

Balansert utvikling: Areal og transportstrategier for Vestregionen 2016 - 2023

Vedtatt november 2007

Revidert 03.12.2015

Bakgrunn

I forbindelse med behandlingen av Vestregionens handlingsprogram for 2014, ble det vedtatt å oppdatere Vestregionens areal- og transportstrategi "Balansert utvikling: Areal og transportstrategier for Vestregionen 2008 – 2018" som ble vedtatt i 2007, og kunnskapsgrunnlaget som den gang ble lagt til grunn for strategien.

Styringsgruppen i Vestregionen behandlet saken i møte 24.09.2015, sak 32/2015. Her ble følgende vedtak fattet:

"Styringsgruppen slutter seg til vurderingen om at eksisterende kunnskapsgrunnlag som er lagt til grunn for utviklingen av areal- og transportplanene/strategier i Oslo/Akershus, Buskerud, Buskerudbyen og Osloregionen, er fyllestgjørende for å kunne revidere Vestregionens areal- og transportstrategi. Styringsgruppen er positive til at det innarbeides et eget punkt om regionens forsknings- og innovasjonsbehov og hvordan dette behovet kan møtes. Vestregionens medarbeidere som deltar i Osloregionens faggruppe for areal og transport, bes bistå i revideringen av strategiene.

Framlagt strategiforslag bearbeides ytterligere, og fremmes for styringsgruppen i desember 2015."

Vurdering av gjeldende strategier

Mange av prioriteringene og formuleringene i "Balansert utvikling" har relevans også i dag, og samsvarer med føringer i forslag til regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus, prioriteringer i Osloregionens areal- og transportstrategi som er på høring, planforslag som er under utarbeidelse i Buskerud samt areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 – 2023. Flere av formuleringene i "Balansert utvikling" er derfor foreslått opprettholdt, mens øvrige formuleringer er endret i tråd med nytt kunnskapsgrunnlag og nye strategier for Oslo, Akershus, Buskerud, Buskerudbyen og Osloregionen.

Eksisterende strategidokument omtaler ikke behovet for forskning og innovasjon innen areal- og transportfeltet. Norges forskningsråd har etablert et eget programområde "Transport 2025" som omfatter helheten i transportsystemet og inkluderer veg, bane, sjø og luft, herunder persontransport og næringstransport. I NTP 2014 – 2023 ble det pekt på behovet for forskning og utvikling innenfor transportområdet som kan gi økt samfunnmessig effekt utover de behovene de statlige etatene selv ser. Vestregionen har tatt initiativet til å etablere et samarbeid med private aktører, FoU-aktører, Buskerudbyen og Smart City Bærum for å supplere og forsterke arbeidet med regionens areal- og transportutvikling gjennom erfaringsutveksling, kunnskapsdeling og prosjektsamarbeid. Det vil være behov for å videreutvikle denne arenaen (Innovasjonsarena Transport 2.0) som nå er etablert med sikte på å avklare behov for innovasjon og kunnskapsutvikling innenfor regionen og å etablere og gjennomføre forsknings- og innovasjonsprosjekter som kan bidra til utvikling av nye, bærekraftige forretningsmodeller, tjenester og produkter.

Målformulering:

Vestregionen skal bidra til gode areal- og transportløsninger som muliggjør at befolkningsveksten håndteres på en samfunnsmessig god og bærekraftig måte i tråd med nasjonale klimamål.

Arealstrategier:

Utbygging og arealutvikling i Vestregionen skal bygge videre på dagens by- og tettstedstruktur, og bidra til bærekraftig transportmønster og arealbruk. Dette betyr at kommunene i Vestregionen legger følgende til grunn:

Bykjerner og knutepunkt langs kollektivnettet prioriteres for utvikling av arbeidsplass- og besøksintensiv næring, handel, private og offentlige tjenestetilbud. Knutepunktene utformes slik at de støtter opp under bærekraftig bymiljø/byliv, og samtidig reduserer behovet for transport.

Drammen videreutvikles som Vestregionens viktigste bykjerne, Hønefoss og Sandvika som hovedsentra i sine delregioner. Øvrige tettsteder utvikles som handels- og tjenestefunksjoner tilpasset sitt omland.

Eksisterende bykjerne og lokale tettstedssentra styrkes som handelssentra, og ytterligere utflytting av handelsfunksjoner til eksternt lokaliserte sentra skal unngås.

Eksisterende grønnstruktur skal ivaretas av hensyn til rekreasjon, biologisk mangfold, landbruk, og for å gi en tydelig avgrensning av by- og bebyggelsesstrukturene.

Arealkrevende- og tungtrafikkskapende virksomhet, samt handel med volumvarer, lokaliseres til næringsparker med god tilgang til overordnet veinett, og om nødvendig havn og jernbane.

Boligbygging skal skje i tilknytning til eksisterende tettstedstruktur, med konsentrasjon til knutepunkt og arealer med effektiv kollektivbetjening.

Transportstrategier:

Følgende hovedprosjekter er gitt prioritet:

Hovedveiutbygging:

- E18 Vestkorridoren
- E16 Sandvika - Hønefoss
- Rv 23 Fullføring av Oslofjordforbindelsen
- Fv 319 Svelvik – Drammen
- E134 mot rv 23(Lierdiagonalen) inkl. rv 35

Kollektivtrafikk – bane:

- Utbygging av jernbanenettet etter "Østlandsstjerna"-prinsipper: satsing både på Intercity og grenbanene Ringeriksbanen/ Kongsbergbanen.
- Ny Oslotuneller for jernbane og t-bane.
- Samordning av billettsystemene over fylkesgrensene.

Kollektivtrafikk – båt:

- Elektriske båter skal være kollektivbærere i Drammensfjorden og Oslofjorden.

Sykkeltraseer

- Opparbeide den tidligere Sølvveien som egen trasé for sykling mellom Røyken og Kongsberg

Knutepunkter som virkemiddel i transportsystemet og i en flerkjernestruktur:

- Utvikle transportkjeder som optimaliseres mht reisetid og muligheter for å kunne arbeide underveis.

Sikre trygge parkeringsløsninger for sykler nær kollektivknutepunktene.

Finansiering:

Bymiljøavtalene bør inneholde midler til forskning og innovasjon knyttet til framtidige bærekraftige transportløsninger

Forskning og innovasjon

Videreutvikle innovasjonsarena "Transport 2.0" for framtiden transportløsninger med deltakere fra næringsliv, organisasjoner, forskningsinstitusjoner og høyskoler i regionen.

Legge til rette for forsknings- og innovasjonsprosjekter innen transportfeltet i tråd med samarbeidsplattformens påpekning av behovet for samarbeid mellom FoU-miljøer, næringsliv og offentlig sektor.