



## **Underlag for rådmennenes felles saksfremlegg om 5 årig samarbeidsavtale om areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen fra 1.1.2010.**

**Dato: 23.11.2009**

### **Status for dette dokumentet**

Dette dokumentet er utarbeidet i fellesskap av fylkesrådmannen og rådmennene i kommunene Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier.

Dokumentet er underlag for rådmennenes respektive saksfremlegg til politiske organer.

### **Sak: Areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen – 5årig samarbeidsavtale .**

#### **Forslag til vedtak:**

1. Rapport fra forprosjekt Buskerudbyen (fase 2) tas til orientering. Jmf. vedlegg 1
2. Avtale om femårig samarbeidsprosjekt om areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen godkjennes, jmf vedlegg 2 .
3. Kommunestyret/bystyret/fylkestinget velger følgende, inntil 5 medlemmer og varamedlemmer i tillegg til ordfører/fylkesordfører, til prosjekt Buskerudbyens areal, transport og miljøråd (ATMråd):
  1. ....
  2. ....
  3. ....
  4. ....
  5. ....

XXXXXX, xx. november 2009

Rådmann / fylkesrådmann

## Saksfremlegg

Saken settes, etter samråd mellom ordførerne i Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og fylkesordfører i Buskerud fylkeskommune i prosjekteiermøtet 23.11.09, på dagsorden til parallell behandling i de respektive kommunestyre og fylkestinget i desember 2009.

Rådmennene/fylkesrådmannen har i samråd med de statlige samarbeidspartnerne utarbeidet felles saksfremstilling og legger frem likelydende forslag til vedtak.

### 1. Bakgrunn og hensikt

Den nasjonale klimapolitikken bygger på at en omlegging av areal- og transportpolitikken i byområdene er blant de mest effektive tiltakene mot økte CO<sub>2</sub>-utslipp.

Staten vil stimulere til en slik omlegging gjennom tilskudd fra "belønningsordningen" og gjennom samarbeid om utvikling av "bypakker", dvs. helhetlige løsninger for en "tettere" arealpolitikk og utvikling av et mer kollektiv- og gang/sykkel-vennlig transportsystem.

Dersom areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen videreføres etter dagens mønster, vil effekten av siste 10 års veiinvesteringer bli spist opp og true by- og tettstedsmiljøenes attraktivitet, næringslivets veitransportbehov foruten å bidra til økte CO<sub>2</sub>-utslipp. Denne utviklingen vil kunne forsterkes ytterligere gjennom den forventede vekst fra 147.000 til 190.000 innbyggere innen 2030.

Partene i Buskerudbyen inngikk i 2008 en intensjonsavtale om å utvikle det regionale samarbeidet for å møte disse utfordringene. I møtet 6.1.2009 ba ordførere og fylkesordfører om at det ble utarbeidet en langsiktig samarbeidsavtale mellom partene og at denne måtte bli fremmet i løpet av annet halvår 2009.

Hensikten med denne saken er å :

- godkjenne en 5 årig samarbeidsavtale om areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen (ATMprosjekt Buskerudbyen) gjeldende fra 1.1.2010. (Se vedlegg 1). Avtalen er mellom følgende 10 samarbeidsaktører: Kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Fylkesmannen i Buskerud, Statens Vegvesen region sør, Jernbaneverket region øst og Kystverket Sørøst.
- velge inntil 5 folkevalgte medlemmer fra hver av de 5 kommunene og fylkeskommunen til ATMprosjekt Buskerudbyens areal, transport og miljøråd (ATMråd).

### 3. Felles erkjennelse og utfordringer

I byområdet fra Lier til Kongsberg (Buskerudbyen) vil den generelle veksten i biltrafikken føre til økte klimautslipp, til overbelastning av viktige deler av veitransportårene, til redusert framkommelighet for næringslivets transport og til mindre attraktivt by- og tettstedsmiljø. Denne utviklingen forsterkes av flere forhold:

- kommunenes arealdisponering
- sterk befolkningsvekst i hele byområdet

Alle de 5 kommunene i byområdet fra Lier til Kongsberg er i sterk vekst og hadde pr. 1.1.2009 samlet ca. 147.000 innbyggere. I følge Statistisk sentralbyrå (2009) vil befolkningstallet for dette byområdet i 2030 nærme seg 190.000 innbyggere. Dette vil i så fall innebære en befolkningsøkning på ca. 40.000 innbyggere på 20 år og ca. 130.000 flere reiser pr dag i området (ref Nasjonal Reisevaneundersøkelse).

