

Utvikling av trafikktilbudet i vestområdet

Både T-bane og jernbane gir effektiv og kapasitetssterk kollektivtrafikk i vestområdet. Fornebu, Asker og Drammen er trukket frem som eksempler på byutvikling og utvikling av kollektivtrafikktilbudet. I likhet med de andre regionbyene og viktige knutepunktene i Akershus, er fremkommelighet for bussene på Fornebu og i Asker og andre viktige knutepunkter i vestområdet viktig. Drammen er eksempel på en by som ligger utenfor Ruters trafikkområde, men som for alle praktiske formål er en del av det funksjonelle hovedstadsområdet. Koordinering av tilbudet på tvers av fylkesgrenser er sentralt.

Regionbyen Sandvika utvikles ytterligere som trafikksenter – lett tilgjengelig for flere

Bærum med Sandvika er en del av regionen hvor det har vært, og fortsatt bør være, en klar urbaniserings-tendens. Tettere utnyttelse, kombinert med et høyfrekvent og kapasitetssterkt kollektivt trafikktilbud, er nødvendig for å oppfylle nullvekstmålet. Utviklingen av jernbanen i aksene Drammen/Asker-Sandvika-Oslo-Lillestrøm/Eidsvoll har etter hvert gitt grunnlag for et togtilbud som kundene finner enda mer attraktivt. Dette har medført overgang fra buss til tog, med en markert vekst samlet sett, og spesielt for togtrafikken.

Sandvikas rolle som trafikksenter vil styrkes ved åpningen av Ringeriksbanen, som gir nye raske reisemuligheter og enda oftere tog til og fra Oslo. Utviklingen av et forbedret lokaltogtilbud på de gamle dobbeltsporene vil bidra til at Sandvika i sum får et togtilbud med frekvens som et urbant metrotilbud. For å gi en tydelig nettstruktur med gode korrespondanser for flest mulig reiserelasjoner vil det være ønskelig at Sandvika har høyest prioritet som fjerntogstopp mellom Oslo S og Drammen.

Regionbusslinjer bør i enda større grad enn i dag ha terminal i Sandvika og ikke kjøre gjennomgående mot Oslo. Dette er nødvendig for samlet sett å gi kundene et best mulig kollektivt trafikktilbud ut fra tilgjengelig økonomi og kapasitet på bane, vei og terminaler. Omleggingen sammen med målsatt trafikkvekst krever en kapasitetssterk terminal, men ikke minst rask og pålitelig fremkommelighet for buss til og fra terminalen.

Også enkelte fylkesgrensekryssende busslinjer bør vurderes gitt Sandvika i stedet for Oslo som terminal, for Buskeruds del i samarbeid med Brakar. Dette gjelder blant annet bussene fra Røyken og Hurum via Slemmestad og fra Hønefoss. For Lierbussen er Asker et alternativ til Sandvika.

Et lokaltogtilbud med minimum timinuttersrute vil gi et helt annet grunnlag enn i dag for å satse på høy utnyttelse ved stasjonene Slependeren, Blommenholm, Høvik og Stabekk.

Regionbyen Asker lett tilgjengelig langs aksene Drammen-Oslo-Gardermoen

Togforbindelsene til og fra Asker er blitt stadig bedre, med høy frekvens og kort reisetid langs aksene Drammen-Asker-Sandvika-Oslo-Lillestrøm-Gardermoen. Her er kollektivandelen høy, men i for stor grad begrenset til arbeidsreiser, for oslorettet trafikk også for en del andre formål. Utenom regionbyen, vil Asker i lengre tid enn Bærum være uten et tydelig urbaniseringspreg, med lavere utnyttelse og en struktur som vanskeligere kan gis et svært høyfrekvent busstilbud.

Hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging tilsier at det i Asker, som i Bærum, sattes sterkt på fortetting rundt lokaltogstasjoner på gammelt dobbeltspor og langs Spikkestadbanen.

