

Balansert utvikling.



Areal- og transportstrategier for Vestregionen.

2007

Forord.

Denne rapporten - **"Balansert utvikling. Areal- og transportstrategier for Vestregionen."** - er utarbeidet på oppdrag fra styringsgruppen som består av ordførerne i de 13 kommunene som i dag utgjør Vestregionen. Arbeidet er utført i regi av rådmannsgruppen, med rådmann Svein Aannestad, Ringerike som hovedansvarlig.

En bredt sammensatt arbeidsgruppe, oppnevnt av rådmannsgruppen, har utarbeidet rapporten.

Arbeidsgruppen har følgende sammensetning:

Lars Olsen, Ringerike kommune (leder)

Frode Graff, Drammen kommune

Njål Nore, Asker kommune

Hans Kristian Lingsom, Bærum kommune (Dag Olsen deltok i fase 1)

Jan Terjer Hanssen, Akershus fylkeskommune

Sigurd Fjøse, Buskerud fylkeskommune (deltok i fase 1)

Videre har sekretariatsleder Hans Hagene deltatt i gruppens arbeid, samt sikret prosess og jevnlig rapportering til rådmannsgruppen, ihht mandatet vedtatt av styringsgruppen.

Vestregionen har siden starten i 1992 prioritert arbeidet med areal og transport. Etter den omfattende utvidelsen av regionen i 2004 fant styringsgruppen det formålstjenlig å oppdatere tidligere vurderinger, vedtak og anbefalinger. Rapporten bygger således på, og er samtidig en nødvendig og faglig videreutvikling av en tidligere rapport for Vestregionen, "Balansert utvikling" (2002).

Arbeidet har faglig vært delt i to hoveddeler, fase 1 hvor man har konsentrert seg om stamveier og kollektivtransportløsninger knyttet opp mot revideringen av Nasjonal Transportplan (NTP), og fase 2, hvor man har konsentrert seg om areal, flerkjerne- og tettstedsproblematikk og tilhørende strategier. Rapporten har våren/sommeren 2007 vært ute på høring, og det har vært bred oppslutning om forslagene til strategier i medlemskommunenes formannskap og kommunestyre.

Rapportens fase 1- om stamveier og kollektivtransportløsninger - som ble enstemmig vedtatt av Vestregionens styringsgruppe 19.09.06, er Vestregionens anbefalinger og innspill til pågående arbeid med NTP. De vedtatte anbefalingene i begge fasene, inkludert fase 2 - om arealstrategier, flerkjerne- og tettstedsproblematikk, vil danne grunnlaget for medlemskommunenes innspill til Osloregionens arbeid med felles areal- og transportstrategier høsten/vinteren 2007.

Med dette fremsendes den helhetlige rapporten, med Vestregionens vurderinger av fremtidige areal- og transportutfordringer, inkludert flerkjerne- og tettstedsproblematikk, sammen med vedtatte strategier på disse områdene. Strategidokumentet vil være retningsgivende for arbeidet med kommuneplanleggingen, som et overordnet dokument som styrker regionen som et hele, og legger grunnlaget for en felles langsiktig retning i utviklingen av Vestregionen.

Bærum, 17. oktober 2007

Ordfører Odd Reinsfelt
Leder av Vestregionens styringsgruppe

Innhold

Vedtatte areal- og transportstrategier	4
Kap. 1. En dynamisk, bærekraftig og fremtidsrettet region	5
A. Bakgrunn. Om Vestregionen.	
B. Balansert utvikling i en flerkjernestruktur.	
C. Transportbehovet i regionen.	
Kap. 2. Grønnstruktur	12
A. Beskrivelse og oversikt.	
B. Grønnstrukturen og utbyggingspresset i regionen.	
Kap. 3. Arealbruk og arealutnyttelse	14
Kap. 4. By-, kjerne- og tettstedsutvikling	16
A. Generelt.	
B. Byer, kjerner og tettsteder i Vestregionen.	
Kap. 5. Transportsatsing i Vestregionen	18
A. Anbefalinger til revidert NTP.	
B. Forholdet til Oslopakke 3.	
C. Veiltak utenom Oslopakke 3.	
D. Økt kollektivsatsing.	

BALANSERT UTVIKLING –

Areal- og transportstrategier for vestregionen

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 strategier til grunn i sin planlegging:

- Bykjerner og knutepunkt langs kollektivnettet prioriteres for utvikling av arbeidsplass- og besøksintensiv næring, handel, private og offentlige tjenestetilbud.
Konsentrasjon, mangfold og estetikk er viktige stikkord for å utvikle sentrenes attraktivitet.
- Drammen videreutvikles som Vestregionens viktigste bykjerner, Hønefoss og Sandvika som hovedsentra i sine delregioner. Øvrige tettsteder utvikles som lokalsentra med handels- og tjenestefunksjoner tilpasset sitt omland.
- Eksisterende bykjerner 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.
- Arealrevende- 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:

Vestregionens felles anbefaling til NTP 2010-2019

Vestregionens styringsgruppe vedtok 19.09.06 enstemmig som regionens felles anbefaling at følgende hovedprosjekter prioriteres i kommende Nasjonal Transportplan:

Hovedveiutbygging:

- E18 Gjennomføring i henhold til Oslopakke 3
- E16 4 felt Sandvika-Hønefoss (etappevis)
- Rv 23 Fullføring av Oslofjordforbindelsen
- Rv 35 Strekningen Jevnaker-Olimb

Kollektivtrafikk - bane:

- Økt frekvens etter 2009 (Lysaker stasjon ferdig) for lokale- og regionale tog
- Økt bruk av Spikkestadbanen
- Flytoget til Drammen

Knutepunkter, som virkemiddel i transportsystemet og i en flerkjernestruktur:

- Jernbaneterminaler og viktige stasjoner
- Regionale bussholdeplasser
- Parkeringsløsninger for bil og sykkel

Finansiering:

- Staten over NTP, og Oslopakke 3
- Brukerfinansiering langs øvrige strekninger

Kap. 1. En dynamisk, bærekraftig og fremtidsrettet region

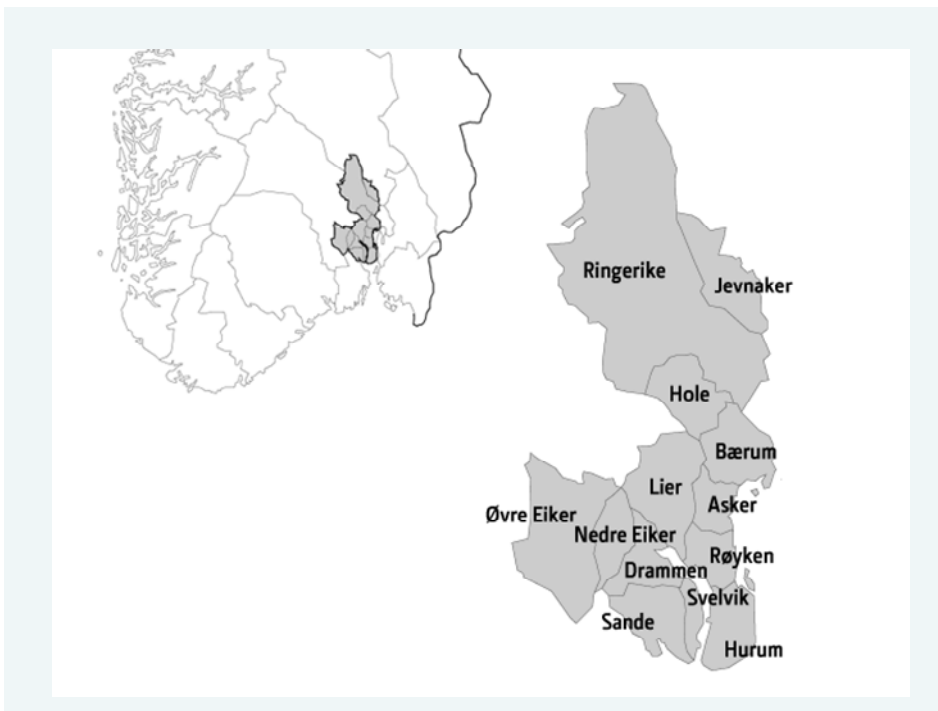
A. Bakgrunn. Om Vestregionen.

