Til

Næringsforeningen
i Drammensregionen
Chamber of Commerce

Bragernes Torg 13
3017 Drammen
**T** 32 26 42 10
**E** post@nfdr.no

Drammen, 23. oktober 2026

Til
Oslo og Akershus fylkeskommune

## Høringsinnspill Regional areal- og mobilitetsplan for Oslo og Akershus 2026

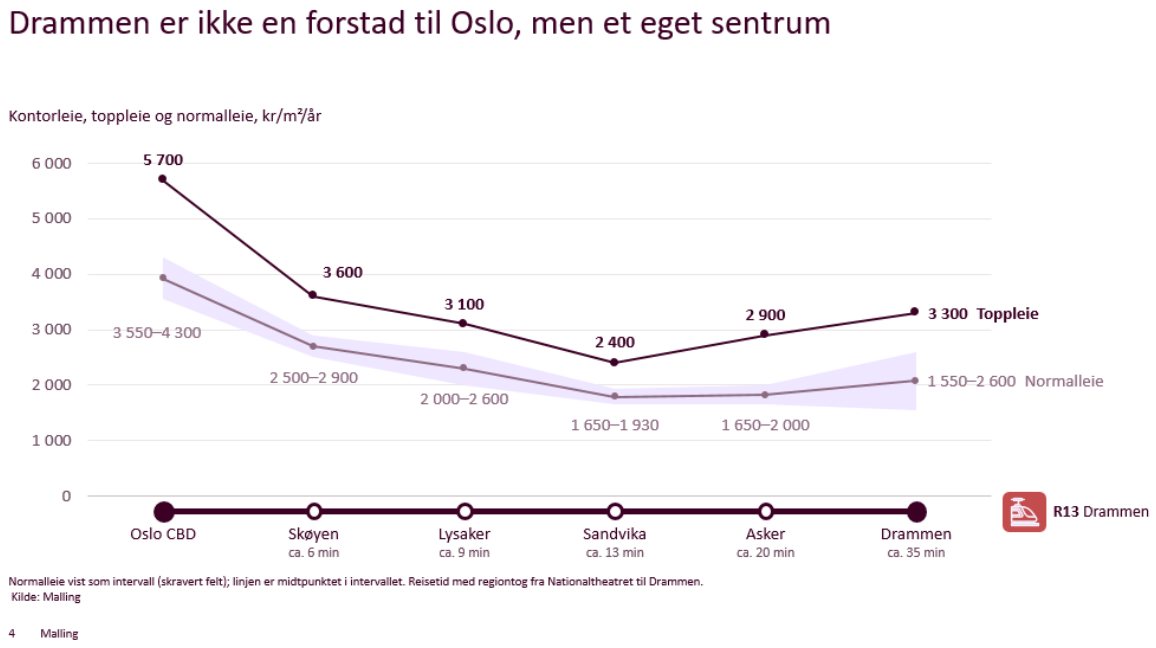
Næringslivet følger ikke kommune- og fylkesgrenser, og bør absolutt ikke begrenses av dem. Vi er et arbeids- og boligmarked i stor-Oslo, der regionene rundt Oslo i et langsiktig perspektiv kommer stadig tettere på hovedstaden – og vice versa. Dette perspektivet mangler i det strategiske kartet og tilnærmingen i planforslaget som nå ligger ute.

Vi er alle avhengig av at infrastruktur og transportplanlegging gir god flyt på tvers av alle disse grensene. Av hensyn til den totale utviklingen og produktiviteten på det sentrale Østlandet må samspillet mellom hovedstaden og den nærmeste store byregionen settes på kartet. Dersom de overordnede målene for planen skal nås, må Asker, ikke minst tidligere Røyken og Hurum, og aksen Oslo – Drammen må få en tydeligere plass i den regionale areal- og mobilitetsplanen for Oslo og Akershus (RAMP).