Større utbyggingsområder på Hurumlandet kan i et lengre tidsperspektiv betjenes av Spikkestadbanen utviklet som en moderne dobbeltsporet bane med høyere frekvens, forlenget fra Røyken.

I Asker og Bærum prioriteres høyfrekvent lokalbuss til tog foran båt og buss direkte til Oslo

Lokalbussenes frekvens i Asker søkes gradvis økt, blant annet for å sikre god korrespondanse med tog. Målet er timinuttersrute på en stor del av nettet. Ressurser til dette frigjøres ved at direkte busslinjer til Oslo i stedet mater til tog og ved at båtforbindelsen til Vollen og Slemmestad trafikkeres på kommersielt grunnlag med lavere tilskudd etter at god bussfremkommelighet på Slemmestadveien er sikret.

Også i Bærum vil det skje en løpende omprioritering fra oslorettet til lokal busstrafikk i korrespondanse med metro og tog. Frekvensen på bussene i Bærum vil gradvis øke, med mål om en frekvens som tilsvarer banetilbudet, alternativt timinuttersrute.

Innfartsparkering utenom regionbyene

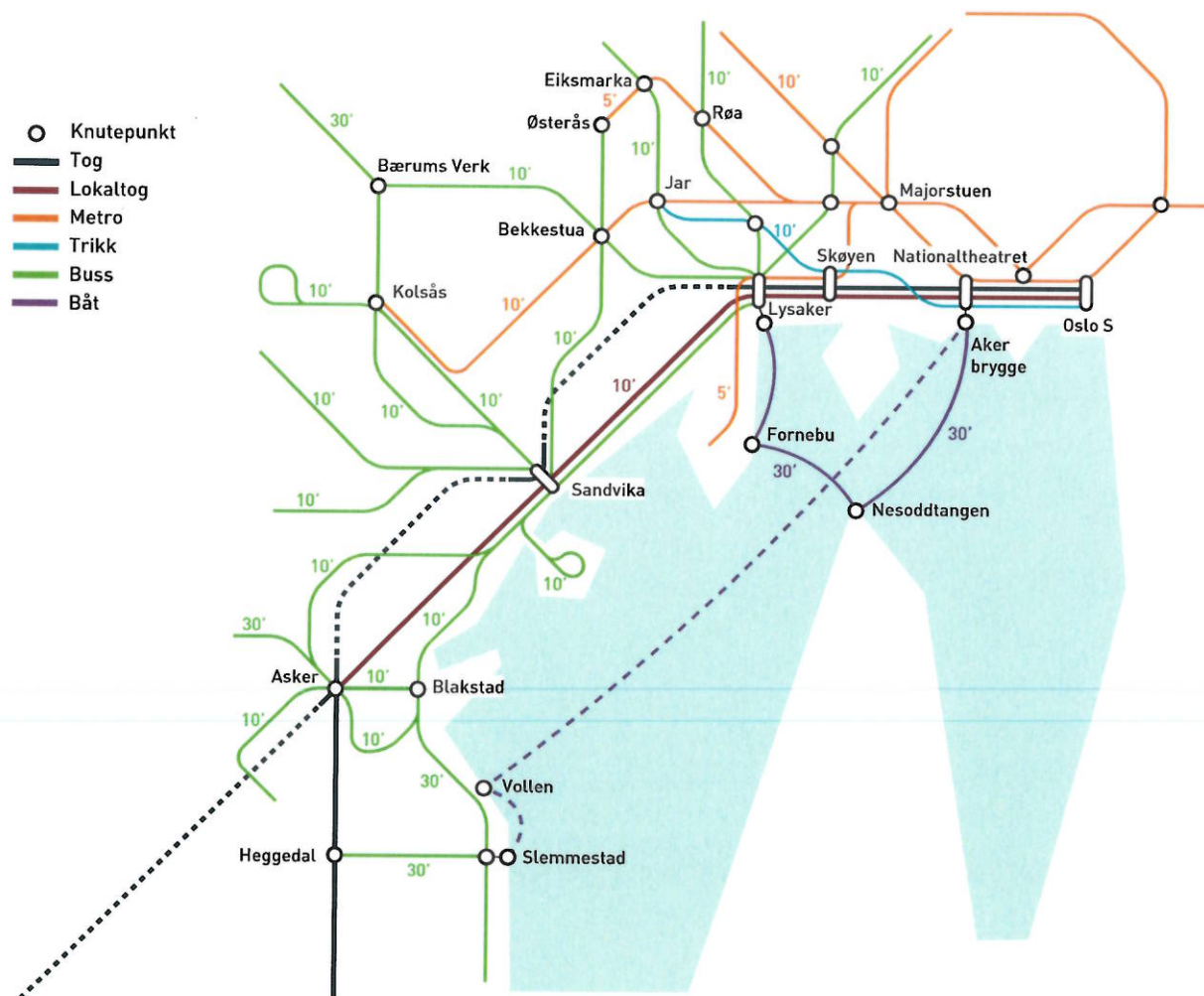
For en del reiserelasjoner og -formål vil innfartsparkering være en viktig del av en sømløs reise. Men etter hvert som frekvensen i lokalbussnettet øker og det blir lettere å gå og sykle, vil behovet for innfartsparkering for askerbøringer avta. Samtidig er omfattende parkeringsplasser og -hus i konflikt med utviklingen av Asker som attraktiv regionby. Innfartsparkering bør derfor kanaliseres mot ny stasjon på Lierstranda og for eksempel Billingstad.

