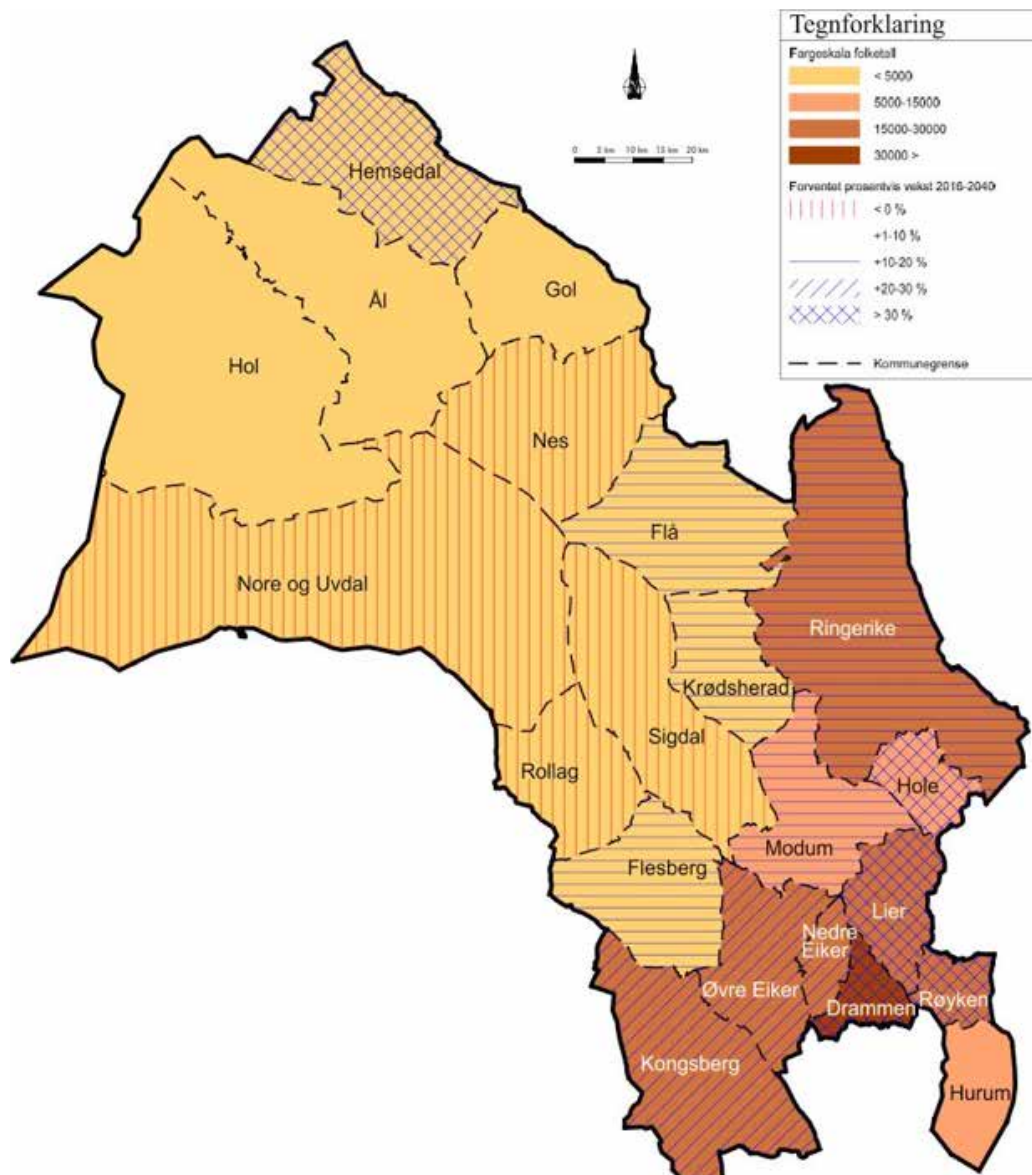
I 2014 hadde Buskerud 507 984 da jordbruksareal i drift. Dette utgjør nær 3,7 % av Buskeruds landareal (vann holdt utenfor). Den arealmessig største jordbrukskommunen er Ringerike med 73 492 da jordbruksareal. Deretter følger Modum, Øvre Eiker, Lier, Ål, Kongsberg og Sigdal som alle her mer enn 50 000 da.

Jordbruksarealet er fra 2006 til 2014 er redusert med 14 308 da. Dette tilsvarer litt mer enn Røykens samlede jordbruksarealer. Omdisponeringen av dyrka mark de siste årene (2004-2014) er likevel nær halvert sammenlignet med tiårsperioden før dette (1993-2003). Fortsatt fokus på redusert omdisponering av dyrka mark er viktig.

6.2.2 BEFOLKNINGSUTVIKLING

Store deler av Buskerud er en del av et felles bolig- og arbeidsmarked i og rundt Oslo. Fylkene Oslo, Akershus, Østfold, Buskerud og Vestfold, utgjør over 2 millioner innbyggere, og rundt 40 % av alle innbyggere i Norge. Regionen har hatt en kraftig vekst de siste 10 årene, med en gjennomsnittlig årlig vekst på 1,7%. Oslo har hatt den største veksten, på 2,2%, mens Akershus er rett bak med en vekst på 1,9%. Buskerud har hatt 1,3%, Østfold 1,1%, mens veksten i Vestfold har vært på 1,0%.

FIGUR 10 Kommunevis innbyggertall 2016 og framskrevet vekst 2016-2040 (AsplanViak og SSB)



SSBs framskrivninger (MMMM) viser at veksten vil fortsette de neste 10 årene, men ikke like kraftig. Veksten forventes fortsatt å være høyest i Oslo og i de nærliggende kommunene.

Buskerud innbyggertall 01.01.2016 var 277 684.

Buskerud har vært gjennom en periode med den sterkeste befolkningsveksten på de siste 50 årene, både i prosentvis og faktisk vekst. Veksten har gått ned noe de siste 3 siste årene, men er fortsatt høy sammenliknet med tidligere tider.

Befolkningsveksten har ikke vært jevnt fordelt mellom regioner i Buskerud. Enkelte kommuner i den nordlige delen av fylket har således hatt en nedgang eller stagnasjon i antall innbyggere. Veksten har vært størst i kommunene rundt Drammen, Drammen og Kongsberg.

Figur 10 viser hovedtrekk i folketall og prognoser mot 2040 fordelt på kommuner.

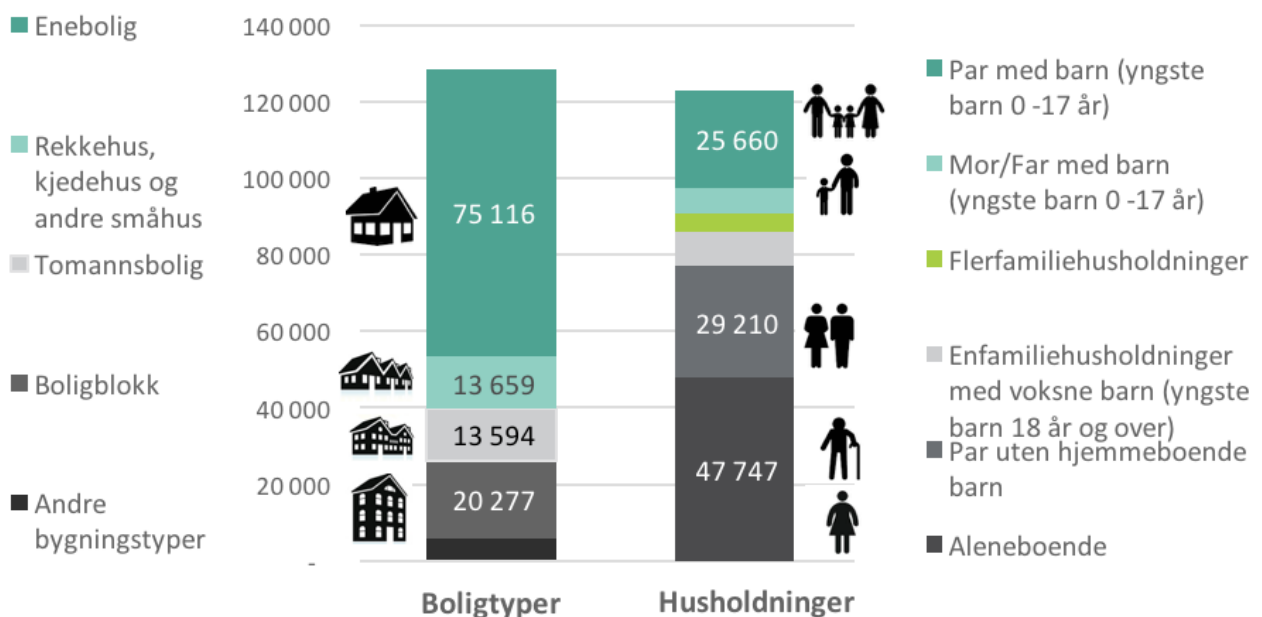
Buskerud opplever på samme måte som resten av landet at alderssammensetningen er i endring. De store etterkrigskullene har passert pensjonsalder, og vil bli fulgt opp av ytterligere store årskull som vil passere pensjonsalder. Dette gjør at befolkningen samlet sett blir eldre og vi får den såkalte «eldrebølgen».