1. **RAMP må vise de funksjonelle sammenhengene mot Drammen/Buskerud og Vestfold i det strategiske kartet. Det gjelder bolig- og arbeidsmarked, pendlingsstrømmer og transportkorridorer.**
2. **Senterstrukturen og vekstområdene i Asker Sør (tidligere Røyken og Hurum) må samordnes med Drammen og Lier, ikke planlegges som om fylkesgrensen var en ytterkant.**
3. **Motstrøms pendling bør bli et eget mål med en indikator i planen.**

4. **Handlingsprogrammet bør forplikte fylkeskommunen til en felles mobilitets- og pendleranalyse med Buskerud og Vestfold fylkeskommuner.**

**<u>Pendling og strukturelle blindsoner:</u>**
Drammen er en del av det store bolig- og arbeidsmarkedet i Oslo-området, men som Østlandets nest største by utgjør Drammen et eget sentrum (se modell under: Mallings analyse av prisnivå på næringsarealer, oktober, Eiendomsdagen 2026). Byregionen Drammen har to viktige funksjoner som ikke kommer frem i planforslaget: både et sterkt bysentrum med en egen tiltrekningskraft – og en viktig pendlerkommune inn mot Akershus og Oslo.




Litt over 20.000 mennesker pendler daglig ut av regionen til jobb. Nær 20.000 mennesker bosatt (SSB, 2026) utenfor kommunen har arbeidsplassen sin i Drammen. Enda flere innpendlere til regionen fra og til Asker får du om du utvider bildet til stor-regionen: Lier, Holmestrand og resten av Vestfold, Øvre Eiker, Modum og Kongsberg.

I tillegg har vi E134 Oslofjordforbindelsen mellom Drøbak og Drammen (som krysser Akershus fylke) som en etablert akse for transport, lager og logistikknæring som bør få en tydeligere plass i strategisk kart, og som vil få økt betydning og pålitelighet med kommende utvidelser.

I pipeline ligger en sterk opptrapping av togtilbudet fra Vestfold mot Drammen og Oslo fra 2028. Dette trekker Vestfold enda tettere inn mot både Drammen og hovedstadsområdet.

I sum er det mange «push-and-pull»-faktorer i dag og i den nærmeste fremtiden som gjør at mobilitet knyttet til regionene vest for hovedstaden er relevante for areal- og transportplanleggingen i Oslo og Akershus.

Det er ikke enkelt å finne gode mobilitets- analyser og statistikker på tvers av kommune- og fylkesgrenser etter kommunesammenslåingene og opprettelsen/avviklingen av Viken fylkeskommune. Det virker ikke som dette er undersøkt siden 2018 i Buskerud og 2019 i nye Asker

kommune, da basert på fakta fra 2016 og 2017. Det har skjedd mye med mobilitetsbildet vårt siden den gang, eksempelvis elbilandel og hjemmekontor etter korona. Det i seg selv forteller at vi som samfunn har skapt en blindsone. Vi har ikke dette bildet godt nok dokumentert, og det bør gjøres et arbeid for å skape en dypere forståelse av mobilitet på tvers av fylkesgrensene, ikke minst med Drammen som Norges femte største byområde og den historisk raske og sterke utviklingen av Kongsberg-samfunnet de siste få årene.

Vi vet at i 2018 pendlet 11 prosent av de sysselsatte i Lier kommune til Asker. Åtte prosent av de sysselsatte i gamle Røyken kommune pendlet til Drammen, fem prosent til Lier. Åtte prosent av de sysselsatte i gamle Hurum kommune pendlet til Drammen.

**Når utviklingen av de gamle Røyken- og Hurum-kommunene (Asker Sør) skal opp til vurdering, må de sees på som lokalsamfunn for minst to byer med hvert sitt større omland.**

«Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum» understreket at de tre tidligere kommunene inngår i et felles, svært sammensatt regionalt arbeids- og boligmarked hvor reisemønstre går på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Allerede i 2007 viste en stortingsmelding at 16 prosent av dem som arbeidet i daværende Asker kommune, var bosatt i Røyken, Lier og Drammen i Buskerud. Den meldingen pekte nettopp på at økt spesialisering og krysspendling kjennetegnet hovedstadsregionens arbeidsmarked. For 20 år siden så altså staten sammenhenger på tvers av fylkesgrensen – og kommunegrensene, sammenhenger som i dag står i stor fare for å bli oversett når viktige planer og strategier meisles ut.