0. Norges største - 13 kommuner - 360.000 innbyggere - 165.000 arbeidsplasser

Vestregionen er den regionale samarbeidskonstellasjonen mellom de 13 kommunene vest for Oslo, samt de to fylkeskommunene Akershus og Buskerud. Vestregionen inngår geografisk og funksjonelt som en stadig mer integrert del av Osloregionen

Vestregionen har medlemskommuner i 4 ulike fylker og er Norges største og tettest befolkede region med mer enn 360.000 innbyggere. Veksten er ca 1% hvert år. Regionen har ca 165.000 arbeidsplasser. Mer enn 50% av alle sysselsatte i Vestregionen pendler mellom kommunene, eller ut av/inn til regionen. Regionen utgjør således et kraftfullt bo-, arbeids-, service- og pendlingsmarked.

Nedenfor vises regionens beliggenhet og medlemskommuner.



1. Hovedtrekk og intensjoner i Vestregionens utbyggingsmønster

Tyngden av bosetting og næringsliv ligger i aksene Oslo-Asker, i Drammensregionen og på Ringerike. Aksene Oslo-Asker, inkl. Røyken og deler av Lier og Hurum blir stadig tettere integrert som bolig- og arbeidsmarked.

Strukturen i bosetting og næringsliv skal videreutvikles gjennom et flerkjernet utbyggingsmønster.

Bykjernene Drammen og Hønefoss er historiske, livskraftige sentra for sine omland, og skal styrkes som avlastningssentra for Oslo. En slik utvikling gir muligheter for en videre samordning av arealbruk og transportløsninger som kan bidra til å dempe veksten i biltrafikk i Osloregionen.

2. Tidligere rapport ”Balansert utvikling”

Denne rapporten bygger videre på en tidligere rapport om ”Balansert utvikling i Vestregionen”, (2002), som den gang besto av 7 kommuner, mot nå 13.

Areal- og transportstrategiene for Vestregionen fra 2002 inneholdt både prinsipper for samordnet arealutvikling og prioritering av tiltak i Nasjonal Transportplan (NTP). Den forutsatte at kommunene og staten fulgte opp strategiene gjennom partnerskap.

Strategiene bygde på følgende prinsipper for samordnet arealutvikling:

- Forsterke Drammen by som regionsenter

- Satse på utvikling av eksisterende tettsteder og utfyllende bebyggelse i etablerte boligområder i hele regionen
- Konsentrert utbygging langs jernbanen, særlig i knutepunktene
- Bygge opp om utvikling av Spikkestadbanen
- Opprettholde grøntbeltet som skiller Oslo og Drammen og som utgjør en grønn korridor fra Hurumlandet til Nordmarka.

Strategien ga innspill til følgende tiltak prioritert i NTP:

- Tiltak i NTP 2002-2011 som forutsettes gjennomført:
 - Dobbeltspor Oslo-Asker
 - Bane til Fornebu
 - Tiltak på E 18 Fusdal-Framnes
 - Fullføring av Drammenspakken
- Nye prioriterte tiltak i NTP 2006-2015:
 - Stamveien gjennom Oslofjordtunnelen fullføres over Hurumlandet til Drammen
 - Styrking av Spikkestadbanens kapasitet, evt forlengelse av kollektivsystemet til Drammen
 - Ny vei Asker – Midtbygda (Røyken)

B. Balansert utvikling i en flerkjernestruktur

0. Osloregionens og det sentrale Østlandsområdets polysentriske utvikling

Styrking og utvikling av det sentrale Østlandsområdet med Osloregionen som kraftsenter, bygger på en balansert utvikling gjennom et såkalt polysentrisk bysystem. Dette avlaster Oslo samtidig som det bidrar til å styrke hele Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i europeisk sammenheng.

Bysystemet vil oppnå slik konkurransedyktighet og bærekraft gjennom at vekstkraftige kjerner og knutepunkter utvikles og bindes sammen av et effektivt transportsystem.

For å lykkes er det viktig både å vektlegge forutsetningene for økonomisk vekst, utbyggingsmønsteret samt et effektivt transportsystem som bidrag til konkurransedyktighet, i det sammenhengende arbeids-, bolig- og servicemarkedet (ABS), som regionen jo utgjør. Slik kan både arbeidskraft og varetransport bevege seg raskt og effektivt i regionen, med kortest mulig reisetid mellom kjerner og knutepunkt.

1. Vestregionen som del av Osloregionens flerkjernestruktur

Vestregionen vil således at veksten fremover fordeler seg i etablerte byer, tettsteder og arbeidsplasskonsentrasjoner. Sentrale målsettinger, kfr også vedtatt strategisk plan, er å

- sikre en fremtidsrettet infrastruktur med tilstrekkelig fremkommelighet og kapasitet, samt å
- øke verdiskaping, nyskaping og kompetanse i et forpliktende samspill mellom offentlig og privat virksomhet.

Sagt på en annen måte, bidra til økonomisk vekst, bærekraftig utvikling og et effektivt transportsystem.

Bykjernene Drammen og Hønefoss samt Sandvika er sentrale i en slik strategi, bla fordi de omfatter tunge funksjoner innenfor offentlig og privat service, tjenesteyting samt innen utdanning og kompetanse.

Dette utgjør således grunnlaget i en flerkjernestruktur for fremtidig regional utvikling i Vestregionen. Vekst i by - og kjernestrukturen ses i klar sammenheng med muligheten til og behovet for å ivareta en grønn struktur med kyst, jordbruk og utmark/friområder.

2. Mål for balansert utvikling

Her vises i tillegg også til det tidligere arbeidet med balansert utvikling i Vestregionen (2002). Vestregionen legger følgende mål til grunn:

Mål 1. En bærekraftig region

Mål 2. En konkurransedyktig region

Mål 3. En god region å bo og jobbe i.

Mål 1: En bærekraftig region

I en balansert utvikling bør følgende hensyn ivaretas:

- Alle bør ha muligheter for mobilitet, og transporten skal ikke forringe den enkeltes velferd
- Transport bør ikke forringe miljøet, verken lokalt, regionalt eller globalt
- Det bør aktivt arbeides for reduserte klimagassutslipp
- Transport og kommunikasjon er grunnlaget for verdiskaping, og flyt av arbeidskraft, gods og informasjon må sikres også på lang sikt.

Nasjonale og regionale mål om samordnet areal- og transportplanlegging (SATP) innebærer redusert avhengighet av privatbil i daglige gjøremål. For å oppnå dette trengs:

- Et mer arealeffektivt utbyggingsmønster
- Knutepunksatsing
- Konsentrert utbygging
- Fellesprinsipper for lokalisering av nye arbeidsplasser og boliger.

Mål 2: En konkurransedyktig region

Flere av landets sterkeste virksomheter innenfor kunnskapsbaserte og vareproduserende næringer ligger i Vestregionen.

Vestregionen er et av landets aller mest konkurransedyktige områder, og enda flere muligheter finnes for samspill, innovasjon og vekst.

Vestregionen er således en svært viktig brikke i Osloregionen, som igjen utgjør en økonomisk motor for hele landet. De muligheter for innovasjon og verdiskaping som ligger i regionen bør derfor utnyttes til gode for både nasjonaløkonomien og lokal/regional sysselsetting.

Ved at transportkostnadene går ned, blir eksisterende næringsliv mer konkurransedyktig, og regionen blir tilsvarende mer konkurransedyktig når det gjelder å tiltrekke seg nye bedrifter og kunnskapsmiljøer.

Et godt og velfungerende transportsystem er derfor en forutsetning for at disse fortrinnene skal kunne opprettholdes og utvikles på lengre sikt.