Overnasjonale samarbeidsorganer er omforent om klimautfordringen. Stortinget har tatt klimatrusselen på alvor og det er bred enighet om den nasjonale innsatsen. Det viktigste tiltaket rettet mot kommunene/lokalsamfunnene i byområdene er å redusere utslippet fra transportsektoren, særlig privatbilbruk. Det er bare i byområdene og for lange reiser det kan settes inn tiltak som monner.

Kommunene og fylkeskommunen har vedtatt klimaplaner med ambisiøse mål, men mangler virkemidler for oppfølging, spesielt innen areal- og transportområdet.

Den økte framkommelighet for den regionale og lokale biltrafikken som er en gevinst fra Veipakke Drammen og forlengelsen av E134 mot Kongsberg, er i ferd med å bli "spist opp" nesten før det siste veiprojektet er ferdig bygget. Den generelle veksten i dette byområdet krever en annen transportstrategi enn bare bygging av nye veier.

Det er mange arenaer som i dag arbeider med temaet areal- og transport i ulike sammenhenger, men det er ikke noe forum som har mandat og rolle i å bistå kommunestyrene, fylkestinget og statsetatene i å øke gjennomføringskraften innen dette viktige samfunnsområdet.

Nasjonale transportmyndigheter vil i byområdene i større grad prioritere helhetlige tiltak som er effektive med hensyn til klimamålene, dvs. tiltak som øker kollektivtrafikken og reduserer bilbruk.

Den mest bærekraftige strategien for å møte disse utfordringene er å endre arealbrukspolitikken og forbedre gang-, sykkel- og kollektivtransport-tilbudene. En slik satsing innebærer også bilrestriktive tiltak.

En slik areal- og transportstrategi er av vital betydning for kommunene:

- Den vil være viktig virkemiddel i det kommunale arbeidet med næringsutvikling og verdiskapning. Kommunene og andre offentlige partnere må være aktive i arbeidet med tilrettelegging for næringslivets behov for arealer og transportbehov for mennesker og gods. Mer helhetlig samordning av areal- og transportplanleggingen og lokaliseringspolitikken, vil i byområdene være ensbetydende med å styrke næringslivets rammevilkår
- Den vil innebære at kommunene i større grad må konsentrere utbygging og vekst til arealer omkring knutepunkter og tettsteder. Dette muliggjør bedre kvalitet i by- og tettstedsmiljøene, dvs. mer attraktiv by- og stedsutvikling.

*Areal- og transportpolitikken vil på denne måten være det sterkeste instrument for å sikre utviklingen av en attraktiv og konkurransekraftig region*

I Buskerudbyen vil det ikke være mulig å iverksette effektive tiltak i hver kommune for seg. Det vil ikke kunne oppnås partnerskap med nasjonale myndigheter og deres virkemidler uten at kommunene og fylkeskommunen står samlet. Dette understrekes av nylig vedtatt nasjonal transportplan (NTP 2010 -2018) hvor såkalte bypakker (helhetlige tiltakspakker i de større byområdene) vil bli prioritert fra nasjonale samferdselsmyndigheter. Her vil det bli stilt krav om at ulike virkemidler (arealutvikling, kollektivtrafikk, parkering mv.) i byområdene sees i sammenheng. Kun gjennom slike bypakker varsler staten at de vil gå inn med statlig finansiering sammen med lokale/regionale finansieringsandeler.

#### **4. Strategi for å møte felles utfordringer - et forpliktende og langsiktig samarbeid**

For å møte felles utfordringer både på kort sikt og på lang sikt vurderer rådmennene det som helt avgjørende å etablere et forpliktende og langsiktig samarbeid for å sikre nødvendig gjennomføringskraft på areal, transport og klimaområdet.

Dette foreslås gjort ved å etablere et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Fylkesmannen i Buskerud,

Statens vegvesen region sør, Jernbaneverket region øst og Kystverket Sør øst. Prosjektet foreslås med en varighet på 5 år:

### **Areal, Transport og Miljøprosjekt Buskerudbyen.**

Prosjektet er beskrevet i vedlagte avtale mellom partene (vedlegg 1) og baseres på følgende overordnede mål.

