



**REGIONAL PLAN FOR
AREAL OG TRANSPORT
I OSLO OG AKERSHUS**

Vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune
desember 2015

Forord

Oslo og Akershus er i kraftig utvikling. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er en felles strategisk plattform for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, kommunene i Akershus, staten og andre aktører for hvordan areal og transport kan samordnes bedre i regionen. Planen er resultat av en bred politisk og faglig prosess. Prosessen har vist at veksten kan bli en mulighet for å nå målene om en mer konkurransedyktig og bærekraftig region, dersom stat, fylker og kommuner endrer kurs og samordner sin areal- og transportpolitikk i tråd med planen. Planen legger opp til et mer konsentrert utbyggingsmønster og en større satsing på kollektivtransport, sykkel og gange.

Det var Stortinget som i 2008 (Ot.prp.nr. 10, 2008-2009) påla Oslo kommune og Akershus fylkeskommune å utarbeide en felles regional plan for areal og transport. Vedtaket viser at en retningsendring i hovedstadsregionen er nødvendig, ikke bare for regionen, men også for å oppnå nasjonale mål om klima, transport, dyrka mark og naturmangfold. Staten er således også forpliktet til å følge opp, sammen med Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og de 22 kommunene i Akershus.

Planperioden går frem mot 2030, med perspektiv mot 2050. Planen skal være robust for en usikker fremtid, samtidig som den må tilpasses og videreutvikles i kommende rulleringer. Viktigst i denne omgang har vært å få en felles forståelse av de viktigste utfordringene og prioriteringene, med utgangspunkt i det utbyggingsmønsteret og transportsystemet vi har i dag. Dersom alle aktørene følger opp planen innenfor sine ansvarsområder, vil regionen ha stor mulighet til å nå felles mål.

Innhold

Forord	3
Sammendrag	5
1. BAKGRUNN	8
1.1 Mål	9
1.2 Slik når vi målene	10
1.3 Kursendring gir nye muligheter	12
2. OSLO OG AKERSHUS MOT 2030	14
Regional areal- og transportstruktur	16
Arealbruk	24
Transportsystem	34
Retningslinjer	44
3. PERSPEKTIV FOR OSLOREGIONEN	48
3.1 Mot 2030 - Regionforstørring med Intercity	49
3.2 Mot 2050 - Stjerneby eller Ringby	52
4. OPPFØLGING AV PLANEN	54
4.1 Styringsutfordringer	55
4.2 Gjennomføring av vedtatt plan	56
4.3 Samarbeidsavtaler	57
4.4. Kommuneøkonomi	59
Kilder	61
Ordliste	62
HANDLINGSPROGRAM 2015 - 2018	65

Sammendrag

Felles mål

- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i tillegg felles mål om å halvere klimautslippene innen 2030. Både Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3 har som mål at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gang og sykkel. Det vil bidra til å opprettholde tilgjengelighet og mobilitet også for dem som har behov for å bruke bil.

Videreutvikle dagens struktur

Den regionale planen for Oslo og Akershus er en videreutvikling av dagens senterstruktur. Det er definert en *regional areal- og transportstruktur* som skal prioriteres av stat, fylke og kommuner og ligge til grunn for videre samarbeid. Se kart og beskrivelse på neste side.

Mer konsentrasjon og mindre spredt vekst i Akershus

En viktig forskjell fra dagens utvikling er en sterkere konsentrasjon av bolig- og arbeidsplassveksten til noen *prioriterte vekstområder* (80-90 %), og en tilsvarende klar begrensning på spredt vekst utenfor disse områdene (*vedlikeholdsvekst* på 10-20 %). Prioriterte vekstområder er Oslo by, de regionale byene i Akershus, bybåndet som strekker seg fra Oslo by til Asker, Ski og Lillestrøm/Kjeller, og prioriterte lokale byer og tettsteder i Akershus. For å få til en kursendring i tråd med regional plan er det nødvendig å vurdere uregulerte utbyggingsarealer i dagens kommuneplaner på nytt.

Levende byer med god bokvalitet

Når vi konsentrerer veksten til noen steder gir det grunnlag for mer levende byer og tettsteder med bedre handels-, service- og kollektivtilbud, og at flere kan gå og sykle i hverdagen. For å få til det må stedene utvikles med flerfunksjonalitet og kvalitet i sentrum, høy arealutnyttelse, gode bomiljøer som kan appellere til en bredt sammensatt befolkning, og gangavstand mellom funksjonene. Lokalisering av næring og handel må bygge opp under sentrum. Fotgjengere, syklistene og gode knutepunkt for kollektivtransport må prioriteres, samtidig som sentrum bør være tilgjengelige med bil. I prinsippet gjelder det samme for tettsteder utenfor de prioriterte vekstområdene.

Sterkere prioritering av både vekst og vern

Vekst bør gå foran vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur i prioriterte vekstområder, mens vernet bør stå sterkere utenfor. Det gjør det mulig å planlegge for en langsiktig god utvikling av stedene, samtidig som tap av grønne arealer i sum reduseres. Det bør ikke gis innsigelser til planer på forhold som er avklart regionalt.

Øke veksten i kollektivtransporten

De fem siste årene har veksten i kollektivtransporten vært høyere enn veksten i biltransporten og befolkningsveksten. Hvis veksten skal fortsette i tråd med målene krever det et stort løft i kollektivtransporten. Det er særlig behov for tiltak for å øke kapasiteten inn mot og gjennom Oslo, tiltak for økt fremkommelighet, og økte midler til drift og vedlikehold/reinvestering som følge av befolkningsøkning og økte kollektivandeler. Oslo og Akershus er ikke i stand til å finansiere den veksten som målene tilsier, og er avhengige av bidrag fra staten.

Veinettet og personbilene må utnyttes mer effektivt

Byområdene har svært begrensede muligheter for å ta i mot flere personbiler. Skal vi lykkes, må utnyttningen av veiarealene bli mer effektiv. Kollektivtransport, sykkel og gang må i økende grad prioriteres, for å gi et godt alternativ til bil. Næringstransport vil øke med befolkningen, og må sikres plass i et begrenset veinett.

Videreutvikle Osloregionens nav/satellitt-strategi for gods og logistikk

Det utredes nye regionale godsterminaler med jernbanetilknytning for å avlaste Oslo og muliggjøre mer gods på jernbane. Terminalområdene må utvikles slik at større arealkrevende virksomheter for gods og logistikk kan legges her, samt til noen felles regionale næringsområder. Det gjør det mulig å møte veksten i godstransporten på en samordnet måte, og å frigjøre arealer i byer og tettsteder til annen utvikling.

Utvikling av regional areal- og transportstruktur

Oslo by skal videreutvikles som landets hovedstad, nasjonalt knutepunkt for transport og tyngdepunkt for næringsutvikling. Byutviklingen videreføres «innenfra og ut».

Regionale byer skal ta en høy andel av veksten og få en sterkere rolle i regionen. Større arbeidsplassintensive virksomheter må være tilgjengelige med kollektivtransport fra hele regionen, og skal legges til sentrumsområdene og i utpekte områder der kollektivtilgjengeligheten skal bedres. Det er pekt ut særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling på Romerike og i Follo. Større arbeidsplasskonsentrasjoner her kan bl.a. bidra til bedre utnytting av transportsystemet inn og ut av Oslo og bedre tverrgående kollektivtilbud i delregionene. Her må det skje en langsiktig og samordnet satsning fra alle aktørene som inkluderer kollektivtiltak, arealplanlegging og samhandling med næringslivet.

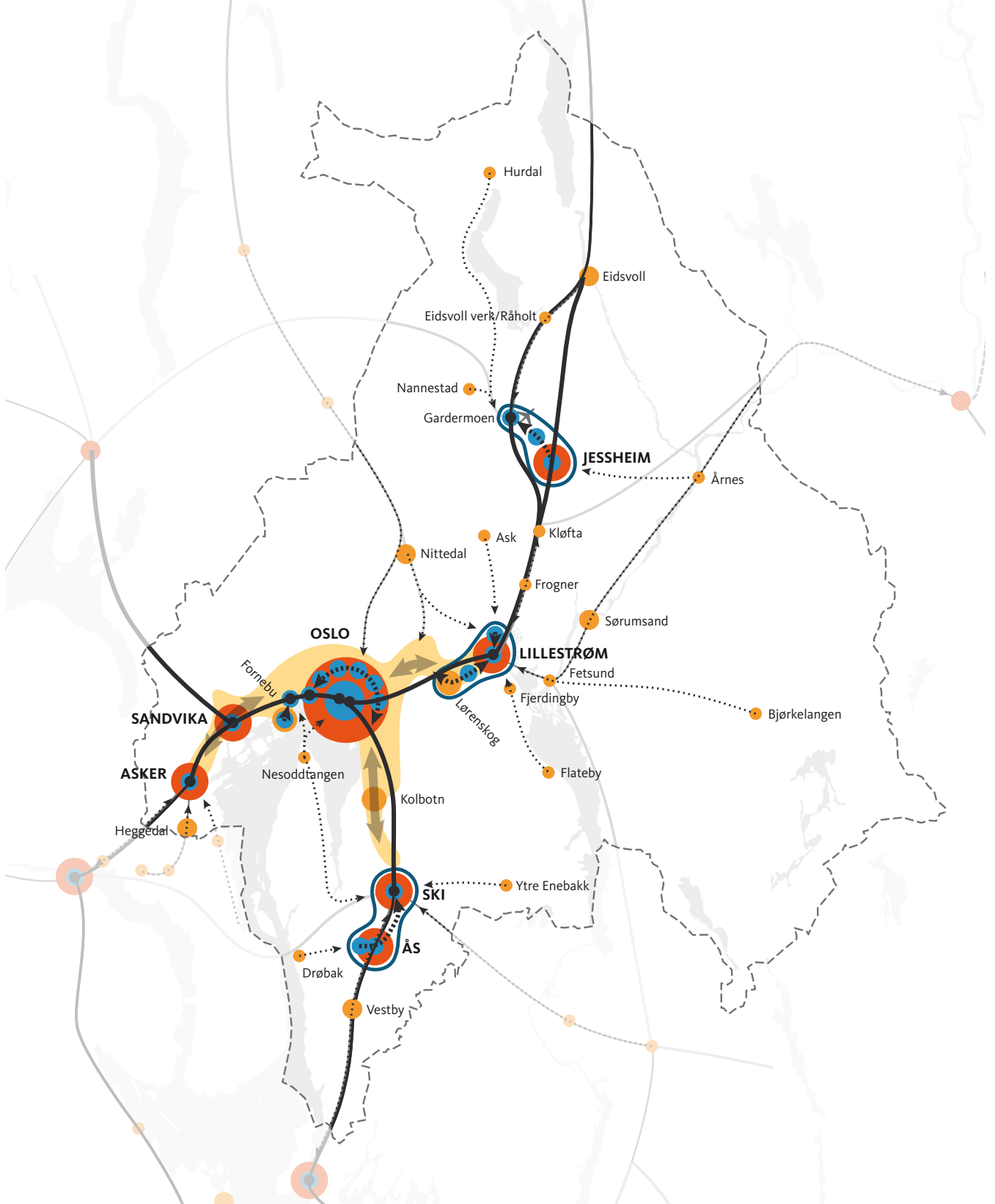
Bybåndet skal ta en høyere vekst enn i dag, fordi kollektivtransporten her er særlig kapasitetssterk og konkurransedyktig. Veksten skal i hovedsak skje langs jernbane- og T-banenettet. Det er behov for økt samarbeid om senterstruktur, transportforbindelser og sammenhenger i bystrukturen.

Det prioriteres noen lokale byer og tettsteder der befolkningsvekst kan gi kundegrunnlag for bredt handels- og tjenestetilbud, kollektivtransport som er god nok til å bli et naturlig førstevalg, og at innbyggerne kan gå og sykle til arbeidsplasser, fritidsaktiviteter og andre daglige gjøremål. Minst ett sted i hver kommune er prioritert, og kollektivforbindelsene fra disse stedene og inn mot de regionale byene skal styrkes i takt med at stedene vokser.

Utenfor prioriterte vekstområder skal det kunne legges til rette for noe utbygging / vedlikeholdsvekst for å opprettholde stabile bomiljø.

Sterkere prioritering av et transportsystem som bygger opp om strukturen

For å bygge opp om den regionale areal- og transportstrukturen, er det – i tillegg til å styrke de reiseforbindelsene som er tunge i dag – nødvendig å gjøre noen strategiske kollektivprioriteringer. For å sikre dette er det definert noen prinsipper for hvordan kollektivsystemet skal utvikles. Jernbane er ryggraden i det regionale kollektivsystemet, og må knytte Oslo by og de regionale byene i Akershus sammen med sterke forbindelser. Eksisterende og nye arbeidsplasskonsentrasjoner i Oslo og Akershus må gjøres lett tilgjengelige i det regionale kollektivsystemet. Kollektivnettverket i bybåndet skal videreutvikles med mange reisemuligheter, også i retning av de regionale byene. Kollektivtilbudet på tvers i delregionene, fra prioriterte lokale byer og tettsteder og inn mot de regionale byene, må bedres.



Regional areal- og transportstruktur

Prioriterte vekstområder:

- Oslo by
- Regionale byer
- Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter
- Særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling
- Bybåndet
- Prioriterte lokale byer og tettsteder. Størrelsen indikerer at noen steder prioriteres høyere

Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystemet:

- Knytte Oslo og de regionale byene tettere sammen
- Regionale kollektivknutepunkt
- Knytte regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner til regionale kollektivknutepunkt
- Knytte prioriterte lokale byer og tettsteder til regionale byer
- Kollektivnettverk i bybåndet som gir mange reisemuligheter

Flyplasser

Transportinfrastruktur

- jernbane (eksisterende og planlagt) og vei

- kun vei

Planområdet

1. BAKGRUNN



1.1 Mål

Hovedmål og undermål er vedtatt av Oslo bystyre, Akershus fylkesting og godkjent av Miljøverndepartementet som en del av planstrategien til den regionale planen.

Hovedmål

Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa

Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur

Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport

Underordnete mål

Gjennom plansamarbeidet skal:

- Planen skal bidra til at de nasjonale og regionale klima- og miljømålene blir oppfylt, inkludert at all trafikkvekst skal skje med sykkel, gange og kollektivt.
- Det legges til rette for å håndtere en sterk fremtidig vekst i befolkningen.
- Jordbruksarealer i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om å halvere den årlige omdisponeringen av dyrka jord.
- Naturmangfoldet i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om naturtyper og artsmangfold.
- Næringslivets konkurransekraft bedres, ved at transporttilbudet for arbeids- og fritidsreiser samt varestrømmer (logistikk) forbedres.
- Investeringer og prioriteringer i transportsystemet understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk, og økte andeler av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange.
- Byer og tettsteder i Oslo og Akershus utvikles med kvalitet og innhold, ved at økonomisk, sosial, fysisk og kulturell utvikling sees i sammenheng.
- Målkonflikter identifiseres og avveies. Alle involverte parter forplikter seg til å følge opp føringer og samarbeide om å finne frem til gode løsninger og realisere dem.

Andre felles mål

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i tillegg felles mål om å halvere klimautslippene innen 2030. Både Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3 har som mål at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Det vil bidra til å opprettholde tilgjengelighet og mobilitet også for dem som har behov for å bruke bil.

1.2 Slik når vi målene

Samarbeid for å møte sterk vekst

Alle analyser viser at Akershus og Oslo vokser kraftig og at veksten kommer til å fortsette. Folketallet kan øke med 350 000 de neste 20 årene. Flere mennesker betyr behov for flere boliger, flere arbeidsplasser og bedre transportløsninger. Det krever høy grad av koordinering mellom stat, fylker og kommuner, og mellom fylkene. En felles plan gir et bedre grunnlag for samarbeid om å utnytte de mulighetene veksten gir, og løse de utfordringene den bringer. Det er lagt opp til at det kan inngås avtaler for en mer forpliktende samordning av areal og transport i områder der det er behov for det.

De regionale målene innebærer behov for kursendring

I planarbeidet er det utredet ulike løsninger for å nå målene. Kort oppsummert viser vurderingene behov for å endre kurs i retning av mer konsentrert utbyggingsmønster og betydelig større satsing på kollektivtransport. Det blir avgjørende å sikre både at store transportinvesteringer følges opp med konsentrert byutvikling, og omvendt at konsentrert byutvikling vil bli betjent med kapasitetssterk kollektivtransport. Om vi derimot fortsetter som før, kan samfunnets bilavhengighet øke, matjord, kultur- og miljøressurser forringes ytterligere, og målene for klimagassreduksjon i kombinasjon med god konkurransekraft vil neppe nås.

Klare føringer gir færre innsigelser

Det er svært ønskelig å redusere antall innsigelser i planprosesser. En felles plan med klare føringer vil gi større forutsigbarhet i plandialogen mellom stat, fylke, kommune og allmennheten. En sentral målkonflikt har f.eks. vært utbygging kontra vern av dyrka mark rundt kollektivknutepunkt. Planen avklarer hvor slik byvekst bør gå foran vern, og hvor vern skal gå foran utbygging. Det gir økt forutsigbarhet både for langsiktig by- og tettstedsutvikling og langsiktig forvaltning av arealressursene. Det bør ikke gis innsigelser til arealplaner på forhold som er avklart i den regionale planen.

Finansiering av økt kollektivtransport må løses

Denne planen er ett av flere virkemidler for å nå Stortingets mål om nullvekst i personbiltrafikken i storbyene. Staten har forpliktet seg til økt finansiering av kollektivtransporten, bl.a. med 16,9 mrd. kroner til bymiljøavtaler og 9,2 mrd. til bypakker i Nasjonal transportplan 2014-2023². Solberg-regjeringen har signalisert at staten vil gi 50 % tilskudd til fylkeskommunal kollektiv infrastruktur av stor nasjonal interesse. Hovedstadsregionen har spesielle utfordringer både som viktigste nasjonale transportknutepunkt for vei og jernbane, og som den regionen med størst vekst og størst behov for økt kollektivtransport. Ruter anslo i 2014 at hvis kollektivtransporten skal ta veksten i motorisert persontransport de neste 10 årene, og inntekter og rammer er som vi kan forvente i dag (inkl. ovennevnte signaler), så mangler det 30 milliarder kroner til drift, vedlikehold/oppgradering og nye investeringer. Dette er et finansieringsbehov vi må løse hvis vi skal nå Stortingets mål, og det er behov for sterkere bidrag fra staten.

Alle aktører må bidra

Den regionale utviklingen i Oslo og Akershus er generelt drevet av økonomisk utvikling, folks valg av bosted, arbeid og studier, samt næringslivets lokaliseringsvalg. Offentlige myndigheter må legge til rette for valg som tjener både den enkelte og samfunnet, og som leder til en kursendring i utviklingen. Dette krever at:

- Statens bidrag i kollektivtransporten i regionen må styrkes. De statlige sektorenes areal- og transportpolitikk bør støtte utbygging i tråd med planen, og unngå å bruke innsigelsesinstituttet der planen følges opp.
- De fylkeskommunale oppgavene knyttet til kollektivtransport, veier og arealpolitikk innrettes etter planen, og til støtte for statlige og kommunale oppgaver.
- Kommunene innretter sin arealplanlegging etter den regionale planen, med tilrettelegging for konsentrert utbygging noen steder og minst mulig spredt utbygging.



Foto: Ingar Storfjell/NTB Scanpix

1.3 Kursendring gir nye muligheter

De faglige utredningene som er gjort i planprosessen, tyder på at den utviklingen planforslaget legger opp til både kan bidra til måloppnåelse og gi andre utviklingsmuligheter for regionen.

Hva hvis vi fortsetter som før?

I 20-årsperioden 1993-2012 ble det i Oslo og Akershus omdisponert 26 000 dekar dyrka jord. Gjeldende kommuneplaner legger opp til omdisponering som kan berøre ca. 11 000 dekar fulldyrka jord₅ (registreringen inkluderer ikke areal til transportinfrastruktur, som de siste årene har utgjort ca. 30 % av omdisponert areal)₆. Det er klart mer enn hvis veksten skjer konsentrert.

Hva hvis vi fortsetter som før?

Gjeldende kommuneplaner vil bidra til fortsatt utbygging av en stor andel eneboliger og småhus, også i områder der det ikke er behov for det. Det vil i mindre grad imøtekomme boligbehovet mot 2030₇.

Hva hvis vi fortsetter som før?

Gjeldende kommuneplaner legger opp til mer konsentrert utvikling i de større byene og tettstedene, men fortsatt mye spredt utvikling i områder med mindre tettsteder. Det bidrar i mindre grad til å nå «kritisk masse» i de områdene som trenger det mest₈.

Hva hvis vi fortsetter som før?

Gjeldende kommuneplaner vil i større grad bidra til en forsterking av dagens næringsstruktur med forskjeller mellom de sentrale og mer spredtbygde områdene, og konsentrasjon av kompetansearbeidsplasser i Oslo og vestområdet₈.

Vi sparer grønne arealer

Den forventede veksten vil øke behovet for å ta nye utbyggingsarealer i bruk. Det øker igjen presset på de verdifulle grønne arealene. Stortinget har som mål å øke norsk matproduksjon, og FN anslår at matproduksjonen i verden må økes med 70 % innen 2050₃. Oslo og Akershus har ca. 770 000 dekar dyrka jord, som er ca. 9 % av landets totale fulldyrka jord. Samtidig er dette mer enn 25 % av den fulldyrka jorda i landet som er egnet for korn₄. Det gjør Akershus til landets største kornfylke sammen med Østfold. Regionen har også et svært rikt biologisk mangfold, og de store sammenhengende naturområdene på sjø og land gir kvaliteter som er viktige i konkurransen med andre europeiske byregioner om høykompetent arbeidskraft.

Vi sparer grønne arealer ved å fortette, videreutvikle dagens byer og tettsteder med høy arealutnyttelse, og begrense spredt utbygging. Noe landbruksareal vil gå med til utbygging rundt byene og de større tettstedene, men høyere tetthet i utbyggingen og sterkere vern mellom byene og tettstedene, gjør at vi totalt sett bygger ned mindre matjord og regionale naturverdier.

Vi møter boligbehovet

Vi har behov for ulike bomiljøer for å dekke varierte preferanser for boligtyper, tilgang på tjenester eller natur, oppvekstmiljø etc. I følge utredning er det leiligheter det er underskudd på mot 2030 for å dekke disse preferansene, bl.a. pga. en økende andel eldre og små husholdninger. Barnefamilier ønsker ofte eneboliger og småhus, men siden ¾ av alle boliger i Akershus i dag er av denne typen, er det tilstrekkelig til å møte etterspørselen mot 2030. I Oslo er det bedre balanse mellom etterspørsel og boligmasse, men her gjør tomtetilgangen det mindre aktuelt å dekke boligbehovet med eneboliger.

Vi møter boligbehovet best ved å bygge flere leiligheter. I Akershus gir utvikling av mange byer og tettsteder et mer variert boligtilbud som tar hensyn til at mange ønsker seg en leilighet i hjemkommunen. Lokale flyttestrømmer gir barnefamilier tilgang på brukte småhus og eneboliger, slik at det blir «påfyll» av barn og unge i hele kommunen.

Vi får bedre kollektivtransport, bedre lokale tilbud, enklere hverdag og bedre folkehelse

Et handels- og tjenestetilbud som er godt nok til å dekke daglige behov, krever i følge utredning et befolkningsunderlag på 8-10 000 innbyggere («kritisk masse»)₈. Vekst i områder med små tettsteder er et begrenset gode som bør konsentreres til ett eller få steder og ikke spres på mange.

Å prioritere utvikling av noen steder gir høyere vekst for disse stedene, som legger grunnlag for bedre lokale tilbud av handel, tjenester, kultur- og fritidstilbud, og dermed flere lokale arbeidsplasser. Flere kan gå og sykle til daglige gjøremål, som igjen gir en enklere hverdag og bedre folkehelse. Flere folk gir grunnlag for bedre kollektivtilbud, og bedre tilgjengelighet for alle.

Vi får bedre balanse i transportsystemet og bredere arbeidsplassstilbud flere steder i regionen

Hovedstadsområdet er et integrert bolig- og arbeidsmarked med mye pendling, som i høy grad er rettet mot de større arbeidsplasskonsentrasjonene i Oslo og Akershus vest. Det gir utfordringer i transportsystemet. Det er kø og fulle tog og busser i én retning i rushtid, og lavt/ujevnt utnyttet kapasitet ellers. Jevnere fordeling av arbeidsplasser som gir mye pendling, gjør at transportkapasiteten kan utnyttes bedre.

Høykompetansearbeidsplasser er underrepresentert på Romerike og i Follo. Det er krevende å bygge opp nye tyngdepunkt for denne type næring, men vi kan legge til rette ved å:

- Ta utgangspunkt i eksisterende kunnskapsmiljøer og stedenes fortrinn, og utnytte lokalisering av offentlig virksomhet.
- Utvikle noen byer med høy vekst. Levende bymiljøer med høy bokvalitet, godt kulturtilbud etc. er viktig for å tiltrekke den arbeidskraften bedriftene etterspør.
- Sette av arealer til kontorbygg tett på kollektivknutepunkt, selv om det i dag ikke er etterspørsel.
- Prioritere effektiv kollektivtransport i byene og god tilgjengelighet til transportsystem.

En koordinert satsning på noen byer på Romerike og i Follo gir best mulighet for å styrke arbeidsplasskonsentrasjoner i disse korridorene. Det kan gi høyere andel motstrøms reiser og bedre utnytting av veier og kollektivtransport. Flere høykompetansearbeidsplasser på Romerike og i Follo kan gi kortere reisevei og et bredere arbeidsplass-tilbud for flere.

Vi får bedre fremkommelighet på veiene og mindre klimautslipp

Vekst fører med seg økt transport. Målet om å ta veksten i persontransport med kollektiv, sykkel og gange krever en kombinasjon av mer konsentrert arealutvikling, økte investerings- og driftsmidler og bedre utnytting av transportinfrastrukturen. Dette vil til gjengjeld gi mer effektiv kollektivtransport, bedre fremkommelighet på veiene for næringslivet og andre, mindre lokale miljøproblemer og mindre klimagassutslipp.