Mål 3: En god region å bo og jobbe i

Vestregionen har mange steder hvor mennesker vil flytte til, trives og bli værende:

- Man bor innenfor hovedstadsregionen - avstandene er korte til storbyens goder
- Man har gode fritidsmuligheter og - tilbud; sjø, mark og bykultur
- Den har et variert arbeidsliv – og næringslivet trenger mange og ulike typer kompetanse
- Det er et godt og differensiert boligtilbud

C. Transportbehovet i regionen

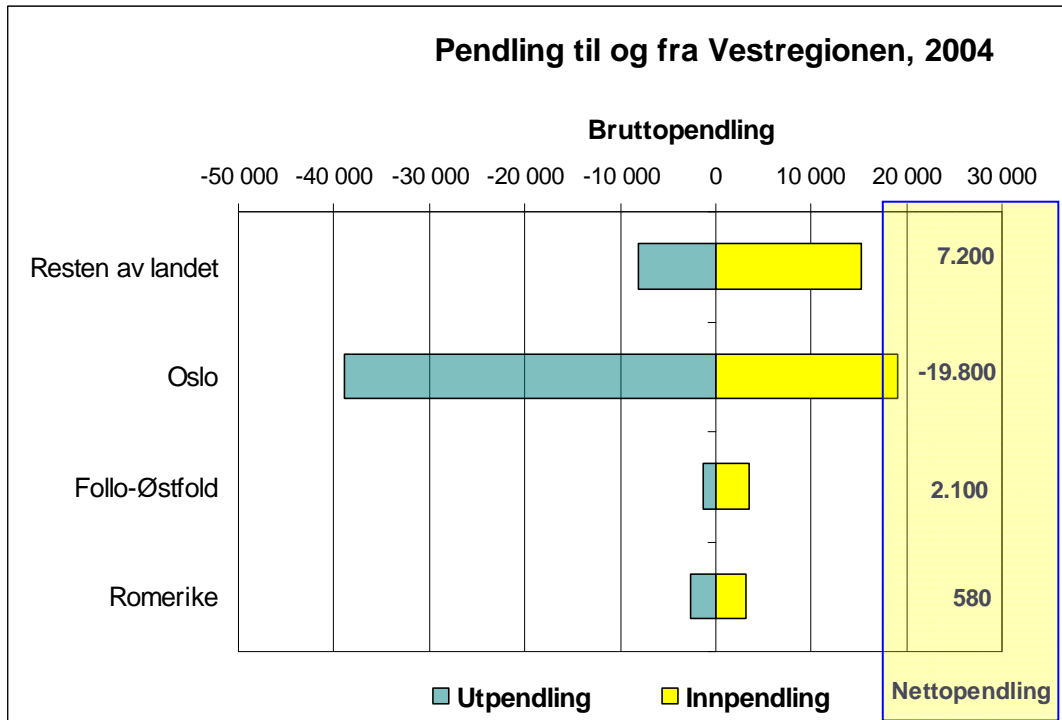
0. Arbeidsplasser og pendling

Osloregionen er et felles bo- og arbeidsmarked med Oslo som naturlig og historisk midtpunkt.

Ca. 125.000 av Vestregionens innbyggere arbeider internt i regionen, og reiser således daglig inn til bykjernene Hønefoss og Drammen, samt mot Asker og Bærum. I tillegg pendler mer enn 40.000 av Vestregionens innbyggere inn til Oslo hver dag, de fleste fra Drammen, Asker og Bærum.

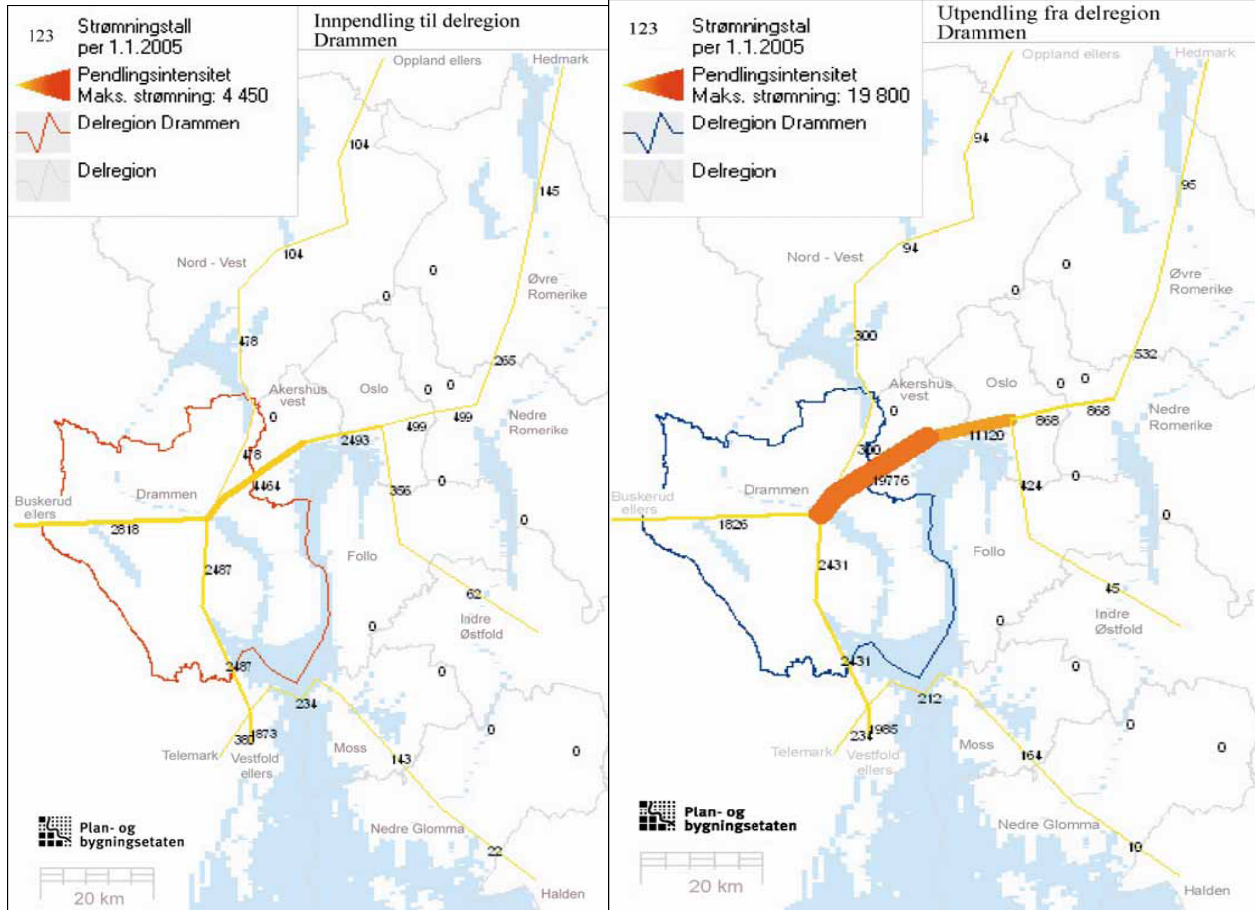
Pendling lenger mot øst, dvs til Romeriksregionene, Follo eller Østfold er svært beskjeden i forhold til dette, mens godt over 8.000 har jobb i andre deler av landet eller utlandet.