Befolkningsveksten i Buskerud de siste årene er i hovedsak et resultat av innvandring fra utlandet. 68 % av befolkningsveksten har vært innvandring fra utlandet, av en gjennomsnittlig årlig vekst fra 2013 til 2016 på 2881 personer. Resten av veksten har vært 19 % fødsels-overskudd og 13 % netto innenlandsk flytting.

6.2.3 BOLIGSTRUKTUR

I Buskerud er gjennomsnittlig husholdningsstørrelse på 2,3 personer. Dette varierer i liten grad innad i Buskerud. På landsbasis er gjennomsnittet 2,19 personer.

Det er derimot store variasjoner i regionenes boligmasse. I Hallingdal og Midt-Buskerud er nærmere 80 % av alle boliger eneboliger, mens i Drammensregionen er andelen eneboliger på 44 %. I Drammensregionen utgjør leiligheter og omsorgsboliger/institusjonsboliger ca. 30 %, men den i Hallingdal er på rundt 8 %. Andelen tomannsboliger, rekkehus og andre delte boliger er på 21 % i Buskerud.



Typiske familieboliger med eneboliger og rekkehus utgjør nesten 70 %, mens husholdninger med barn utgjør litt over 25 %.

Disse tallene kan tyde på at det er et underskudd av boliger for små husholdninger i alle kommunene i Buskerud.

Boligbyggingen i Buskerud har de siste 10 årene ligget på litt over 1200 boliger i snitt per år. Dette utgjør en gjennomsnittlig årlig vekst på 1,1 %. Veksten samsvarer i stor grad med befolkningsveksten i samme periode som har vært 1,2 %. I denne 10-års perioden har nær halvparten av boligbyggingen bestått av leiligheter, omsorgsboliger, studentboliger ol., i større boligbygg. Eneboligbyggingen er fortsatt høy i fylket og har stått for ca. 1/3 av boligproduksjonen i perioden.

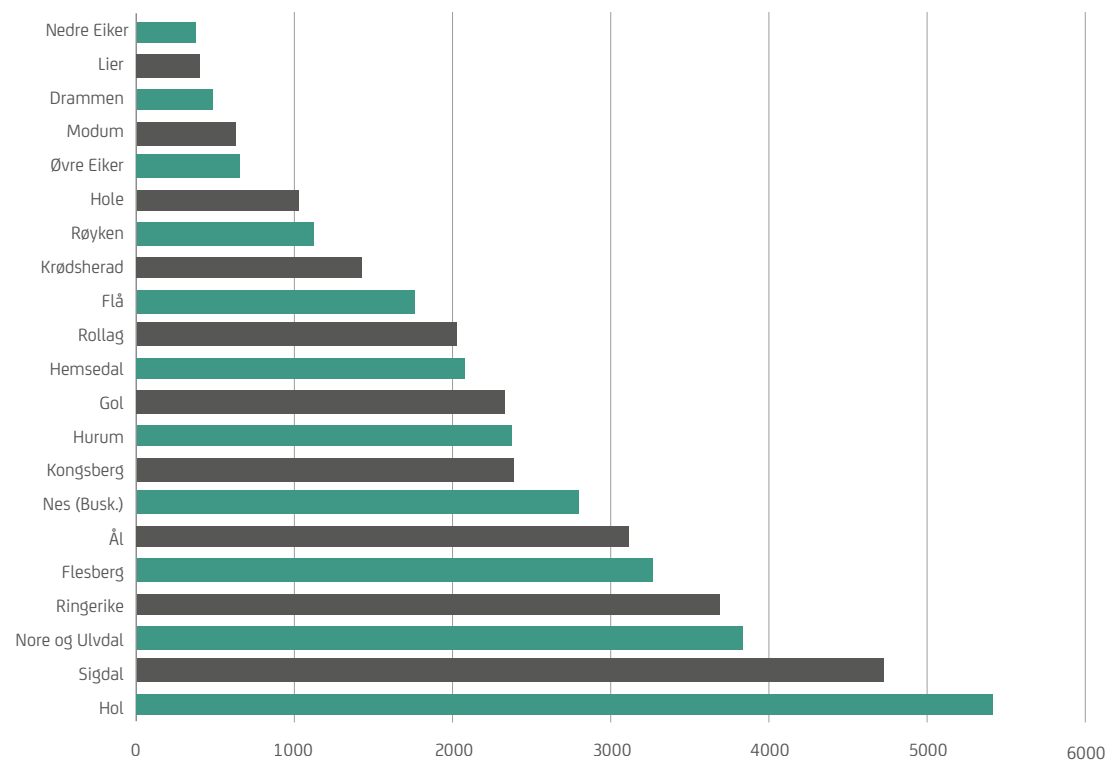
6.2.4 FRITIDSBOLIGER

Buskerud er etter Oppland det største «hyttefylket» i landet. Til sammen er det over 45 000 fritidsboliger i Buskerud. Hol og Sigdal er de to kommunene med flest, med henholdsvis ca. 5300 og ca. 4600 enheter. I enkelte kommuner er det flere fritidsboliger enn det er boliger i kommunene.

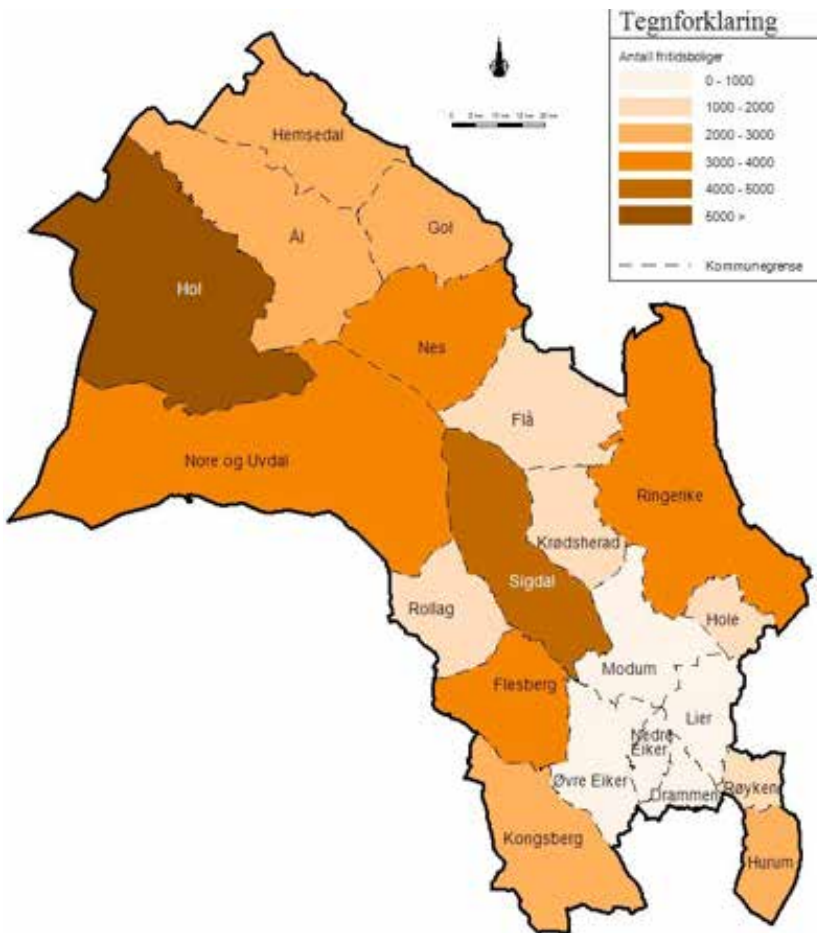
Det har foregått en stor utbygging av fritidsboliger de siste 10 årene i de nordlige delene av fylket, på i overkant av 1 % årlig av eksisterende fritidsbebyggelse. Dette er på samme nivå som både boligproduksjonen og befolkningsveksten i fylket. Den betydelige fritidsbebyggelsen er svært verdifull næringsmessig i de store hyttekommunene. Men det knytter seg utfordringer til videre utvikling av dette. Det er stor bilbasert helgetrafikk fra sentrale strøk til midtre og øvre Buskerud. Lokalisering av ny fritidsbebyggelse kan skape konflikt med natur- og landskapsverdier og biologisk mangfold. Snaufjellsområder og kystsone har særlig høy verdi.