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

Prosjektet har følgende prioriterte resultatområder :

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

Næringslivet, representert ved NHO Buskerud og LO Buskerud samt kommunens lokale næringsorganisasjoner har gitt sin tilslutning til at samarbeidsprosjektet etableres.

Det er derfor lagt til rette for at næringslivet, gjennom NHO og LO sin foreslåtte deltagelse i den adm. styringsgruppen, vil være en aktiv samarbeidspartner i prosjektet. NHO, LO og de 5 lokale næringslivsorganisasjonene har deltatt i forprosjektarbeidet og gir sin sterke støtte til videre samarbeid. Disse næringsorganisasjonene jobber nå med hvordan næringslivet skal rigge opp sin egen organisering og deltagelse i arbeidet.

I utgangspunktet skal alle sentrale oppgaver og virkemidler innen areal, transport og klima inngå i samarbeidet. Det er lagt til rette for en gradvis utvidelse av oppgavene etter hvert som konkrete samarbeidserfaringer høstes.

Som første fase i prosjektsamarbeidet skal samarbeidet omfatte:

1. Felles areal- og transportplan med relevante virkemidler.
2. Tiltakspakke (bypakke). Buskerudbypakke 1 (finansiert av SD gjennom belønningsordningen) og utarbeidelse av Buskerudbypakke 2
3. Arena for samordning av de ti partners planer og prosjekter
4. Kommunikasjon og formidling

#### Felles areal og transportplan

Utarbeidelse av en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen innebærer et planarbeid på tvers av kommunegrenser og forvaltningsnivåer, som hittil ikke har vært gjenstand for samarbeid i dette geografiske området. Dette vurderes å være en krevende oppgave for alle involverte samarbeidspartnere, men anses helt nødvendig for å møte de utfordringer som hver enkelt kommune og hele byområdet vil møte.

En felles plan med alle relevante virkemidler vil være grunnlaget for langsiktig utvikling av nye boligområder, næringslokalisering og infrastruktur for veg og jernbane. Nasjonal transportplan vil forutsette at det utarbeides denne type plan for å kunne oppnå statlig finansiering i fremtiden.

I samarbeidsavtalen forutsettes det at planarbeidet følger prosessene gitt i Plan og bygningsloven (PBloven), enten som en interkommunal plan eller en regional delplan. Valg av plantype er planlagt fremlagt til politisk beslutning i kommunestyret og fylkesting i løpet av 2010, i tilknytning til

beslutning om felles planprogram. Oppstart av planarbeidet vil bli lagt fram som egen sak til formannskapene/kommunestyrene, planlagt 1. kvartal 2010.

Det anses viktig å få erfaring fra å jobbe sammen om felles planarbeid før det fattes beslutning om planstatus. Erfaringer fra tilsvarende planarbeid, i andre byområder i Norge, viser dette. Ved beslutning om planprogram vil det også tas stilling til hvilke problemstillinger som skal ivaretas i felles plan, og hvilke som fortsatt skal ivaretas i egne kommuneplaner.

### **5. Sentrale problemstillinger knyttet til samarbeidet**

Et forpliktende samarbeid innen areal, transport og klima, på tvers av kommunegrensene og forvaltningsnivåene, vil innebære en rekke problemstillinger som det er viktig at prosjektsamarbeidet, og de enkelte samarbeidspartnere må forholde seg til:

#### Informasjon, kommunikasjon og medvirkning

Samarbeidet omfatter mange politisk, kompliserte problemstillinger som parkeringspolitikk, trafikkantbetaling, biltrafikkreduserende tiltak mv. Det anses som et sentralt suksesskriterium for samarbeidet at prosjektet bidrar til at innbyggere og næringsliv får forståelse for hvorfor det er viktig bla. å endre eksisterende transportvaner (økt bruk av kollektivtrafikk og sykkel) for å redusere behov for biltransport. Å skjønne behovet for å tilby et attraktivt buss og togtilbud som kan konkurrere med bilen er enkelt, men samtidig å skape forståelse for at det nødvendig å redusere privatbilens konkurransefortrinn for at innbyggerne i praksis vil velge miljøvennlige transportløsninger er krevende.