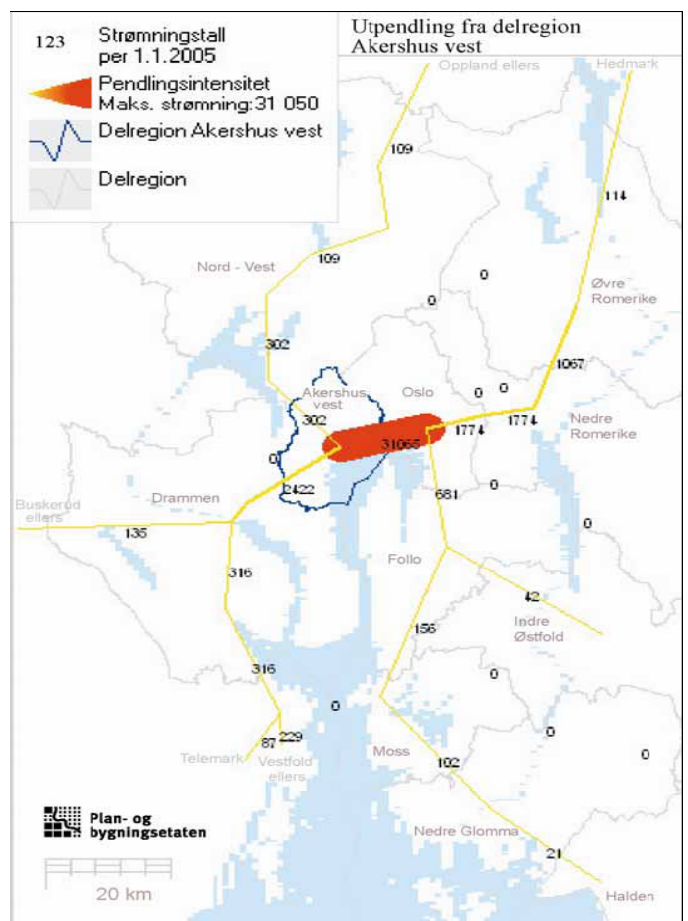
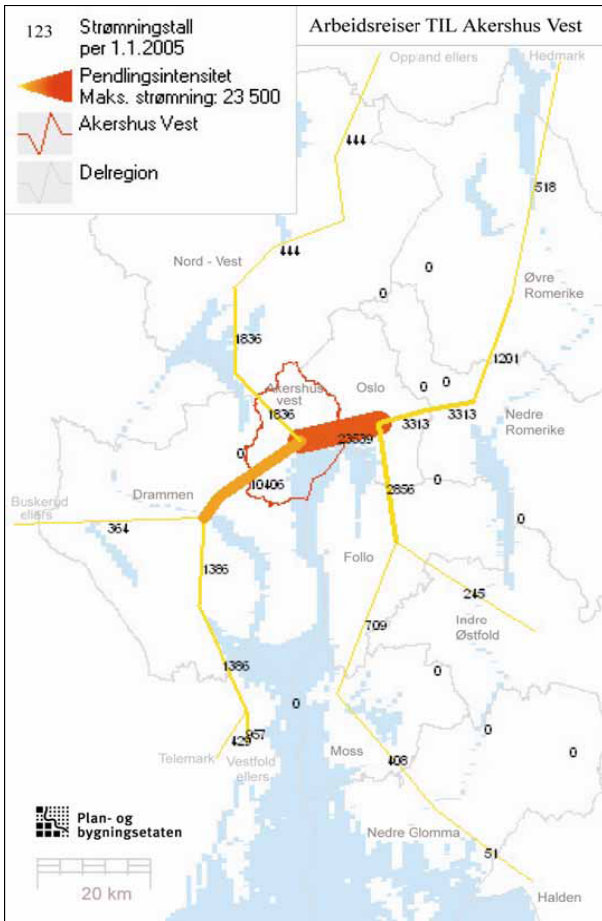
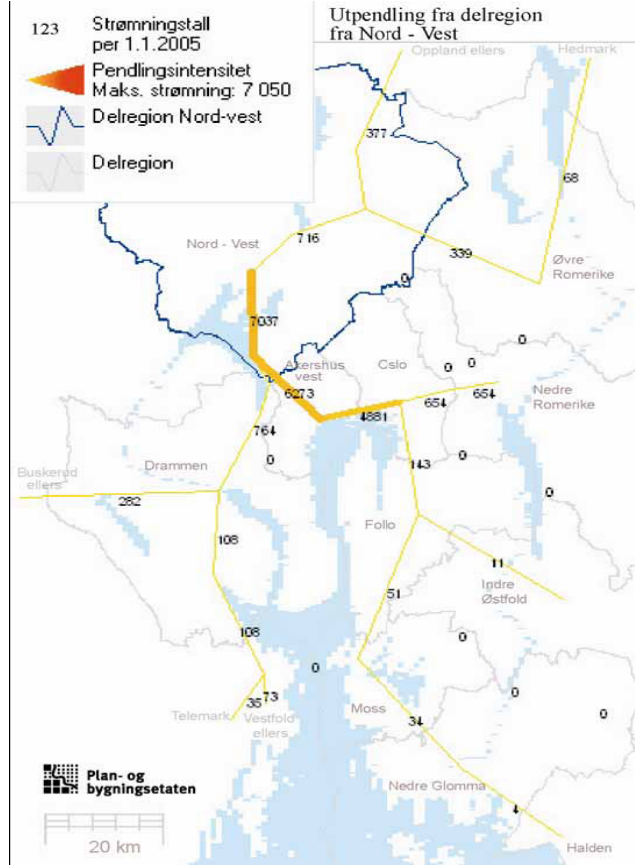
Figur 1. under synliggjør hovedtrekkene i pendlingsbildet for Vestregionen i forhold til andre regioner. Bruttopendling vises både innover og utover med "bjelkene", mens nettopendling er beregnet som differansen mellom pendling inn minus pendling ut, og vises i den gule kolonnen til høyre for "bjelkene".



Langs veiene innover mot Oslo akkumulerer pendlerstrømmen med stadig flere arbeidstakere, slik at E18 er den klart mest belastede veistrekningen i Vestregionen. Mer enn 40.000 pendlere krysser grensen inn til Oslo hver dag. Den er også den mest belastet i hele Osloregionen.

Figurene 2-7 nedenfor synliggjør inn-/utpendlingen til/fra delregionene Drammen, Ringerike og Asker/Bærum. Med tilhørende belastning på E18, E16 og E134 og på jernbanen langs akse Drammen-Oslo.





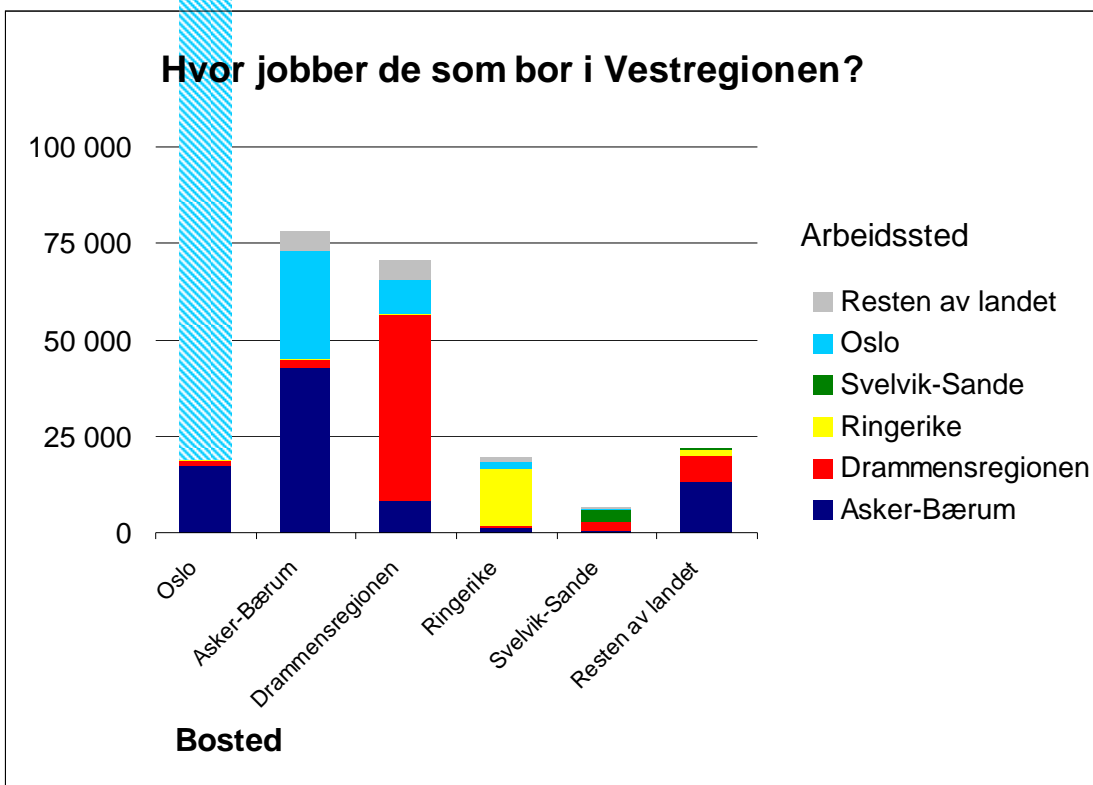
1. Nærmere om pendlingsmønsteret.

Som det vises i **figur 8** nedenfor jobber de fleste i Vestregionen innenfor eget nærområde, eller pendler innover i retning Oslo.

- Bosatte i Asker/Bærum arbeider i all hovedsak i Asker/Bærum og Oslo.
- Bosatte i Drammensregionen arbeider i Drammensregionen eller pendler til Asker, Bærum eller Oslo.
- Bosatte i Ringeriksregionen arbeider i stor utstrekning i denne delregionen, men pendler også til Asker, Bærum og Oslo.
- Bosatte i Svelvik/Sande arbeider lokalt eller pendler inn i Drammensregionen og noe mot Oslo.
- Det er svært liten pendling på tvers mellom Ringeriksregionen og Drammensregionen.
- Det er en betydelig motstrømspendling fra Oslo til Asker/Bærum, og noe pendling fra Asker/Bærum til Drammensregionen.

Dette betyr bla at det fra Drammensregionen er en betydelig pendling inn mot Asker, Bærum og Oslo, med mer enn 30% av arbeidsstyrken. Pendlingsstrømmen fra Oslo til Asker og Bærum er også omfattende, mer enn 17.000 pendler den veien, og arbeidstakere fra Oslo innehar således over 20 % av arbeidsplassene i de nærmeste nabokommunene i vest.