Fritidsbebyggelsen fordeler seg slik:

FIGUR 11 Antall fritidsboliger per kommune i 2016 (SSB)



Eller vist på kart, slik:

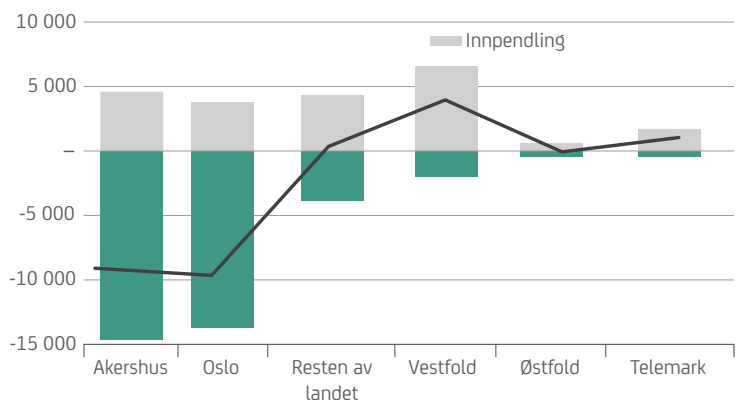


6.2.5 PENDLING

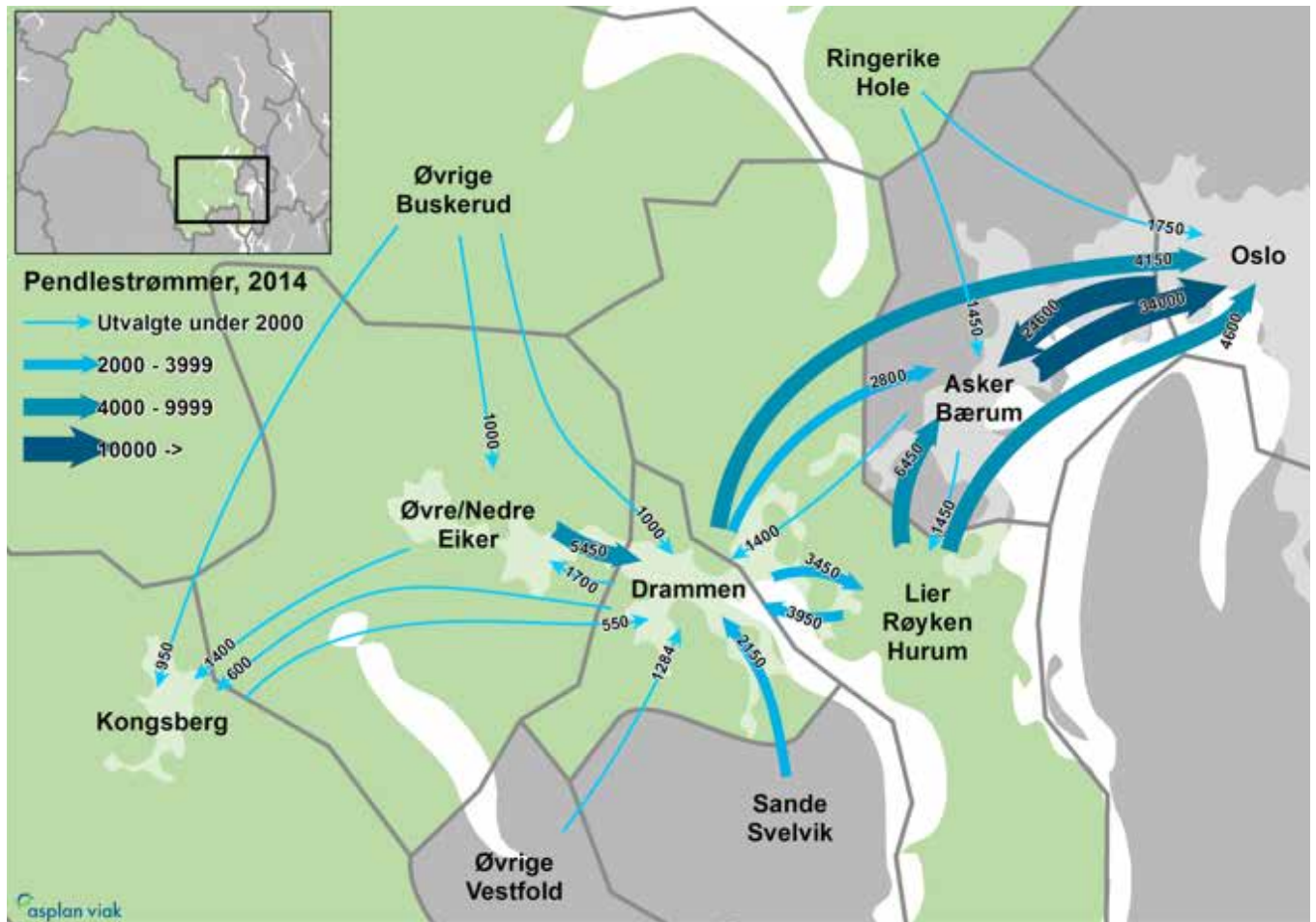
Med sin beliggenhet sentralt på Østlandet og nær Oslo, er Buskerud et «pendlerfylke». Over 33 000 personer pendler til vanlig ut av fylket, mens i underkant av 20 000 personer pendler inn Buskerud. Det er omtrent 14 000 flere som pendler ut av fylket enn det de som pendler inn.

De fleste som pendler ut av fylket har sin arbeidsplass i Akershus (Asker og Bærum) eller i Oslo, og i 2014 hadde nærmere 27 000 innbyggere i Buskerud arbeid i dette området. Vestfold er det fylket som Buskerud mottar flest pendlere fra, og der nærmere halvparten av disse kommer fra Sande og Svelvik kommune. Akershus og Oslo følger deretter, med litt i overkant av 8000 pendlere.

FIGUR 12 Inn- og utpendling mellom Buskerud og andre fylker og resten av landet (Panda, SSB)



FIGUR 13 Pendlerstrømmer mellom utvalgte områder, 2014 (SSB/PANDA)

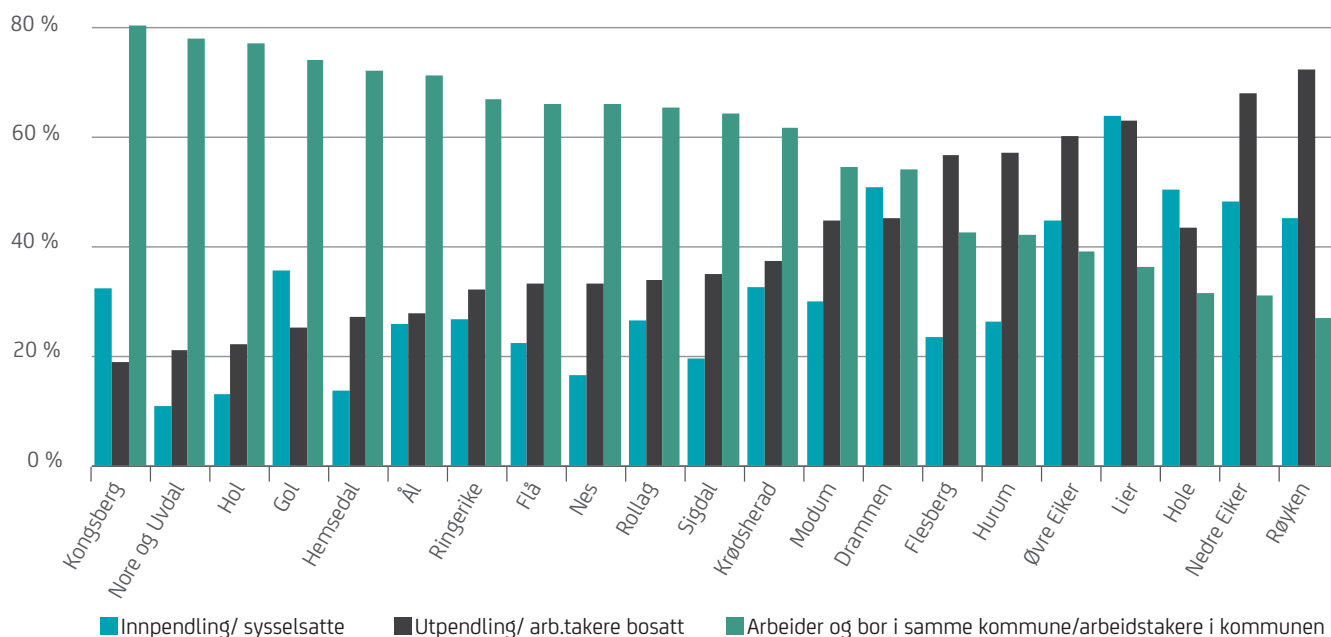


Det er stor variasjon mellom regionene og kommunene i fylket, mht. andelen som pendler inn og ut av kommunen og hvor mange som har arbeidssted i egen kommune. Områdene i Buskerud med høyest antall pendlere finner man i de nedre delene av fylket som ligger nært arbeidsmarkedet i hovedstadsområdet; Røyken, Hurum, Lier og Hole. Andelen arbeidstakere som er bosatt og jobber i samme kommune er lave i disse kommunene.