Arealbruk

Utredning viser at biltrafikkveksten vil bli minst hvis veksten skjer konsentrert og tett på Oslo, fremfor spredt og lenger fra Oslo₉. Videre vil kollektivtransporten være mer konkurransedyktig i forhold til bil der gangavstand til holdeplasser er kort og befolkningsgrunnlaget stort. Avstander og tetthet i bybåndet fra Oslo til Lillestrøm, Ski og Asker er variert, men sammenlignet med store deler av Akershus for øvrig er det tettere bebyggd og med betydelig bedre kollektivtilgjengelighet. Økt vekst ved holdeplasser for trikk, T-bane, tog og buss i bybåndet vil derfor kunne bidra til målet om nullvekst i biltrafikken.

Økt satsning

De siste fem årene har kollektivtrafikkveksten vært høyere enn både befolkningsveksten og iltrafikkveksten. Når denne veksten skal fortsette står vi overfor store kapasitets- og fremkommelighetsutfordringer gjennom Oslo og i bybåndet. Utenfor bybåndet er utfordringen å tilby et konkurransedyktig kollektivtilbud som alternativ til bil. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune mangler de økonomiske ressursene som skal til. Her må staten bidra.

Bedre utnytting av ressurser og infrastruktur

Konsentrert vekst i bybånd, byer og tettsteder, og de planlagte infrastrukturinvesteringene i Oslopakke 3, vil bidra til å nå målene. Men forskning har vist at det også er behov for ytterligere virkemidler for å unngå vekst i biltrafikken, som f.eks parkeringsbegrensninger. Vi må videreutvikle kollektivsystemet slik at vi får mer ut av hver krone, blant annet gjennom bedre samvirke mellom buss og tog. Og vi må utnytte infrastrukturen bedre, både gjennom arealbruk, infrastrukturtiltak og gjennom virkemidler som kan stimulere økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.

Hva hvis vi fortsetter som før?

De siste fem årene har veksten i kollektivreiser vært sterkere enn veksten i biltrafikken. I følge Statens vegvesen kan vi med en videreføring av dagens trend likevel få opp mot 40 % økning i biltrafikken i Oslo i 2030, som igjen kan føre til 70 % økt reisetid i rush-tid₁₀. Det vil ramme næringslivets konkurransekraft, som har fremkommelighetsproblemer i dag. Det vil også være i strid med klimaforliket, i og med at ca. 60 % av klimautslipp i Oslo og Akershus kommer fra veitrafikk₁₁.

I følge Statens vegvesen måtte det også bygges opp mot 10 nye felt på hovedveiene inn mot Oslo, hvis denne trafikkveksten skulle skje køfritt₁₂. Det er selvfølgelig ikke aktuelt på grunn av kostnader, miljø og inngrep, men viser samtidig at veibygging ikke kan løse køproblemene.

2. OSLO OG AKERSHUS MOT 2030

Dette kapittelet tar for seg planforslaget. Planperioden varer til 2030. Første del er en geografisk gjennomgang av den regionale areal- og transportstrukturen, og det som er viktigst for en samordnet areal- og transportutvikling i ulike områder. De to neste delene er tematiske gjennomganger av arealbruk og transportsystem innenfor denne strukturen. Delene er underdelt i strategier som vist samlet til høyre.

En regional plan med strategier og retningslinjer for arealbruk kan legges til grunn for innsigelse. Strategier og strategiske kart er viktige føringer for samhandling mellom aktørene. De er felles referanser for å forstå og tolke retningslinjene. Det er fremhevet under hver strategi hva den innebærer av føringer, sammen med retningslinjer som følger opp strategien. I tillegg er retningslinjene samlet til slutt i kapittelet. Øvrig tekst er ment som veiledning og begrunnelse.

Ansvarsområder i gjennomføringen er beskrevet i kapittel 4. De viktigste handlingene for gjennomføring av strategier og retningslinjer er samlet i et handlingsprogram for 2015-2018. Handlingsprogrammet skal rulleres oftere enn planen og er lagt inn bakerst i dokumentet.

Regional areal- og transportstruktur

Overordnede strategier

- | | | |
|---|---|----|
| 1 | Videreutvikle Oslo by som landets hovedstad | 18 |
| 2 | Styrke regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner i Akershus | 19 |
| 3 | Utvikle bybåndet med bedre sammenhenger i bystrukturen og høy utnytting av kollektivtransport | 20 |
| 4 | Prioritere utvikling av noen lokale byer og tettsteder i Akershus | 22 |
| 5 | Opprettholde gode og stabile bomiljø utenfor de prioriterte vekstområdene | 23 |

A

Arealstrategier

- | | | |
|----|--|----|
| A1 | Konsentrere hoveddelen av veksten i boliger og arbeidsplasser til prioriterte vekstområder | 25 |
| A2 | Utvikle prioriterte vekstområder med bykvalitet | 26 |
| A3 | Innenfor prioriterte vekstområder bør vekst gå foran vern | 29 |
| A4 | Utenfor prioriterte vekstområder bør vern gå foran vekst | 30 |
| A5 | Lokalisering av alle typer arbeidsplasser, handel og tjenester bør skje etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted | 32 |
| A6 | Utvikle terminalområder og regionale næringsområder for gods og logistikk utenfor byene | 33 |

T

Transportstrategier

- | | | |
|----|--|----|
| T1 | Utvikle et helhetlig transportsystem for hele Oslo og Akershus som bygger opp om regional struktur | 35 |
| T2 | Utvikle transportløsninger i prioriterte vekstområder som bidrar til gange og sykling, enkle kollektivreiser og bykvalitet | 38 |
| T3 | Utnytte eksisterende og planlagt transportinfrastruktur | 39 |
| T4 | Møte veksten med kapasitetssterk kollektivtransport | 40 |
| T5 | Utvikle et godstransportsystem som gir mer gods på sjø og jernbane og avlaster tettbygde områder for nødvendig tungtransport | 42 |

Retningslinjer

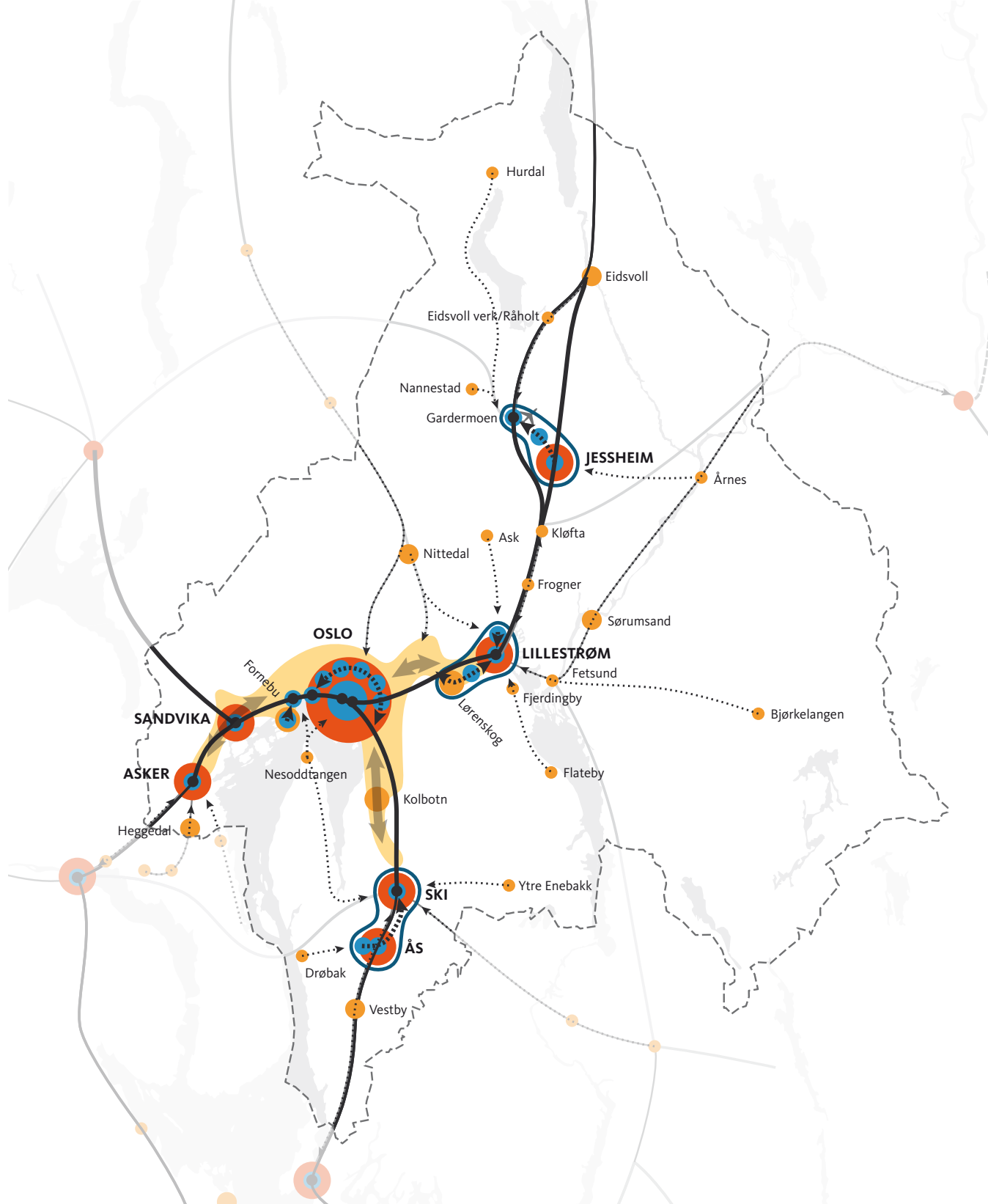
45

Regional areal- og transportstruktur

Denne delen av planen inneholder føringer for de ulike nivåene i den regionale areal- og transportstrukturen. Kun det som er viktigst for en samordnet areal- og transportutvikling er tatt med. Under hver strategi (1, 2 etc.) er det fremhevet hva strategien innebærer, sammen med eventuelle retningslinjer som følger opp strategien. Øvrig tekst er ment som veiledning og begrunnelse.

Strategiene tar for seg hvert av de prioriterte vekstområdene: Oslo by, de regionale byene i Akershus, bybåndet som strekker seg fra Oslo til Asker, Ski og Lillestrøm/Kjeller, og de prioriterte lokale byene og stedene. Det er en egen strategi for områdene utenfor de prioriterte vekstområdene.

Føringene er prinsipielle og rettet mot regional måloppnåelse. Alle aktørene har ansvar for å bidra til den samordningen som skal til for å utvikle den regionale areal- og transportstrukturen.



Regional areal- og transportstruktur

Prioriterte vekstområder:

- Oslo by
- Regionale byer
- Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter
- Særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling
- Bybåndet
- Prioriterte lokale byer og tettsteder. Størrelsen indikerer at noen steder prioriteres høyere

Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystemet:

- Knytte Oslo og de regionale byene tettere sammen
- Regionale kollektivknutepunkt
- Knytte regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner til regionale kollektivknutepunkt
- Knytte prioriterte lokale byer og tettsteder til regionale byer
- Kollektivnettverk i bybåndet som gir mange reisemuligheter

Flyplasser

Transportinfrastruktur

- jernbane (eksisterende og planlagt) og vei

- kun vei

Planområdet

Strategien innebærer

Oslo by videreutvikles som landets hovedstad, nasjonalt knutepunkt for transport og tyngdepunkt for næringsutvikling.

Byutviklingen videreføres «innenfra og ut», fra sentrum og Fjordbyen mot randsonene av indre by.

Oslo by utvikles med flerfunksjonelle, tette byområder som også er gang- og sykkelvennlige.

Utviklingen bør skje langs eksisterende eller planlagt banenett, og legge til rette for høye kollektivandeler.

Kollektivtilgjengeligheten fra hele regionen til de store arbeidsplasskonsentrasjonene i Oslo sentrum og langs Ring 3/T-baneringen styrkes.

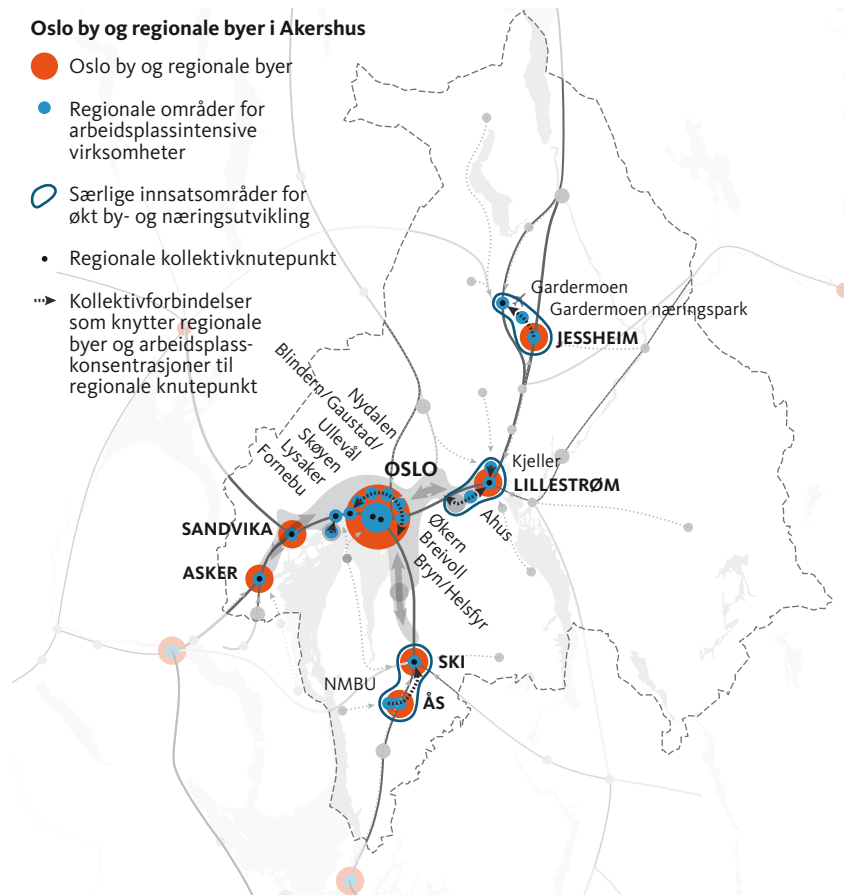
Landets hovedstadsfunksjoner skal ivaretas i Oslo sentrum. Både Fjordbyen, som er av de mest attraktive områdene i regionen for hovedkontoretablering, og Oslo S, som er landets viktigste kollektivknutepunkt, videreutvikles frem mot 2030. Oslo har tunge etablerte næringsklynger, høy sentralitet, viktige kultur-, service- og myndighetsfunksjoner samt svært godt kollektivtilbud. Dette er særlige fortrinn for utvikling av arbeidsplassintensive næringer som lett lar seg samlokalisere med boliger og ulike byfunksjoner.

Eksisterende næringsklynger, der en stor andel av næringsutbyggingen har blitt lokalisert de senere år, er Oslo sentrum (inkl. Bjørvika), og områder i randsonen av indre by. De sistnevnte har i dag lave kollektivandeler fra Akershus sammenlignet med Oslo sentrum. Det må være høyt prioritert å bedre kollektivtilgjengeligheten mellom Akershus og arbeidsplasskonsentrasjonene langs Ring 3 og T-baneringen.

Forneubanen vil knytte store arbeidsplasskonsentrasjoner og områder for boligutvikling på Fornebu og Lysaker tettere opp mot Oslo sentrum og arbeidsplasskonsentrasjoner som Blindern, Gaustad, Ullevål, Nydalen og Storo. Det er stort arealpotensial langs banen også i Oslo. Videre østover peker Hovinbyen (Bjerke/Økern/Breivoll/Bryn) seg ut som et viktig område for byutvikling som knytter sammen indre by og Groruddalen. Området har ett av de høyeste nærings- og boligarealpotensialene i Oslo, og har flere eksisterende og mulige fremtidige kollektivknutepunkt. Med Lørensvingen kobles Økern og Løren mot T-baneringen. Ny lokaltog-stasjon ved Breivoll kan bidra til å utnytte det store arealpotensialet i Hovinbyen.

Oslo by og regionale byer i Akershus

- Oslo by og regionale byer
- Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter
- Særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling
- Regionale kollektivknutepunkt
- Kollektivforbindelser som knytter regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner til regionale knutepunkt



Styrking av de regionale byene i Akershus vil bedre forutsetningene for arbeidsplassintensiv næringsutvikling flere steder i regionen. Selv om Oslo fortsatt vil ha hovedtyngden av arbeidsplasser og andre nasjonale og regionale funksjoner, vil utvikling av noen sterke regionale byer kunne bidra til flere motstrøms reiser ut av Oslo, kortere arbeidsreiser og bedre tverrgående kollektivtilbud i delregionene, og økt konkurransekraft for regionen. Bedre tverrgående forbindelser vil igjen gi bedre muligheter for å reise kollektivt til fritidsaktiviteter, kulturtilbud og andre reisemål i regionale byer.

Jernbanen har hatt en viktig rolle i utviklingen av de regionale byene, og skal være et bærende element i bystrukturen også i fremtiden. Det er viktig at de større arbeidsplassintensive virksomhetene lokaliseres tett på regionale kollektivknutepunkt, slik at arbeidstakere enkelt kan reise kollektivt fra hele regionen. Regionale kollektivknutepunkt er i denne sammenhengen jernbanens InterCity-stasjoner. Kapasitet i det regionale jernbanesystemet og bussfremkommelighet inn mot disse må prioriteres, slik at det blir enkle overganger mellom buss og tog. Det er særlig viktig å utvikle kollektivtilbud som forbinder de regionale arbeidsplasskonsentrasjonene og sentrumsområdene med regionale kollektivknutepunkt.

Det er særlig på Romerike og i Follo at det er behov for en samordnet satsning for å legge til rette for flere arbeidsplassintensive virksomheter, fordi det her er underskudd på denne type arbeidsplasser i dag. I Asker og Bærum skjer utviklingen allerede. Satsningen skal rettes mot sentrumsområdene, i tillegg til noen områder som har store arbeidsplasskonsentrasjoner i dag, eller stort potensial for videreutvikling. I tråd med anbefalingene på s.13 bør det tas utgangspunkt i eksisterende kunnskapsmiljøer og fortrinn, settes av sentrale arealer til næringsutvikling, prioriteres effektiv kollektivtransport og utvikles levende bymiljøer med høy bokvalitet.

Asker og Sandvika har tunge etablerte næringsmiljøer, bla. som del av teknologiaksen mot Kongsberg. Det samme gjelder for Fornebu og Lysaker, som er tettere knyttet mot Oslo og der det er planlagt ny kollektivløsning.

Lillestrøm har med Kjeller og Ahus fortrinn innen forskning/teknologi, life science og avansert logistikk. Kollektivaksen mellom Ahus, Kjeller og Lillestrøm stasjon bør styrkes, i tillegg til planlagt ny kollektivløsning fra øvre del av Groruddalen via Lørenskog til Ahus.

Jessheim har høy vekst, og det planlegges for tung næringsutvikling i takt med økt aktivitet på flyplassen. Øvre Romerike har allerede i dag mye pendling på tvers mot Gardermoen-området. Denne utviklingen er det ønskelig å bygge videre på, på en slik måte at økt pendling blir kollektivbasert. Kollektivaksen mellom Jessheim og Oslo Lufthavn Gardermoen via Gardermoen næringspark bør styrkes, og arbeidsplassintensive virksomheter må lokaliseres tett på aksen.

Ski og Ås bør legge til rette for økt vekst med ny Follobane. Ski har potensial innen handel, service og tjenesteyting, og Ås som universitetsby med utvikling innen life science. De to byene har med sine komplementære næringsprofiler i sum større potensial for få en tilstrekkelig kritisk masse av befolkning og funksjoner, tiltrekke seg kompetanse og næringsliv, og styrke sin rolle i regionen. Utviklingen av de to stedene bør derfor ses i sammenheng. Kollektivforbindelsen mellom Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, Ås og Ski bør styrkes, slik at forbindelsen mellom områdene blir bedre.

Strategien innebærer

Sandvika, Asker, Lillestrøm, Jessheim, Ski og Ås videreutvikles som regionale byer og skal ta en høy andel av veksten.

Det skal legges til rette for arbeidsplassintensive virksomheter i sentrum av de regionale byene, og i noen områder med eksisterende kompetansemiljøer, der det legges til rette med kollektivtransport: Fornebu, Universitet på Ås, Ahus, Kjeller, Gardermoen næringspark og Gardermoen.

Regionale byer og områder for arbeidsplassintensive virksomheter skal utvikles konsentrert og med utgangspunkt i sine konkurransefortrinn, og de må være lett tilgjengelig i det regionale kollektivsystemet. Der disse ikke ligger direkte på et regionalt jernbaneknutepunkt, må det sørges for effektive forbindelser til et slikt knutepunkt.

Lillestrøm, Jessheim, Ski, Ås og tilknyttede områder som vist på kartet, er pekt ut som særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling. Her må det skje en samordnet satsning over lang tid på bl.a. drift og utvikling av transportinfrastruktur, kollektivtilbud, arealplanlegging og samhandling med etablerte kunnskapsmiljøer, som bør konkretiseres gjennom avtaler mellom aktuelle offentlige aktører (stat, fylke og kommuner).

Avgrensningen av de særlige innsatsområdene indikerer ikke at byene og tettstedene må vokse sammen, men at det er viktig at utviklingen innenfor området ses i sammenheng. Der de regionale byene og innsatsområdene går over kommunegrenser, bør kommunene samarbeide om by- og næringsutviklingen.

Det kan være aktuelt å inngå avtaler om samordnet areal- og transportutvikling i regionale byer og særlige innsatsområder.

Oppfølging i handlingsprogrammet

H10
Avtaler om samordnet
areal- og transportutvikling

3

UTVIKLE BYBÅNDET MED BEDRE SAMMENHENGER I BYSTRUKTUREN OG HØY UTNYTTING AV KOLLEKTIVTRANSPORT

Strategien innebærer

Bybåndet skal ta en høy andel av veksten i befolkning og arbeidsplasser.

Utbygging bør først og fremst skje i gangavstand til banestasjoner eller langs høyfrekvente busstraséer, og ha høy arealutnyttelse. Det bør utvikles lokale sentrumsområder.

Småhusområder tett på banestasjoner bør vurderes for tett byutvikling fremfor «eplehagefortetting».

Det er nødvendig med videre samarbeid mellom kommunene i bybåndet om felles areal- og transportstruktur.

Det kan være aktuelt å inngå avtaler om samordnet areal- og transportutvikling i bybåndet.

Bybåndet er det sammenhengende byområdet mellom Oslo og Asker, Lillestrøm og Ski. Området er svært sammensatt, men sammenliknet med resten av Akershus er arealutnyttelsen likevel generelt høy, og kollektivdekningen god. Omtrent 75 % av befolkningen i Oslo og Akershus bor i bybåndet, og det er betydelig potensial for en tettere byutvikling.

Oslo by, Asker, Sandvika, Ski, Lillestrøm, Fornebu, Lørenskog og Kolbotn ligger innenfor bybåndet, og disse er omtalt i strategi 1, 2 og 4. Denne strategien omhandler de delene av bybåndet som ikke dekkes av regionale byer, regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter, og prioriterte lokale byer og tettsteder.

Bybåndet bør utvikles med sikte på et høyfrekvent kollektivnettverk og regionale kollektivforbindelser som sikrer mobilitet også mot de regionale byene i Akershus. Et kollektivnettverk med kort ventetid gir mange mulige reisekombinasjoner, og det har stor betydning for kollektivtransportens evne til å konkurrere med bilbruk. Lokaltoget vil på sikt få «T-banefrekvens», og eventuelle nye banetuneller gjennom Oslo sentrum vil kunne gi økt kapasitet på alle de viktigste baneforbindelsene.

Det er det banebaserte kollektivtilbudet som er best egnet til å håndtere veksten i befolkning og arbeidsplasser, og derfor bør utbygging i bybåndet

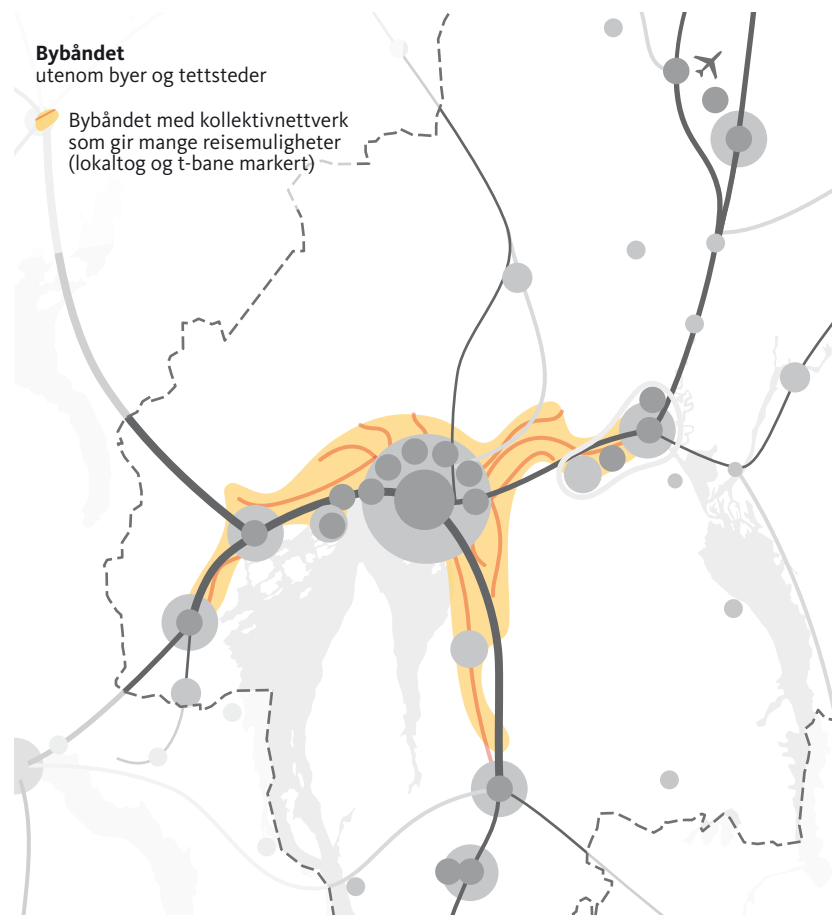
Oppfølging i handlingsprogrammet

H1

Felles areal- og transportstruktur i bybåndet

H10

Avtaler om samordnet areal- og transportutvikling



i så stor grad som mulig skje i gang- og sykkelavstand til eksisterende og planlagte baner. I områder som ligger mindre sentralt i kollektivnettverket, og som i dag har lav utnyttelse, bør fortettingen skje med utgangspunkt i de areal-ene med størst potensial for høye kollektivandeler og langs etablerte kollektivtraséer. Også innenfor bybåndet er det viktig å prioritere noen sentrumsområder med tettere og mer flerfunksjonell utvikling, for å bygge opp et godt lokalt tjenestetilbud.