Figur 8.



Der hvor bosetting og sysselsetting er konsentrert, kan pendlingen avvikles med kollektivtransport, spesielt til Oslo sentrum. Men spredt bosetting og usentrale arbeidsplasser genererer i større grad bruk av bil i arbeidsreiser, og gir et dårligere kundegrnlag for å drive kollektivtransporten.

2. Øvrig trafikk.

Det er betydelige mengder med godstrafikk til, fra og gjennom Vestregionen. Viktige havne- og terminalanlegg i Oslo, Drammen og Larvik er lastepunkter for mye av landets importvarer, og frakten går videre til mottakere i Vestregionen og andre steder på Østlandet. Industriproduksjonen, spesielt i Drammensregionen og Hønefoss, gir også grunnlag for mye transport av råvarer og ferdigprodukter.

Det er ikke bare næringslivet som bruker transportnettet i Vestregionen. Det er generelt mye trafikk til og fra hovedstadsregionens handels- kultur- og fritidstilbud utenom tradisjonell arbeidstid, hvor en del kan løses med kollektivtransport. Dessuten er det store trafikkstrømmer gjennom Vestregionen både sommer- og

vinterstid i forbindelse med feriereiser. Siden ferietrafikken i hovedsak er familier og reiser til spredt reisemål, er den i stor grad bilbasert.

D. Gevinster ved samordnet areal og transport i Vestregionen

En vellykket transport- og arealstrategi kan gi følgende gevinster:

- Mer arealeffektivt utbyggingsmønster, noe som sparer verdifulle ubebygde arealer for naturressurser, rekreasjon og matproduksjon
- Bolig- og arbeidsmarkedet utvides, til fordel for Osloregionens konkurransedyktighet
- Kortere reisetid og enklere hverdag som et velferdsmessig gode for den enkelte husholdning
- Bedre utnyttelse og sambruk av regionens kvaliteter og tilbud - gjennom økt kontakt via transportnettet
- Økt produktivitet og internasjonal konkurransedyktighet - som en konsekvens av reduserte reisetider og transportkostnader
- Bedre veistandard og bedre trafiksikkerhet - som en klar forbedring langs noen sterkt ulykkesbelastede strekninger
- Muliggjør ytterligere byutvikling - med forsterket kollektivtilbud, bedre tilgjengelighet til kultur- og andre tilbud i byene, samt mer effektiv arealbruk
- Mindre press på veinettet (miljøforbedring) - som en konsekvens av at regiontrafikken bruker det overordnede veinettet og avlaster lokalveier.

Kap. 2. Grønnstruktur

A. Beskrivelse og oversikt

Vestregionen er en av de tetteste befolkede regionene i Norge, men likevel utgjør ulike grøntområder størstedelen av arealet. Grønnstrukturen utgjøres av marka/skog, jordbruksområder og sjø-/vannområder. Allmenn tilgang til grøntområder er en viktig bokvalitet, og ivaretagelse, skjøtsel og tilgjengeliggjøring av grønnstrukturen anses som viktige velferdstiltak.

En bærekraftig regional utvikling må også innebære at produktive jord- og skogbruksarealer i størst mulig grad ivaretas til biologisk produksjon. Dette må blant annet ses i lys av globale energi- og klimautfordringer, som kan bety fremtidig økt behov for lokal matproduksjon og lokal tilgang til fornybare energikilder.

I Vestregionen finnes disse større, sammenhengende grønnstrukturene:

Skogsområder.

- Skogsområdet fra Ringkollen/Krokskogen, via Vestmarka til Kjekstadmarka og Hurummarka. Dette omfatter store deler av Oslomarka, og er viktige friluftsområder for befolkningen i Oslo og Vestregionen.
- Finnemarka er rekreasjonsområde for Drammen, Lier, Eikerbygdene og Modum.
- Drammen sørmark og Røysjømarka brukes som rekreasjonsområde fra Drammen, Eikerbygdene og Sande.

Jordbruksområder

- Lierdalen
- Skoger – Sande
- Eikerbygdene
- Røysehalvøya (nasjonal kulturlandskapsverdi) – Steinsletta – Hadeland.

Sjø- og vannområder

- Oslofjorden/Vestfjorden, Drammensfjorden og Breiangen er viktige båt- og bade områder, og er mest i bruk sommerstid.
- Drammenselva har blitt et yndet rekreasjonsområde, med store naturkvaliteter, etter et omfattende renseprogram på 80- og 90-tallet.
- Tyrifjorden med strandlinje og øyer, og vassdragene gjennom Hønefoss.



Kartet er et utsnitt fra "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen", utkast januar 2007

B. Grønnstrukturen og utbyggingspresset i regionen

Grønnstrukturen er sårbar for utbyggingspresset i regionen. Dette gjelder særlig randsonene til dagens by- og tettstedsstrukturer, og langs hovedveiene E18, E16 og E134.

Kommunene har gjennom sin arealmyndighet ansvar for å unngå vekst som gir irreversible inngrep i grønnstrukturen. Dette er viktig både for å ivareta grønnstrukturen, for å hindre en bolig- og nærings- og handelsstruktur som utarmer by- og tettstedsutviklingen, og for å redusere transportbehovet.

Grønnstrukturen tjener også som et skille mellom bystrukturer. Lierdalen og Lierskogen er et særlig betydningsfullt skille mellom Stor-Oslos tettstedsstruktur som strekker seg helt til Asker, og Drammens bystruktur.

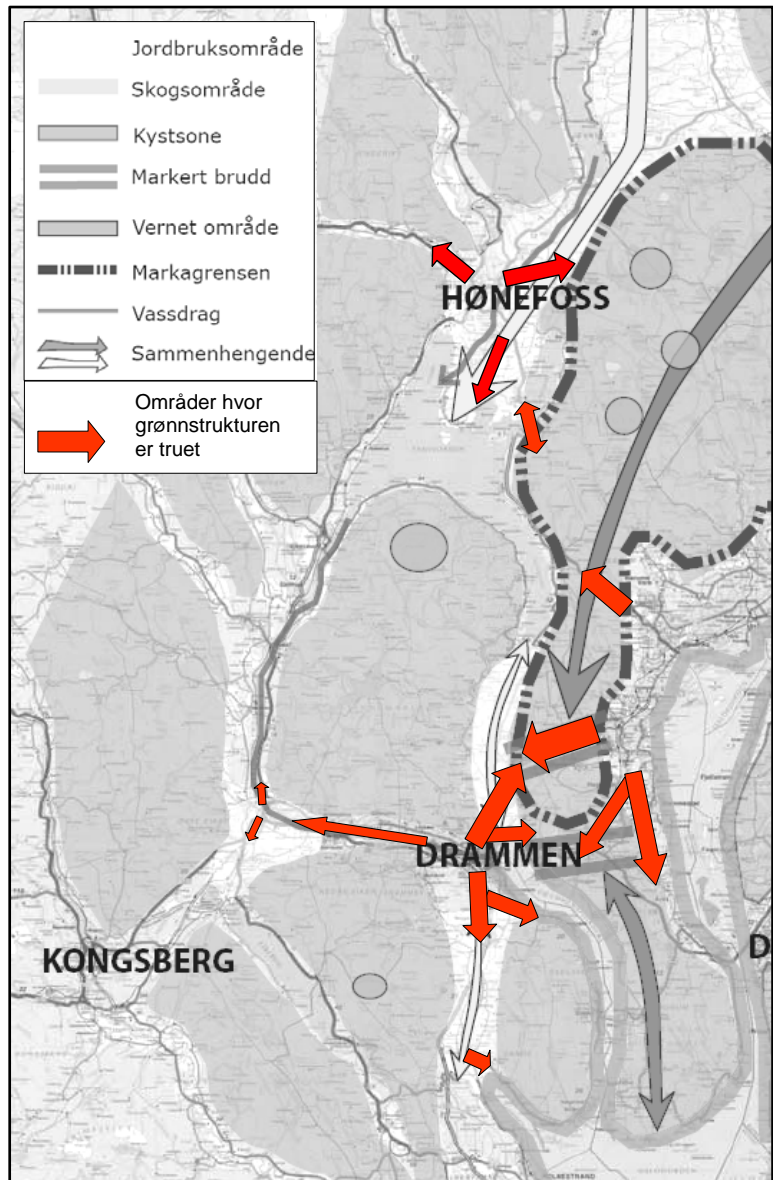
Bebyggelsen preger allerede et bånd langs E18 gjennom Lier.