I andre enden finner vi distriktskommunene nord i fylket, som for eksempel kommunene i Hallingdal, som er preget av at en stor del av arbeidstakerne i kommunen arbeider i egen kommune, og med en liten andel som pendler ut og inn av kommunen.

Bykommunen Kongsberg skiller seg også vesentlig ut, med en relativt lav integrasjon med det øvrige arbeidsmarkedet i Buskerud. En svært høy andelen av arbeidstakere her er bosatt i egen kommune. Drammen er motsatt, med høy andel ut- og inn-pendlere fra kommunen, og med relativt liten andel som jobber i egen kommune. Dette indikerer en høy integrasjon i arbeidsmarkedet i Buskerud og i Osloregionen.

FIGUR 14 Inn- og utpendling etter kommune (SSB/PANDA)



6.2.6 NÆRINGSSTRUKTUR

I Buskerud var det i 2014 nærmere 37.000 arbeidsplasser i offentlig sektor og nærmere 90.000 i privat sektor. Privat sektor kan deles inn basisnæringer (industri, naturbaserte næringer og tekniske tjenester), besøksnæringer (som bla. handel og overnatting) og regionale næringer (som bygg og anlegg, transport og finans).

De næringene som har flest ansatte i Buskerud er basisnæringen verksstedsindustri, besøksnæringen handel og den regionale næringen bygg og anlegg (Telemarksforskning, Regional analyse for Buskerud 2015).

6.2.7 TRANSPORT

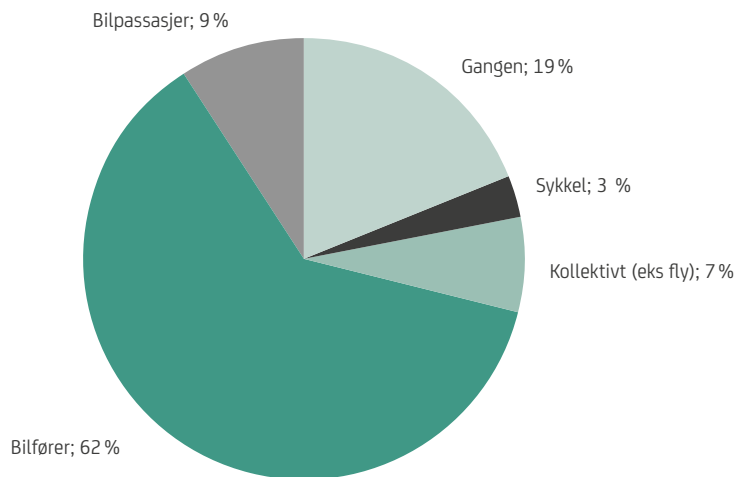
Reisevaner

I Stortingets klimaforlik (2012) ble det vedtatt at veksten i persontransport i storbyområder skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Dette fordrer endrede reisevaner. Slike endringer handler dels om holdninger, men det forutsetter også at samfunnet muliggjør alternative reisevalg.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 viser at innbyggerne i Buskerud har et reisemønster som er nokså typisk for Norge. Bilen er det dominerende transportmiddelet i alle deler av fylket, fulgt av gange som det nest mest utbredte transportmiddelet, med sykkel og kollektivtransport som de to minst brukte transportmidlene. På de daglige reisene tar bilen 71 prosent av reisene fordelt med 62 % på kjører selv og 9 % med å sitte på. Sykkelandelen er bare 3 %.

Denne fordelingen har holdt seg ganske stabil siden 2005. Den største endringen er en økning i bilførerreiser fra 55 prosent i 2009 til 62 prosent i 2013/2014 og en tilsvarende nedgang i bilpassasjerer fra 15 prosent i 2009 til 9 prosent i 2013/2014.

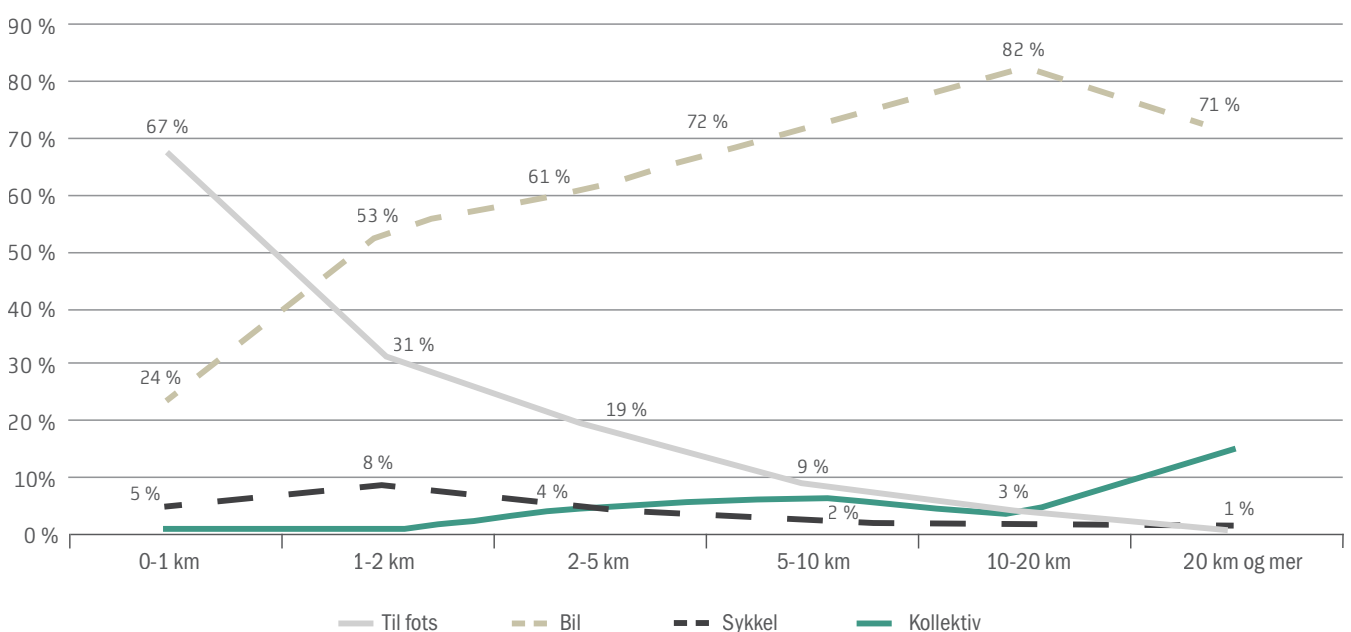
FIGUR 15 Transportmiddelfordeling på daglige reiser blant befolkningen i Buskerud fylke i 2013/14.



Denne fordelingen har holdt seg ganske stabil siden 2005. Den største endringen er en økning i bilførerreiser fra 55 prosent i 2009 til 62 prosent i 2013/2014 og en tilsvarende nedgang i bilpassasjerer fra 15 prosent i 2009 til 9 prosent i 2013/2014.

Figur 16 illustrerer hvordan valg av reisemiddel fordeler seg i forhold til avstand. Gange utgjør 70 % av alle reiser under 1 km er, mens på reiser mellom 1 og 2 km er andel bilreiser hele 53 % og gange har falt til 31 %. Sykkelandel er høyest på reiser som er ca. 2 km. Bilandelen er størst ved 20 km.