#### Forholdet til andre samarbeidsarenaer og geografisk tilknytning

Det vil være viktig å skape forståelse i andre samarbeidsorganer (som Drammensregionen, Vestregionen, Kongsbergregionen, Osloregionen mv.) at ATMprosjekt Buskerudbyen har ATMprosjektet vil ha som hensikt å øke samordningen og gjennomføringskraften innen areal- og transport, og vil være et virkemiddel for gjennomføring av Vestregionens og Kongsbergregionens strategier innen dette politikkområdet|.

Alle 5 kommunene i byområdet Buskerudbyen er geografisk og funksjonmessig knyttet til hovedstadsområdet - noen mer enn andre. For Kongsberg er dette særlig knyttet til de relasjonene som byens internasjonale industricluster har til markeder og medarbeidere i Oslo-området. Alle kommunene har en stor del av sin pendling i retning mot Oslo, og er avhengig av en god og effektiv transportbetjening i den retningen. ATMprosjekt Buskerudbyen vil i sitt arbeid også forholde seg til byområdets behov for effektiv transportbetjening i retning Oslo.

Buskerudbyprosjektet vil også ha et sterkt behov for å samarbeide med andre organisasjoner og selskaper for å kunne nå de målsettingene som settes i prosjektet. Følgende organisasjoner vil derfor bli invitert inn i referansegrupper eller ad-hoc-grupper eller på annen måte bli involvert i prosjektet:

- Buskerud Kollektivtrafikk AS (som er under stiftelse) og som har ansvaret for bl.a. innkjøp av transporttjenester for fylkeskommunen.
- Nettbuss Drammen AS som har betydelig ansvar for markedsføring og utvikling av kollektivtransporten
- NSB AS som vil være en betydelig samarbeidspartner for å kunne etablere et bedre togtilbud i og gjennom regionen
- Syklistenes landsforbund som kan gi betydelig konsultativ bistand for å utvikle/forbedre sykkeltilbudet
- Brukerorganisasjoner for øvrig

- Drammen Havn

I tillegg vil Buskerudbyen bli sterkt involvert i arbeidet med Konseptvalgutredning for jernbanen (KVU) som er startet opp.

#### Demokratiske prosesser og ordinære politiske organer

Samarbeidet vil bli lagt opp med bred politisk forankring gjennom tilrettelagte arbeidsformer (drøfting av fellessaker i formannskap /kommunestyre) før behandling i prosjektet, organisering av prosjektet (et felles rådgivende drøftingsorgan (ATMråd) med inntil 36 folkevalgte deltagere) og ordinær behandling av fellessaker i formannskap/kommunestyre (sak om planprosess for felles areal- og transportplan, beslutning av planprogram for felles plan mv.). Bred politisk forankring og medvirkning vurderes som et helt sentralt suksesskriterium for prosjektsamarbeidet.

Ingen formelle beslutninger fattes i prosjektet. Avtalen og samarbeidet baseres på konsensus. I ytterste konsekvens vil det si at problemstillinger som partene ikke kan enes om, vil måtte løstes ut av prosjektet og håndteres i de ordinære politiske og adm. organer. Denne form for konsensusbasert samarbeid vil stille krav til nødvendige prosesser, tillit og romslighet fra alle aktører.

#### Samordning av kommuneplanleggingen.

Felles areal- og transportplanlegging innebærer at kommunene i større grad må skape både temamessig og tidsmessig samordning av kommunenes respektive kommuneplanprosesser. Dette ligger imidlertid også som forutsetning i den nye plan- og bygningsloven. Der stilles det krav til fremdrift og til en fast plansyklus i forhold til valgperioden.

#### Kollektivtrafikk

ATMprosjekt Buskerudbyen har som ambisjon at bedre kollektivtrafikk skal bli et effektivt tiltak både knyttet til reduksjon av klimautslipp og økt framkommelighet for nyttetraffic på veiene. I prosjektsamarbeidet vil følgelig kollektivtrafikk være en helt sentral oppgave. Koordinering og tilrettelegging for tiltak knyttet til belønningsordningen fra Samferdselsdepartementet er foreslått lagt til prosjektet. Dette innebærer bla. at planlegging og tiltak for utvikling av kollektivtransport vil inngå i prosjektarbeidet. I tillegg til å jobbe med lokal kollektivtrafikk i Buskerudbyen, vil det bli sett fokus på utfordringer knyttet til pendling mot Oslo og Akershus. Prosjektet bli involvert i arbeidet med Kollektivtrafikkplan for Buskerud