Vestmarka/Sollihøgda utgjør et tilsvarende skille mellom Bærum og Hole/Ringerike, som kan bli utsatt for lignende utbyggingspress.

Disse områdene er samtidig underlagt bestemmelsene om marka, og vil bli omfattet av en eventuell ny markalov som regjeringen arbeider med.

I tillegg er strandarealer ved fjord, sjø og vassdrag attraktive områder for boliger og fritidsbebyggelse, og utsatt for sterkt utbyggingspress. Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjorden setter imidlertid klare begrensninger på utbygging i strandsonen langs fjorden.

Kartet viser de viktigste retningene for utbyggingspress inn i grønnstrukturen i Vestregionen.



Overordnede føringer.

Samlet sett utgjør Markagrensene, rikspolitiske retningslinjer for Oslofjorden og krav til bevaring av større sammenhengende jordbruksarealer, en sterk nasjonal føring på byutviklingsmønsteret i Osloregionen. Samtidig vil utbyggingspresset i Osloregionen føre til en utvidelse og forsterkning av byutviklingen i stadig større avstand fra regionens sentrum.

Dette stiller krav til forbedrede kommunikasjoner på vei og bane. Nasjonale og regionale myndigheter besitter avgjørende virkemidler både hva gjelder byutviklingsmønster og tilhørende kommunikasjoner. Bevaring av naturområder, produktive jordbruksarealer og kvaliteter langs sjø og vassdrag har en kommunikasjonsmessig kostnad. I arbeidet med en balansert utvikling i Vestregionen og i Osloregionen som helhet, er det nødvendig at statlige myndigheter erkjenner behovet for en samordnet statlig areal- og samferdselspolitikk i Osloregionen.

Kap. 3. Arealbruk og arealutnyttelse

Hver enkelt kommune har arealmyndighet innenfor sine områder. Kommunene i Vestregionen ønsker å samordne arealbruken for å ta vare på landskapet, redusere transportbehovet, begrense klimagassutslipp og gi et godt kultur- og tjenestetilbud, og fremme et konkurransedyktig næringsliv.

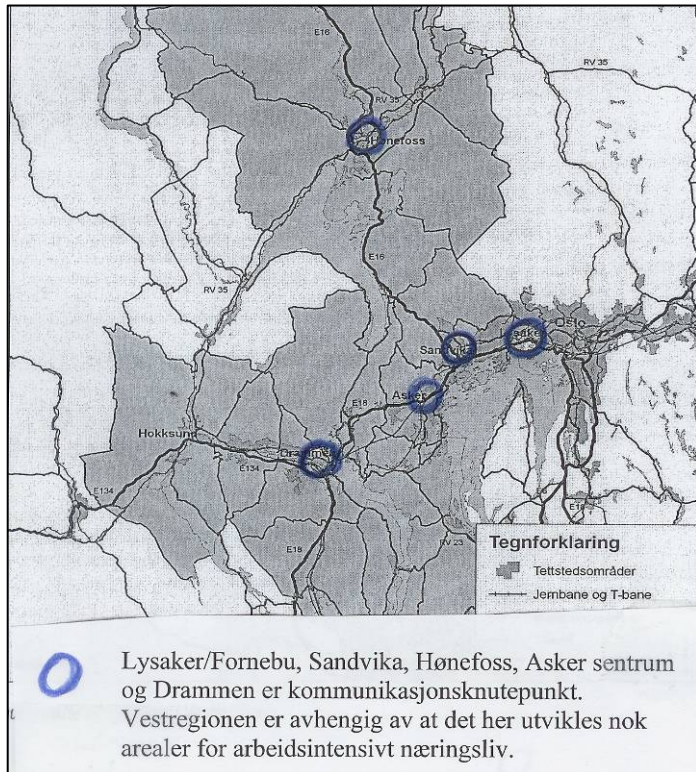
1. Arbeidsintensive kontorbedrifter m.v.

Store kontor- og teknologibedrifter bør lokaliseres til steder som er enkelt tilgjengelig for arbeidstakere fra et stort omland.

Rask kommunikasjon til Gardermoen og hovedstadsfunksjonene i Oslo har også vesentlig betydning ved lokalisering.

Drammen, Asker sentrum, Sandvika og Lysaker/Fornebu er særlig viktige, fordi de ligger langs en høytrafikkert jernbaneanke med direkte forbindelse til hovedflyplassen. Hønefoss er tilsvarende viktig, fordi byen ligger sentralt i et geografisk stort bolig- og arbeidsmarked (Ringerike/Hadeland m.fl.).

Av hensyn til hele regionen må det gis rom for næringsvekst i disse sentraene. Alle kommunesentra og større tettsteder bør ha plass til mindre kontorbedrifter, av hensyn til stedsutvikling og lokal tilgang på arbeidsplasser.



2. Areal- og transportkrevende næringsvirksomhet

Arealkrevende produksjons-, lager og engrosvirksomhet skaper mye tungtrafikk, og legger beslag på store arealressurser. Regionen bør samordne seg om kvalitativt gode "næringsparker" strategisk lokalisert i forhold til transportsystemet (overordnet veinett, havn og jernbane), og med god arealutnyttelse.

Noen arealkrevende funksjoner har særskilte lokaliseringskrav, for eksempel avfallsdeponier, pukkverk og store kommunaltekniske anlegg. Som regel oppnås regionale areal- og miljøgevinster ved samordning om færre, større og profesjonelt drevne anlegg. Drammen havn er en viktig del av systemet for godsdistribusjon i Osloregionen.

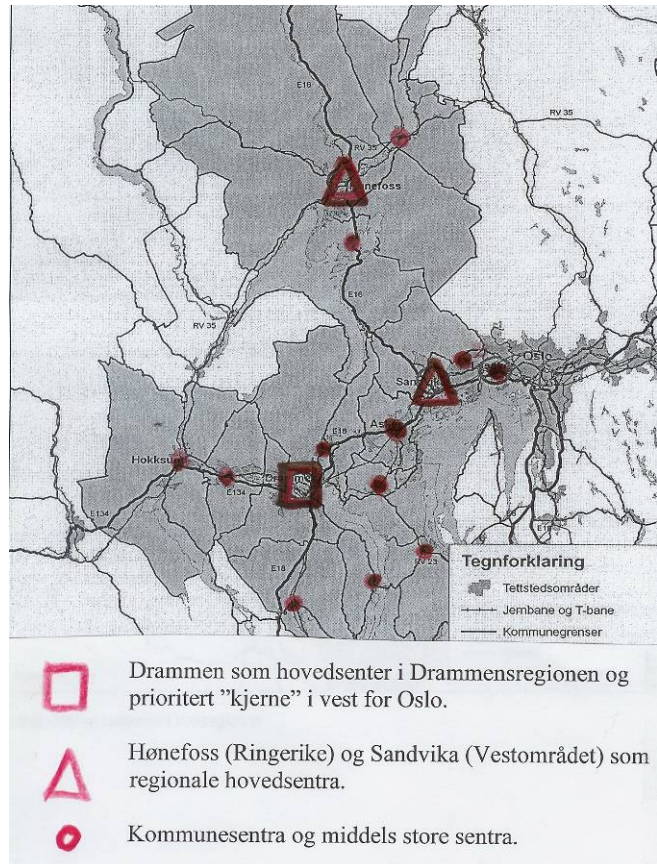
3. Handel, tjeneste- og servicenæringer

Handels- tjeneste- og servicevirksomhet kan betraktes som et regionalt anliggende av tre grunner:

- Handels- og servicevirksomhet er en begrenset ressurs for utvikling av tettstedene. Tillates for eksempel etablering av store frittstående kjøpesentra, blir det mindre handelsvirksomhet tilbake for å bygge opp under ønsket stedsutvikling.
- Lokalisering har stor betydning for tilgjengelighet med kollektivtrafikk. Dette gjelder også offentlige virksomheter som videregående skoler, sykehus/poliklinikker osv.
- Handel med volumvarer som biler og trelast er det ofte ikke plass til innenfor de større tettstedene. Slik aktivitet er areal- og biltransportkrevende på samme måte som lager- og produksjonsvirksomhet og bør derfor samles i et begrenset antall områder med en tydelig struktur (estetisk) og med god arealutnyttelse.