Ved mange eksisterende og planlagte banestasjoner er det i dag lav arealutnyttelse, og stort utbyggingspotensial ved transformasjon. På lengre sikt bør det derfor legges til rette for høy arealutnyttelse ved alle vesentlige banestasjoner og holdeplasser med et høyfrekvent kollektivtilbud, slik at den tette bystrukturen blir mer sammenhengende enn i dag. I småhusområder tett på banestasjoner bør det på sikt vurderes tett byutvikling, fremfor «eplehagefortetting» som gir lav tetthet og som kan vanskeliggjøre transformasjon med høy arealutnyttelse senere. Det må imidlertid tas høyde for at slik transformasjon krever modning over tid.

Helhetlig byutvikling i bybåndet krever tett samarbeid mellom Oslo kommune og de andre kommunene i bybåndet om senterstruktur, langsiktig grønn grense, sammenhenger i bystrukturen, ivaretagelse og utvikling av blågrønne strukturer, gode forbindelser for fotgjengere og syklist, og prioritering av kollektivakser.

Mot nordøst strekker bybåndet seg gjennom Groruddalen med drabantbyer i åssidene og lager- og logistikkvirksomhet i dalbunnen, og videre gjennom Lørenskog, deler av Rælingen som grenser mot Lillestrøm, og til Lillestrøm og Kjeller. En stor andel av Oslos fremtidige befolknings- og næringsvekst er planlagt i Groruddalen, med potensial langs eksisterende T-bane ved blant annet Stovner/Rommen, Furuset og Vollebakk. Planlagt kollektivløsning gjennom Lørenskog til Ahus* vil knytte Lørenskog sentrum og Ahus tettere til Groruddalen og Oslo by, og gi grunnlag for tung byutvikling. Videre vil styrking av kollektivaksen Ahus-Lillestrøm-Kjeller gi området bedre regional kollektivtilgjengelighet, som kan gjøre området mer attraktivt for næringslivet. Økt frekvens på lokaltog vil skape potensial for tettere byutvikling ved blant annet Grorud stasjon, Fjellhamar og Strømmen.

Sørover strekker bybåndet seg gjennom drabantbyer og småhusområder i Oslo og Oppegård til Ski, med innslag av større næringsarealer langs E6. Mellom Langhus og Ski er det et brudd i bybåndet med landbruks- og kulturlandskap som bør bevares. Lokaltog får høyere frekvens med ny Follobane, og vil gi potensial for transformasjon og fortetting ved blant annet Hauketo, Rosenholm, Myrvoll og Vevelstad. Gjersrud-Stensrud er et uutnyttet område sørøst i Oslos del av bybåndet som har vært planlagt i lang tid med et betydelig arealpotensial.

I **vest** går bybåndet gjennom store småhusområder i Oslo, Bærum og Asker og store områder for arbeidsplassintensive næringer på Lysaker, Fornebu og langs E18. Lokaltog vil få høyere frekvens, og det skaper potensial for tettere byutvikling på blant annet Billingstad, Høvik og Stabekk. T-banen til Kolsås og ny bane fra Majorstuen til Fornebu gir grunnlag for betydelig byutvikling. Til sammen gir dette store muligheter for økt vekstandel i vestkorridoren.

Andre planer og utredninger

* Konseptvalgutredning for kollektivtransport mellom øvre del av Groruddalen og Lørenskog med perspektiver mot Skedsmo

4

PRIORITERE UTVIKLING AV NOEN LOKALE BYER OG TETTSTEDER I AKERSHUS

Strategien innebærer

Utenfor de regionale byene og bybåndet, konsentreres hoveddelen av veksten i kommunene i Akershus til et begrenset antall byer og tettsteder.

De prioriterte lokale byene og tettstedene er Heggedal, Fornebu, Kolbotn, Vestby, Drøbak, Nesoddtangen, Ytre Enebakk, Flateby, Nittedal, Fjerdingby, Lørenskog, Bjørkelangen, Fetsund, Årnes, Sørumsand, Frogner, Kløfta, Ask, Nannestad, Eidsvoll, Eidsvoll verk/Råholt og Hurdal.

Heggedal, Vestby, Sørumsand, Nittedal og Eidsvoll skal prioriteres spesielt sammen med Fornebu, Lørenskog og Kolbotn som er prioriterte byer i bybåndet

De prioriterte lokale byene og tettstedene utvikles med sikte på å være sentrum for hele kommunen eller et større geografisk omland. De utvikles konsentrert, med gode lokale tilbud og med et kollektivtilbud som gir god tilgjengelighet på tvers til de regionale byene.

Det kan være aktuelt å inngå avtaler om samordnet areal- og transportutvikling i lokale byer og tettsteder, inkl. styrking av kollektivforbindelser.

Oppfølging i handlingsprogrammet

H10

Avtaler om samordnet areal- og transportutvikling

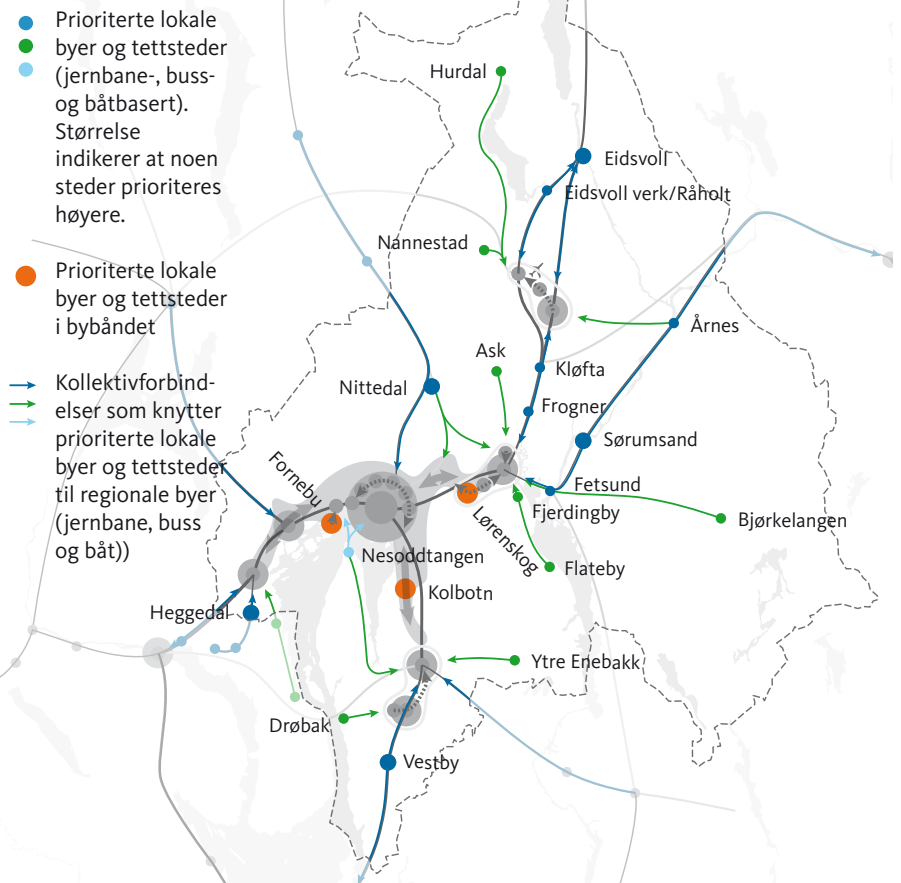
Prioriterte lokale byer og tettsteder er de stedene som har størst potensial i kommunen for å utvikle et bredt tilbud av handel, service og andre funksjoner som gjør at befolkningen her kan gå og sykle til daglige gjøremål, lokale arbeidsplasser og fritidsaktiviteter. Hver kommune har ett eller i noen tilfeller to slike prioriterte steder.

Med konsentrert vekst øker også muligheten for at kollektivtilbudet kan få så godt kundegrunnlag at det kan bli konkurransedyktig med bil. Jernbanen er det viktigste strukturerende elementet for utbyggingsmønsteret. Samtidig er bussen svært viktig i store deler av Akershus, samt båt i deler av regionen.

Det er viktig å styrke den tverrgående kollektivtransporten som knytter de prioriterte lokale byene og tettstedene til de regionale byene, kollektivknutepunktene og arbeidsplasskonsentrasjonene. Disse forbindelsene skal styrkes i takt med at stedene vokser, og vil være strukturerende for utbyggingsmønsteret.

Noen lokale byer og tettsteder prioriteres spesielt. Dette er steder som har en gunstig plassering i det regionale kollektivsystemet og som samtidig har stort arealpotensial, vekstkraft og/eller steds kvalitet. For å bidra til en ønsket utvikling forventes det at det legges til rette for en høyere vekst her enn i de andre lokale byene og stedene, og at kollektivtilbudet prioriteres tilsvarende.

Prioriterte lokale byer og tettsteder



OPPRETTHOLDE GODE OG STABILE BOMILJØ UTENFOR DE PRIORITERTE VEKSTOMRÅDENE

Mindre tettsteder med stabile og gode nærmiljø er en positiv ressurs for regionen. Det gir de som ønsker det muligheten til å velge en annen type bomiljø enn det de prioriterte vekstområdene kan tilby. Nærservice, turisme, landbruks- og andre stedsrelaterte næringer tilfører også de mindre tettstedene viktige samlingspunkt og arbeidsplasser.

Det kan en del steder være ønskelig å legge til rette for noe utbygging for å utnytte eksisterende sosial og teknisk infrastruktur eller for å unngå lokal befolkningsnedgang. Planen åpner for noe slik vedlikeholdsvekst utenfor prioriterte vekstområder.

En mer konsentrert utvikling i de prioriterte vekstområdene innebærer lavere boligvekst andre steder, men i vår region er det ikke grunn til å tro at det vil bety nedgang i folketall i disse mindre tettstedene. Tall for utbygging og befolkningsvekst i små steder i Akershus viser at antall barn og unge jevnt over holder seg stabilt selv uten ny utbygging. Utbygging i prioriterte tettsteder i nærheten, som møter lokal etterspørsel etter leiligheter, kan indirekte bidra til å opprettholde befolkningen i de mindre tettstedene. Ved flytting frigjøres eneboliger og småhus for barnefamilier, og eksisterende skoler og barnehager får påfyll av flere barn. Et forsterket befolkningsgrunnlag og styrket sentrumsutvikling i prioriterte tettsteder i naboområdet vil også kunne gi kortere vei til et godt service- og tjenestetilbud for bosatte i de mindre bygdene.



Foto: Jonas Frøland/NTB Scanpix

5

Strategien innebærer

R4

Utvikling utenfor prioriterte vekstområder

Det forventes at utvikling utenfor prioriterte vekstområder begrenses til det som er tilstrekkelig for å sikre gode og stabile bomiljø, og skjer innenfor rammene av dimensjoneringsgrunnlag for vekst som er beskrevet i R3. Utvikling utenfor prioriterte vekstområder bør skje innenfor allerede etablerte byggeområder, og det bør også her legges til rette for en utvikling som bygger opp under kollektivtransport og bruk av sykkel og gange.

Arealbruk

Denne delen av planen inneholder føringer for arealbruken innenfor den regionale areal- og transportstrukturen frem mot 2030. Under hver strategi (A1, A2 etc.) er det fremhevet hva strategien innebærer, sammen med retningslinjer som følger opp strategien. Øvrig tekst er ment som veiledning og begrunnelse.

Strategier og retningslinjer tar for seg hvordan veksten bør konsentreres, hvordan hensyn til vekst og vern bør avveies, og prinsipper for hvordan utviklingen bør skje innenfor de prioriterte vekstområdene. De tar også for seg prinsipper for næringslokalisering og utvikling av en regional struktur for gods og logistikk.

Føringene er prinsipielle og rettet mot regional måloppnåelse. Planen åpner for tilpasninger ut fra lokale forhold og forutsetninger (geografiske, sosiale, etc.), men også lokale tilpasninger må bidra til at vi når felles regionale mål.

Kommuneplanens arealdel er viktigste arena for å konkretisere arealstrategiene og gi dem lokal tilpasning og detaljering. Statlige og regionale myndigheter har ansvar for å bidra gjennom involvering i planprosesser og lokaliseringspolitikk.

Overordnet retningslinje for arealbruk

R1

Innretning av planarbeid og prioriteringer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus skal legges til grunn for statens, fylkenes og kommunenes planlegging og prioritering i regionen, samt vurdering av innsendte planforslag.

Oppfølging i handlingsprogrammet

H3

Revisjon av kommuneplanenes arealdeler



Strategien innebærer

R2

Vekst i kommunen

Med utgangspunkt i forventet regional vekst og strategiene i regional plan for areal og transport, forventes det at kommunen utarbeider et dimensjoneringsgrunnlag for vekst i kommunen frem mot 2030. Kapasitet i det regionale kollektivtransporttilbudet bør tillegges vekt når fremtidig vekst fastsettes.

R3

Bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder

Det forventes at kommunen utarbeider et dimensjoneringsgrunnlag for bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder. Det legges til rette for at minimum 80 % av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen skjer innenfor prioriterte vekstområder. I kommuner med regionale byer legges det til rette for at minimum 90 % av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen skjer innenfor prioriterte vekstområder. Funksjonsblanding av arealbruk vektlegges.

R4

Utvikling utenfor prioriterte vekstområder

Det forventes at utvikling utenfor prioriterte vekstområder begrenses til det som er tilstrekkelig for å sikre gode og stabile bomiljø, og skjer innenfor rammene av dimensjoneringsgrunnlag for vekst som er beskrevet i R3. Utvikling utenfor prioriterte vekstområder bør skje innenfor alle rede etablerte byggeområder, og det bør også her legges til rette for en utvikling som bygger opp under kollektivtransport og bruk av sykkel og gang.

R5

Vurdering av områder i gjeldende kommuneplan

Det forventes at områder avsatt i gjeldende kommuneplaner til hovedformål bygg og anlegg, som ikke er regulert pr. vedtaksdato for den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus, og som ikke er i tråd med mål, strategier og retningslinjer i den regionale planen, vurderes tatt ut ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Det forventes at en eventuell videreføring av slike arealer til utbyggingsformål i ny kommuneplan begrunnes.

Vekst i kommunen

Normalt lager kommunene dimensjoneringsgrunnlag for vekst ut fra prognoser, eller politiske målsettinger. (Dimensjoneringsgrunnlaget er veksttallet som legges til grunn for beregninger av behov for areal, offentlige tjenester, etc.) For bedre utnytting av ressursene er det ønskelig at kommunenes vekstmål også tar hensyn til egenskaper ved transportsystemet. Det bør legges til rette for høy vekst der kollektivtransporten er konkurransedyktig med bil, og der det er ledig kapasitet eller planlagt økt kapasitet i det regionale kollektivtransportnettet (jf. T4).

Vekst i prioriterte vekstområder

Konsentrert vekst til noen prioriterte byer og tettsteder er av stor betydning for å utvikle mer sammensatte og innholdsrike steder med attraksjonskraft. Særlig i spredtbygde deler av Akershus er det viktig å bygge opp tilstrekkelig kundegrunnlag. Flere boliger og et bredt utvalg av arbeidsplasser og handels-, tjeneste- og fritidstilbud vil gjøre at flere kan gå og sykle til daglige gjøremål, og gi grunnlag for bedre kollektivtilbud.

Sterk konsentrasjon er ny arealpolitikk for noen kommuner, og en fortsettelse av praksis for andre. Dagens boligfordeling og siste 10 års boligvekst viser at noen typiske landbrukskommuner ligger særlig langt fra den vekstfordelingen det er lagt opp til i R3. Det bør kunne åpnes for å "oppfylle" vekstfordelingen over tid dersom forutsetningene er særlig langt fra R3 og det vises vilje til kursendring i tråd med den regionale planen. I så tilfelle bør kommunene ved første revisjon av kommuneplanen vise hvordan denne vekstfordelingen på sikt kan realiseres.

Som et regneeksempel vil en kommune med årlig vekst på 900 personer ha behov for rundt 380 nye boliger i året (basert på gjennomsnittet av personer pr. bolig i Akershus). Har kommunen en regional by og ligger i bybåndet, bør min. 340 av boligene (90 %) bygges innenfor byen og langs banestrukturene i bybåndet, mens ca. 40 boliger (10 %) kan fordeles på andre boligområder. Ubebygde utbyggingsarealer som inngår i gjeldende kommuneplaner tas med i regnestykket for dimensjoneringsgrunnlag for vekst. Arealkrevende virksomhet tas ikke med i beregningen.

Utvikling utenfor prioriterte vekstområder

Det åpnes for noe utbygging utenfor prioriterte vekstområder for å kunne opprettholde stabile bomiljø og utnytte etablert sosial og teknisk infrastruktur, jf. strategi 5. Omfanget av slik "vedlikeholdsvekst" begrenses av R3. Det åpnes for inntil 20 % vekst utenfor de prioriterte vekstområdene, 10 % i kommuner som har regionale byer. Det tilsier ca. 420 boliger totalt pr. år i Akershus. Hvis vi ser på boligbyggingen siste 10 år, ble det i Akershus i snitt bygget i ca. 1300 boliger pr. år utenfor gangavstand i de prioriterte vekstområdene, dvs. ca. 40 % av den totale boligbyggingen i fylket.

Områder som ikke er i tråd med planen

Gjeldende kommuneplaner har samlet sett utbyggingsarealer nok til å dekke behovet langt utover planperioden. Utbygging av alle disse vil svekke muligheten for å nå de regionale målene. For å få til en retningsendring er det derfor nødvendig å se på de uregulerte arealene i gjeldende kommuneplaner på nytt, og vurdere om de bør tas ut. Hvilke arealer som ikke er i tråd med regional plan defineres bl.a. av øvrige retningslinjer.

*Strategien innebærer***Flerfunksjonalitet i sentrum**

Handel, service, kontor, kultur og kollektivterminaler bør ligge i sentrum, som også bør ha boliger, fritidstilbud, offentlige tjenester og møteplasser.

Det bør stilles særlige kvalitetskrav til fysiske omgivelser i sentrumsområder.

Offentlige virksomheter bør gå foran med et godt eksempel når det gjelder lokalisering i sentrum og utbygging med bykvalitet.

Regionale byer bør ha arealer i beredskap i sentrum for fremtidig etterspørsel etter kontorarbeidsplasser.

Effektiv arealutnyttelse**R6****Krav til arealutnyttelse**

I prioriterte vekstområder legges det til rette for høy arealutnyttelse. I sentrumsområder, områder ved regionale kollektivknutepunkt og områder tilrettelagt for arbeidsplassintensive virksomheter forventes det særlig høy arealutnyttelse.

Det bør angis områder for fortetting og transformasjon innenfor prioriterte vekstområder.

Anbefalt områdeutnyttelse Oslo: (fra forslag til kommuneplan)

- Kollektivknutepunkt for bymessig fortetting og Utviklingsområder i indre by: 125 %
- Prioriterte stasjonsnære områder og Utviklingsområder i ytre by: 100 %.

Anbefalt områdeutnyttelse i prioriterte vekstområder i Akershus:

- Regionale byer: 80-100 %. Høyest i sentrumsområder, områder for arealintensive arbeidsplasser og tett på regionale kollektivknutepunkt.
- Bybåndet: 80-100 % i gangavstand til skinnegående kollektivtransport. Ellers avhengig av potensial for høye kollektivandeler.
- Prioriterte lokale byer og tettsteder: 60-80 %. Høyest i sentrumsområder, tett på kollektivknutepunkt og i de stedene som prioriteres spesielt (jf. kart s. 17).

Bykvalitet er summen av mange faktorer. Her er noen av dem ivaretatt gjennom prinsipper for ønsket arealutvikling i bybånd, byer og tettsteder. De vil være sentrale i plandialogen om prioriterte vekstområder, men også områdene utenfor. Transportprinsipper er beskrevet i strategi T2.

Flerfunksjonalitet i sentrum

Flerfunksjonalitet i byområder er viktig for å få aktivitet og byliv gjennom hele dagen, og er sentralt for å få til bykvalitet. Bredde i funksjoner gjør at mange har en grunn til å besøke og oppholde seg i sentrum, som igjen gjør stedet mer attraktivt for handel og næringsliv. Arbeidsplasser tilfører sentrum aktivitet. Det er krevende å få et høyt nok aktivitetsnivå til at et sted oppleves livlig og rikt på opplevelser, derfor bør sentrum ikke være for stort. Offentlige investeringer kan skape engasjement og investeringslyst i næringslivet. Det kan være lokalisering av skoler eller tjenester som gjør stedet attraktivt for næring og bolig, eller utvikling av byrom og møteplasser, gjerne sammen med private.

Kvalitetskrav til sentrumsområder kan være til publikumsrettet virksomhet i t.etg., utforming av by- og gaterom, forhold for gående, universell utforming, estetikk, miljøtilpasninger, samt ivaretagelse og bruk av kulturminner. Kvalitet i utforming bidrar til attraktivitet, tilgjengelighet, identitet og eierskap til stedet. Eksisterende bebyggelse og bymiljøer, med visuelt mangfold og historiske spor, kan være virkemidler når kvaliteten i byer og tettsteder skal styrkes. Stedenes særpreg bør brukes aktivt i planleggingen.

Effektiv arealutnyttelse

Mange prioriterte vekstområdene har, særlig i Akershus, lav tetthet i dag. For å nå de regionale målene må mange arealer utnyttes bedre. Høyere tetthet gir bedre grunnlag for bykvalitet, lokale tilbud og kollektivtilbud, mindre behov for å ta i bruk nye arealer, mindre bilavhengighet og kø på veiene, og fordeler i investering og drift av teknisk og sosial infrastruktur.

I Oslos forslag til ny kommuneplan,¹¹ er utviklingsområder vist på kart og delt inn i kategorier med anbefalte områdeutnyttelser. Områdeutnyttelse er etasjeareal (bruksareal, BRA) i relasjon til samlet grunnareal i et område. I motsetning til % BRA, som regnes i relasjon til hver enkelt eiendom, tar områdeareal hensyn til behov for gater, parker etc. 125 % områdeutnyttelse tilsvarer 200-400 % BRA, mens 100 % områdeutnyttelse tilsvarer 150-250 % BRA.

En av hensiktene med å prioritere noen vekstområder, er å bygge bærekraftige steder der daglige behov kan dekkes innenfor gangavstand. En dansk eksempelstudie,¹² viser at områdetettheten i byer og tettsteder bør være på over 65 %, helst omkring 80 %, for komme opp på dette nivået. Områdetettheter på 80-100 % sikrer plass til både bolig, næring og service, og samtidig god dekning med åpne arealer. De kan oppnås med forholdsvis lav bebyggelse, kjente bygningstypologier, og tilgang på private utearealer.

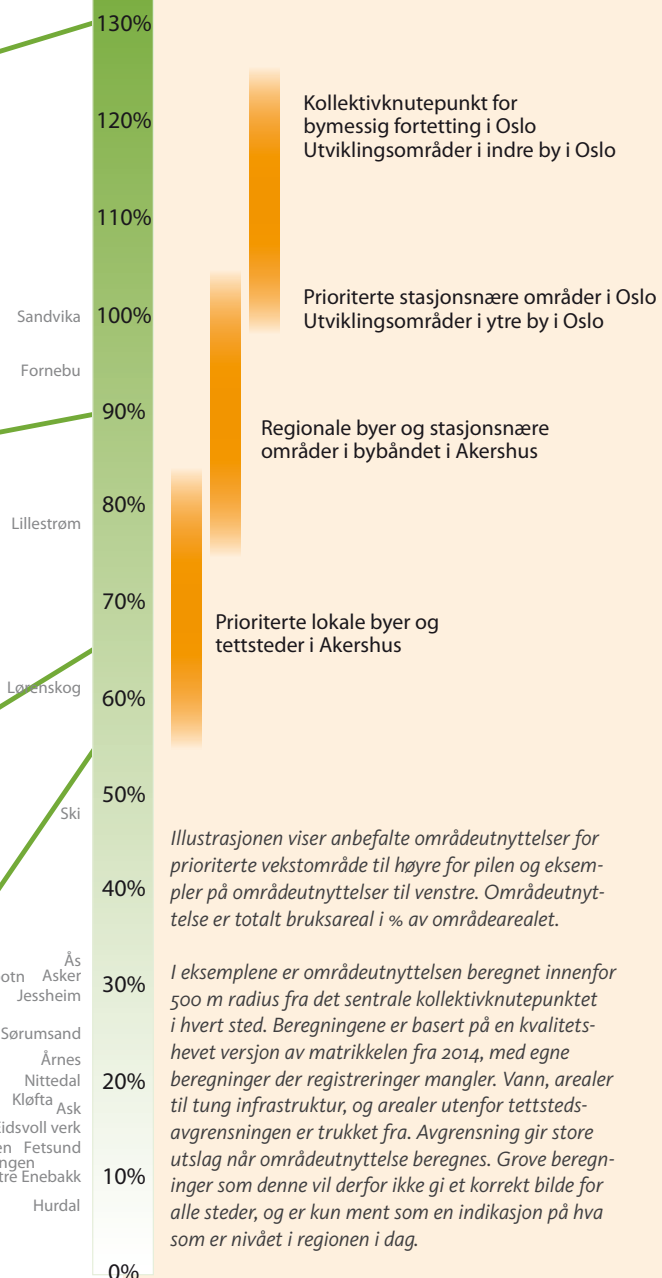
Anbefalte områdeutnyttelser for prioriterte vekstområder i Akershus er satt med tanke på hva som skal til for på sikt å kunne dekke daglige behov innenfor gangavstand. De innebærer betydelig høyere utnyttelse enn i dag for de fleste steder. Samtidig har stedene svært forskjellig utgangspunkt. Det må gjøres lokale avveininger slik at grad av tetthet både tilpasses stedets kvalitet og omgivelser, og at det vil være større og tettere i fremtiden. Tallene for områdeutnyttelse er for stedet som helhet, og innenfor avgrensningen vil det være delområder med både høyere og lavere tetthet.