Lysaker-Fornebu lett tilgjengelig for flere

Metro til Fornebu og nye lokaltog som også har stasjon på Lysaker, styrker knutepunktet ytterligere og gjør Lysaker-Fornebuområdet enda lettere tilgjengelig fra store deler av regionen.

Høyere frekvens på metro, trikk og bybuss

Med ny metrotunnel vil det bli plass for økt frekvens på Røabanen og Kolsåsbanen. Markedsgrunnlaget kan eventuelt gjøre det riktig å snu annenhver avgang på Bekkestua utenom rushtid. Lilleakerbanen må sannsynligvis ende på Jar, men vil i likhet med trikkenettet for øvrig etter hvert få femminuttersrute. De lokale bybusslinjene utvikles i retning av timinuttersrute som en minstestandard. Holmenkollbanen vil i et driftskonsept etter ny tunnel kunne få noe høyere frekvens. Dersom trafikkutviklingen i metrotunnelen gir for fulle vogner med korte tog, må alternative løsninger vurderes.



5.15 Utvikling av trafikktilbudet i vestområdet



5.16 Illustrasjon: Arena stasjon, en av seks nye stasjoner som kommer med Fornebubanen

Fornebu - der sykkel er vanligere enn bil og de fleste reiser med metro

Egenskaper ved området

Med metro som ryggrad, blir deler av Fornebulandet forvandlet til en futuristisk by med flotte naturområder. Med klok regulering kan området få så stor konsentrasjon av arbeidsplasser at rushtrafikken går motstrøms ut fra Oslo og Sandvika. Sammen med et omfattende kultur- og idrettstilbud og et stort antall boliger gir dette et godt grunnlag for kollektivtrafikk. Det flate terrenget er dessuten perfekt for sykkel

Ryggraden i mobilitetstilbudet

- Ny, moderne metro med høy frekvens betjener beltet av arbeidsplasser
- Området er perfekt for sykkel

Sykkelen og gange

- Sykkelpool og tett sykkelveinett gjør bil unødvendig. Terrenget er flatt, med korte avstander og parkterreng

Tilbudet i 2030/2040

- Metro på Lysaker og tre stasjoner med korte avstander på Fornebu - med svært høy frekvens
- Buss på fornybar energi gir flatedekning og mater til metro

Bil og bildeling

- Fornebu får bildelingsløsninger, og det legges ikke opp til innfartsparkering.
- Fortsatt lokal biltrafikk, men i hovedsak utenfor rush