Strategi:

- Etablering av kjøpesentra og detaljvarehandel skal bygge opp under ønsket stedsutvikling. Detaljvarehus over 3 000 m² skal lokaliseres innenfor eksisterende tettsteder i tråd med fylkesdelplaner for handels-, service- og senterstruktur.
- Offentlig og privat tjenestetilbud må lokaliseres hensiktsmessig i forhold til transport:
 - Videregående skoler bør primært legges nær knutepunkt for kollektivtrafikken.
 - De mest spesialiserte offentlige tjenestetilbudene prioriteres i de tre regionale hovedsentraene Sandvika, Hønefoss og Drammen.
 - Drammen, med god kollektivdekning og nødvendig avstand til Oslo, prioriteres for de tyngste funksjonene.
- Kommunene i Vestregionen skal søke å samordne et kultur- og fritidstilbud vest for Oslo slik at innbyggerne får et bredt tilbud til lavest mulig økonomisk- og miljømessig kostnad. Kommunene skal både utfylle hverandre og samarbeide om felles løsninger.
- Videre vekst i handel med volumvarer skal ikke spres til nye områder, men ved å øke kvalitet og arealutnyttelse på områder som allerede er avsatt til slikt formål og som ligger gunstig til i forhold til hovedveinettet.



4. Boliger

Lokalisering av boliger har regional betydning på den måten at spredt bebyggelse kan bidra til å svekke felles regional grønnstruktur og gi opphav til mer bruk av privatbil. Samtidig vil lokalisering av boliger i gangavstand til bykjerner og knutepunkt gi disse stedene økt liv og aktivitet, uten tilsvarende økning i biltrafikk.

Vestregionen vil

- Satse på boligbygging i eksisterende byer og tettsteder
- Konsentrere boligutbygging langs jernbanen og viktige busskorridorer

Kap. 4. By -, kjerne- og tettstedsutvikling

A. Generelt

Ulike tettbygde områder i en storbyregion vil i ulik grad kunne ha en senter-, kjerne- eller knutepunktfunksjon. En "komplett" kjerneby innehar et mangfold av funksjoner og tilbud, som kan sammenfattes slik:

- Arbeidsplasskonsentrasjon.
- Allsidig handelstilbud. Et sentralt plassert, kjedebasert kjøpesenter er ikke tilstrekkelig; variasjon i småbutikker gir sterkere bypreg. Denne bysenterfunksjonen er i dag under sterkt press pga konkurransen med stadig flere eksternt lokaliserte kjøpesentra.
- Lokalisering av lokalt og regionalt, offentlig og privat tjenestetilbud.
- Kollektivtransportknutepunkt, fortrinnsvis banebasert.
 - Bredt transporttilbud som både styrker byen som regionsenter, og bygger opp om nærings- og kompetanseutvikling i en større, regional fjerkjernestruktur.
 - Knutepunktsfunksjonen bygger opp om bykjernens øvrige sentrale funksjoner.
- Byboliger tilfører byen liv og gir økt sosial kontroll. Byboliger er med på å gi behov for bynære grøntområder og andre tilrettelagte fellesområder.
- Høyere utdanning. Kunnskapsmiljøet tilknyttet høyskoler vil være sentralt i.f.t. å bygge opp kompetanse - og innovasjonsmiljø, og derfor av avgjørende betydning for utvikling av konkurranseutsatte, kompetansebaserte næringer. Sentrumsnære høyskolelokaliseringer gir økt samspill mellom høyskolen og det øvrige samfunn. I tillegg er studenter med på å tilføre byen liv.
- Offentlig kulturtilbud, i form av scener (kulturhus, teater, "klubber" o.l.)
- "Døgnåpen" by, d.v.s. folk i byen kl 7-11 (-02)
 - Kombinasjonen handel, arbeidsplasser og kultur gir aktiviteter store deler av døgnet. Utesteder vil gi bruk i enda flere timer.
- Offentlige rom i form av torg, plasser og parker. Offentlige rom er viktige faktor for byens identitet; "bildet" av byen.
- Identitet som regionsenter. Økende nærhet/fysisk sammenbygging med større regionsenter (Oslo) kan svekke kjernefunksjonene og byidentiteten.

En slik stedsstruktur gir bybeboere mulighet til å utføre alle sine viktigste daglige gjøremål (bo, arbeid, handel, fritid) innen gangavstand. Samtidig er byen et senter for sitt omland.

I en flerkjernestruktur må byen også ha gode transportforbindelser til de øvrige kjernene, for å utnytte et felles arbeidsmarked og kompetansemiljø.

Mange senterstrukturer i en storbyregion vil imidlertid mangle en eller flere av disse funksjonene. Dette kan f.eks. gjelde kollektivknutepunkt som har arbeidsplasskonsentrasjon, men få andre funksjoner.

Disse kan være store knutepunkt, målt i kvantifiserbar aktivitet (arbeidsplasser, befolkning, reiser e.l.), men mangler mangfoldet som skaper en by. Andre, mindre tettsteder kan ha flere av de nevnte funksjonene, men i mindre skala enn en by. Disse skal også kunne videreutvikles i en flerkjernestruktur, men da som lokalt supplement til "kjernebyen", ikke som konkurrent.

B. Byer, kjerner og tettsteder i Vestregionen

0. Generelt.

En vesentlig forutsetning for mer effektiv arealbruk og bedre transportløsninger, er å utvikle eksisterende bysentra, tettsteder og knutepunkt, fremfor å spre utbyggingsmønsteret.

En bærekraftig regional areal- og transportpolitikk vil innebære at det særlig satses på byer og tettsteder som har godt grunnlag for kollektivbetjening. Dette skal ikke komme i konflikt med at kommunesentra og andre mindre sentra utvikles for lokal handel og tjenesteproduksjon, og som lokal møteplass. De enkelte kommunene har selv ansvar for å drive en stedsplanlegging som skaper mangfoldige byer og tettsteder, som er attraktive både for næringsliv, som bosted og for besøkende.

1. Drammen

Drammen er en regional bykjerne vest for Oslo, og i sterk utvikling. Sentrumssatsingen de senere år er med på å forsterke byens urbane identitet.

Drammen er et selvfølgelig regionsenter, med mange offentlige funksjoner og omfattende privat tjenesteyting og handel. I tillegg til å være fylkeshovedstad i Buskerud, har Drammen også nasjonale funksjoner, så som hovedkontoret for Husbanken.

Bystrukturen er klart avgrenset fra Stor-Oslo, samtidig som det er svært gode regionale kommunikasjoner, blant annet med nasjonal havn og som knutepunkt for jernbanen og flere stamveier.

2. Hønefoss

Hønefoss er et handelssenter, en industriby og et trafikknutepunkt, og er inne i en meget omfattende utvikling med sanering av sentrumstrafikken og utvikling av nye bykvartaler.

Hønefoss er det naturlige regionale sentrum for Ringerike og deler av Hadeland, og har en viktig byfunksjon i forhold til Hallingdal og Valdres. Dette omfatter både handel, privat tjenesteyting og offentlige funksjoner. Hønefoss har også statlige funksjoner, som Statens kartverk og Tinglysningen.

3. Sandvika

Sandvika er et stort handels- og tjenestesentrum for Vestområdet (Asker, Bærum) og deler av Røyken og Hole. Svært mange store og små konsulentselskaper har etablert seg i Sandvika pga hyppige og raske kollektivforbindelser til Oslo og god tilgang på høyt utdannet og kvalifisert arbeidskraft. Sandvika er senter for offentlige funksjoner i Akershus vest.

4. Lysaker/Fornebu

Lysaker/Fornebu er den desidert tyngste arbeidsplasskonsentrasjonen i Vestregionen, en posisjon som forsterkes med videre vekst på Fornebu. Arbeid og næringsliv er høykompetansebasert i en grad man ellers kun finner i deler av Stavangerregionen, Trondheim og Oslo.

Utvikling av gode kollektive transportløsninger til Fornebu har vesentlig betydning for transportavviklingen i hele vestkorridoren.

5. Øvrige tettsteder

I de fleste kommunene i Vestregionen foregår målrettet utvikling av tettsteder eller "småbylignende sentra" med blandet bebyggelse. Over alt satses det på boliger, handel og service og miljøkvaliteter. Disse stedene skal også kunne utvikles som lokale sentra for sin kommune, som lokalt supplement til "kjernebyene". Det er i stor grad et kommunalt ansvar å legge til rette for god tettstedsutvikling gjennom egen planlegging. Denne rapporten peker derfor ikke ut særskilte tettstedshierarkier.