Ved å åpne for høyere arealutnyttelse kan kommunene stimulere til ønsket fortetting og transformasjon. Transformasjon innebærer en mer omfattende endring av bebyggelsesstrukturen enn fortetting. Strategiske områder for transformasjon vil f.eks. være sentrale industriområder eller områder med lav tetthet tett på kollektivknutepunkt. Transformasjon er særlig aktuelt i bybåndet der det legges opp til høy vekst med begrenset mulighet for å ta i bruk nye utbyggingsområder, men også i byer og tettsteder. I aktuelle transformasjonsområder bør det vurderes ikke å legge til rette for fortetting på kort sikt, fordi mange mindre investeringer i et område kan vanskeliggjøre en større, mer langsiktig transformasjon. Det må tas høyde for at transformasjonsprosesser, særlig av boligområder, krever modning over tid.

EKSEMPLER PÅ OMRÅDEUTNYTTELSE



ANBEFALTE OMRÅDEUTNYTTELSE



Bokvalitet og boligtilbud

R7

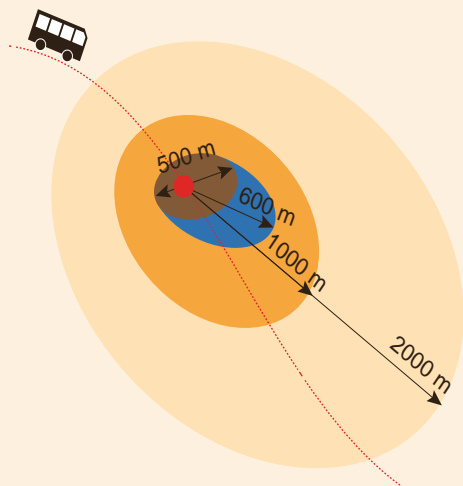
Kvalitetskrav til arealutvikling

I kommuneplanens arealdel forventes det at det inngår bestemmelser og retningslinjer med kvalitetskrav til arealutvikling både innenfor og utenfor prioriterte vekstområder. Det legges til rette for en attraktiv by- og tettstedsutvikling med ivaretagelse av viktige blågrønne strukturer, kulturminner og kulturmiljøer.

Det bør legges til rette for en boligutvikling som møter behovet for leiligheter i Akershus. Kvaliteten på boligområder bør være slik at de appellerer til en sammensatt befolkning.

Gangavstand

Gangavstand bør være styrende for hvor arealutvikling skal skje, og hvor i bybånd, byer og tettsteder ulike funksjoner skal ligge. Anbefalte avstander:



- **Sentrumsområder:** Hele området innenfor 500 m (unntak Oslo). Kollektivknutepunkt bør ligge sentralt.
- **Arbeidsplasser:** < 600 m til sentralt kollektivknutepunkt.
- **Boliger:** < 1 km til sentralt kollektivknutepunkt, < 2 km i regionale byer.

Bokvalitet og boligtilbud

Det er ikke nødvendigvis noen motsetning mellom høy utnyttelse og bokvalitet, hvis kvalitet ivaretas i planlegging og gjennomføring. Ved høyere utnyttelse kan det samtidig være grunnlag for å stille høyere krav til omgivelseskvalitet. Utforming av klare plankrav gir forutsigbarhet for utviklere. Det kan stilles krav til miljøkvalitet, estetikk/materialvalg, tilgang på uterom, blågrønne arealer og natur, arealutnyttelse og byggehøyder, utforming/opparbeiding av gater, byrom og møteplasser, boligtyper og leilighetsstørrelser, og rekkefølgekrav for f.eks. å sikre opparbeiding av uterom.

I følge utredning er det leiligheter det er underskudd på i Akershus for å møte boligbehovet. Selv om det i dag er mange eldre som flytter inn i nye leiligheter i Akershus, er det et ønske at alderssammensetningen over tid blir mer variert, slik det i dag er i Oslo. Kvaliteten på boligområdene bør derfor være slik at områdene også appellerer til en mer sammensatt befolkning: Gode forhold for fotgjengere og syklister, begrenset støy og forurensning, universell utforming, tilgjengelighet til grønnstruktur, rekreasjons- og lekeområder, og bredde i tilbud, tjenester og lokale møteplasser, bl.a. skoler, barnehager og lokale idrettsarenaer.

Gangavstand

Arealbruk er det viktigste virkemiddelet vi har for å minske behovet for bil og gi flest mulig muligheten til å gå og sykle til daglige gjøremål. Gange og sykling er de klart mest miljøvennlige, koster minst, og gir aktive innbyggere med god folkehelse.

Akseptabel gangavstand er situasjonsavhengig, og varierer etter omgivelser, hvem som går (bl.a. alder), og hva som er formålet med turen. Vi aksepterer lengre gangavstand i tettbygde byområder med variert aktivitet og god tilrettelegging, og i omgivelser med høy kvalitet. Vi aksepterer lenger gangavstand fra bolig til kollektivtilbud enn fra kollektivtilbud til arbeidsplass, og til et godt kollektivtilbud enn til et mindre godt. På handletur o.l. er akseptabel gangavstand relativt kort.

1 km brukes ofte som definisjon på gangavstand i arealplanlegging. En gjennomgang av forskning på feltet gjort i Nasjonal gåstrategi¹⁴, viser at det er akseptabelt å gå 5 til 10 minutter til målpunkter i et nærområde og til en holdeplass for kollektivtransport. Dette tilsvarer ca. 1 km, avhengig av gangfarten. Er reiseavstanden over 1 km, velger flere å kjøre bil fremfor å gå.

I følge nasjonal sykkelstrategi¹⁵ har gjennomsnittlig lengde på sykkelreiser økt gradvis, og den er lengre i Osloområdet enn i resten av landet. Akseptabel sykkelavstand er normalt lenger til jobb og skole enn til handel, service og fritidsaktiviteter, der den ligger på 10-15 min¹⁶. I Danmark brukes ofte 15 min. som definisjon på normal sykkelavstand. Med rolig sykling (15-20 km/t) tilsvarer dette 2,5-4 km, eller 2-3 km i luftlinje. Sykkelavstand som grunnlag for arealplanlegging regnes i mange tilfeller til ca. 3 km. Sykkelavstand kan imidlertid være problematisk å bruke som basis for arealutvikling, fordi sykling ikke er like aktuelt for alle aldersgrupper og heller ikke hele året.

Vekst foran vern

Hensyn til vekst bør gå foran vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur innenfor en langsiktig grønn grense rundt de prioriterte vekstområdene. Når vernet samtidig styrkes utenfor de prioriterte vekstområdene, vil det bidra til å spare jordbruksarealer og regional grønnstruktur i et langsiktig perspektiv. Siden det er i de prioriterte vekstområdene hoveddelen av veksten skal skje, og det bare er her vekst bør prioriteres foran vern, er det bare rundt disse stedene det er behov for å tegne en langsiktig grønn grense.

Den grønne grensen bør være gjenstand for en videre lokal prosess og dialog med aktuelle aktører. Mange forhold spiller inn i tillegg til utviklingsprinsippene i strategi A2. Det kan være ønsket utviklingsretning, lokale geografiske forhold, kollektivforbindelser, vektning av regionale vernehensyn opp mot hverandre, lokale vernehensyn, eller andre vernehensyn som viktige kulturminner og naturmiljø. Lokal blå- og grønnstruktur og egenart kommer lett under press ved kraftig by- og tettstedsvekst, og er særlig viktig å ivareta når de prioriterte vekstområdene blir tettere utbygget.

Når vekst skal gå foran vern av jordbruksarealer og regional grønnstruktur er det visse forutsetninger som må oppfylles:

- Potensialet for fortetting og transformasjon i eksisterende byggeområde er planlagt utnyttet.
- Nye arealer som ønskes tatt i bruk gis en høy arealutnyttelse. Dette vil begrense behovet for å utvide byggeområdet.
- En utvidelse av byggesonen er nødvendig for å nå vekstmålet for det prioriterte vekstområdet mot 2030.

Langsiktig grønn grense

Grønne grenser er et virkemiddel som tas i bruk på steder der sterk byvekst fører til behov for å sikre grønne verdier for videre byspredning, og å stimulere til å bygge «innenfra og ut». Grensen markerer hvor byen eller tettstedet slutter og vernet begynner, og skal gi stabile rammer for den langsiktige planleggingen av arealene innenfor grensen.

Den langsiktige grønne grensen tegnes etter prinsipper for utvikling av prioriterte vekstområder med bykvalitet, strategi A2. Statlige og regionale myndigheter skal bidra på et tidlig tidspunkt til forventningsavklaring i prosessen rundt fastsetting av langsiktige grønne grenser for hvert sted. Et viktig bidrag vil være en samordnet avveining av nasjonale og regionale verneinteresser for jordbruksområder og regional grønnstruktur.



Foto: Kai Jensen/ NTB Scanpix

Strategien innebærer

Vekst bør gå foran vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur i de prioriterte vekstområdene.

Statlige og regionale myndigheter skal bidra i prosessen rundt fastsetting av en langsiktig grønn grenser rundt hvert enkelt vekstområde.

R8

Langsiktig grønn grense for prioriterte vekstområder

I kommuneplanens arealdel forventes det at det defineres en langsiktig avgrensning av de prioriterte vekstområdene med utgangspunkt i dagens byggegrense. Avgrensningen fremgår av plankart eller temakart, og defineres på grunnlag av ønsket langsiktig utvikling av stedet. Prinsipper om gangavstand mellom viktige funksjoner er et viktig kriterium for fastsetting av grensen. Resultat og metode dokumenteres.

Innenfor avgrensningen av prioriterte vekstområder vektlegges utbyggingshensyn sterkere enn vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur i et helhetlig samfunnsperspektiv. Hvis utbyggingshensyn skal gå foran vern er det forutsatt at:

- potensialet for fortetting og transformasjon i vekstområdet er utnyttet
- nye arealer som ønskes tatt i bruk til byggeområder har høy arealutnyttelse
- en utvidelse av byggesonen er nødvendig ut fra mål for bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder



UTENFOR PRIORITERTE VEKSTOMRÅDER BØR VERN GÅ FORAN VEKST

Strategien innebærer

Hensynet til bevaring av viktige arealverdier utenfor de prioriterte vekstområdene styrkes. Viktige arealverdier er jordbruksarealer, kulturminner og kulturmiljø, og regional grønnstruktur for biologisk mangfold og friluftsliv.

Uregulerte utbyggingsområder som ikke er i tråd med planen vurderes ved revisjon av kommuneplanens arealdel (R5).

R9

Jordbruksareal og regional grønnstruktur utenfor prioriterte vekstområder

Hensyn til viktige arealverdier, herunder jordbruksareal, kulturminner og kulturmiljø, og regional grønnstruktur for biologisk mangfold og friluftsliv, som ligger utenfor de prioriterte vekstområdene skal prioriteres foran utbygging. Hensynet skal kun avvikes dersom infrastrukturbygging har avgjørende betydning for utvikling av regionalt kollektiv- eller godstransportsystem.

Gjeldende lovverk som omhandler vern av viktige arealverdier håndheves strengt utenfor prioriterte vekstområder.

Vern foran vekst

Jordbruksarealer, kulturminner og kulturmiljøer, og regional grønnstruktur for biologisk mangfold og friluftsliv er viktige nasjonale og regionale verdier. En konsentrert utbygging i de prioriterte vekstområdene vil gi bedre beskyttelse av disse verdiene utenfor vekstområdene. Dette vil skje gjennom lavere utbyggingspress, men det er avgjørende å bidra til denne virkningen gjennom særlig vekt på vernet utenfor de prioriterte vekstområdene. Denne vektleggingen betyr at eksisterende lovverk, som Jordloven, Naturmangfoldsloven og Kulturminneloven håndheves strengt, og at uregulerte byggeområder som ikke er i tråd med planen tas opp til ny vurdering, se strategi A1 og retningslinje R5.

Jordbruksarealer

Akershus har store jordbruksarealer av høy kvalitet, og er landets største kornfylke sammen med Østfold. I Oslo og Akershus er over 90 % av jordbruksarealene fulldyrka jord som kan brukes til kornproduksjon⁴. Alle jordbruksarealer i Oslo og Akershus har derfor nasjonal verdi for matproduksjon. Alle jordbruksarealer i regionen skal søkes bevart, ikke bare de store sammenhengende områdene som er vist i illustrasjonen. Innenfor store sammenhengende områder med dyrka jord er det imidlertid særlig viktig å unngå utbygging utenfor prioriterte vekstområder. Det er fordi utbygging i disse områdene, også på ikke-dyrkbar jord, på sikt vil sette jordbruksarealer under press gjennom for eksempel behov for infrastruktur.

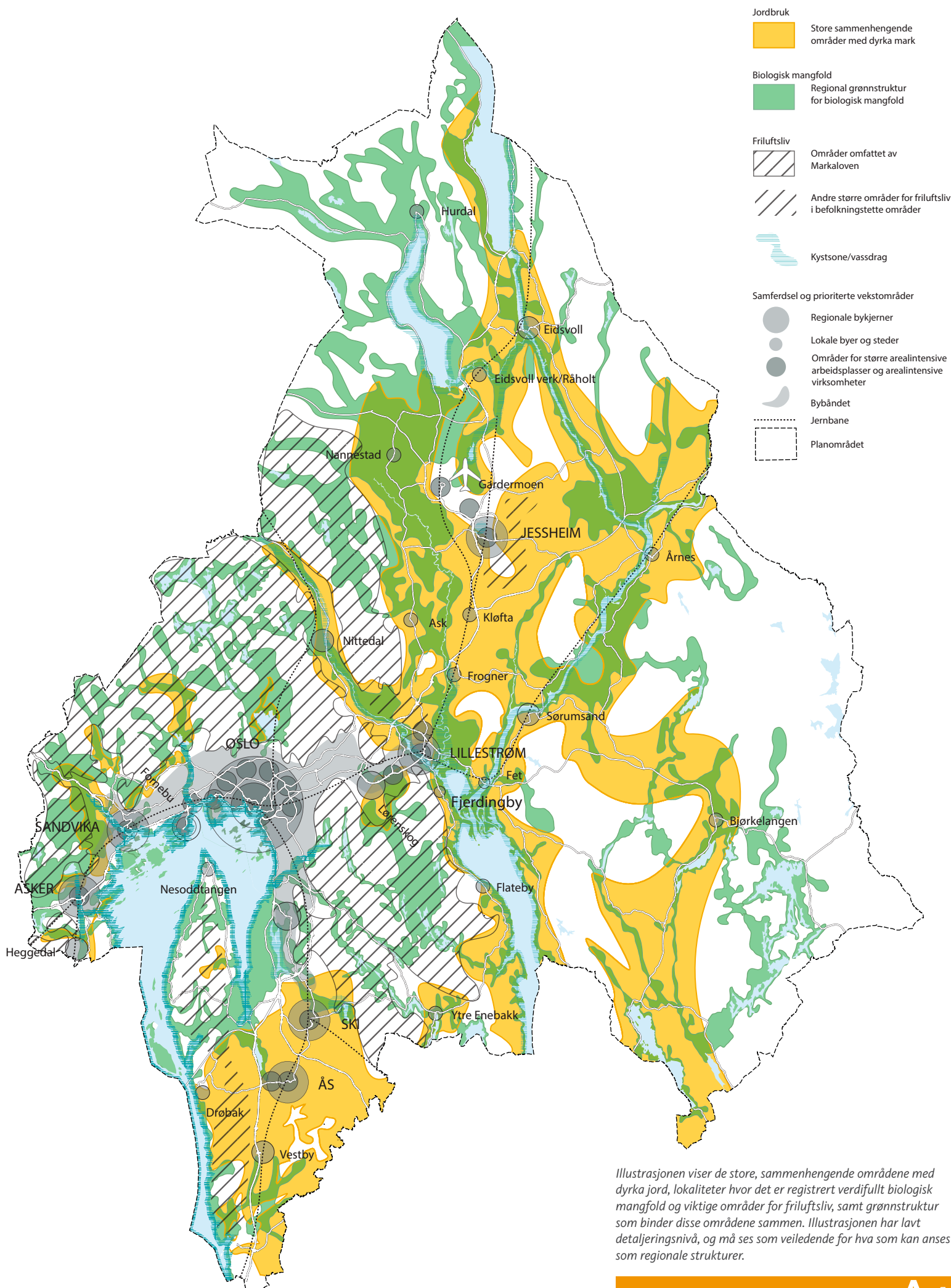
Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner og kulturmiljøer er ikke-fornybare ressurser som representerer både miljømessige, kulturelle, sosiale og økonomiske verdier, og gir steder særpreg og egenart. Kulturminner og kulturmiljøer skal søkes bevart. Temaet omfatter både automatisk fredede kulturminner og nyere tids kulturminner. Forarbeidene til denne planen omfattet en konsekvensbeskrivelse for temaet kulturminner og kulturmiljø, men denne omfattet ikke nyere tids kulturminner.

Regional grønnstruktur for biologisk mangfold og friluftsliv

Sammenhengende strukturer for biologisk mangfold og friluftsliv søkes bevart. Oslo og Akershus har grunnet spesiell geologi og godt klima det rikeste biologiske mangfoldet i Norge. Områder med verdifullt biologisk mangfold er mindre utsatt for negativ påvirkning dersom de inngår i en større sammenhengende struktur. Bevaring av store sammenhengende naturområder og grønne korridorer mellom områdene er derfor særlig viktig. Det inkluderer å sikre forbindelser gjennom tettbygde områder, og å hindre strukturbrudd ved utbygging f.eks. av samferdselstiltak.

God tilgjengelighet til friluftsområder er viktig for befolkningens helse, trivsel og livskvalitet, og er et av regionens konkurransefortrinn. I og rundt prioriterte vekstområder skal tilgjengeligheten til regionale friluftsområder vektlegges spesielt. Lokale friluftsområder er i mange sammenhenger vel så viktig som de store regionale områdene.



Illustrasjonen viser de store, sammenhengende områdene med dyrka jord, lokaliteter hvor det er registrert verdifullt biologisk mangfold og viktige områder for friluftsliv, samt grønnstruktur som binder disse områdene sammen. Illustrasjonen har lavt detaljeringsnivå, og må ses som veiledende for hva som kan anses som regionale strukturer.

A5

LOKALISERING AV ALLE TYPER ARBEIDSPASSER, HANDEL OG TJENESTER BØR SKJE ETTER PRINSIPPET OM RETT VIRKSOMHET PÅ RETT STED

Strategien innebærer

R10

Rett virksomhet på rett sted

Alle kommunene skal kunne legge til rette for næringsutvikling med utgangspunkt i sine fortrinn. Lokalisering av alle typer arbeidsplasser skal følge prinsippene i regional plan om rett virksomhet på rett sted.

Prinsipper for rett virksomhet på rett sted:

- Arbeidsplassintensive virksomheter bør ha høy arealutnytting, sentral lokalisering i bystrukturen, god kollektivtilgjengelighet, mange innbyggere i gang- og sykkelavstand, lav parkeringsdekning med bil og høy med sykkel. Virksomheter som på grunn av størrelse og grad av spesialisering henvender seg til et regionalt marked, skal ligge i sentrum av regionale byer eller i områder med kompetansetilgjengelighet i tilknytning til disse byene (jf. R11).
- Arealkrevende virksomheter bør ha nærhet til hovedveinettet. Kan ha lavere arealutnyttelse, mindre sentral beliggenhet, lav kollektivtilgjengelighet, færre innbyggere i gang- og sykkelavstand og god parkeringsdekning med bil.
- Virksomheter med allsidig virksomhetsgrad bør ligge integrert i bystrukturen, ha middels kollektivtilgjengelighet, middels parkeringsdekning for bil, og høy parkeringsdekning for sykkel.

For å sikre et best mulig varehandels- og servicetilbud i alle deler av regionen, bør dimensjoneringen av handelstilbudet stå i forhold til den aktuelle byen eller tettstedets rolle i den regionale areal- og transportstrukturen.

R11

Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter

I regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter i den regionale areal- og transportstrukturen forventes det at det legges til rette for høy arealutnyttelse, lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter nærmest mulig kollektivknutepunkt, og lav parkeringsdekning for bil.

Andre planer og utredninger

* Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus

Rett lokalisering av arbeidsplasser bidrar til redusert vekst i transportarbeid, effektiv arealbruk, styrking av de prioriterte vekstområdene, god utnyttelse av kollektivtransporten og at virksomheter med behov for rimelige arealer og nærhet til hovedtransportnettet lokaliseres utenfor tettbebyggelsen.

Arbeidsplassintensive virksomheter har høy tetthet av arbeidsplasser eller mange besøkende/kunder. Kontorbedrifter, offentlig forvaltning, handel og service er arbeidsplassintensive virksomheter.

Arealkrevende virksomheter har stort behov for areal og tungtransport/ biltransport, lav tetthet av arbeidsplasser og få kunder/besøkende. Produksjonsbedrifter, gods- og logistikkvirksomhet og handel med plasskrevende varer er arealkrevende virksomheter.

Allsidig virksomhetsgrad er en mellomkategori for virksomheter med middels arealbehov og middels tetthet av ansatte eller antall besøkende/kunder. Håndverksbedrifter og andre kombinasjoner av lager og kontor er eksempler på virksomheter med allsidig virksomhetsgrad.

Alle kommunene skal kunne legge til rette for alle typer virksomheter, etter prinsippene for rett virksomhet på rett sted. Det er to "unntak":

- Større logistikk-, lager- og industrivirksomheter er en del av det regionale godstransportsystemet, og bør derfor samordnes regionalt i *terminalområder og regionale næringsområder for gods og logistikk* jf. A6.
- Større arbeidsplassintensive virksomheter henvender seg til et regionalt arbeidsmarked, og bør kun ligge der de er eller skal bli lett tilgjengelig med kollektivtransport fra hele regionen. *Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter* er definert i kartet, fordi flere aktører, bl.a. innen transport, må samarbeide om tilrettelegging over tid. Områdene er sentrum av Oslo og regionale byer i Akershus, og noen steder med kompetansetilgjengelighet i tilknytning til byene (langs Ring 3 i Oslo, Fornebu, Universitetet på Ås, Åhus, Kjeller, Gardermoen næringspark og området ved Gardermoen flyplass).

For å få sentrale kontorarbeidsplasser flere steder enn i dag, må det settes av næringsareal i sentrum av prioriterte vekstområder, selv om det ikke er slik etterspørsel i dagens marked. Hvis det ikke settes av sentrale arealer, kan presset på boligbygging gjøre at næring lokaliserer seg andre steder eller utenfor sentrum. Dette er særlig aktuelt i byene i de *særlige innsatsområdene*. Lokaliseringen av offentlige virksomheter bør bidra til å styrke prioriterte vekstområder og redusere transportarbeidet.

Varehandelen bygger opp under byenes og tettstedenes sentra

Varehandel og andre relaterte servicetilbud er en viktig driver for å skape levende og attraktive byer og tettsteder. Hensiktsmessig lokalisering av varehandelstilbudet kan bidra til at en størst mulig andel av befolkningen kan utføre sine innkjøp i eget nærområde, og dermed redusere behovet for lange handelsreiser. Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus må bygge opp om de prioriterte vekstområdene ved at lokalisering av varehandel bidrar til ønsket utviklingsretning og ønsket sentrumsutvikling *. For områder utenfor prioriterte vekstområder bør omfanget av handelstilbudet tilpasses lokale forhold, og ikke baseres på et regionalt eller delregionalt kundegrunnlag. Oslo har en egen plan for handel, service og senterstruktur.

Gods- og varetransporten i Oslo og Akershus forventes å vokse med 40 % mot 2030, mot 20 % vekst i befolkningen. Osloregionens gods- og logistikkstrategi¹⁷ legges til grunn. Alnabru skal fortsatt være sentral, men avlastes av tre fremtidige satellitterminaler. Hensikten er å møte veksten, redusere sårbarheten, og muliggjøre mer gods på jernbane. Se også T5.

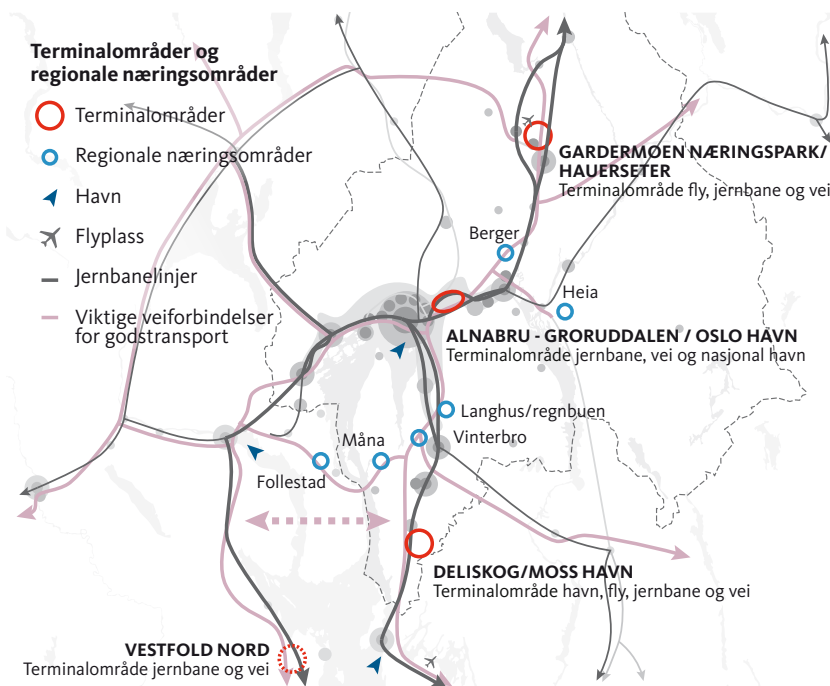
Det pågår en utflytting av lager- og logistikkbedrifter fra byområdet til større og rimeligere tomter utenfor. Det gir mulighet for ønsket byutvikling i de områdene som blir fraflyttet. Samtidig er det viktig å unngå at lagerområder sprer seg langs hovedveinet og bidrar til nedbygging av landskapsverdier, dyrka mark osv. Konsentrasjon til et begrenset antall områder gir en oversiktlig struktur og sparer arealer. Det er viktig å utvikle områdene slik at de kan fungere effektivt for bedriftsrettet lager, logistikk og industri, og å unngå at handel og andre husholdnings-/publikumsrettede funksjoner, som krever en annen utforming, blandes inn

Terminalområder som kan avlaste Alnabru og Groruddalen

Terminalområdene på kartet nedenfor er områder for omlasting mellom jernbane/vei/båt/fly, og relaterte logistikkaktører med lagre og terminaler. Større godsvolum er ofte en betingelse for mer gods på bane og båt, og konsentrasjon av virksomheter kan skape synergier og stordriftsfordeler.