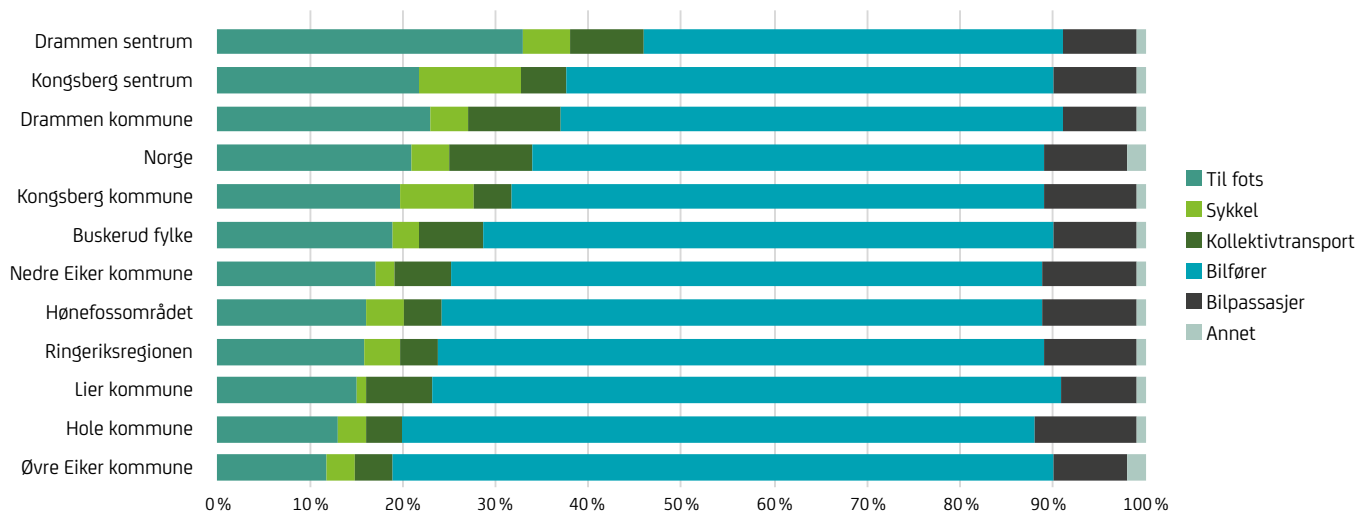
FIGUR 16 Transportmiddelfordeling på reiser av ulik reiselengde. Buskerud fylke.



Det er forskjeller i reisevaner mellom ulike områder i Buskerud. Personbiltransport er allikevel dominerende i alle områder, også i sentrumsområdene i bykjernene i Drammen og Kongsberg. Dette er også områdene som har størst andel gange og sykkel, med Drammen sentrum på 38 % og 33 %. Kongsberg har den høyeste sykkelandelen på 11 % for sentrum og 8 % for hele kommunen. Drammen kommune har høyest andel kollektivtransport på 10 %.

Hvis man ser reisevaneundersøkelsen sammen med bilbruk (kjøretøykilometer per innbygger), er det ingen direkte sammenheng mellom transportmiddelfordelingen og bilbruk. Det er tegn til at det er en positiv sammenheng mellom høyere gang- og sykkelandel og høyere bilbruk, mens det er vanskelig å se sammenheng mellom høy kollektivandel og lavere bilbruk, jfr. situasjonen i Drammen. Denne manglende sammenhengen kan sannsynligvis knyttes til forskjellig arealbruk og bosettingsmønstre i og rundt byene, samt hvor stor andel som bor og jobber i samme område.

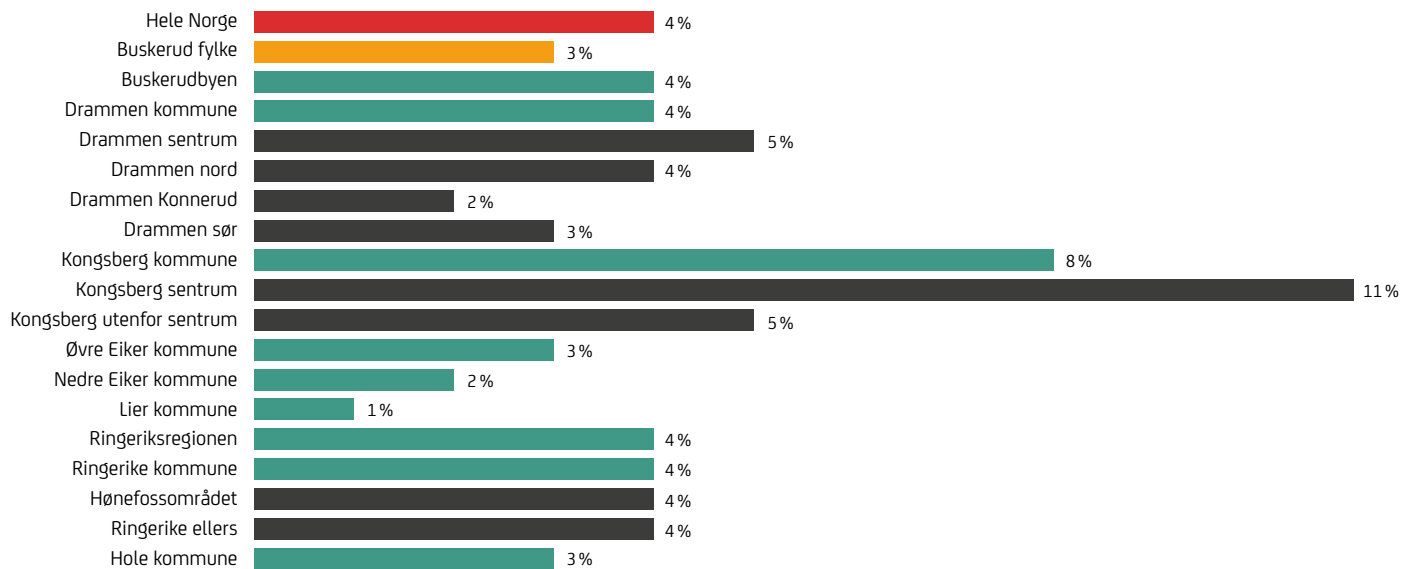
FIGUR 17 Transportmiddelfordeling på daglige reiser blant befolkningen i ulike deler av Buskerud fylke i 2013/14. (RVU 2013/14)



Sykling

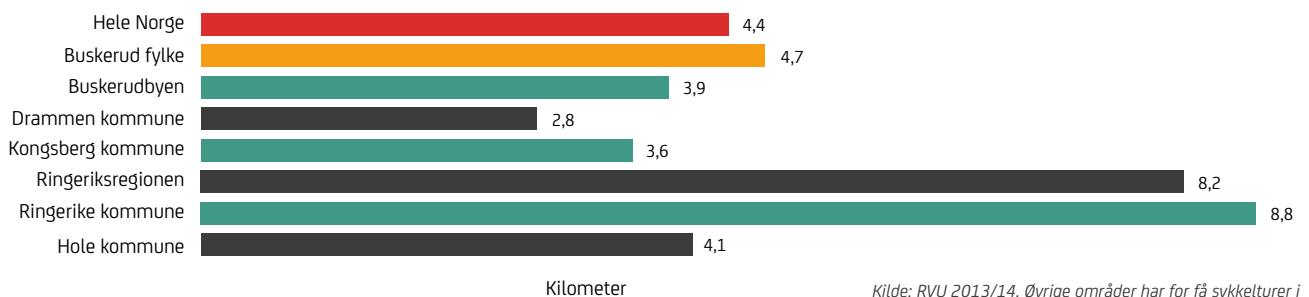
Sykkelandelen varierer sterkt mellom kommunene, jfr. figur 18. Kongsberg kommune har høyest sykkelandel på 8 prosent og 11 prosent i sentrum. Lier og Nedre Eiker har lavest sykkelandel med henholdsvis 1 prosent og 2 prosent.

FIGUR 18 Sykkelandel på daglige reiser i ulike deler av Buskerud fylke i 2013/2014. (Reisevaneundersøkelsen 2013/2014)



Reisevaneundersøkelsene viser også at 50% av sykkelturene i Buskerud er mellom 1 og 3 kilometer lang. Gjennomsnittslengden på en daglig sykkeltur er forskjellig i de ulike delene av fylket. Den er kortest i Drammen kommune med 2,8 km og lengst i Ringerike med 8,8 km i snitt.

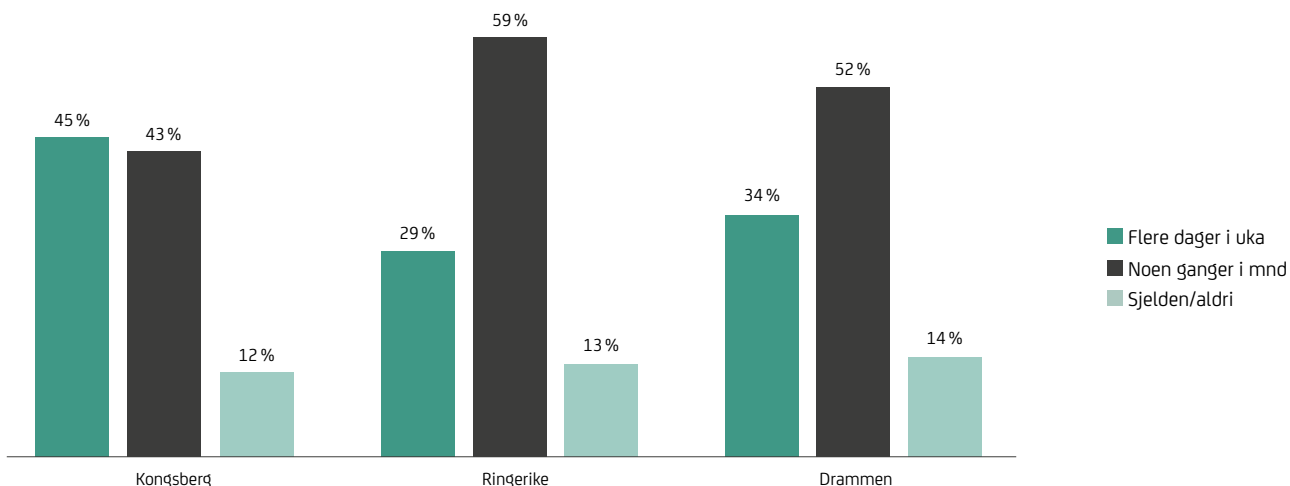
FIGUR 19 Gjennomsnittlig reiselengde på daglige sykkelture blant befolkningen i ulike deler av Buskerud fylke i 2013/14.