**Motstrøms pendling er et viktig samfunnsmål, vestsiden av Oslo er en del av løsningen**

Byene vokser i hele verden. Selv om demografien tilsier at vi blir færre unge og arbeidende, er det ingenting som tilsier at byveksten skal avta. Både tog- og veinettet på vestsiden av Oslo er hardt presset i overskuelig fremtid.

Akkurat nå pågår en historisk industri-oppbygging på og rundt Kongsberg, som allerede har begynt å påvirke mobilitetsbildet – og vår tilgang til kompetanse. Dette industri-behovet fordrer mange mennesker og en ganske annen mobilitet enn i dag. Det er ikke Kongsberg-regionens oppgave alene å løse flyten i stor-regionen. Det er en nasjonal oppgave, og den bør være en del av kartet i alle nabo-kommunene og i flere fylker.

Motstrøms tankegang er viktig for at Oslo-Drammen-Kongsberg blir en samlet funksjonell utviklingskorridor. Her er det stort potensial for arealutvikling, arbeidsmarked og mobilitet som bidrar til vekst i regionen – og for nasjonen. En større grad av pendling fra hovedstadsområdet i retning Østlandets nest største by og Kongsberg-regionen vil hele landet og hovedstadsregionen tjene på.

RAMP legger opp til at størstedelen av veksten skal skje i prioriterte vekstområder i Oslo og Akershus. Presset i boligmarkedet stopper ikke ved fylkesgrensen. Det kommer allerede til uttrykk i flyttestrømmer og pendling mot Drammen. Drammen har sentrale, ledige utviklingsarealer for både boliger og arbeidsplasser i gangavstand til Drammen stasjon, til et vesentlig lavere prisnivå enn i Oslo og Asker. Arbeidsplasser ved knutepunktet i Drammen bidrar til både arealeffektivitet og motstrøms pendling.

Å satse på motstrøms pendling er et samfunnsøkonomisk enkelt regnestykke, ikke minst i et bærekraftperspektiv. Hvis denne planen skal innfri hovedmålene sine, bør temaet løftes inn og samstemmes med de investeringene som gjøres i jernbanen på et overordnet nivå.

Ved å legge til rette for motstrøms pendling, kan vi på kort sikt løse store utfordringer uten de tyngste samferdselsinvesteringene, som rikstunnel og andre store grep og investeringer i mobilitetsbildet som vi venter på.

**Teknologi gir raske skifter og ny mobilitet som endrer mulighetene for arealbruk og mobilitet**
Vi lever i en tid der planer står i stor fare for å bli utdaterte før planperioden er ute. Digitalisering, AI og ny mobilitet banker på døren. Det kan raskt utfordre vårt forhold til avstand og til hva som er en sentral tomt. Et eksempel er autonomi, droner og de nye, elektriske ferjetypene som allerede er satt i produksjon. Da vi, sammen med TØI, Drammen kommune, Buskerud fylkeskommune og flere partnere testet ut hurtig-hydrofoilen Candela i 2025, utforsket vi Drammensfjorden som en mulig mobilitetskorridor. Nabokommunene i Akershus og Oslo fulgte opp. Med vannveien som en mulig samferdselsåre, kan vi tenke helt nye måter å frakte mennesker og varer på. Oslo, Akershus, Buskerud og Vestfold kan kobles sammen på en annen måte enn i dag. Dette mulighetsrommet bør innlemmes i planen.

**Oppsummert:**
For å få med alle de viktige drivere i byutvikling og mobilitet, må planen ta hensyn til og vise sammenhengene på tvers av grensene. En så viktig og langsiktig strategi som dette er, bør ikke legges i et vakuum, men i samhandling med byene og strukturene som spiller sammen med hovedstadsområdet.

Lykke til med det videre arbeidet!



Rune Kjølstad
Daglig leder
Næringsforeningen i Drammensregionen

Kildehenvisninger:
https://www.regjeringen.no/contentassets/f184961ca7a948febe6ec79f686b43e3/no/pdfs/stm200620070031000dddpdfs.pdf?utm_source
https://www.asker.kommune.no/globalassets/nye-asker-kommune/kommuneplan/vedlegg/8-reisevaner-nye-asker-kommune.-ua-analyse-123_2019.pdf
https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=80971