Regionale næringsområder som kan dekke behovet nærmere byene

Regionale næringsområder på kartet er områder for større gods- og logistikkvirksomhet, og skal dekke et behov for nærdistribusjon. Press på sentrale arealer gir utfordringer med å finne store nok områder med relativt kort avstand til bybåndet, som er det viktigste markedet for varedistribusjon. Områdene på kartet er eksisterende områder som bør videreutvikles, særlig med tanke på mer effektiv arealbruk. For næringsområder med gunstig beliggenhet eller utvidelsespotensial, kan det være aktuelt å la vernehensyn vike, forutsatt tilstrekkelig høy utnyttelse. I tillegg må det gjøres en regional vurdering av behovet for nye arealer. Næringsområder som ikke har en slik regional rolle, håndteres lokalt.



Strategien innebærer

Det utvikles satellitterminaler for vei, jernbane og havn/fly på Gardermoen næringspark/Hauerset og på Deliskog/Moss havn, som supplerer terminalen på Alnabru. I tilknytning til terminalene skal det utvikles større terminalområder for relaterte gods- og logistikkvirksomheter.

Et antall regionale næringsområder for logistikkvirksomheter, jf. kart under, bør videreutvikles med tanke på å betjene byenes behov for lager og nærdistribusjon. Bedre utnyttelse av eksisterende arealer må prioriteres.

Lokalisering av terminalområder og regionale næringsområder, og behovet for nye områder, skal avklares på regionalt nivå.

R12

Terminalområder og regionale næringsområder for gods og logistikk

I terminalområder og regionale næringsområder som er definert i den regionale planen, legges det til rette for større logistikk-, lager- og industrivirksomheter. Handel og andre besøksrettede virksomheter tillates ikke i disse områdene.

Oppfølging i handlingsprogrammet

H7

Videre arbeid med regional struktur for gods og logistikk

Transportsystem

Denne delen av planen inneholder føringer for utviklingen av transportsystemet innenfor den regionale areal- og transportstrukturen. Under hver strategi (T1, T2 etc.) er det fremhevet hva strategien innebærer, sammen med eventuelle retningslinjer som følger opp strategien. Øvrig tekst er ment som veiledning og begrunnelse.

Strategier og retningslinjer tar for seg hvordan transportsystemet skal knytte sammen den regionale strukturen, og hvordan det skal fungere internt i de prioriterte vekstområdene. Videre tar de for seg utnytting av infrastrukturen, vekst i kollektivtransporten, og utvikling av godstransportsystemet.

Føringene er prinsipielle og rettet mot de regionale målene. De omfatter ikke alle transporttema, men det som er viktigst for utvikling av den regionale strukturen. Statens, fylkenes og kommunenes samferdselsplaner og budsjetter er de viktigste arenaer for gjennomføring. Utredning av løsninger gjøres i transportfaglige prosesser, bl.a. frem mot neste Nasjonal transportplan.

Overordnet retningslinje for transportsystem

R13

Innretning av transportprioriteringer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus skal legges til grunn for de nasjonale transportetatenes, Akershus fylkeskommunes, Oslo kommunes og kommunene i Akershus sine transportprioriteringer i regionen. Ved revisjon av prioriteringer må det sikres at føringer og prosjektportefølje er i tråd med mål, strategier og retningslinjer i den regionale planen. Det forventes at en eventuell videreføring av prosjekter begrunnes.

Oppfølging i handlingsprogrammet

H4

Revisjon av Nasjonal Transportplan (NTP), handlingsprogram for Oslopakke 3, Samferdselsplan for Akershus og handlingsprogram for Oslo

H8

Sterkere bidrag fra staten til kollektivtransport i regionen



Strategien innebærer

Et helhetlig transportsystem

For å oppnå et effektivt og miljøvennlig transportsystem i Oslo og Akershus, må ulike transportformer med ulike egenskaper som gang, sykkel, buss, bane, båt og bil spille sammen i et system der transportformene supplerer hverandre og binder regionen sammen. Konsentrert arealbruk gir korte avstander til stoppesteder for kollektivtrafikken og til daglige gjøremål.

Kollektivtransportens styrke ligger først og fremst i å betjene de tynge reisestrømmene, og ny arealbruk skal bygge opp om disse. I tynt befolkede områder vil bilen fortsatt være det viktigste transportmiddelet. Regionalt kollektivtilbud i slike områder gjøres mer tilgjengelig ved bruk av innfarts-parkering.

Kollektivsystem som bygger opp om regional struktur

Jernbanen skal være ryggraden i det regionale kollektivsystemet, og stasjoner på InterCity-nettet skal være regionale kollektivknutepunkt der lokalt og regionalt kollektivtilbud knyttes sammen. Kollektivsystemet skal bindes sammen til et nettverk som dekker hele regionen, og som gir mange reise-muligheter.

For å bygge opp om den regionale areal- og transportstrukturen, er det nødvendig å gjøre noen strategiske kollektivprioriteringer i tillegg til å styrke de reiseforbindelsene som er tunge i dag. For å sikre dette er det definert noen prinsipper for videreutvikling av kollektivsystemet, jf. kart.

Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystem

— Knytte Oslo og de regionale byene sammen

● Nettverk med mange reisemuligheter i bybåndet (lokaltog og t-bane er stammer)

➔ Knytte regionale byer og arbeidsplass-konsentrasjoner til regionale knutepunkt

➔ Knytte prioriterte lokale byer og tettsteder til regionale byer (tog, buss og båt)

• Regionale kollektivknutepunkt

✕ Flyplasser

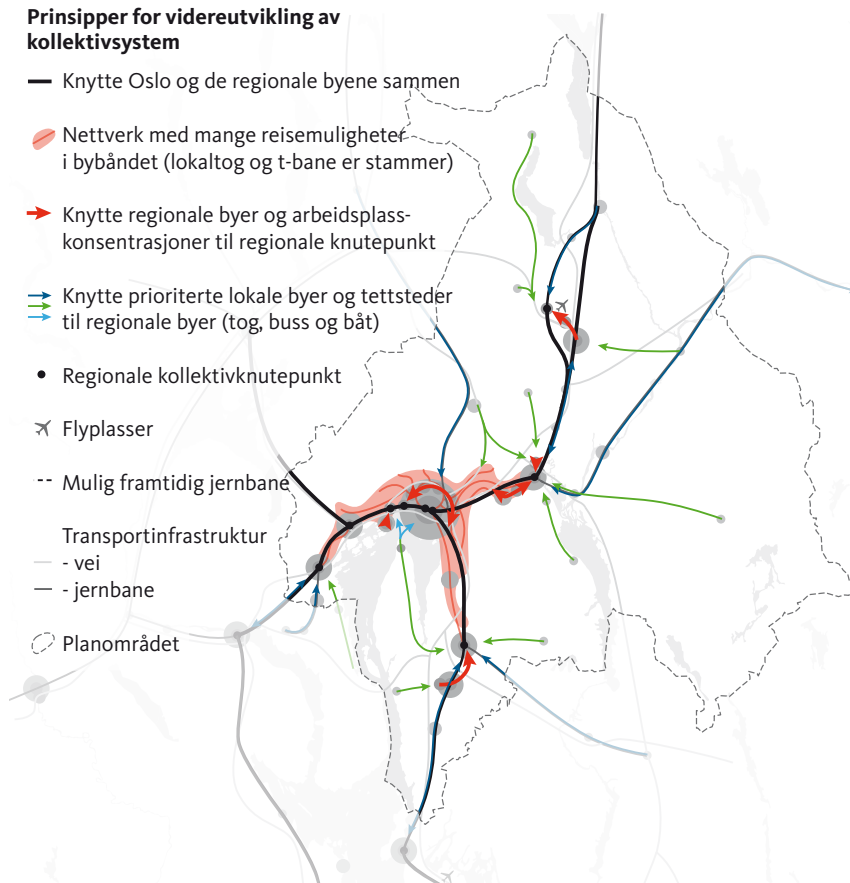
-- Mulig framtidig jernbane

Transportinfrastruktur

— - vei

— - jernbane

○ Planområdet



Helhetlig transportsystem

Ulike transportmidler med ulike egenskaper (gange, sykkel, bane, buss, båt og bil) skal supplere hverandre og bidra til et transportsystem som binder regionen sammen.

Kollektivtransporten skal ta de tynge reisestrømmene, og vil måtte spille en mer beskjeden rolle i tynt befolkede områder.

Kollektivsystem

Kollektivsystemet skal styrke videre utvikling av den regionale arealstrukturen med jernbanen som "ryggrad", i tillegg til å betjene de reiseforbindelsene som er tunge i dag.

Tog, buss og båt skal utvikles med raske og hyppige avganger til Oslo og regionale byer, og knyttes sammen i et nettverk som også gjør det enkelt å reise på tvers i regionen.

R 14

Kollektivforbindelser som skal styrkes

Kollektivtilbudet på kollektivforbindelsene som er markert i den regionale areal- og transportstrukturen skal styrkes i takt med befolkningsveksten i de prioriterte vekstområdene.

Områder for arbeidsplassintensive virksomheter i Oslo og Akershus (jf. kart s. 17) må gjøres lett tilgjengelig med kollektivtransport fra hele det regionale arbeidsmarkedet.

Bussmating til tog skal samlet sett gi et bedre tilbud for reisende til Oslo og regionale byer.

Båt kan få en viktigere rolle i regionens kollektivtransport når økonomi og miljøutslipp kan løses på en tilfredsstillende måte.

Oppfølging i handlingsprogrammet

H5

Videre arbeid med regionalt stamnett for kollektivtransport

Pågående planer og utredninger

* Konseptvalgutredning for kollektivtransport mellom øvre del av Groruddalen og Lørenskog med perspektiver mot Skedsmo

Oslo by og de regionale byene i Akershus må knyttes sammen med sterke kollektivforbindelser, eksisterende og nye arbeidsplasskonsentrasjoner i Oslo og Akershus må gjøres lett tilgjengelige i det regionale kollektivsystemet, kollektivnettverket i bybåndet må videreutvikles, og det tverrgående kollektivtilbudet inn mot de regionale byene må bedres. Disse kollektivforbindelsene skal styrkes i takt med at stedene vokser. Buss- og båtforbindelsene skal være strukturerende for arealutvikling i prioriterte vekstområder på samme måte som jernbane.

Det er allerede enighet om kapasitetssterke kollektivløsninger til Fornebu og Ahus, som vil gi store muligheter for arealutvikling. Follobanen vil gi byene i sørkorridoren langt bedre regional tilgjengelighet*.

Regionale arbeidsplasskonsentrasjoner i Oslo som ligger langs Ring 3, må få bedre kollektivtilgjengelighet fra Akershus. Kollektivandelene på disse reise relasjonene er i dag langt lavere enn til Oslo sentrum. Flere muligheter må vurderes, bl.a. bedre bussfremkommelighet og -tilbud langs Ring 3 og utvikling av knutepunkt i Oslo øst (f.eks. Bryn) som håndterer reisekombinasjoner sør/nordøst/ring 3 på en bedre måte enn i dag. For regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner i Akershus må det sikres hyppige og raske kollektivforbindelse der disse ikke ligger direkte ved regionale kollektivknutepunkt. Slike forbindelser er Lillestrøm/Kjeller/Ahus, Jessheim/Gardermoen næringspark/Gardermoen og Ski/Ås/NMBU. Samtidig må det arbeides for at Ås og Jessheim, som er de to eneste regionale byene som i dag ikke ligger på InterCity-nettverket, får styrket jernbaneforbindelse til Oslo by og de andre regionale byene.

Et sentralt prinsipp for Ruters utvikling av linjenettet¹⁷, er økt bussmating til tog eller bane der dette kan gi et samlet bedre tilbud for de reisende. Hyppige avganger og kort reisetid med toget gjør dette mulig. F.eks. har et bedre togtilbud i vest gitt mulighet til økt bussmating til tog i Sandvika. Mer bussmating frigjør bussressurser som kan brukes til å gi det lokale kollektivtilbudet høyere frekvens. Kollektivforbindelsene som knytter prioriterte lokale byer og tettsteder til regionale byer vil både fungere som mating til tog, og styrke kollektivtilbudet internt i delregionen. Sterkere tverrgående forbindelser er viktig for å bygge opp om delregionale bolig- og arbeidsmarkeder, og vil sammen med dagens finmaskede kollektivnettverk gjøre at kollektivsystemet også blir mer tilpasset til fritidsreiser.

Økt bussmating og et effektivt kollektivnettverk krever gode knutepunkt med enkle bytter mellom ulike linjer og transportmidler. Dette krever høy frekvens, god fremkommelighet for å unngå forsinkelser, og høy kapasitet på de viktigste regionale forbindelsene. Gode knutepunkt mangler mange steder i regionen i dag, og det er økende fremkommelighetsproblemer inn mot regionale knutepunkt. Knutepunktutvikling må særlig prioriteres i de regionale byene i Akershus og flere steder i Oslo. For samlet sett å kunne møte trafikkveksten med økt kollektivkapasitet, må økt mating kombineres med bedre tilrettelegging for buss på hovedveiene inn mot Oslo.

Indre Oslofjord har potensial for kollektivtransport. I dag er det bare Nes-oddbåtene til Oslo og Lysaker som frakter passasjermengder av betydning. Lengre båtforbindelser krever hurtigbåter for å være konkurransedyktig. Denne teknologien er i dag dyr i drift og med betydelige klimagassutslipp. Derfor er det ikke lagt opp til nye sterke båtforbindelser som grunnlag for ny arealbruk i den regionale planen. Det kan imidlertid komme teknologiske

gjennombrudd som endrer dette. Spørsmålet om utvidelse av båtnettet bør tas opp ved revisjoner av planen, dersom slike løsninger skulle bli økonomisk og klimamessig gunstig. I den sammenheng bør det vurderes om det er hensiktsmessig å utvikle nye byer og tettsteder langs fjorden, i tillegg til å videreutvikle dagens senterstruktur som planen legger opp til mot 2030.

Sykkel

Det er potensial for mange flere lange sykkelreiser dersom forholdene er gode nok. På strekninger med stort potensial for sykkeltrafikk, bør det bygges sammenhengende regionale sykkelveier med høyere standard enn tradisjonelle gang- og sykkelveier (større bredde, økt fremkommelighet), og adskilt fra fotgjengere og biler. Dette gjelder særlig langs hovedveiene inn mot Oslo, mellom prioriterte regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner, og ellers i bybåndet der befolkningstettheten er høy, men også mellom prioriterte lokale byer og tettsteder i Akershus. En omdisponering fra vei-areal til sykkelfelt, kan være aktuelt i tettbygde strøk. I Oslo er det tatt initiativ til revisjon av hovedsykkelveinettet, der en ønsker å avklare regionale traséer mot sentrum. Det er viktig at dette skjer i et samarbeid med en tilsvarende prosess i Akershus, for å sikre sammenheng i trasévalg.

Parkering

Tilgang og pris på parkeringsplasser er med på å bestemme mengden av biltrafikk, og dermed fremkommeligheten på veiene. En restriktiv parkeringspolitikk kan innebære en bevisst knapphet på parkeringsplasser, samt bruk av avgifter. Oslo kommune har en restriktiv parkeringspolitikk som er under revisjon. Begrensninger på parkeringsplasser i byer og tettsteder i Akershus kan være ønskelig for å utvikle tettere og mer urbane steder der verdifulle sentrumsarealer ikke brukes til langtidsparkering. Korttidsparkering bør prioriteres i sentrumsområdene, for at sentrum skal være tilgjengelig for de som handler og/eller har kortvarige ærend. Parkeringsavgifter er et effektivt virkemiddel for å sørge for nødvendig hyppig utskiftning i parkeringen og har generell aksept i befolkningen.

Parkeringsregulering hører til de virkemidler kommunene kan ta i bruk ved tilrettelegging for nærings- og boligutvikling. Ulik parkeringspolitikk mellom kommuner og ulike deler av samme kommune, kan innebære konkurransevridninger mot områder med gode muligheter for parkering. Restriktive parkeringsnormer jevnt over, for f.eks. arbeidsplassintensive virksomheter, vil derimot stimulere til lokalisering av kollektivknutepunkt, der kollektivtilbudet er godt.

For å nå målene om nullvekst i biltrafikken, og konsentrere veksten til prioriterte vekstområder, er det nødvendig å samkjøre parkeringspolitikken for sammenlignbare områder. Det betyr ikke at parkeringsbestemmelsene skal være de samme over alt, men at parkeringspolitikk for normer og avgifter samordnes slik at de henger sammen. I første omgang bør del-regionene arbeide for en slik samordning, på bakgrunn av et felles regionalt kunnskapsgrunnlag som Akershus fylkeskommune utarbeider*.

Innfartsparkering skal bidra til at de som bor utenfor gang- og sykkelavstand til et tjenlig kollektivtilbud også skal kunne reise kollektivt. Det skal også bidra til å gjøre transporttilbudet tilgjengelig for flest mulig, ved at kollektivreisen kan kombineres med andre ærend som f.eks. levering i barnehage. Akershus fylkeskommunens forslag til innfartsparkeringsstrategi legges til grunn for planen og for utvikling av tilbudet.

Sykkel

Sykkel skal spille en viktigere rolle i det regionale transportsystemet enn i dag. Det må legges til rette for lange sykkelreiser på strekninger med stort potensial for sykkeltrafikk, med blant annet sammenhengende regionalt sykkelveinett med høy standard. Aktørene må samarbeide om trasévalg.

Parkering

R15

Samordnet parkeringspolitikk

Det forventes at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk i tråd med føringene i regional plan.

R16

Innfartsparkering

Innfartsparkering i regionen skal utvikles i henhold til Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo.

Oppfølging i handlingsprogrammet

H6

Videre arbeid med regionalt sykkelveinett

Andre planer og utredninger

* Regionalt grunnlag for parkeringspolitikk

Strategien innebærer

R 17

Transportløsninger og kollektivknutepunkt i prioriterte vekstområder

Innenfor de prioriterte vekstområdene skal vei- og gatenettet særlig tilrettelegges for gang-, sykkel og kollektivtrafikk, næringstrafikk, byutvikling med høy utnyttelse av arealene og miljø. Gang-, sykkel- og kollektivtransporttraseer prioriteres foran andre trafikantgrupper i prioriterte vekstområder. Det forventes at kommunene setter av tilstrekkelig areal til infrastruktur for kollektivtransport, sykklister og fotgjengere.

Utvikling og drift av kollektivknutepunkt og stasjoner skal bidra til velfungerende byer og tettsteder, med vekt på fotgjengere og sykklister og effektive overganger mellom transportmidler. Knutepunkts- og stasjonsområder planlegges i samarbeid mellom kommunen og transportetatene.

R 18

Trygt og tydelig nett for gange og sykling

Det forventes at det utvikles et trygt og tydelig sykkelveinett med egne traseer og sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, arbeidsplasser, fritidsaktiviteter, skoler, butikker, bysentra og annen publikumsrettet virksomhet.

Det forventes at sammenhengende gangnett utvikles i prioriterte vekstområder, med vekt på fremkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming, særlig inn mot kollektivholdeplasser og -knutepunkt, skoler og i sentrumsområder. Lokale stier og snarveier bør sikres i arealplaner.

Det forventes at drift og vedlikehold av gang- og sykkelnett sikrer fremkommelighet hele året.

Det må prioriteres transporttiltak som er nødvendig for by- og tettstedsutvikling med bykvalitet i prioriterte vekstområder.

I prioriterte vekstområder må konsentrert arealbruk kombineres med bedre tilrettelegging for fotgjengere og sykklister slik at gange og sykling kan bli et naturlig førstevalg både for korte reiser og som del av kollektivreisen. Det tar lite plass, er miljøvennlig, og bidrar til trivsel, enklere hverdag og bedre folkehelse.

Potensialet for overføring fra bil til sykkel eller gange på korte reiser er betydelig både på arbeids- og fritidsreiser, hvis forholdene legges til rette for det. Gange og sykling er også en viktig del av kollektivreisen. Ved utforming av transportløsninger i byer og tettsteder må det legges til rette for mest mulig "sømløse" reiser, det vil si at hele reisekjeden fra dør til dør ses i sammenheng.

Korte avstander til daglige gjøremål som jobb, skole, handel og fritidsaktiviteter er avgjørende. Både fotgjengere og sykklister må ha god tilgjengelighet inn mot sentrumsområder og sentrale kollektivknutepunkt. Sikker og lett tilgjengelig sykkelparkering ved kollektivstopp, godt vintervedlikehold og gode informasjonsløsninger er også viktig.

Det må legges til rette for at flere barn kan sykle og gå til skolen i hele planområdet. Dette er viktig både for barns helse, og for å begrense bilkjøring til og fra skolene og dermed bedre trafiksikkerheten til de som går og sykler.

By- og tettstedsutvikling med bykvalitet (jf. strategi A2) i prioriterte vekstområder vil mange steder føre med seg behov for transporttiltak. Dette omfatter blant annet omlegging til bymessige gateløsninger og byrom, gode atkomster til knutepunkter og viktige holdeplasser for buss, samt tiltak for fotgjengere og sykklister. For å oppnå den konsentrerte veksten som planen legger opp til, er det nødvendig å prioritere en rekke slike mindre tiltak som fremmer utvikling med bykvalitet. I forbindelse med finansiering av slike tiltak kan det være aktuelt å inngå avtaler (jf. kap. 4.3). Større veiprosjekter bygges ut i henhold til prioriteringer i Oslopakke 3.

I forbindelse med utvikling av sentrumsområder bør det utarbeides vei- og gateplaner i samarbeid mellom kommuner og transportaktører, som omfatter prioritering av viktige traseer for kollektivtransport og andre trafikantgrupper i hele byen. Dette er særlig aktuelt i de regionale byene. For prioriterte lokale byer og tettsteder som legger opp til kraftig utvikling, kan lokale gang- og sykkelstrategier være aktuelt.



Foto: Espen Bratlie / NTB Scanpix

Utvikling av transportinfrastruktur er kostbart og tar generelt sett lang tid. Samtidig øker reisebehovet raskt i takt med befolkningsveksten. Dagens overordnede transportsystem, supplert med prosjekter i Oslopakke 3 og Nasjonal transportplan, må derfor utnyttes bedre frem mot 2030. Det må prioriteres tiltak som kan bidra til bedre personkapasitet på vei og bane, og eksisterende og planlagt infrastruktur må legges til grunn for arealutviklingen i regionen.

Målet om å ta trafikkveksten med kollektivtransport, sykkel og gange, ligger til grunn. Derfor må videre utbygging av veinettet først og fremst gjøres for å bedre forholdene for disse reisemidlene. Det vil dels innebære prioritering av tiltak for skinnegående kollektivtrafikk i egen trasé (tog og T-bane) og dels prioritering av buss, trikk, sykkel og gange i vei- og gatenettet. Det kan være kollektivfelt og -gater, økt gateareal til sykkel- og gangbaner, og signalprioritering eller andre intelligente transportsystemer (ITS). Det vil også innebære tiltak for å stimulere til høyere belegg i personbiler, særlig i rushtid hvor gjennomsnittsbelegget i dag er 1,15 personer.

Store kapasitetsproblemer i regionens transportsystemer for bil og kollektivtrafikk forekommer i dag først og fremst i rushtidene, og oftest bare i én retning om morgenen og én retning om ettermiddagen. En regional utvikling som kan gi en bedre balanse mellom arbeidsplasser i Oslo og i regionale byer i Akershus, vil bidra til en bedre retningsbalanse og en bedre kapasitetsutnyttelse av systemet. For at kollektivmidler skal kunne fange opp slike motstrøms reiser til byer i Akershus, er det nødvendig at arbeidsplassintensive bedrifter lokaliseres tett på kollektivknutepunkter i kombinasjon med begrensninger i parkeringstilbudet i nærheten.

Økt fremkommelighet også for næringstransporten

Fremkommelighet i veinettet er en stor utfordring for næringstransporten. Prioritering av næringstransport kan vurderes på enkelte veier, men dette er i dag først og fremst aktuelt for tyngre kjøretøy. Næringstransport med lette kjøretøy er vanskeligere å skille fra privatbiler, og dermed vanskeligere å gi prioritet. Utvikling av ny teknologi vil imidlertid kunne bedre mulighetene.

Den enkleste måten å sikre fremkommelighet for næringstransporten, er å redusere antall biler i rushtiden, og å hindre at rushtiden blir lengre. Målet er å få de bilistene med lavest nytte og som har gode alternativer, til å droppe bilen. Prioritering av kollektivtrafikk, sykkel og gange vil bidra til økt personkapasitet fremfor bilkapasitet, og at disse reiseformene blir mer attraktive. Det vil kunne gi bedre fremkommelighet på veinettet generelt i store deler av dagen, og dermed være gunstig for den næringstransporten som i dag søker å utnytte tider på dagen utenom rushtid. Det samme gjelder tiltak som motvirker vekst i biltransporten og at rushtidene varer lenger. Økt personkapasitet kan bidra til å redusere behovet for veibygging.

Strategien innebærer

Eksisterende og planlagt transportinfrastruktur som er vedtatt i til enhver tid gjeldende Oslopakke 3 og Nasjonal transportplan, må utnyttes på en effektiv måte, slik at persontransportkapasiteten øker.

R19

Utvikling av veinettet

Den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus skal legges til grunn i utvikling av vei- og gatenettet, med særlig tilrettelegging for gang-, sykkel- og kollektivtransport, samt fremkommelighet for næringstransport. Fremkommelighetstiltak for kollektivtransport i veinettet skal følges opp av veieierne, med egne program.



Strategien innebærer

Kapasitetsøkningen i kollektivtransporten må skje kontinuerlig, omfatte alle transportformene og med hovedvekt på de tunge reisestrømmene.

Bussen må gis tilstrekkelig kapasitet og fremkommelighet i veinettet på kort og lang sikt. Fremkommeligheten inn mot Oslo og de regionale kollektivknutepunktene må prioriteres høyt.

Kapasiteten på T-banesystemet må utvikles for å gjøre det mulig å møte trafikkveksten fra nye grenbaner og arealutvikling ved dagens om lag 100 stasjoner.