Kilde: RVU 2013/14. Øvrige områder har for få sykkelture i datamaterialet til at resultater kan vises.

En undersøkelse gjennomført av Sintef (2015) i Drammen, Kongsberg og Ringerike viser at mellom 50 og 70 prosent har syklet det siste året. De ble også spurt om hvor ofte de sykler. Se figur 20.

FIGUR 20 Sykling i løpet av året blant befolkningen i tre kommuner i Buskerud fylke.

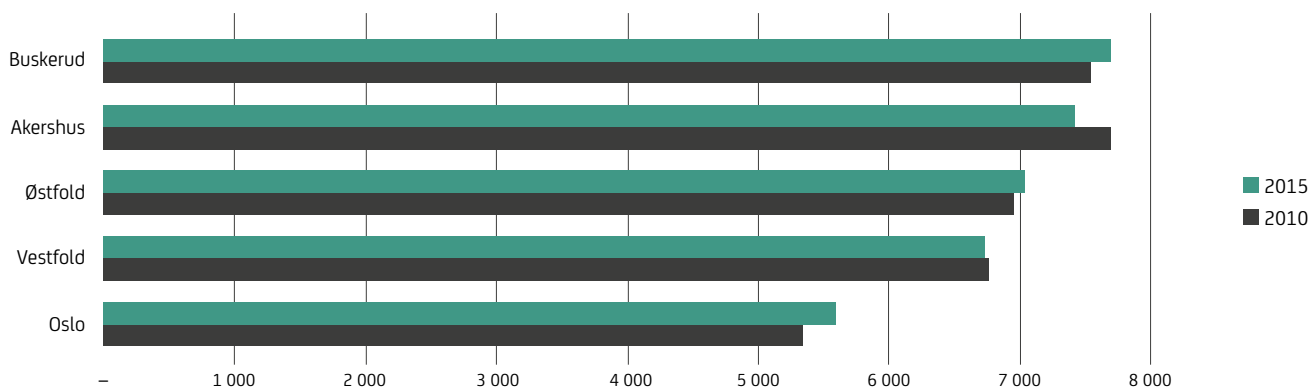


Om barns reisevaner (6-12 år) finner den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 at halvparten av barna går til og fra skolen, 13 prosent sykler og 15 prosent reiser kollektivtransport, mens ca. 24 prosent blir kjørt. Nesten halvparten av førsteklasingene blir kjørt til skolen og dette avtar til rundt 10 prosent fra femte klasse. Da øker sykkel- og gangandelen; og bilturer blir erstattet med sykkel.

Bilbruk

Buskerud er et av fylkene med mest bruk av personbil (kjøretøykilometer per innbygger). Bare Oppland og Hedmark har høyere bruk av personbil per innbygger.

FIGUR 21 Kjøretøykilometer for personbiler per innbygger 2005 og 2015 (SSB)

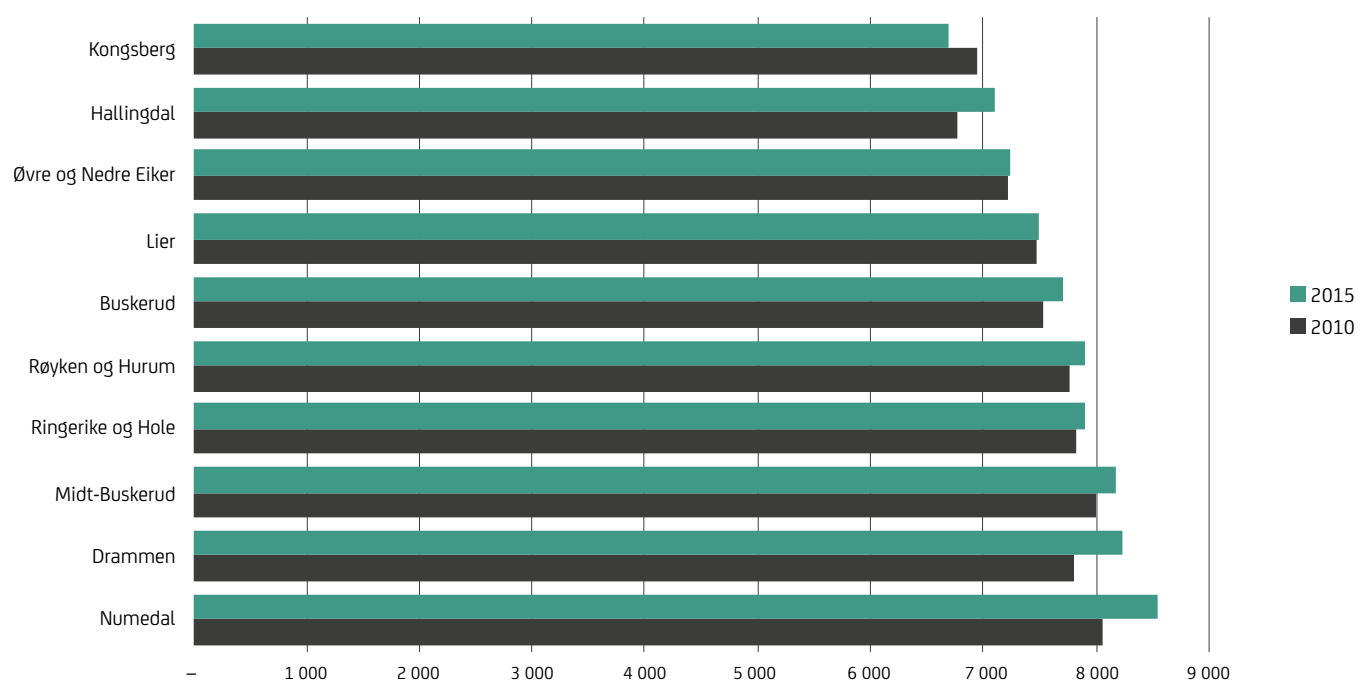


Bilbruken har også økt med 2,2% (justert for befolkningsvekst) fra 2005 til 2015. Det vil si at den reelle transportveksten med personbil har økt mer, til 2,6%. Buskerud er med det også et av fylkene med den høyeste transportveksten med personbil de siste årene. Buskerud skiller seg her fra Akershus, som har hatt en motsatt utvikling i transportvekst for personbiler, med en nedgang 3,6%, justert for befolkningsvekst.

Figurene 22 og 23 viser at det innad i Buskerud er relativt store forskjeller i personbilbruk (kjøretøykilometer) per innbygger. Kongsberg

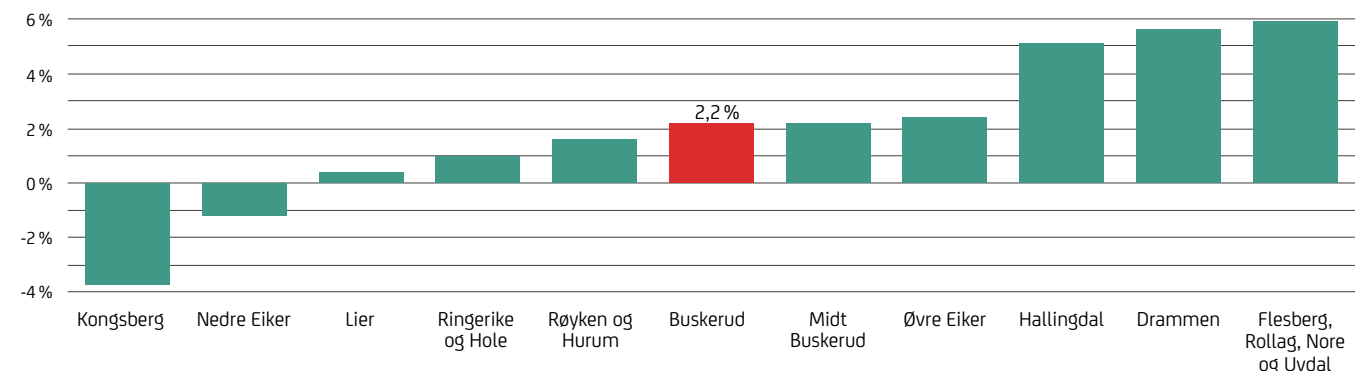
kommune har den laveste personbilbruken av alle i Buskerud, med en gjennomsnittlig kjøretøykilometer per innbygger på rundt 6700 km per år. For Numedalskommunene og Drammen, som har den største bilbruken i fylket, er gjennomsnittlig kjøretøykilometer per innbygger på rundt 8500 km og 8200 km per år. Gjennomsnittet for Buskerud er 7700 km per år.