#### De 4 statlige samarbeidsaktørene og gjensidige forpliktelse

Fylkesmannen, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket er likeverdige samarbeidspartnere med kommunene og fylkeskommunen. Dette innebærer bla. at prosjektet skal ivareta lokale, regionale og statlige mål innen areal, transport og klima. Ny plan- og bygningslov (plandelen) fra 1.7.2009, og nye statlige retningslinjer knyttet til klima og energi, er blant de nye rammebetingelser som prosjektet vil legge inn i sitt arbeid.

Samferdselsdepartementet har høsten 2009 tydeliggjort forventninger til Statens vegvesen og Jernbaneverket vedrørende etatenes arbeid med utvikling av bypakker som oppfølging av Nasjonal transportplan 2010 – 2019, særlig knyttet til transportpolitikk i byområdene. ATMprosjekt Buskerudbyen vurderes som en effektiv arena for Jernbaneverket og Statens vegvesen til å utarbeide en bypakke for Buskerudbyen.

Det at prosjektet har som oppgave å utarbeide en felles areal- og transportplan, innebærer at statsetatene forplikter seg til å delta aktivt i alle faser av dette planarbeidet, uavhengig av hvilken status planen vil få etter PB-loven.

Ett av hovedmålene med prosjektet er å øke gjennomføringskraften, og dermed bidra til å effektivisere plan- og saksbehandling for større planer og prosjekter. Dette vil være en utfordring for alle samarbeidsaktørene, også statsetatene, i å videreutvikle sine arbeidsformer. Dette innebærer

bla. bidra aktivt å delta i drøfting i felles arena i en tidlig fase. Målet er bla. å unngå innsigelser for planer og prosjekter av regional og interkommunal karakter.

#### Både konkurranse og samarbeid mellom kommunene

Virkeligheten for de 5 kommunene er i dag at de både samarbeider (bla innen mange tjenesteproduksjonsområder) og konkurrerer (bla. tilknyttet næringsetableringer).

ATMprosjekt Buskerudbyen vil gjennom framtidrettede areal- og transportløsninger være et virkemiddel for at Buskerudbyen skal bli mer konkurransekraftig for nye næringsetableringer i forhold til andre byregioner i Norge. Disse problemstillingene er viktig å drøfte åpent i prosjektet innenfor rammen av de målsettinger som samarbeidsavtalen inneholder. Suksesskriteriet anses å være åpenhet, respekt for hverandre og å skape tillit mellom samarbeidsaktørene.

Erfaringer fra næringslivet (bla. fra næringsklustere) tilsier at intern konkurranse kan øke konkurransekraften utad, forutsatt at samarbeidsprosessen fungerer.

#### Økonomiske forpliktelser og partenes ressurser til prosjektarbeidet

Gjennom samarbeidsavtalen forplikter fylkeskommunen og de 5 kommunene og de 4 statsetatene seg til et årlig finansieringsbidrag i avtaleperioden på 5 år. Det årlige bidraget fremgår av samarbeidsavtalen (vedlegg 2).

Et suksesskriterium vurderes å innebære aktiv deltagelse i det faglige arbeidet fra kommunene og fylkeskommunens side. For kommunene kan det være aktuelt å måtte styrke egen kompetanse eller kapasitet på området. Med den vekst som er forventet i dette byområdet, anses en styrking av den faglige kapasiteten innen areal, transport og klima være nødvendig, også uten etablering av ATMprosjekt Buskerudbyen.

### **6. Belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk**

Den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk har som hensikt å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i behovet for motorisert transport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil.

Den er kun to byområder i Norge som hittil har inngått 4 årig avtale tilknyttet den statlige belønningsordningen. Trondheim og Kristiansandsregionen har en ramme på sine 4 årige avtaler på henholdsvis 275 mill.kr. og 370 mill.kr. Flere byområder har fått 1 årige avtaler med vesentlig lavere økonomiske rammer. For 2009 har Drammensområdet (Lier, Drammen og Nedre Eiker) fått et tilskudd på 20 mill.kr. fra denne ordningen.