Jernbanen må settes i stand til å ta en stor andel av trafikkveksten. De siste års store investeringer må utnyttes, bl.a. ved å øke mottakskapasiteten ved Oslo S og bygge ut vende- og hensettingsspor.

Kraftig økt jernbanekapasitet gjennom Oslo vil være nødvendig på lengre sikt, først og fremst for å kunne ta imot flere tog fra sør- og nordøstkorridoren.

Oppfølging i handlingsprogrammet

H8

Sterkere bidrag fra staten til kollektivtransport i regionen

Andre planer og utredninger

* Konseptvalgutredning for kapasitet gjennom Oslo (KVU Oslo-navet)

Hvis hele trafikkveksten skal tas kollektivt, må kollektivtrafikken i følge Ruter vokse med 5 % årlig. Selv om sykkel og gange også skal bidra, står kollektivtrafikken overfor svært store kapasitetsutfordringer*. Veksten må skje kontinuerlig, og den må omfatte alle transportformene. Hovedvekten må ligge på de tunge reisestrømmene. Det må sikres økte midler til drift og vedlikehold, kapasitetsøkende tiltak på bane og fremkommelighetstiltak på vei for buss.

Buss

Bussen er den kollektivtransportformen som frakter flest folk i regionen. Det må gjøres tiltak for å bedre busskapasiteten og fremkommeligheten med vekt på de bussforbindelsene som er viktige i dag, og de som skal styrkes (jf. strategi T1). De tyngste trafikkstrømmene går i, inn mot og gjennom Oslo, og det er her fremkommelighetsproblemer er størst. God fremkommelighet er avgjørende for effektiv bussmatning til regionale kollektivknutepunkt og for bussbetjening av de regionale byene for øvrig. Fremkommelighet inn mot Oslo og til viktige knutepunkt som Oslo S, Skøyen, Bryn (evt. annet knutepunkt i Oslo øst, jf. T1), Ski, Ås, Lillestrøm, Jessheim, Sandvika, Lysaker og Asker må prioriteres. I Oslo er det behov for en ny og effektiv bussterminal med direkte forbindelse til hovedveinettet.

For å være konkurransedyktig må bussen kunne kjøre mest mulig køfritt. Mange steder er det ønskelig med nye kollektivfelt, men for å ta veksten er det også nødvendig å vurdere tiltak som kan gjennomføres raskere. Det kan være omdisponering av veiareal til kollektivfelt og -gater (subsidiært sambruksfelt med to eller flere personer i bilene), og prioritering av buss og trikk gjennom vei- og gatekryss. Aktørene må i fellesskap finne hvilke traseer det er viktigst å gjøre tiltak for, og aktuelle tiltak på kort og lang sikt.

T-bane

T-banenettet i Oslo er godt utbygget, men kapasiteten begrenses av fellesstrekningen i dagens T-banetunnel. En viss tilbudsforbedring er mulig med nye sikringstiltak og signalanlegg og andre avgrensede tiltak, men utbygging av nye grenbaner utover ny Fornebu-bane vil være avhengig av økt kapasitet gjennom Oslo. En evt. ny T-banetunnel vil gjøre det mulig å øke kapasiteten til opp mot det tredoblete. Det vil gjøre det mulig å møte den generelle trafikkveksten, og å utnytte det store potensialet for arealutvikling som ligger ved dagens om lag 100 stasjoner.

Jernbane

Det gjøres store investeringer i jernbanenettet, bl.a. i forbindelse med Inter-City-utbyggingen. Trafikkveksten på jernbane har økt kraftig de senere år, og det må sørges for at denne veksten kan fortsette. Dagens jernbanenett og nye jernbaneforbindelser og utbedringer må utnyttes fullt ut (jf. A1).

Lokaltoget i bybåndet fra Oslo S til Asker, Lillestrøm og Ski får 15 minutters frekvens med ny ruteplan. Dette er et stort kapasitetsløft som må utnyttes, med høy arealutnyttelse ved aktuelle stasjoner, og transporttiltak som kan bidra til utvikling og økt bruk.

Behov for økt kapasitet i og gjennom Oslo

Kapasiteten på Oslo S og i jernbanetunnelen gjennom Oslo er bestemmende for antall tog på sporene i korridorene ut av Oslo. De forskjellige korridorene har ulike muligheter og begrensninger. En ny jernbanetunnel gjennom Oslo vil øke mulig kapasitetsutnyttelse på alle banene betraktelig. En ny jernbanetunnel kan vanskelig stå ferdig før etter 2030. I mellomtiden må det gjøres tiltak for størst mulig utnyttelse av eksisterende mottakskapasitet på Oslo S.

Vestkorridoren har i dag størst kapasitetsreserve og vil kunne ta forventet trafikkvekst mot 2040 uten ny tunnel. Det tilsier at vestkorridoren bør legges til rette for høy vekst. Sørkorridoren får et betydelig løft i kapasiteten med Follobanen i 2021. Men samlet antall tog som kan kjøre inn fra sør- og nordøstkorridoren begrenses av mottakskapasiteten på Oslo S. Utvikling av infrastrukturen ved Oslo S er blant de viktigste tiltakene for å få utnyttet en ny Follobane mest mulig i påvente av ny tunnel. Nordøstkorridoren har god kapasitet frem mot 2030, men i følge Jernbaneverket kan kapasiteten i Romeriksporten bli en utfordring her på lang sikt, selv med ny tunnel. I tilfelle må tilbudet suppleres med andre kollektivtilbud.

Med en hensiktsmessig trasé vil en ny jernbanetunnel kunne kople seg til viktige kollektivknutepunkt i Oslo, samt muligjøre en direkte togforbindelse mellom sørkorridoren og nordøstkorridoren som mangler i dag. Dette er viktige momenter som bør utredes i forbindelse med planlegging av en ny Oslostunnel.

Avgrensede tiltak i korridorene

For gradvis å få plass til flere og lengre tog, må det settes av midler og arealer til hensettingsspor, vendespor og stasjonsutvidelser og plattformforlengelser. Slike «avgrensede tiltak» er viktig for å øke kapasitetsutnyttelsen på eksisterende baner i pendlingsområdet til Oslo, og avgjørende for å gjøre full bruk av pågående InterCity-utbygging. For eksempel forutsetter høy kapasitetsutnyttelse av Follobanen at det etableres nye vende- og hensettingsspor sør for Ski. På enkeltsporede baner med både gods- og persontogtrafikk, kan utbygging av kryssingsspor og parseller med dobbeltspor gi økt kapasitet. Hovedbanen nord for Lillestrøm er eksempel på en slik bane. Videre utvikling av kapasiteten på Hovedbanen er under utredning*. Det er et sterkt lokalt ønske om å gjenopprette persontogtilbud på Dal-Eidsvoll. På enkelte stasjoner i vest er det behov for flere spor for å unngå at stasjonene blir flaskehals. Det trengs også lengre plattformer på enkelte stasjoner på Kongsvingerbanen, Østfoldbanen, Hovedbanen og Spikkestadbanen, slik at det kan kjøres lengre togsett. Jernbaneverket ønsker å se behovet i sammenheng med et mer effektivt stoppmønster som gjør tilbudet mer konkurransedyktig. Også Gjøvikbanen trenger økt kapasitet, men mange steder er det vanskelig å forlenge plattformene, og det vurderes alternative løsninger i en egen mulighetsstudie for Gjøvikbanen.

Andre planer og utredninger

* Utredning av kapasitetsøkende tiltak på Hovedbanen mellom Lillestrøm og Eidsvoll



UTVIKLE ET GODSTRANSPORTSYSTEM SOM GIR MER GODS PÅ SJØ OG JERNBANE OG AVLASTER TETTBYGDE OMRÅDER FOR UNØDVENDIG TUNGTRANSPORT

Strategien innebærer

Kapasiteten for gods med jernbane gjennom Oslo må styrkes.

Havnekapasiteten må legges til rette for at gods til og fra regionen i størst mulig grad kan transporteres med båt.

Utvikling av godstransportsystemet må bidra til å skjerme prioriterte vekstområder for unødvendig godstransport.

Oslofjordforbindelsen og omkjøringsveier for godstransporten må styrkes.

Ny veiutbygging må ses i sammenheng med eventuelle nye regionale næringsområder.

Parkeringsbehov for vogntog må løses regionalt.

Oppfølging i handlingsprogrammet

H7 Videre arbeid med regional struktur for gods og logistikk

Andre planer og utredninger

* Nasjonal analyse av godstransport, inkl. Konseptvalgutredning for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet

** Konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden

Osloregionen er Norges eksport- og importsenter for stykkgoods. Mye av godset forsyner hovedstadsområdets egen befolkning og næringsliv, og mye pakkes om for videre transport til andre deler av landet. Hovedutfordringene er å begrense veksten i godstransport på vei, og legge til rette for mest mulig på bane og sjø. Transportavstandene til og fra Osloregionen er store nok til at tog og båt kan konkurrere med vogntog. Internt i Osloregionen er avstandene derimot relativt korte, og favoriserer veitransporten. Osloregionens gods- og logistikkstrategi¹⁷ legges til grunn, jf. A6. Utredning og planlegging av godstransportsystem og terminalstruktur i Oslofjordområdet på nasjonalt nivå vil få store konsekvenser for videre utvikling av regionens gods- og logistikkstruktur, og det forventes at regional plan tas med som en viktig del av vurderingsgrunnlaget*.

Godstransport på Østfoldbanen mellom Ski og Oslo vil kunne komme i konflikt med en betydelig boligfortetting som planlegges langs Østfoldbanen. En mulig fremtidig godsforbindelse fra søkkorridoren mot Alnabru (Bryndiagonalen) bør derfor grenes av fra Østfoldbanen. Hensyn til byutvikling i bybåndet bør veie tungt i planleggingen, bl.a. når det gjelder hvor avgrensingen skal være.

Økt godstrafikk vil gi økt press på E6 og E18, samt på hovedveinettet i Akershus og Oslo. Med det øker behovet for å skjerme prioriterte vekstområder for unødvendig tungtransport. "Korridorer" som gir omkjøringsmuligheter for godstransport som ikke skal til/fra sentrale Oslo, bør utvikles videre. Dette innebærer først og fremst en forsterket Oslofjordforbindelse**.

Ny veiutbygging må også ses i sammenheng med eventuelt behov for nye regionale næringsområder som ikke må ligge for langt fra Oslo (jf. A6). Ny bro over Glomma ved Fetsund og videre utbygging av Rv22 forbi Lillestrøm kan gjøre det aktuelt å vurdere regionale næringsområder langs Fv 170. En opprustning av Oslofjordforbindelsen kan gjøre næringsområder langs Rv 23 mer regionalt tilgjengelige.

Parkeringsbehov for vogntog er en utfordring allerede i dag, og vil øke i takt med godstransporten. Det bør gjøres en regional vurdering av behov og lokaliseringmuligheter for "truckstopp".



Foto: Ørn E. Borgen/NTB Scanpix

Retningslinjer

Hensikten med regionale planretningslinjer er å gi en ledesnor for arealplanlegging og byggesaksbehandling i den enkelte kommune, og utvikling av transportsystemet, slik at regionens felles målsettinger nås. En regional plan med strategier og retningslinjer for arealbruk kan legges til grunn for innsigelse. Planlegging i tråd med retningslinjene minimerer risikoen for innsigelser.

Det er planperioden fra planvedtak til 2030 som er tidsperspektivet også for retningslinjene.

Retningslinjene er generelle og rettet mot regional måloppnåelse. De er tydelige, for å gi mest mulig forutsigbarhet og lik planbehandling. Samtidig er lokale forhold og forutsetninger (geografiske, sosiale, historiske etc.) så ulike i regionen, at det må kunne gjøres lokale tilpasninger. Fordi alle aktørene må bidra dersom utviklingen skal bli bærekraftig, må også lokale tilpasninger kunne begrunnes ut fra felles regionale mål.

Prioriterte vekstområder i retningslinjene inkluderer Oslo by, de regionale byene, bybåndet og prioriterte lokale byer og tettsteder.

R1

Innretning av planarbeid og prioriteringer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus skal legges til grunn for statens, fylkenes og kommunenes planlegging og prioritering i regionen, samt vurdering av innsendte planforslag.

R2

Vekst i kommunen

Med utgangspunkt i forventet regional vekst og strategiene i regional plan for areal og transport, forventes det at kommunen utarbeider et dimensjoneringsgrunnlag for vekst i kommunen frem mot 2030. Kapasitet i det regionale kollektivtransporttilbudet bør tillegges vekt når fremtidig vekst fastsettes.

R3

Bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder

Det forventes at kommunen utarbeider et dimensjoneringsgrunnlag for bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder. Det legges til rette for at minimum 80 % av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen skjer innenfor prioriterte vekstområder. I kommuner med regionale byer legges det til rette for at minimum 90 % av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen skjer innenfor prioriterte vekstområder. Funksjonsblanding av arealbruk vektlegges.

R4

Utvikling utenfor prioriterte vekstområder

Det forventes at utvikling utenfor prioriterte vekstområder begrenses til det som er tilstrekkelig for å sikre gode og stabile bomiljø, og skjer innenfor rammene av dimensjoneringsgrunnlag for vekst som er beskrevet i R3. Utvikling utenfor prioriterte vekstområder bør skje innenfor allerede etablerte byggeområder, og det bør også her legges til rette for en utvikling som bygger opp under kollektivtransport og bruk av sykkel og gange.

R5

Vurdering av områder i gjeldende kommuneplan

Det forventes at områder avsatt i gjeldende kommuneplaner til hovedformål bygg og anlegg, som ikke er regulert pr. vedtaksdato for den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus, og som ikke er i tråd med mål, strategier og retningslinjer i den regionale planen, vurderes tatt ut ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Det forventes at en eventuell videreføring av slike arealer til utbyggingsformål i ny kommuneplan begrunnes.

R6

Krav til arealutnyttelse

I prioriterte vekstområder legges det til rette for høy arealutnyttelse. I sentrumsområder, områder ved regionale kollektivknutepunkt og områder tilrettelagt for arbeidsplassintensive virksomheter forventes det særlig høy arealutnyttelse.

R7

Kvalitetskrav til arealutvikling

I kommuneplanens arealdel forventes det at det inngår bestemmelser og retningslinjer med kvalitetskrav til arealutvikling både innenfor og utenfor prioriterte vekstområder. Det legges til rette for en attraktiv by- og tettstedsutvikling med ivaretagelse av viktige blågrønne strukturer, kulturminner og kulturmiljøer.

R8

Langsiktig grønn grense for prioriterte vekstområder

I kommuneplanens arealdel forventes det at det defineres en langsiktig avgrensning av de prioriterte vekstområdene med utgangspunkt i dagens byggegrense. Avgrensningen fremgår av plankart eller temakart, og defineres på grunnlag av ønsket langsiktig utvikling av stedet. Prinsipper om gangavstand mellom viktige funksjoner er et viktig kriterium for fastsetting av grensen. Resultat og metode dokumenteres.

Innenfor avgrensningen av prioriterte vekstområder vektlegges utbyggingshensyn sterkere enn vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur i et helhetlig samfunnsperspektiv. Hvis utbyggingshensyn skal gå foran vern er det forutsatt at:

- potensialet for fortetting og transformasjon i vekstområdet er utnyttet
- nye arealer som ønskes tatt i bruk til byggeområder har høy arealutnyttelse
- en utvidelse av byggesonen er nødvendig ut fra mål for bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder

R9

Jordbruksareal og regional grønnstruktur utenfor prioriterte vekstområder

Hensyn til viktige arealverdier, herunder jordbruksareal, kulturminner og kulturmiljø, og regional grønnstruktur for biologisk mangfold og friluftsliv, som ligger utenfor de prioriterte vekstområdene skal prioriteres foran utbygging. Hensynet skal kun avvikes dersom infrastrukturbygging har avgjørende betydning for utvikling av regionalt kollektiv- eller godstransportsystem.

R10

Rett virksomhet på rett sted

Alle kommunene skal kunne legge til rette for næringsutvikling med utgangspunkt i sine fortrinn. Lokalisering av alle typer arbeidsplasser skal følge prinsippene i regional plan om rett virksomhet på rett sted.

R11

Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter

I regionale områder for større arbeidsplassintensive virksomheter i den regionale areal- og transportstrukturen forventes det at det legges til rette for høy arealutnyttelse, lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter nærmest mulig kollektivknotepunkt, og lav parkeringsdekning for bil.

R12

Terminalområder og regionale næringsområder for gods og logistikk

I terminalområder og regionale næringsområder som er definert i den regionale planen, legges det til rette for større logistikk-, lager- og industrivirksomheter. Handel og andre besøksrettede virksomheter tillates ikke i disse områdene.

R13

Innretning av transportprioriteringer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus skal legges til grunn for de nasjonale transportetatenes, Akershus fylkeskommunes, Oslo kommunes og kommunene i Akershus sine transportprioriteringer i regionen. Ved revisjon av prioriteringer må det sikres at føringer og prosjektportefølje er i tråd med mål, strategier og retningslinjer i den regionale planen. Det forventes at en eventuell videreføring av prosjekter begrunnes.

R 14

Kollektivforbindelser som skal styrkes

Kollektivtilbudet på kollektivforbindelsene som er markert i den regionale areal- og transportstrukturen skal styrkes i takt med befolkningsveksten i de prioriterte vekstområdene.

R15

Samordnet parkeringspolitikk

Det forventes at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk i tråd med føringene i regional plan.

R16

Innfartsparkering

Innfartsparkering i regionen skal utvikles i henhold til Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo.

R 17

Transportløsninger og kollektivknutepunkt i prioriterte vekstområder

Innenfor de prioriterte vekstområdene skal vei- og gatenettet særlig tilrettelegges for gang-, sykkel og kollektivtrafikk, næringstrafikk, byutvikling med høy utnyttelse av arealene og miljø. Gang-, sykkel- og kollektivtransporttraseer prioriteres foran andre trafikantgrupper i prioriterte vekstområder. Det forventes at kommunene setter av tilstrekkelig areal til infrastruktur for kollektivtransport, syklist og fotgjengere.

Utvikling og drift av kollektivknutepunkt og stasjoner skal bidra til velfungerende byer og tettsteder, med vekt på fotgjengere og syklist og effektive overganger mellom transportmidler. Knutepunkts- og stasjonsområder planlegges i samarbeid mellom kommunen og transportetatene.

R 18

Trygt og tydelig nett for gange og sykling

Det forventes at det utvikles et trygt og tydelig sykkelveinett med egne traseer og sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, arbeidsplasser, fritidsaktiviteter, skoler, butikker, bysentra og annen publikumsrettet virksomhet.

Det forventes at sammenhengende gangnett utvikles i prioriterte vekstområder, med vekt på fremkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming, særlig inn mot kollektivholdeplasser og -knutepunkt, skoler og i sentrumsområder. Lokale stier og snarveier bør sikres i arealplaner.

Det forventes at drift og vedlikehold av gang- og sykkelnett sikrer fremkommelighet hele året.

R19

Utvikling av veinettet

Den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus skal legges til grunn i utvikling av vei- og gatenettet, med særlig tilrettelegging for gang, sykkel- og kollektivtransport, samt fremkommelighet for næringstransport. Fremkommelighetstiltak for kollektivtransport i veinettet skal følges opp av veieierne, med egne program.

3. PERSPEKTIV FOR OSLOREGIONEN

Kapittelet inneholder en beskrivelse av hvordan Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus henger sammen med utviklingen i den større funksjonelle regionen frem mot 2050.

Mot 2050 er usikkerheten stor, og det er ikke utviklet ett "målbilde" mot 2050. I kapittelet diskuteres to tenkelige utviklingsperspektiver for Osloregionen mot 2050. Hensikten er å se på om den regionale planen gir muligheter for forskjellige utviklingsperspektiv på lang sikt, eller begrenser disse mulighetene.

Osloregion-perspektivet vil bli behandlet grundig i Samarbeidsalliansen for Oslo-regionens arbeid med oppdatering av areal- og transportstrategi for Osloregionen. Denne regionale planen vil være viktig for det arbeidet.



3.1 Mot 2030 - Regionforstørring med Intercity

Hovedstadsområdet med Oslo og Akershus er i betydelig grad avhengig av utviklingen i sitt større omland. Den funksjonelle bolig- og arbeidsmarkedsregionen strekker seg ut over grensene for Oslo og Akershus. Regionen utvides etter hvert som veier og baner bygges ut og korter ned reisetidene (regionforstørring). Derfor er det nødvendig å se areal- og transportplanen i forhold til hva som skjer utenfor grensene til de to fylkene.

Samarbeidsalliansen for Osloregionen består av 75 kommuner og 4 fylkeskommuner. Denne alliansen vedtok i 2008 *Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen* basert på prinsippet om en flerkjernet utvikling med vekst i et begrenset antall byer og større tettsteder bundet sammen med raske, skinnegående kollektivmidler supplert med et godt veisystem. Målet med strategien er en balansert, konkurransedyktig og bærekraftig utvikling av så vel Oslo som hele storbyregionen. Oslo skal styrkes samtidig som de andre byene skal utvikles til mest mulig fullverdige og selvstendige bysamfunn, og de skal kunne avlaste og komplettere Oslo. Samme tankegang ligger til grunn i Plansamarbeidet og for Østlandssamarbeidet, som er et samarbeid mellom de åtte fylkeskommunene på Østlandet.

InterCity på det sentrale østlandsområdet

InterCity-utbyggingen står sentralt i realiseringen av en flerkjernet utvikling både for Osloregionen og for Østlandet. Dobbeltspor dimensjonert for høy hastighet gir mulighet for raske og hyppige togforbindelser sentrum-til-sentrum både mellom byene på Østlandet og til Oslo. Korte reisetider vil øke de øvrige byenes muligheter for å trekke til seg virksomheter som ellers vil lokalisere seg til Oslo og nærmeste omegn. Samtidig vil bolig- og arbeidsmarkedsregionen utvides og kunne bidra til å styrke hele Osloregionen, og dette kan gi regionen større konkurransekraft samt styrke Oslo som inngangsport for internasjonale etableringer.

Visjonen om «8 millionersbyen» supplerer dette perspektivet helt opp til nordisk nivå gjennom målsettingen om å binde sammen arbeidsmarkeder i Oslo, Gøteborg og Øresundregionen med de mellomliggende byene. Stammen i dette, er utviklingen av et transportsystem med høyhastighetstog som er en forlengelse av InterCity-satsingen på Østlandet. Dette følger av utviklingen mot en sterkere spesialisering og fortsatt økonomiske og næringsmessige strukturendringer i Norden.

Den viktigste større satsingen i de innerste strekningene av InterCity-triangelet i Oslo og Akershus er Follobanen som vil stå ferdig i 2021. Den indre delen av InterCitynettet med byene Hamar, Tønsberg og Fredrikstad vil være ferdig innen 2025, og den ytre delen til Lillehammer, Skien og Halden vil stå ferdig innen 2030. Ringeriksbanen regnes nå som en av InterCity-strekningene. Da vil de fleste byene i det sentrale østlandsområdet være bundet sammen med effektiv togtransport.

Parallelt med jernbaneutbyggingen vil hovedveinet i Osloregionen og på Østlandet bygges ut og kompletteres, slik at fremkommeligheten for nærings- og kollektivtransport på vei kan ivaretas. For å få full effekt av InterCity-utbyggingen som er rygggraden i det regionale kollektivsystemet, må det virke sammen med buss i et helhetlig system med bussmating til regionale togstasjoner og direkteforbindelser til byene fra områder uten jernbaneforbindelser.

Naboregionene til Oslo og Akershus

Naboregionene til Oslo og Akershus ønsker å ta del i veksten. Både byene som ligger langs de tre InterCity-linjene og de øvrige banene forventer vekst som følge av utbygging av jernbanenettet. For å få raske og hyppige togforbindelser på de øvrige banene (Kongsbergbanen, Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen og Østre linje) kan det være snakk om utbedring, men ikke nødvendigvis full dobbeltsporutbygging.

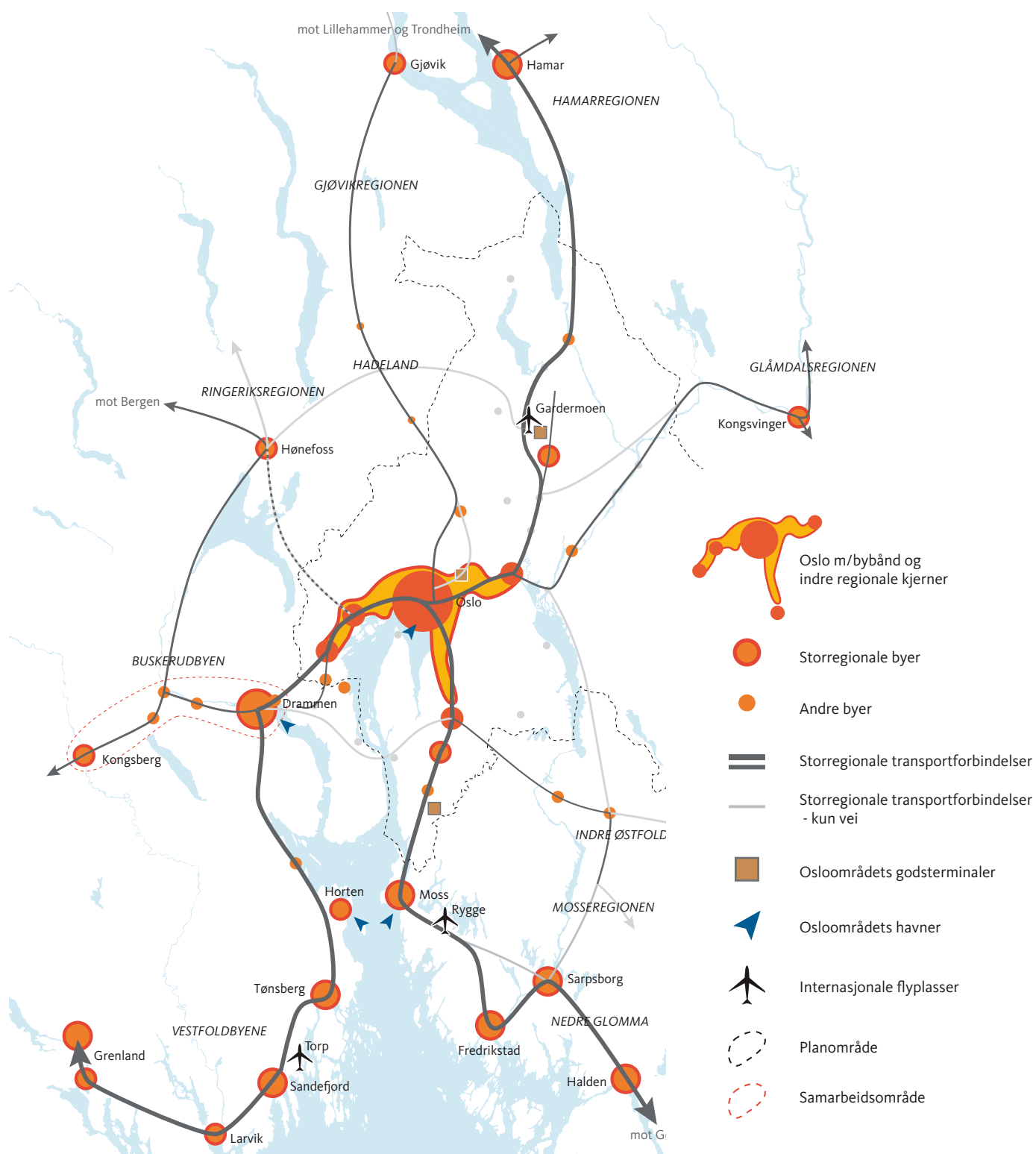
I naboregionene tilrettelegges det derfor for utvikling av tettere byer og tettsteder i tråd med Osloregionens flerkjernestrategi. Når det gjelder befolkningsvekst viser Statistisk sentralbyrås fremskrivninger betydelig variasjoner mellom de ulike regionene. Hovedtrekket er at veksten er større jo nærmere Oslo og Akershus man kommer, og større i områdene vest og sør for Oslo og Akershus enn i nord og øst.