FIGUR 22 Kjøretøykilometer for personbiler per innbygger 2005 og 2015 (SSB)



Kongsberg har også hatt den største nedgang i bilbruk fra 2005 og fram til 2015 på 3,7%, justert for befolkningsveksten i samme periode. Kommunene i Numedal (Flesberg, Rollag og Nore og Uvdal), og Drammen kommune, med mest personbilbruk, er også de med størst vekst i bilbruk på henholdsvis 5,9 og 5,6% i perioden.

FIGUR 23 Prosentvis endring av kjøretøykilometer for personbiler per innbygger fra 2005 til 2015 (SSB)



6.2.8 KLIMA OG TRANSPORT

Forpliktelse om minst 40 prosent utslippsreduksjon

I Paris-avtalen har Norge skrevet under på at den globale oppvarmingen skal begrenses til mellom 1,5 og 2 grader. I Klima- og miljødepartementets Stortingsmelding nr. 13 (2014-2015); Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU, - påtar Norge seg en forpliktelse om minst 40 prosent utslippsreduksjon i 2030, - sammenlignet med 1990. Reduserte utslipp i transportsektoren er ett av fem prioriterte innsatsområder for klimapolitikken.

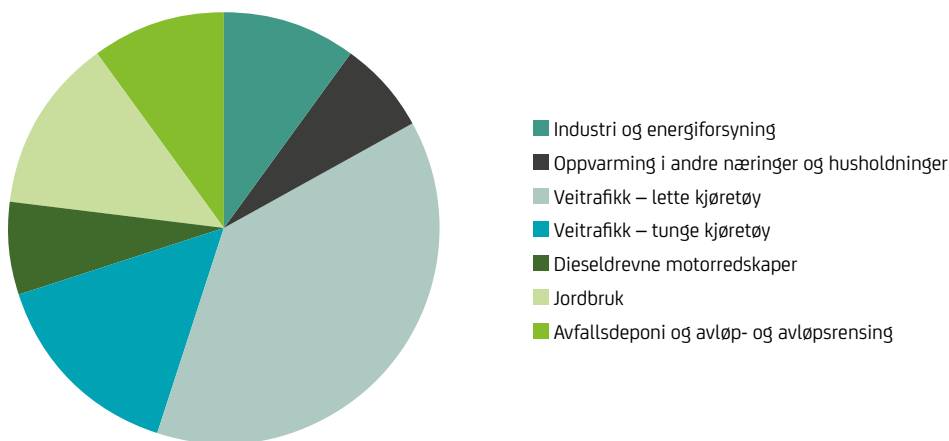
Vegtransport dominerer med store utslipp

I Norge er vegtransport en av de største utslippssektorene, og står for rundt 30 prosent av de nasjonale utslippene. Hvis man også inkluderer all annen bruk av motordrivstoff, slik som i anleggs- og landbruksmaskiner, fiskeri og annen næringsvirksomhet, samt Norges andel av internasjonal skipsfart og luftfart, så øker andelen til ca. 50 prosent av de norske utslippene.

Tall fra SSB viser at CO₂-utslipp fra transportsektoren i Norge i realiteten har økt med 31 prosent siden 1990. Transportsektoren må derfor, og i henhold til NTPs målsettinger, regne med krav om betydelig reduksjon av klimagassutslippene de neste årene.

Klimagassutslippene i Buskerud er nærmere 1,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter per år. Dette fordeler seg prosentvis slik:

FIGUR 24 Utslipp av klimagasser fra alle kilder i Buskerud



Klimautslippene i Buskerud er i stor grad knyttet til veitrafikk. Til sammen utgjør utslippene fra tunge og lette kjøretøy for over halvparten av alle utslipp til luft i Buskerud. Jordbruket på sin side står for 13 % av de totale utslippene, mens oppvarming i næringsbygg og husholdninger står for bare 7%.

7. KONSEKVENSVURDERING – SAMMENDRAG

For regional plan som gir retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging skal konsekvensene for miljø og samfunn vurderes jf. plan- og bygningslovens § 4-2 og forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, se tabellen under.

Konsekvensutredningen er tilpasset plannivået. I vurderingen er prioriterte satsningsområder og planretningslinjer vurdert, samt hvordan planens innsatsområder og strategier bidrar til måloppnåelse.

Metode

Planen vurderes ut ifra et 0-alternativ, som er et alternativ hvor utviklingen går videre som i dag uten denne planen. Nullalternativet, som planforslaget er vurdert opp mot, er gjeldende planer på området.

Planens grep for samordnet areal- og transportplanlegging, flerkjernet utvikling og by- og tettstedsstruktur legges til grunn for å vurdere/ beskrive virkninger og konsekvens. Der disse ikke er dekkende er det brukt statlige retningslinjer og vedtatt politikk på området. Konsekvensene er ikke kvantifiserbare og vurderes kvalitativt. I vurderingen av konsekvenser for de ulike innsatsfaktorene er det brukt en vurdering i forhold til fem nivåer:

++	Størst positiv konsekvens
+	Positiv konsekvens
0	Verken positiv eller negativ konsekvens
-	Negativ konsekvens
--	Størst negativ konsekvens

SAMFUNN- OG MILJØTEMA	BESKRIVELSE	KONSEKVENNS
Kulturminner og kulturmiljø	Selv om planen her ikke er særlig konkret er det første gang vi får dette temaet inn i en samlet plan, og i tillegg får en egen regional plan for kulturminnevern. Det er derfor gitt en positiv konsekvens.	+
Naturmangfold	ATP-Buskerud er første regionale plan med en samlet framstilling av retningslinjer for skog- og fjellområdene i fylket. De fem hensynene som er særlig nevnt samsvarer bra med hensyn vedtatt i statlige retningslinjer og vedtatt politikk på området.	+
Friluftsliv	Særlig kravet om grønnstrukturplaner (med basis i friluftslivskartleggingen), langsiktig grønnstruktur med korridorer i byer og tettsteder og en langsiktig byggegrense mot nærturterreng og/eller virker positivt inn.	+
Landskap	Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen, men inngår som viktig element i flere av arealstrategiene.	0
Forurensning	Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen, men inngår som viktig element i flere av arealstrategiene. Særlig med hensyn til klimagassutslipp vil planen ha potensiale for en positiv utvikling (reduerte utslipp).	+

SAMFUNN- OG MILJØTEMA	BESKRIVELSE	KONSEKVENNS
Vannmiljø	Det er første gang drikkevann kommer inn i en slik plan, så temaet blir mer synlig og således enklere for kommunen å ta videre i sin planlegging.	0
Jordressurser	Særlig kravet om en langsiktig avgrensning (grønn strek) av det enkelte tettsteds vekstområde mot dyrkamark og avklaring utbyggingsretning virker positivt inn på jordvernensynet.	+
Samisk natur- og kulturgrunnlag	Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen, og heller ikke aktuelt for dette geografiske området.	0
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	Energiforbruk og energiløsninger Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen. Planen har flere strategier (se kap 3.2.2.) som gir en positiv konsekvens når det gjelder transportbehov.	+
Beredskap og ulykkesrisiko	Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen.	0
Trusler som følge av klimaendringer	Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen, men inngår som viktig element i flere av arealstrategiene.	0
Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen.	0
Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen, men inngår som viktig element i flere av arealstrategiene.	0
Barn og unges oppvekstvilkår	Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen, men inngår som viktig element i flere av arealstrategiene.	0
Kriminalitetsforebygging	Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen.	0
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen.	0
Konkurransforholdene	Ikke tatt opp som særskilt tema i denne planen.	0

Konsekvenser for planens innsatsområder og strategier

Samlet vurdering av konsekvenser for planens innsatsområder og strategier gis i tabellen under:

INNSATSOMRÅDER OG STRATEGIER	KONSEKVENNS
4.1.1 Prinsipper for god by- og stedsutvikling	0
4.2.1 Handel, service og kulturtilbud	+
4.2.2 Arbeidsplasser og næring	0
4.2.3 Publikumsrettet virksomhet	+
4.2.4 Boliger	+
4.2.5 Reiseliv	0
4.2.6 Parkering	++
4.3.1 Sykkel og gange	+
4.3.2 Kollektivtransport	+
4.3.3 Innfartsparkering	+
4.3.4 Vegnett	0
4.3.5 Godstransport	0
4.3.6 Ny teknologi i transportsektoren	0
4.4.1 Dyrka mark	+
4.4.2 Drikkevann	0
4.4.3 Grønnstruktur i og ved byer og tettsteder	+
4.4.4 Kystsone og vassdrag	0
4.4.5 Skog- og fjellområder	+
4.4.6 Kulturminner	+
4.4.7 Geologiske ressurser	0
4.4.8 Massedeponi	+

Planen kommer bedre ut (det vil si færre forventede negative konsekvenser) enn referansealternativet.