Kap. 5. Transportsatsing i Vestregionen

A. Anbefalinger til revidert NTP

1. Vestregionens felles anbefaling til NTP 2010-2019

Vestregionens styringsgruppe vedtok 19.09.06 enstemmig som regionens felles anbefaling at følgende hovedprosjekter prioriteres i kommende Nasjonal Transportplan:

Hovedveiutbygging:

- E18 Gjennomføring i henhold til Oslopakke 3
- E16 4 felt Sandvika-Hønefoss (etappevis)
- Rv 23 Fullføring av Oslofjordforbindelsen
- Rv 35 Strekningen Jevnaker-Olimb

Kollektivtrafikk – bane:

- Økt frekvens etter 2009 (Lysaker stasjon ferdig) for lokale- og regionale tog
- Økt bruk av Spikkestadbanen
- Flytoget til Drammen

Knutepunkter, som virkemiddel i transportsystemet og i en flerkjernestruktur:

- Jernbaneterminaler og viktige stasjoner
- Regionale bussholdeplasser
- Parkeringsløsninger for bil og sykkel

Finansiering:

- Staten over NTP, og Oslopakke 3
- Brukerfinansiering langs øvrige strekninger

B. Forholdet til Oslopakke 3

Forslag til Oslopakke 3 omfatter Oslo og Akershus, og vil dermed gi rammer for transporttiltak i sentrale deler av Vestregionen. Det kan bli en stor utfordring å skaffe rom i Nasjonal transportplan for prioritering av de øvrige, overnevnte prosjektene.

Vestregionen har derfor i sin felles prioritering valgt å legge størst vekt på de tiltakene og veistrekningene som har størst regional betydning.

C. Veiltak utenom Oslopakke 3

1. E16 – Sandvika-Hønefoss

E16 er stamveien mellom Oslo og Bergen. Parsellen gjennom Vestregionen er sterkt belastet. Statens vegvesen påpeker bl.a.:

- Dagens vegstandard, trafikksituasjon og ulykkesstatistikk tilsier et klart behov for å utbedre E16 mellom Sandvika og Hønefoss.
- Ut fra dagens trafikkbelastning og nøkterne prognoser for fremtidig trafikkvekst tilsier Statens vegvesens stamvegnormal er at vegen bør bygges ut til sammenhengende firefeltsstandard.

Alle parsellene mellom Sandvika og Hønefoss er prioritert i gruppe 1 i Vegvesenets stamvegutredning til Vegdirektoratet (2006).

De to nederste parsellene (i Bærum kommune) forutsettes utbygd dels for statlige midler, dels bompengefinansiert gjennom Oslopakkene.

De øvrige parsellene på strekningen Bjørum - Hønefoss forutsettes delfinansiert med bompenger.

De tre kommunene Bærum, Hole og Ringerike og de to fylkeskommunene har sluttet seg til konklusjonene, herunder prinsippet om bompengefinansiering.

2. Rv 23 – Oslofjordforbindelsen (Dagslett-E18)

Rv23 er stamveien som forbinder E6 i Follo med E18 i Drammensområdet gjennom Oslofjordtunnelen.

Deler av strekningen er ikke ferdigstilt og dagens veiforbindelse mellom Drammen og Oslofjordtunnelen er for dårlig på strekningen gjennom Lier kommune og deler av Røyken.

Veien er smal og svingete og trafikken ledes gjennom bolig- og næringsområder med mange avkjørsler. I tillegg er det stort behov for å knytte Rv23 til E18 med et nytt kryss. Dette krysset vil også bidra vesentlig til å muliggjøre knutepunktsutvikling rundt Brakerøya stasjon, og vil gi trafikkavlastning i deler av Drammen sentrum.

Strekningen er prioritert i gruppe 1 i Vegvesenets stamvegutredning til Vegdirektoratet (2006).

Utbyggingskostnadene foreslås delvis finansiert gjennom bompengefinansiering.

3. Rv 35/Ring 4 (Hokksund – Gardermoen)

Rv 35 utgjør sammen med Rv 2 en tverrforbindelse nord for Oslo. Sammen med Oslofjordforbindelsen er disse lansert som "ytre ring" rundt Oslo-området.

Tverrforbindelsen inngår i transportkorridoren mot utlandet og er viktig i sammenbindingen av stamvegnettet på Østlandet. Rv 35 er også en viktig forbindelse mellom deler av regionen og hovedflyplassen. Store deler av Rv 35 har i dag ikke tilfredsstillende standard som stamveg.

Statens vegvesen har utredet utbedringsalternativer for flere parseller. De mest ulykkesbelastede parsellene er prioritert i gruppe 1 i Vegvesenets stamvegutredning til Vegdirektoratet (2006), mens andre parseller er prioritert i gruppe 2 eller 3. Parsellen Jevnaker - Olimb er prioritert i gruppe 1.

I Vegvesenets handlingsprogram for stamveger 2009 – 2015 forutsettes anleggsstart for Jevnaker - Olimb i siste del av perioden.

4. Rv 167 – Røykenveien

Denne veiforbindelsen er hovedkommunikasjonen for Hurum og Røyken inn mot Asker og Oslo. Standard og trafikkvolumer gjør veien stedvis trafikkfarlig og den har meget dårlig fremkommelighet i rushperiodene, noe som begrenser fremtidige utbyggingsmuligheter i området.

Veien er ikke inne blant prioriterte prosjekter i NTP / Oslopakke 3.

5. Rv 319 - Svelvikveien

Ny Svelvikvei er siste prosjekt i Veipakke Drammen. Dagens Svelvikvei har vekslende standard, og påfører tilliggende bebyggelse miljøulemper.

Det er behov for å revidere plangrunnlaget gjennom konsekvensutredning, herunder må begrensninger og samvirke ift mulige utbyggingsarealer i området vurderes.

Svelvikveien sorterer under "øvrige riksveier", der prioriteringen prosjektene i mellom skjer fylkesvis.

D. Økt kollektivsatsing

1. Lysaker stasjon

Lysaker stasjon ventes ferdig ombygget i 2009. Etter dette kan rutefrekvens i vestregionen økes:

- I rush i dag kjøres 13 tog ved Lysaker i timen
- I perioden 2009-2012 kan togfrekvensen økes til 17-18 tog per time
- Etter fullt utbygget bane (fra juni 2012) kan dagens tilbud fordobles, til 24 tog per time ved Lysaker.

Som en konsekvens av dette blir det bedre kapasitet på den såkalte innerstrekningen, noe som vil være en fordel også for togtrafikken i Vestregionen. Virkninger for passasjergrunnlaget og driftsøkonomien av økt togtrafikk er dokumentert i forbindelse med Oslopakke 3.

2. Følgende forbedringer blir mulig etter 2009:

- Forstadstogene i rute **Drammen - Lillestrøm** bør så snart som mulig økes til fire tog per time. Som et minimum bør ruten utvides økes til tre tog per time. Etter 2010 økes tilbudet til minst fire tog per time. En forlengelse av rutetilbudet for lokaltog til Gulskogen - Mjøndalen - Hokksund bør også vurderes.
- Med omlegging av ruter bør en også sørge for økt togtilbud **gjennom Drammen fra hhv Kongsberg og Vestfold**. Strekningen Kongsberg - Hokksund - Mjøndalen - Gulskogen - Drammen har hatt en jevn vekst og en satsing på økt rutefrekvens på pendelen Kongsberg - Eidsvoll vil styrke grunnlaget for ytterligere vekst i bruken av kollektivtilbudet i regionen.
- **Spikkestadbanen** har et begrenset tilbud i dag og har relativt dårlig teknisk standard. Jernbaneverket utreder muligheter for en utbedring av drift. Markedsgrunnlaget for fremtidig togdrift må sikres ved utbygging ved de større stasjonsområdene. Forlengelse av Spikkestadbanen til Drammen synes mindre aktuelt, gitt dagens og forventet markedsgrunnlag i området.
- Forlengelse av **Flytoget til Drammen**.
- Drift av **Flytoget** med mulighet til å gå av toget før Oslo hovedflyplass

For å sikre at nye togtilbud kommer hele regionen til gode, bør Vestregionsamarbeidet evaluere virkningene av ruteomlegningen etter en tid, i samråd med NSB.

Forbedringer i togtilbudet i Asker og Bærum er innarbeidet i forslag til Oslopakke 3.