- Buskerudbyen har høyest fremskrevet vekst med 1,5 % per år. I nærområdet til Oslo forventes en vekst på 46.000 personer frem mot 2030, i hovedsak i prioriterte utviklingsområder langs jernbanen.
- Røyken og Hurum kommuner har lagt ut nye boligområder basert på en vekst på 7.000 personer og en næringsplan med prioriterte utviklingsområder mot 2030, avhengig av opprusting av veiforbindelsen til Asker.
- På Hadeland er det foreslått tett utvikling på Gran og Harestua.
- Mosseregionen forventer en vekst på 14.000 og Indre Østfold 12.000 mot 2030 med forventet sterkest vekst nærmest Oslo og Akershus.

Planlagt utvikling i naboregionene til Oslo og Akershus synes å være en naturlig forlengelse av den regionale planen både når det gjelder areal- og transportutvikling, med stasjonsnær utbygging i tilknytning til InterCity-linjene og de øvrige banene. Til sammen forventes en befolkningsvekst på 80 til 90.000 frem til 2030 i byer og tettsteder i Nedre Buskerud, Hadeland, Ringerike, Glåmdalsregionen, Mosseregionen og Indre Østfold – i hovedsak langs jernbanen.



Foto: JBV/Øystein Grue



Regional areal- og transportstruktur på det sentrale Østlandsområdet

3.2 Mot 2050 - Stjerneby eller Ringby

På lenger sikt, mot 2050 er det større usikkerhet om hvilken retning utviklingen tar. Her drøftes to tenkelige utviklingsperspektiver for Osloregionen mot 2050 for å se på om den regionale planen mot 2030 gir muligheter for forskjellige utviklingsperspektiver.

I utredningsfasen av planarbeidet ble det drøftet ulike kombinasjoner av drivkrefter og ulike areal- og transportstrategier for å vise noen av mulighetene for Oslo og Akershus i en større geografisk sammenheng og på lang sikt. En viktig forskjell mellom perspektivene som da ble drøftet lå i en spredning av befolkning og næringsliv til mange byer i Osloregionen eller en konsentrasjon til Oslo og byområdene nær Oslo. De ulike perspektivene er senere redusert til to klart ulike perspektiver som søker å fange opp henholdsvis spredning og konsentrasjon. Stjernebyen har vekst til alle byene i Osloregionen, både i og utenfor Akershus, med utgangspunkt i de muligheter som utbygging av InterCity-nettet og øvrige baner gir frem mot 2050. Ringbyen kombinerer vekst til de eksisterende byene i Akershus med vekst i nye områder på begge sider av Oslofjorden sør for Oslo, i tilknytning til nye sterke vei- og jernbaneforbindelser på tvers av fjorden.

Stjernebyen

Stjernebyen er en videreføring av areal- og transportstrategien for Osloregionen som bygger på prinsippet om en flekjernet utvikling. Den vedtatte utbyggingen av det indre InterCity-triangelet vil gi gode muligheter for bolig- og næringsvekst i byene langs banene. Stjernebyen innebærer at også de øvrige banene som i dag har enkeltspor utbedres/bygges, spesielt til Hokksund og Kongsberg, men også Ringeriksbanen, Kongsvingerbanen og Gjovikbanen.

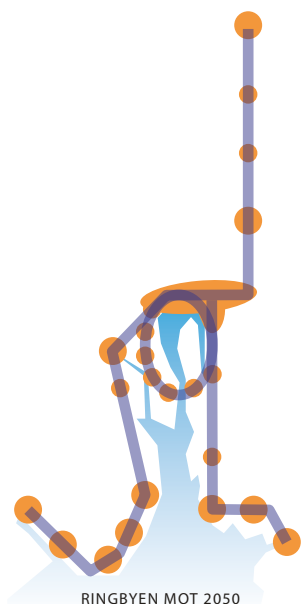
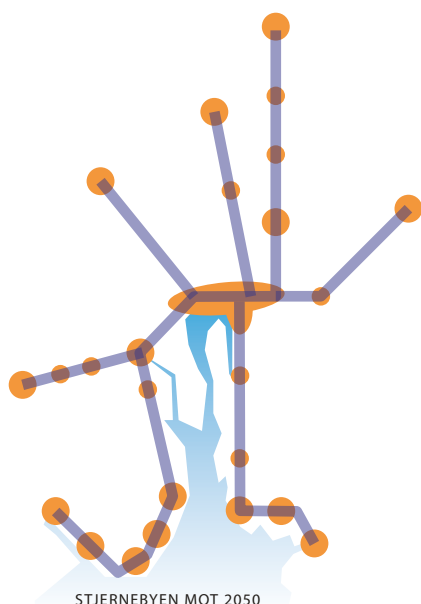
Stjernebyen representerer en balansert vekst der flere byer og tettsteder kan få et tilstrekkelig befolkningsgrunnlag til å utvikle et variert arbeidsmarked med gode lokale tjeneste- og servicetilbud, samt et godt regionalt kollektivtilbud. For å bli store nok til å utvikle varierte arbeidsmarkeder, må byene få en betydelig andel av veksten i Osloregionen. Pendlingsmønsteret vil fortsatt være Oslo-rettet, men det vil også være arbeidspendling mellom de øvrige byene i Osloregionen. Styrkede lokale arbeidsmarkeder kan imidlertid virke dempende på pendlingen. Stjernebyen kan imøtekomme næringslivets behov om å flytte hele eller deler av virksomheten til mindre sentrale steder for å redusere driftskostnader. Konsentrasjon og fortetting vil redusere transportbehovet internt i byene, og tett utbygging nær jernbanestasjonene vil legge til rette for reiser med tog mellom byene.

Stjernebyperspektivet forutsetter ikke nødvendigvis sterk befolknings- og næringsvekst i hele IC-triangelet. En vekst som avgrenses til byene i den indre delen av IC-triangelet (Tønsberg, Hamar og Fredrikstad) supplert med vekst i byer ved de øvrige banene, først og fremst i Buskerudbyen, vil i høy grad også transportmessig fungere som en stjerneby.

En utfordring for flekjernestrategien til Osloregionen er likevel mangelen på forbindelser mellom byene utenom Oslo, særlig på tvers av Oslofjorden. Dette begrenser mulighetene for samhandling mellom alle byene. I Stjernebyen avgrenses samhandlingen til byer innenfor samme korridor i retning Oslo.

Ringbyen

Forutsetningen om å spre veksten til hele Osloregionen er usikker. Utviklingen til nå og erfaring fra andre europeiske byer tyder på at hovedtyngden av den økonomiske veksten fremover kommer i Oslo og de nærmeste områdene rundt (Vestregionen, Follo og Romerike).



Ringby-perspektivet søker å utnytte en slik utvikling med en konsentrasjon av veksten til Oslo og rundt indre del av Oslofjorden. Tanken om en Ringby har fremkommet en rekke ganger de siste 20-30 år for å åpne nye utbyggingsområder på begge sider av fjorden. Ringbyen kan også bedre imøtekomme de langsiktige utfordringene som ligger i at flerkjernestrategien til Osloregionen mangler sterke forbindelser mellom byene utenfor Oslo. Ringbyen forutsetter en sterk vei- og kollektivforbindelse over fjorden og mellom byene på begge sider. En slik forbindelse vil kunne gi et tettere integrert bysystem i indre del av hovedstadsområdet. Dagens veiforbindelse mellom Drøbak og Hurum er ikke tilstrekkelig for en slik utvikling.

Regional plan mot 2030 i sammenheng med alternative utviklinger mot 2050

Stjernebyen representerer en naturlig videre utvidelse av areal- og transportstrukturen som den regionale planen legger opp til med flere byer langs InterCity-banene mot sør-vest til Drammen og Vestfold, mot sør til Fredrikstad og mot nord til Hamar. Tilsvarende gjelder utviklingen langs de øvrige banene.

Det er først og fremst i aksene mellom Drammen og Kongsberg det er byer og steder med potensial for større næringsvekst. Store infrastrukturinvesteringer bør forutsette større byutvikling og næringsvekst. I områder der potensialet for næringsvekst er mindre, kan virkningen av kortere reisetid pga. utbedring/utbygging av banene i hovedsak kunne resultere i økt boligbygging og pendling i retning mot Oslo.

Dersom det skulle vise seg vanskelig å skape den nødvendige veksten av bolig og næring i byene utenfor Akershus i stjerneby-perspektivet, og presset blir stort på Oslo og byene i Akershus, kan det bli aktuelt med utvikling av en Ringby som åpner nye områder i Frogn, Hurum og Røyken. Ringby-perspektivet gir tilskudd av nye utbyggingsarealer nær Oslo som gjør det enklere å planlegge vekst til eksisterende og nye områder med mindre konflikter med jordbruk og grønnsstruktur. Som en illustrasjon utgjør landarealene i kommunene Hurum og Røyken nær det dobbelte av Oslo kommunes byggesone.

Ringbyen forutsetter imidlertid en sterk jernbaneforbindelse over fjorden. Dersom en slik forbindelse realiseres, vil den regionale planen ikke begrense mulighetene for en slik utvikling. De prioriterte byene i Akershus på begge sider av fjorden ligger hensiktsmessig til for en eventuell direkte jernbaneforbindelse over fjorden som ledd i en jernbanering. Økt bruk av båt til nye utbyggingsområder på begge sider av fjorden må også sees i sammenheng med en langsiktig utvikling av utbyggingsmønsteret.

Perspektivene utelukker ikke hverandre, men kan kombineres i en langsiktig utvikling. Det er imidlertid usikkert om veksten etter 2030 vil bli like sterk som den som forventes frem til 2030. I en situasjon med redusert vekst kan veksten bli en «begrenset ressurs» som må brukes til å styrke eksisterende byer og bygge opp om de transportinvesteringene som gjøres nå og fremover og som det legges opp til i Stjernebyen.

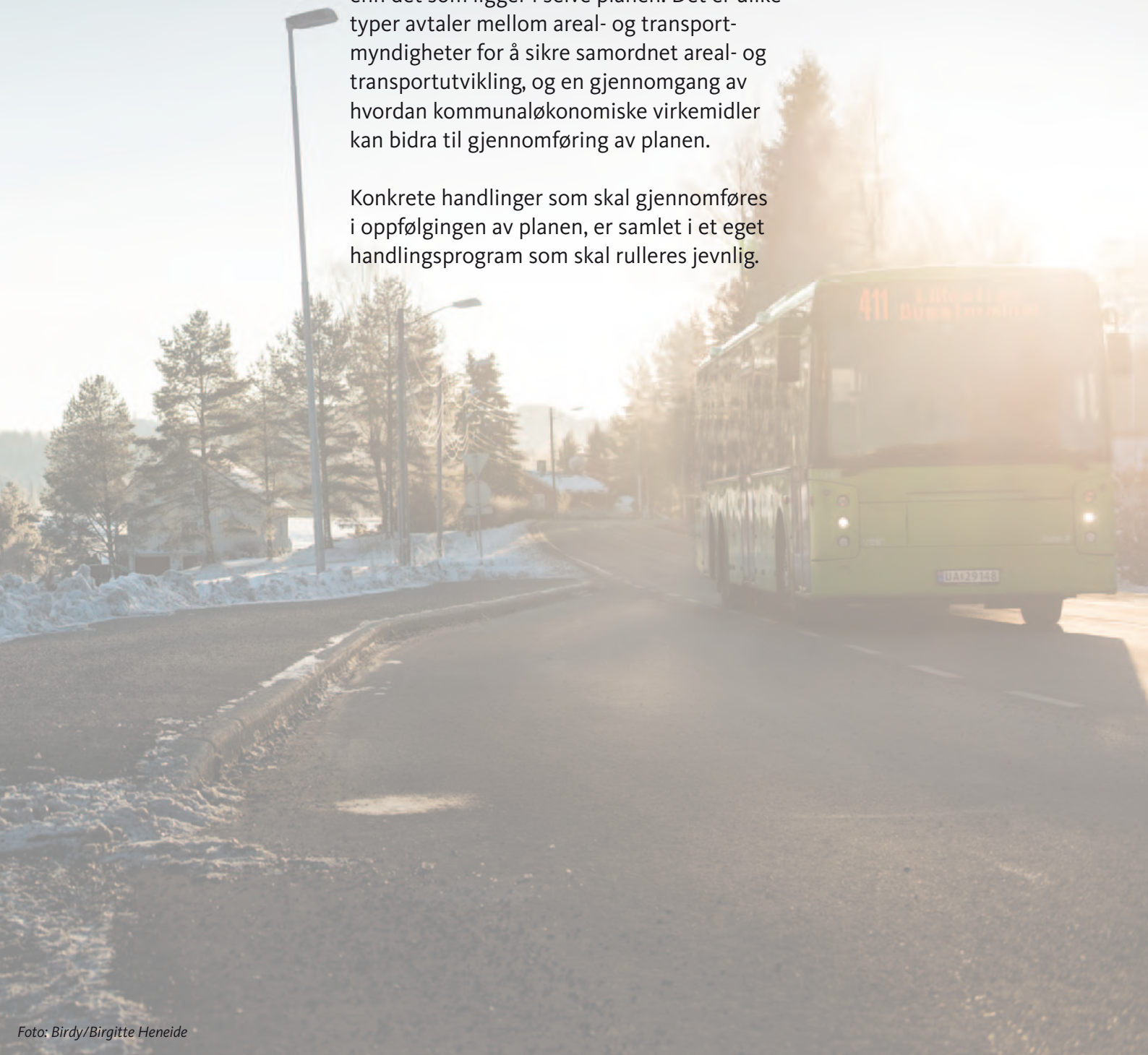
Ringbyen vil imidlertid bidra til bedre forbindelser mellom byer i Osloregionen, og vil i noen grad kunne avlaste Oslo som viktigste knutepunkt i transportsystemet. Stjernebyen er en naturlig forlengelse av regional plan som utnytter vedtatt InterCity-utbygging og muligheter for opprusting av øvrige baner og den baserer seg på å styrke etablerte byer. Stjernebyen følger opp Osloregionens areal- og transportstrategi der flerkjerneutvikling, arealøkonomisering og fortetting er de viktigste strategiene også etter 2030. Mens Stjernebyen bygger på en regional struktur som det er politisk enighet om og som vil utnytte vedtatt infrastrukturutbygging, forutsetter Ringbyen et avvik fra utviklingen til nå og for planene fremover. Stjernebyen anses derfor som mest robust av de to perspektivene.

4 • OPPFØLGING AV PLANEN

Kapittelet beskriver hvilke styringsutfordringer den regionale planen skal bidra til å løse, og hvilke ansvarsområder de ulike aktørene har i oppfølgingen av planen.

Videre omhandler kapittelet andre virkemidler enn det som ligger i selve planen. Det er ulike typer avtaler mellom areal- og transportmyndigheter for å sikre samordnet areal- og transportutvikling, og en gjennomgang av hvordan kommunaløkonomiske virkemidler kan bidra til gjennomføring av planen.

Konkrete handlinger som skal gjennomføres i oppfølgingen av planen, er samlet i et eget handlingsprogram som skal rulleres jevnlig.



4.1 Styringsutfordringer

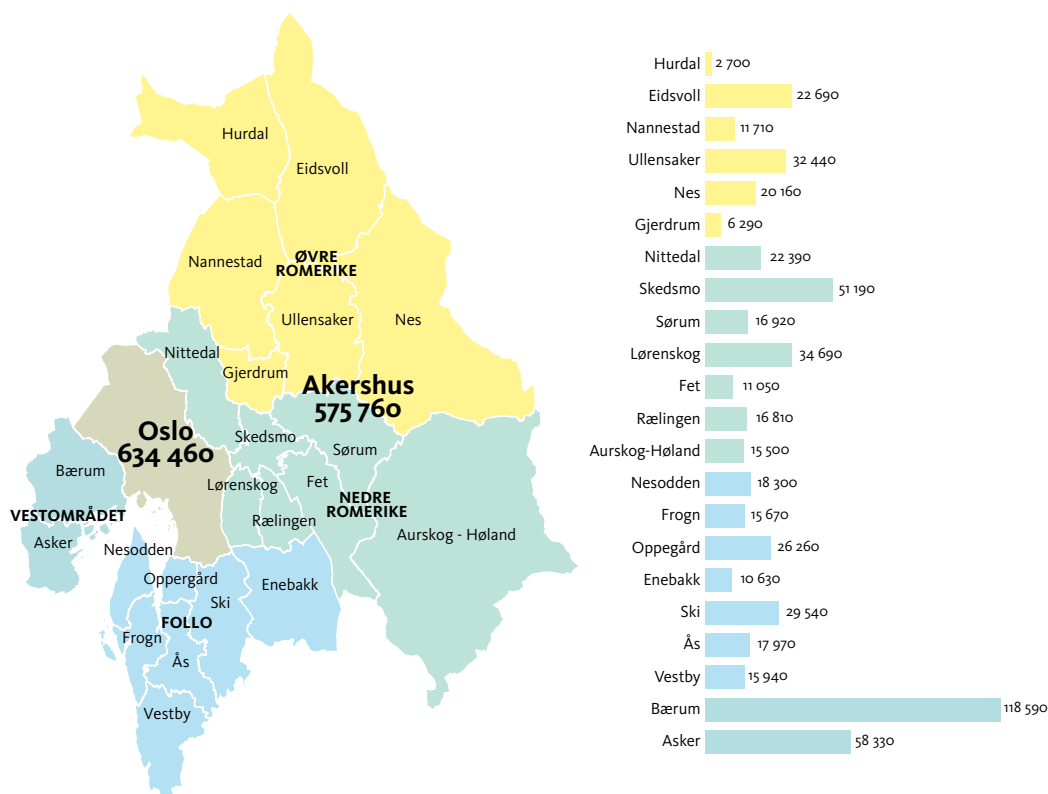
Regional plan mot 2030 er grunnlaget for samarbeidet mellom staten, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene i Akershus og skal legges til grunn for disse virksomhetenes planlegging og prioriteringer (jfr. Plan- og bygningsloven § 8-2).

De tre forvaltningsnivåene har ulike oppgaver og ansvar som på hver sine områder påvirker samordningen mellom areal og transport. Kommunene har arealmyndigheten, mens fylke og stat har samferdselsmyndigheten. Oslo kommune er også fylkeskommune og er både areal- og samferdselsmyndighet. Kommune, fylkeskommune og stat er gjensidig avhengig av veivalg som gjøres i de enkelte organene. Den regionale planen skal koordinere og samordne disse oppgavene og være førende for felles retning.

For å nå målene i den regionale planen, er tre sentrale samarbeidsflater kritiske;

1. Samhandling mellom forvaltningsnivåene, særlig areal- og samferdselsmyndighetene
2. Samhandling mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune med ulike styringsstrukturer, utfordringer og løsningsmuligheter
3. Samhandling mellom kommunene i Akershus

Regjeringens igangsatte kommunereform vil kunne føre til endringer i kommunestrukturen i løpet av planperioden. Den regionale areal- og transportstrukturen i planen er i stor grad styrt av regionale strukturer som transport- og kollektivsystem, og vil i hovedtrekk være robust for en endret kommunestruktur. Det er tatt hensyn til at hver kommune skal ha minst ett vekstområde, men de stedene vil i de fleste tilfeller være viktige lokalsentre også med en annen kommunestruktur. Det vil imidlertid være naturlig å rullere den regionale planen ut fra nye forutsetninger, for å sikre at retningslinjene bidrar til å opprettholde den regionale areal- og transportstrukturen også med større kommuner.



Illustrasjonen viser forvaltningsgrenser og nivåer i Oslo og Akershus, samt inndeling i delregioner og befolkningstall pr. 01.01.14.

4.2 Gjennomføring av vedtatt plan

Oppfølging i handlingsprogrammet

H2

Felles system for å følge måloppnåelse

Det er staten, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene i Akershus som har ansvaret for å sikre at vedtatt Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus blir fulgt opp. Planen må følges opp gjennom ordinære plan- og beslutningsprosesser underlagt 22 kommunestyre, fylkestinget, bystyret og statlige myndigheter. Konkrete handlinger som bør gjøres for å følge opp planen de neste fire år, er spesifisert i et eget handlingsprogram.

Utvikling av samferdselssystemet

Drifts- og investeringstiltak i regi av transportmyndighetene skal bygge opp under arealutvikling som er i tråd med regional plan. Planen skal derfor legges til grunn for bl.a. fremtidige revisjoner av Nasjonal transportplan, Oslopakke 3, samferdselsplanen for Akershus fylkeskommune og økonomiplanen for Oslo kommune, samt handlingsprogrammene til Statens vegvesen og Jernbaneverket. For å løse de transportutfordringene veksten skaper er det behov for økte rammer til investering og drift av kollektivtransportsystemet i Oslo og Akershus.

Statlig og regional arealpolitikk

Den fylkeskommunale og statlige myndigheten etter kulturminnevern-, naturmangfold- og jordloven skal ivareta nasjonale og regionale verneinteresser, og samtidig bidra til en arealeffektiv og miljøvennlig utvikling av byer og tettsteder. Statlige og regionale planmyndigheter skal i sine vurderinger av kommuneplanene og andre arealplaner legge regional plan til grunn. Det fremmes ikke innsigelser dersom planforslag er i tråd med den regionale planen.

Revisjon av kommuneplanene i Oslo og Akershus

Kommunene skal utarbeide sine arealplaner i tråd med regional plan. Akershus fylkeskommune skal tilrettelegge for en god dialog mellom stat, fylke og kommunene i Akershus knyttet til ulike faser i kommuneplanarbeidene gjennom regionalt planforum og løpende veiledning.

Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, statlige myndigheter og berørte nabokommuner skal påse at kommuneplanene er i tråd med regional plan. Konflikter eller innsigelser skal varsles på et tidlig tidspunkt i planleggingen.

Ved første revisjon av planen bes det om en tilleggsutredning innenfor områdene farlig gods og beredskap tilknyttet strategi og handlingsplanen.

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT skal ligge til grunn for kommunal, regional og statlig planlegging og prioriteringer

AREAL

PLANSTRATEGIER
for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune
KOMMUNALE PLANSTRATEGIER
for Akershuskommunene

KOMMUNEPLANENE
for Akershuskommunene
KOMMUNPLAN FOR OSLO
og nye regionale planer/revidering av gamle

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT
vedtas november 2015

RULLERE REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT

TRANSPORT

SAMFERDSELSPLAN FOR AKERSHUS 2016-2025
vedtas i april/mai 2015

OSLOPAKKE 3
Handlingsprogram, høring juni, årlig

HANDLINGSPROGRAM -
Statens vegvesen, fastsettes hvert 4 år
HANDLINGSPROGRAM -
Jernbaneverket, fastsettes hvert 4 år

SAMFERDSELSPLAN FOR AKERSHUS - HANDLINGSPROGRAM
vedtas i desember, årlig

STATSBUDSJETTET
vedtas i desember, årlig

ØKONOMIPLANEN FOR OSLO
vedtas ved årsskiftet, årlig

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2027
vedtas hvert 4 år

4.3 Samarbeidsavtaler

For å få til en samordnet areal- og transportutvikling i de prioriterte vekstområdene kan det være aktuelt med avtaler mellom kommuner, fylkeskommune og stat.

Avtaler som virkemiddel skal ikke erstatte styring etter den regionale planen, men kan i noen sammenhenger utfylle planen og bidra til en bedre prosess mellom partene. Avtaler om samordnet areal- og transportutvikling kan ha form av intensjonsavtaler, som ivaretar partenes felles forståelse av mål og ambisjoner, hvordan man skal realisere disse og med hvilken fremdrift. Etter som prosessen går og partenes samarbeid medfører at ulike forutsetninger kommer på plass, vil det være mer aktuelt å inngå konkrete og forpliktende avtaler.

1. Avtaler om samordnet areal- og transportutvikling ved store kollektivinvesteringer

Dette er avtaler knyttet til gjennomføring av store kollektiv-/T-baneprosjekter som krever statlig finansiering. Avtalene skal avklare og sikre partenes bidrag både til finansiering av tiltaket og til en god samordnet areal- og transportutvikling med tett arealbruk i tilknytning til bl.a. stasjoner/knutepunkt.