Planprogrammets 10 definerte fokusområder er i hovedsak behandlet i planen. Noen fokusområder er i mindre grad behandlet: Næringslivets areal- og transportbehov (med unntak av godstransport), vinteråpne fjelloverganger og Buskerud som del av Osloregionen. Planen gir klare mål og retningslinjer som vil være et bra utgangspunkt for videre planlegging i kommunene.

Den regionale planen vil bidra til forutsigbarhet og avklaringer i den regionale håndteringen av viktige samfunnsspørsmål.

Dette er den første helhetlige planen for areal og transport for Buskerud. Det at vi nå får en samlet plan for disse temaene gir en positiv konsekvens og har vært utslagsgivende for å angi en positiv konsekvens for flere av de strategiske grepene.

VEDLEGG

7.1 Vedlegg 1: Ord og begrep

ORD OG BEGREP	DEFINISJON	KILDE
Bærekraftig utvikling	Verdenskommisjonen for miljø og utvikling definerte i 1987 bærekraftig utvikling som en utvikling som sikrer behovene til dagens generasjon uten å sette fremtidige generasjoners behov i fare. Det er vanlig å inkludere økologisk bærekraft, økonomisk bærekraft og sosial bærekraft i forståelsen av begrepet.	Regional plan for bærekraftig arealpolitikk, Vestfold fylkeskommune
Byområde	Defineres her til kommunene Drammen, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Kongsberg, Lier og Ringerike	
Tettsted	Med tettsted i denne planen menes alle tettsteder som inngår i senterstrukturen (kap. 3.2.3)	
Fortetting	Med fortetting menes all byggevirksomhet innenfor dagens utbygde og/eller regulerte områder som fører til høyere eller mer effektiv arealutnyttelse. Fortetting omfatter både transformasjon av bebygde områder (f.eks. fra industri til bymessig bebyggelse), tetting av hull i bebyggelsen og hagefortetting.	Regional plan for bærekraftig arealpolitikk, Vestfold fylkeskommune
Transportsystem	Vegnett, gå og sykkelvegnett, jernbanenett, havner og båtleder, kollektiv infrastruktur og –tilbud	Osloregionen-ATS
Kjøpesenter	Detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og medlemskort for å få adgang. Dagligvareforretninger er å oppfatte som kjøpesenter i denne sammenheng. Det samme er varehus som omsetter én eller flere varegrupper. Som kjøpesenter regnes også handelsvirksomhet lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.	Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre
Plasskrevende varer	Med plasskrevende varer forstås: <ul style="list-style-type: none"> • biler og motorkjøretøyer • landbruksmaskiner • trelast og andre større byggevarer • planteskoler/hagesentre 	Fylkesdelplan for Handel, service og senterstruktur, Bfk 2003
Volumvarer (arealkrevende varer)	Hvitevarer, brunevarer, møbler o.l.	Fylkesdelplan for Handel, service og senterstruktur, Bfk 2003

ORD OG BEGREP	DEFINISJON	KILDE
Sykkelby	Sykkelbyavtale er en trepartsavtale mellom fylkeskommune, Statens vegvesen og kommune med tydelige mål om økt sykling, trygghet syklistene og ingen økning ulykker når sykkelandel øker. Det er et sykkelbynettverk for kompetanseutvikling. Det følger ingen midler/tilskudd til sykkelbyavtale, men kommunene får kompetanse, nettverk og kan søke om sykkelbymidler.	
Nasjonal reisevaneundersøkelse	Nasjonal reisevaneundersøkelse måler kun hovedreise, sykkel eller gange til toget blir ikke målt.	
Varme senger	Driftsorientert, kommersielle gjester, fellesgoder må ivaretas og planlegging av destinasjon er viktig. Kjennetegnes av: Bor og spiser kommersielt, kjøper skiskole, heiskort, aktiviteter, guiding, leier sykler, kanoer, handler i butikken, går på museet, deltar på kulturarrangementer, etterspør atmosfære, kvalitet og tilrettelegging	(BB)
Kalde senger	Utbyggingsorientert – «evige gjester» og et helt annet forbruksmønster på destinasjonen. Kjennetegnes av: Bor i egen seng, lager maten selv, har årskort i heisen, har egen sykkel og kano, kan kjøre på ski, har egne ski, handler i butikken, kjøper sportsutstyr, møbler og byggevarer, kjøper vedlikehold og vaktmestertjenester, teletjenester/nett mv.	(BB)

7.2 Vedlegg 2: Nasjonale føringer

Nasjonale føringer er gitt i dokumentene listet nedenfor:

Regjeringens nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ble vedtatt 12.6.2015. Den har tre hovedfokus som alle er viktige for dette planarbeidet:

- Gode og effektive planprosesser
 - Raskere utbygging av bolig, næring og samferdsel
 - Godt kunnskapsgrunnlag og effektive planprosesser
- Bærekraftig areal- og samfunnsplanlegging
 - Lavutslippssamfunnet 2050
 - Tilpasse samfunnet til klimaendringene
 - Økt verdiskaping, innovasjon og vekst i nye og grønne næringer
 - Aktiv forvaltning av natur- og kulturverdiene
- Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder
 - Tette, levende og sunne byer og tettsteder med nok og varierte boliger
 - Samordning av areal- og transportplanleggingen

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fastsatt 26.09.2014.

Hensikten er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Denne retningslinjen er svært sentral i forhold til dette planarbeidet.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen, fastsatt 25.03.2011.

Formålet med disse retningslinjene er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen.

Statlige planretningslinjer for klima og energiplanlegging fastsatt 04.09.2009.

Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre fastsatt 27.06.2008.

Hensikten er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg.

Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag vedtatt 10.11.1994.

Retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen vedtatt 01.09.1989.

Ny nasjonal transportplan, Nasjonal transportplan for 2018-2029, er under arbeid og vil bli vedtatt som stortingsmelding i 2017. Følgende hovedmål og delmål er fastsatt:

- Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet:
 - Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
 - Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen
 - Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

Nasjonal jordvernstrategi - Prop. 127 S (2014–2015) vedtatt i desember 2015. Fastslår at årlig nasjonal omdisponering av dyrka mark ikke skal overstige 4000 dekar innen 2020. Det er en innstramming av tidligere nasjonal målsetting om at omdisponeringen ikke skulle overstige 6000 dekar, jf. Meld. St. nr. 9 (2011-2012) «Velkommen til bords».

Folkehelsemeldingen – Mestring og muligheter - Meld. St. 19 (2014-2015)

Folkehelsearbeid er samfunnets innsats for å påvirke faktorer som direkte eller indirekte fremmer befolkningens helse og trivsel, forebygger psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, eller som beskytter mot helsetrusler, og arbeid for en jevnere fordeling av faktorer som direkte eller indirekte påvirker helsen. Regjeringen vil at det skal bli enklere å velge helsevennlig. Det innebærer at folk beholder friheten til å velge samtidig som de helsevennlige valgene gjøres mer attraktive og lettere tilgjengelig. Folkehelsepolitikken er et ansvar på tvers av sektorer og samfunnsområder. Hvis vi skal møte folkehelseutfordringene er vi nødt til å samarbeide. Svært mye av det som virker inn på helsen i befolkningen skjer utenfor helsesektoren.

Nasjonale mål for vann og helse, vedtatt 2014.

Hensikten er å oppnå en tilstrekkelig forsyning av rent drikkevann og tilfredsstillende sanitære forhold for alle, samt effektiv beskyttelse av vannkilder som brukes til drikkevann.

Av andre stortingsmeldinger og proposisjoner som gir viktige føringer for arealbruk:

- Natur for livet - Meld. St. 14 (2015-2016)
- Friluftsliv – Meld. St. 18 (2015-2016)

Buskerud fylkeskommune

Postboks 3563
3007 Drammen

Besøksadresse

Haugesgate 89
3019 Drammen

Telefon

32 80 85 00

E-post

postmottak@bfk.no

bfk.no