Samferdselsdepartementet inviterte i mai 2009 Buskerud fylkeskommune og kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg ( kommunene i Buskerudbyen) til forhandlinger om en 4-årig avtale for perioden 2010 – 2013.

Pr. dato foreligger ikke endelig tilbud om en 4-årig avtale fra Samferdselsdepartementet. En hovedforutsetning for et tilbud fra SD er at kommunene og fylkeskommunen vedtar igangsetting av ATMprosjekt Buskerudbyen.

En evt. avtale med SD vil inneholde finansiering av en rekke tiltak (Buskerudbyepakke 1) for bedre busstilbud, bedre framkommelighet for buss, infrastrukturtiltak for buss og tog, gang- og sykkelveier, opprustning av knutepunkter for buss og tog, innfartsparkering mv kombinert med biltrafikkreduserende tiltak. Tiltak vil i såfall gjennomføres i alle kommunene som deltar i ATMprosjekt Buskerudbyen.

Det legges opp til en politisk behandling av et slikt avtalesforslag i kommunestyre og fylkesting, så snart tilbudet om en avtale foreligger.

## **7. De 5 rådmennenes og fylkesrådmannens felles anbefaling**

ATMprosjekt Buskerudbyen vil være et unikt samarbeid i nasjonal sammenheng. Ingen andre byområder i Norge har startet et samarbeid innen areal- og transportutvikling hvor både fylkeskommunen, kommuner, fylkesmannen og de 3 statlige transportetatene er samarbeidspartnere.

Dette samarbeidet vil etter rådmennenes vurdering være meget viktig for framtidig vekst og miljøvennlig utvikling i felles byområde og i de enkelte lokalsamfunn. Prosjektet vil være et svar på følgende felles hovedutfordringer både på kort og lang sikt:

- Forventet sterk vekst i alle 5 kommunene og tilhørende kapasitetsproblemer i transportsystemet.
- Byområdets viktigste bidrag til reduksjon av klimautslipp fra transport
- Næringslivets forventninger til effektiv transport, og offentlig koordinert tilrettelegging av arealer for næringsutvikling.

Foreslått samarbeidsprosjekt vil supplere eksisterende interkommunale og regionale samarbeidsarenaer og prosjekter. ATMprosjekt Buskerudbyen vil øke gjennomføringskraften innen areal, transport og klimapolitikken gjennom et forpliktende plan- og tiltaksarbeid. Samarbeidet vil både ha et langsiktig tidsperspektiv for arealutviklingen i felles byområde samtidig som tiltak settes i verk fra 2010.

Samarbeidet er helt i tråd med forventningene fra nasjonale myndigheter og anses som helt nødvendig for å komme i betraktning med helhetlige samferdselsprosjekter (bypakker) i nasjonal transportplan NTP (2014 - 2023). Næringslivet i Buskerudbyen forventer at denne type samarbeid igangsettes.

Konflikter på tvers av kommunegrensene og forvaltningsnivåene skal løses gjennom dialog og samarbeid. Målet er å unngå innsigelser i plansaker.

Samarbeidet vil være krevende for alle de ti samarbeidspartnere. Vi må utvikle våre arbeidsformer og søke kunnskapsbaserte løsninger innenfor et samfunnsområde som inneholder krevende politiske prioriteringer. Alle parter må gi og alle parter må høste gevinster, men ikke til samme tid. Det at 10 likeverdige parter skal samarbeide gjennom konsensusløsninger krever romslighet og tillit. Samarbeidet skal utvikles på en måte som sikrer dette, samtidig som vi må være effektive.

Følgende vurderes som kritiske suksessfaktorer:

- Skape forståelse hos innbyggere og næringsliv om behovet for endret transportatferd ved i vesentlig større grad enn i dag å velge kollektivtrafikk, sykkel og gange i stedet for privatbilen.
- Sikre politisk forankring av samarbeidet gjennom involvering av de ordinære politiske organer i kommunene og fylkeskommunen.

Anbefalt samarbeidsavtale legger til rette for at disse suksesskriteriene kan ivaretas.

### **Vedlegg til saksfremlegget**

1. Rapport forprosjektfase 2 (januar 2009 – november 2009). Prosjekt Buskerudbyen.
2. Anbefalt forslag til 5 årig samarbeidsavtale fra 1.1.2010