2. Avtaler om samordnet areal- og transportutvikling knyttet til regionale byer

Dette er avtaler knyttet til utvikling av regionale byer og områder for arbeidsplass-intensive virksomheter. Gjennom avtalene avklares forventningene til kommunens og fylkeskommunens prioriteringer. De utpekte innsatsområdene for økt by- og næringsutvikling vil være særlige aktuelle for avtaler (Lillestrøm med Kjeller og Ahus/Lørenskog, Jessheim med Gardermobyen og Ski og Ås med NMBU), men også Asker sentrum og Sandvika. Tema som kan ses i sammenheng i slike avtaler:

- knutepunkt/terminalutbygging
- kollektivfremkommelighet
- kollektivbetjening
- tilrettelegging for gang og sykling
- parkeringspolitikk
- arealbruk og tetthet
- utarbeiding av vei- og gateplan eller tilsvarende
- kvalitet og innhold i byutviklingen

Inngåelse av denne type avtaler bør skje i forbindelse med arbeidet med kommuneplanene. Akershus fylkeskommune og evt. staten går i dialog med kommunene om hvordan området kan utvikles både i forhold til arealdisponering, kollektivtransportløsninger og finansiering av tiltak.

3. Avtaler om samordnet areal- og transportutvikling i bybåndet og i prioriterte lokale byer og tettsteder

Dette er avtaler knyttet til utvikling av bybåndet og lokale byer og tettsteder. Gjennom avtalene avklares forventninger til kommunens og fylkeskommunens prioriteringer.

Den regionale planen gir føringer for at transporttiltak som kan utløse by- og stedsutvikling i bybåndet og i prioriterte lokale byer og tettsteder skal prioriteres av de aktuelle transportmyndighetene. I forbindelse med planlegging av konkrete områder/tiltak, kan kommunen ta initiativ til dialog med Akershus fylkeskommune om finansiering av konkrete prosjekter. Dette kan særlig være aktuelt ved utarbeiding av

Oppfølging i handlingsprogrammet

H10

Avtaler om samordnet areal- og transportutvikling

sentrumsplaner. Dialog og samarbeid med kommunene om avtaler blir en viktig del av arbeidet med oppfølging av samferdselsplanen til Akershus fylkeskommune.

Dialogen om avtaleinngåelse kan bla. inneholde:

- tetthetsgrad ved utbygging av området
- parkerings- og trafikkreduserende tiltak
- fordeling av kostnader
- utbyggingstakt knyttet til transporttiltak
- utarbeiding av utbyggingsavtaler med private der fylkeskommunen er part

For å stimulere til konsentrert utvikling og fortetting i lokale byer og steder i Akershus kan det også være aktuelt å gjøre kollektivbetjening av bestemte kollektivforbindelser til et tema. Dersom en kommune setter høye mål for veksten i et prioritert vekstområde, kan det eksempelvis avtales at fylkeskommunen vil prioritere økt kollektivbetjening av bestemte kollektivforbindelser dersom området oppnår et visst innbyggertall.



Foto: Widerøes Flyveselskap AS

4.4. Kommuneøkonomi

Den forventede befolkningsveksten i Oslo og Akershus vil kreve kommunale investeringer i infrastruktur som veier, vannforsyning, barnehager, skoler og idrettsanlegg. Staten forutsetter at utfordringene knyttet til befolkningsvekst blir taklet av kommunene innenfor inntektssystemet og øvrig finansiering av kommunesektoren. Hvorvidt dagens system er tilstrekkelig for å fange opp de økonomiske utfordringene for kommuner med kraftig og/eller vedvarende vekst er et tema for stadig diskusjon.

Agenda Kaupang konkluderer i sin rapport₂₀ med at kommuner med sterk befolkningsvekst i dag ikke kompenseres godt nok gjennom inntektssystemet. Denne konklusjonen er senere vurdert av Lars Erik Borge/Jørn Rattsø₂₁. I tillegg har de vurdert ordninger som kan kompensere for eventuelle mangler ved inntektssystemet og bidra til å gi kommunene incentiver til å utvikle et utbyggingsmønster i tråd med strategiene og retningslinjene i denne planen.

Økonomiske konsekvenser som følger av befolkningsvekst generelt må forventes at fanges opp gjennom inntektssystemet og de øvrige tilskuddsordningene fra staten som gjelder alle landets kommuner. Økonomiske konsekvenser av at veksten skjer etter et utbyggingsmønster gitt i denne planen må derimot kompenseres med mer målrettede tiltak. Det bør derfor innføres incentiver og belønningsordninger for kommuner som gjør de nødvendige grepene og følger planen ved å tilrettelegge for at hoveddelen av bolig- arbeidsplassveksten skjer i prioriterte vekstområder.

Inntektssystemet

Formålet med inntektssystemet er å utjevne kommunenes økonomiske forutsetninger for et likeverdig tjenestetilbud. Sentrale elementer er inntekts- og utgiftsutjevning. Inntektsutjevningen utjevner forskjeller i skatteinntekt per innbygger, mens utgiftsutjevningen kompenserer for forskjeller i beregnet utgiftsbehov knyttet til nasjonale velferdstjenester. I tillegg til elementer som sørger for utjevning, inneholder inntektssystemet tilskudd som er regionalpolitisk begrunnet.

Det er grunn til å se nærmere på følgende elementer i inntektssystemet for å se om vekstkommunenes utfordringer er tilstrekkelig fanget opp i dagens finansiering av kommunesektoren:

Veksttilskuddet

I kommuneproposisjonen 2015, Prop.95S (2013-2014) har regjeringen vurdert dagens veksttilskudd som tildeles kommuner med skatteinntekter under 140 % av landsgjennomsnittet og som gjennom den siste treårsperioden har hatt en gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst ut over 175 % av gjennomsnittlig årlig vekst på landsbasis.

Regjeringen ønsker å utvide ordningen slik at flere kommuner kvalifiserer for veksttilskudd, og i tillegg øke tilskuddet til kommunene som kommer inn i ordningen. Grensen foreslås satt til 1,7 % i gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst de siste tre årene. Endringen i vekstgrensen vil innebære at flere kommuner kommer inn i ordningen enn med dagens modell. For å styrke tilskuddet til kommunene i ordningen økes satsen fra 47 000 (2014) til 60 000 kroner per innbygger ut over vekstgrensen.

De to foreslåtte endingene gir en betydelig styrking av veksttilskuddet i forhold til dagens tilskudd.

Oppfølging i handlingsprogrammet

H9
Statlig vurdering av inntektsgrunnlag

Skjønnstilskudd

Skjønnstilskuddet blir brukt til å kompensere fylkeskommuner og kommuner for spesielle lokale forhold som ikke blir fanget opp i den faste delen av inntektssystemet. Kriteriene for skjønnsdeling og fordelingen av skjønnsrammen mellom fylkesmenene og mellom fylkeskommunene bør revurderes for bedre å kunne fange opp vekstkommunenes utfordringer.

Ordninger utenfor inntektssystemet:

Finansiering av teknisk og sosial infrastruktur - Som en følge av veksten kan det være behov for en nærmere vurdering av balansen mellom offentlig og privat finansiering av teknisk og sosial infrastruktur. Dette bør også omfatte kommunenes og fylkeskommunenes virkemidler til å lette avgiftstrykket på utbyggere.

Investeringsstilskudd - For mange kommuner i vekst er økningen i elevtall og etterspørselen etter barnehageplasser en stor utfordring. Dette er tjenester som er forbundet med sterke rettigheter og kommunen kan ikke utsette investeringer ut fra budsjettmessige hensyn. En investeringsstilskuddsordning for skoler, etter mønster av ordningen for sykehjem og omsorgsboliger, bør kunne være et aktuelt alternativ for å kompensere bedre for dette.

Rentekompensasjonsordninger - I dag finnes en rentekompensasjonsordning for skole- og svømmeanlegg, kirkebygg og fylkesveier hvor kommunene får kompensasjon for renteutgifter til enkelte investeringer. Rammen for og fordelingen av investeringsrammene gjør at ordningen ikke fanger opp vekstkommunene på en tilstrekkelig måte, og bør vurderes for å treffe vekstkommuner med investeringsutfordringer.

Måltrettede incentivordninger for planen - Landsdekkende ordninger gjennom inntektssystemet og den øvrige finansieringen av kommunesektoren fanger ikke opp merkostnadene en kommune har ved at veksten i en kommune blir lagt til regionalt prioriterte vekstområder i stedet for andre steder i kommunen. Styrkt utbygging rundt prioriterte vekstområder kan gjøre at kommuner må investere et annet sted enn ellers planlagt og kan gjøre at kommunen ikke kan utnytte ledig kapasitet i tjenestetilbudet. For å få kommunene til å velge et utbyggingsmønster som medfører merkostnader bør det vurderes måltrettede incentiv- og belønningsordninger knyttet til denne planen.



Foto: Dagrun Agnete Ødegaard

Kilder

1. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Planstrategi og planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus. 07.05.2012. Vedtatt av Oslo bystyre og Akershus fylkesting. Planstrategi godkjent av Miljøverndepartementet.
2. Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023
3. Meld.St. 9 (2011-2012) Landbruks- og matpolitikken og Stortingets behandling
4. Skog og landskap- AR5 2013 for Akershus og AR5 2010 for Oslo
5. Plansamarbeidet. Nedbygging av arealverdier – konsekvensbeskrivelse av alternativene. 07.05.2013
6. Statens landbruksforvaltning og SSB/Kostra
7. Elnan, Kåre, A. Hovden, K. Senneset, B.H. Nygaard. Boligutredning - Plansamarbeidet i Oslo og Akershus. Prognosesenteret for Plansamarbeidet. April 2013.
8. Toftedal, Hanne og R. Reinvang. Næringsutvikling i Osloregionen – vekstmuligheter i alternative utbyggingsmønstre. Vista Analyse AS for Plansamarbeidet. Rapport 2013/05
9. Strand, Arvid, Ø. Engebretsen, C.K. Kwong, L. Isberg og P. Christiansen. Transportkonsekvenser av ulike utbyggingsalternativer i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Transportøkonomisk institutt for Plansamarbeidet. TØI rapport 1267/2013
10. Akershus fylkeskommune. Klima- og energiplan Akershus 2011-2014
11. Oslo kommune. Høringsutkast til kommuneplan for Oslo - Oslo mot 2030. Vedtatt av byrådet i Oslo 11.02.2014
12. Kvorning, Jens, B. Tournay, L. N. Polsen. Den tette by – danske eksempler Center for Byplanlægning for By- og Landskapsstyrelsen, Miljøministeriet. 2009. http://naturstyrelsen.dk/media/nst/Attachments/taethed_bog_til_netthw.pdf
13. Matrikkelen. <http://www.statkart.no/Eiendom-og-areal/Matrikkelen/>
14. Statens vegvesen, Vegdirektoratet. Nasjonal gåstrategi. Februar 2012
15. Statens vegvesen, Vegdirektoratet. Nasjonal sykkelstrategi. Februar 2012
16. Akershus fylkeskommune. Tilgjengelighetsatlas for Akershus. Akershusstatistikk 2/2014.
17. Samarbeidsalliansen for Osloregionen. Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen. Oktober 2011
18. Ruter. Prinsipp for linjenettet. Ruterrapport 2011:17
19. Jernbaneverket. Utredning av ny godsforbindelse til Alnabru. Oktober 2013
20. Forstrøm, Finn Arthur. Kommunaløkonomiske konsekvenser av vekst. Agenda Kaupang for Plansamarbeidet. Rapportnr. R7999, 03.05.2013
21. Rattsø, Jørn, L. Borge. Kommunaløkonomiske konsekvenser av befolkningsvekst. Senter for økonomisk forskning AS for Plansamarbeidet. SØF-rapport nr. 01/14

Andre kilder:

Voldmo, Frode, K. Bakke, G. Brandal, M. Hatling, T.A. Hermansen, Aa. M. Hunskaar, A. Vingan. Konsekvensutredning for Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Norconsult AS for Plansamarbeidet.

Plansamarbeidet. Drøftingsdokument. Behandlet i politisk styringsgruppe 15.08.2013.

Ordliste

Allsidig virksomhetsgrad: Mellomkategori for virksomheter med middels arealbehov og middels tetthet av ansatte eller antall besøkende/kunder. Håndverksbedrifter og andre kombinasjoner av lager og kontor er eksempler på virksomheter med allsidig virksomhetsgrad.

Arbeidsplassintensive virksomheter: Virksomheter med høy tetthet av arbeidsplasser eller mange besøkende/kunder. Kontorbedrifter, offentlig forvaltning, handel og service er arbeidsplassintensive virksomheter.

Arealkrevende virksomheter: Virksomheter med stort behov for areal og biltransport, har lav tetthet av arbeidsplasser og få kunder/besøkende. Produksjonsbedrifter, gods- og logistikkvirksomhet og handel med plasskrevende varer er arealkrevende virksomheter.

Blågrønne strukturer: Omfatter særlig verdifulle naturområder, inkl. områder med dyrket eller dyrkbar mark, verdifulle kulturlandskap, sjø- og vassdragsnære arealer, friluftsområder, verdifulle kulturmiljøer og kulturminner.

Bybåndet: Det sammenhengende bebygde byområdet mellom Oslo, Lillestrøm, Ski og Asker.

Bykvalitet: Hva som er god by er sammensatt og oppleves ulikt. Kjerneelementer er befolkningstetthet, mangfold av funksjoner, samt en bygningsmasse som gir korte avstander og attraktive oppholdssteder og boligområder.

Byregion: Et geografisk område som består av en eller flere byer med til dels felles omland og felles arbeids- og handelsmarked. En byregion er ikke en selvstendig administrativ enhet, men kan bestå av flere kommuner og fylker som helt eller delvis inngår i regionen.

Delregion: Område der det er etablert fast samarbeid mellom flere kommuner. Akershus har fire delregioner: Vestregionen, Follo, Nedre Romerike og Øvre Romerike. Vestregionen inkluderer også kommuner utenfor Akershus.

Dimensjoneringsgrunnlag for vekst: Det veksttallet som legges til grunn for beregning av arealbehov og behov for offentlige tjenester.

Flerfunksjonalitet: En blanding av mange funksjoner i ett område f.eks. handel, service, kultur, boliger, fritidstilbud, offentlig tjenester og møteplasser i et sentrum.

Hovedstadsregionen: Brukes om området som ligger i pendlingsavstand til Oslo, dvs. ca. 1 times reisetid.

Høykompetansearbeidsplasser: Arbeidsplasser i bedrifter som retter seg mot de internasjonale markedene. Bedriftene i disse bransjene har en høy andel arbeidstakere med utdanning på universitets og høyskolenivå og det legges stor vekt på strategisk forståelse, kundefokus, teknologi, kompetanseutvikling og ledelse.

Intelligente transportsystemer (ITS): Bruk av teknologi (IKT) for å forbedre samspillet mellom trafikanter, kjøretøy og vei, og mellom ulike transportformer.

Jordbruksareal: Omfatter fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite.

Kollektivforbindelser som skal styrkes: Ved alle de prioriterte vekstområdene er det definert noen kollektivforbindelser som skal styrkes i takt med at stedene vokser (i tillegg til kollektivforbindelser som er viktige i dag).

Life science-næringer: Næringer basert på kunnskap om biologi og avledede kunnskapsområder innen næringsmidler, farmasi, bioteknologi, medisinsk utstyr og resirkulering.

Områdeutnyttelse: Mål for utnyttelse av areal. Bruksareal (BRA) i % av alt bebygd og ubebygd areal innenfor et nærmere avgrenset område blir ofte brukt som mål for områdeutnyttelse.

Prioriterte vekstområder: Områder som i regional plan blir definert som regionale byer, områder for arbeidsplassintensive virksomheter, bybåndet og lokale byer og tettsteder.

Regionale byer: Sandvika, Asker, Lillestrøm, Jessheim, Ski og Ås.

Regionale kollektivknutepunkt / regionale jernbaneknutepunkt: Stasjonene på jernbanens InterCity-nett.

Regionale næringsområder: Områder for etablering av større gods- og logistikkvirksomheter.

Satellitterminaler for gods: For å avlaste og supplere terminalen på Alnabru skal det utvikles satellitterminaler for vei, jernbane og havn/fly på Gardermoen næringspark/Hauerseter og på Deliskog/Moss havn. I tilknytning til disse terminalene skal det utvikles større terminalområder for relaterte gods- og logistikkvirksomheter.

Vedlikeholdsvekst: Vekst med sikte på å opprettholde stabile bomiljø og utnytte etablert sosial og teknisk infrastruktur.



Foto: Håkon Mosvold Larsen/NTB Scanpix

HANDLINGSPROGRAM 2015 - 2018

Dersom regionen skal lykkes med å nå felles mål, må planen følges opp av både stat, fylkeskommune og kommuner. De generelle ansvarsområdene til aktørene i oppfølgingen er beskrevet i kapittel 4.2 *Gjennomføring av vedtatt plan*. Hensikten med handlingsprogrammet er å gi en oversikt over konkrete handlinger som bør gjøres i kjølvannet av planvedtaket. Noen er viktige oppgaver det forventes at de ulike aktørene gjør. Andre er oppgaver om videre samarbeid for samordning av areal og transport, eller på tvers av kommunegrenser. Planen skal i tillegg følges opp i pågående plan- og utredningsprosesser, hvorav de viktigste er nevnt til slutt i handlingsprogrammet.

I følge Plan- og bygningslovens § 8-1 skal det som del av regional plan utarbeides et handlingsprogram. Handlingsprogrammet vedtas av regional planmyndighet og rulleres årlig.

SAMARBEIDSOPPGAVER

Mellom arealmyndighetene

H1

Felles areal- og transportstruktur i bybåndet

Hva: Samarbeid om strategisk areal- og transportplanlegging i bybåndet. Viktige tema er senterstruktur, langsiktig grønn grense for prioritert vekstområde, utviklingsområder, gode sammenhenger for fotgjengere og syklister, blågrønne strukturer, viktige kollektivforbindelser og transportinfrastruktur.

Ansvar: Oslo kommune sammen med Bærum, Asker, Oppegård, Ski, Lørenskog, Rælingen og Skedsmo kommuner.

Med: Transportaktørene, Akershus fylkeskommune og Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Når: Umiddelbart etter vedtak av regional plan

Mellom de regionale planmyndighetene

H2

Felles system for å følge måloppnåelse

Hva: Lage et felles system for å måle om utviklingen i regionen er i tråd med den regionale planen. Systemet må koordineres med etablerte indikatorstyringssystem. Eksempler er arealregnskap, trafikkdata og mål for vekst og utbygging.

Ansvar: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: Fylkesmannen i Oslo og Akershus, kommunene i Akershus og transportaktørene

Når: 2016

OPPGAVER DE ULIKE AKTØRENE HAR

Arealmyndighetene

H3

Revisjon av kommuneplanenes arealdeler

Hva: Kommunene utarbeider planstrategi og vurderer behovet for å rullere sin kommuneplan i tråd med regional plan for areal og transport. Samarbeidspartnere involveres tidlig i planprosessen, med sikte på å avklare rammer og forventninger til revisjonen, og se kommuneplanen i en regional sammenheng. Sentrale oppgaver ved revisjon av kommuneplanens arealdel:

- Definere langsiktig grønn grense rundt de prioriterte vekstområdene (jf. R8)
- Utvikle sentrumsplaner med vei- og gateplaner. For å oppnå en bedre samordning med transportmyndighetene, bør det for de regionale byene utarbeides sentrumsplaner. Det bør i den sammenheng samarbeides med transportaktørene om vei- og gateplaner for kollektivtransport og andre trafikantgrupper i hele byen, inkl. gang- og sykkelstrategier. Sentrumsplaner kan knyttes til avtaler om samordnet areal- og transportutvikling (jf. H10). Også for lokale byer og tettsteder bør det vurderes å utarbeide sentrumsplaner og gang- og sykkelstrategier, dersom det legges til rette for høy vekst.
- Utvikling av prioriterte vekstområder. For å oppnå at de prioriterte vekstområdene utvikles med kvalitet skal kommunene vurdere områder for friluftsliv og viktige blå-grønne strukturer før det igangsettes fortetting og transformasjon i områder som berører slike verdier. Fylkeskommunen bidrar til at samtlige kommuner får en god og oppdatert oversikt over kulturminneverdiene i de prioriterte vekstområdene for å sikre bedre forutsigbarhet i utviklingen av vekstområdene.
- Avgrense næringsformål. Det bør utarbeides bestemmelser til kommuneplanens arealdel som angir hvilke næringsformål som tillates (evt. ikke tillates) i de enkelte næringsområder, i tråd med prinsipper for rett virksomhet på rett sted i den regionale planen. Dette bør også gjøres for eksisterende næringsområder med større udisponerte arealreserver. Kommuneplanens arealdel vil her gjelde foran eldre reguleringsplaner for næringsområdene.
- Kartfeste regionalt stamnett for kollektivtransport (jf. H5)
- Utarbeide parkeringspolitikk på bakgrunn av grunnlag fra Akershus fylkeskommune (jf. R15)

Ansvar: Kommunene

Med: Fylkesmannen, Akershus fylkeskommune og nabokommunene/delregionen, samt transportaktørene (de statlige transportetatene, NSB og Ruter).

Når: Ved vedtak av kommunal planstrategi (2016)

Transportmyndighetene

H4

Revisjon av Nasjonal Transportplan (NTP), Handlingsprogram for Oslopakke 3, Samferdselsplan for Akershus og Handlingsprogram for Oslo

Hva: Transportaktørene legger den regionale planen til grunn i revisjoner av sine transportplaner, handlingsprogram og budsjettvedtak.

Ansvar: Hhv. Staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Når: Følger ordinær revisjonssyklus

H5

Videre arbeid med regionalt stamnett for kollektivtransport

Hva: Definere regionalt stamnett for kollektivtransport i regionen, som følge av regional plan. Sentrale oppgaver:

- Viktige traseer for kollektivtransport og nødvendige fremkommelighetstiltak. Videreføre arbeid med å definere viktige traseer for kollektivtrafikk i regionen, og å fremme forslag til prioritering av nødvendige fremkommelighetstiltak. Viktige traseer

for kollektivtrafikk inkluderer kollektivforbindelser som skal styrkes for å bygge opp om den regionale areal- og transportstrukturen (jf. kart s. 17), og viktige kollektivforbindelser som betjener dagens utbyggingsmønster. Traseene for kollektivtransport bør videre kartfestes i kommuneplanene (jf. H1). En prioritering av traseer for fremkommelighetstiltak er særlig viktig gjennom bybåndet, inn mot Oslo, og inn mot de regionale byene/jernbaneknutepunktene.

- Endringer i stasjonsstruktur for skinnegående kollektivtransport. Avklare om stoppmønsteret bør justeres for å betjene utbyggingsmønsteret og arealstrukturen i regional plan. Hensikten er et mer konkurransedyktig kollektivtilbud, herunder økte frekvenser og bedre utnyttning av kapasiteten. Det gjelder for eksempel Hovedbanen mellom Oslo S og Lillestrøm, og Kongsvingerbanen.

Ansvar: Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Statens vegvesen Region øst og Jernbaneverket

Med: Kommunene i Akershus

Når: Pågående/2016

H6

Videre arbeid med regionalt sykkelveinett

Hva: Forsterket innsats for å definere og planlegge sammenhengende traseer for regionalt sykkelveinett med høyere standard (større bredde, økt fremkommelighet, adskilt fra gangtrafikken) på strekninger med stort potensial for sykkeltrafikk.

Ansvar: Statens vegvesen

Med: Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, berørte kommuner i Akershus

Status: Pågående

Regional planmyndighet

H7

Videre arbeid med regional struktur for gods og logistikk

Hva: Videreføre arbeidet med å utvikle en regional struktur for gods og logistikk i Oslo og Akershus, som er påbegynt i den regionale planen for areal og transport (jf. kart s. 33) og Osloregionens strategi for gods og logistikk. Sentrale oppgaver som krever regional samordning:

- Terminalområder for godshåndtering. Vurdere videre planlegging av satellitt-terminaler og terminalområder for gods- og logistikkvirksomheter på Gardermoen Næringspark/Hauer seter i Ullensaker og Deliskog i Vestby (jf. kart s. 33). Herunder oppfølging av statens utredning om *Fremtidig terminalstruktur i Oslofjordområdet* og videre prosess mot Nasjonal transportplan 2018-2029.
- Regionale næringsområder for gods og logistikk. Vurdere behov for prosjekt for regionale næringsområder som kan ivareta byenes økte behov for varelevering (i tillegg til terminalområdene). Hensikten er å kartlegge potensialet for bedre utnyttning og videreutvikling av identifiserte regionale næringsområder, vurdere behovet for nye områder, og i tilfelle hvor. Det søkes samarbeid med kommuner i nabofylker ved behov. Prosjektet omfatter kun områder med en viktig regional rolle, som det er behov for regional samordning av.
- Vurdere behov og lokaliseringmuligheter for "truckstopp". Behov, lokaliseringmuligheter og ansvarsdeling drøftes, med sikte på å vedta utbygging av parkering for vogntog.

Ansvar: Akershus fylkeskommune og aktuelle kommuner i Akershus

Med: Aktuelle kommuner og delregioner i Akershus og nabofylkene, Oslo kommune og transportetatene

Når: Ved vedtak av regional planstrategi (2016)

AVTALER OG ØKONOMISKE INSENTIVER

H8

Sterkere bidrag fra staten til kollektivtransport i regionen

Hva: Gjennomføring av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus forutsetter at staten bidrar sterkere med midler til kollektivtransport. Det gjelder behov for nye investeringer, men også reinvestering/vedlikehold og drift, som vil øke kraftig med både befolkningsøkning og økte kollektivandeler.

Ansvar: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune er pådriver for at Samferdselsdepartementet/Kommunal- og moderniseringsdepartementet følger opp.

Når: Pågående/2016

H9

Statlig vurdering av inntektsgrunnlag

Hva: Virkemidler rettet mot kommunenes og fylkeskommunens inntektsgrunnlag for å oppmuntre til areal- og transportutvikling i tråd med den regionale planen.

- Veksttilskuddet i inntektssystemet: Vurdere vekstgrensen og satsen for veksttilskuddet med utgangspunkt i endringer foreslått i kommuneproposisjonen 2015.
- Skjønnstilskuddet i inntektssystemet: Vurdere kriteriene for skjønntildeling og fordelingen av skjønnsrammen for bedre å kunne fange opp vekstkommunenes utfordringer
- Finansiering av teknisk og sosial infrastruktur: Vurdere balansen mellom offentlig og privat finansiering av teknisk og sosial infrastruktur, inkludert virkemidler for å lette avgiftstrykket på utbyggere.
- Investeringstilskudd: Vurdere en investeringstilskuddsordning for skoler, etter mønster av ordningen for sykehjem og omsorgsboliger.
- Rentekompensasjonsordning: Vurdere rammen for og fordelingen av investeringsrammene i rentekompensasjonsordningen slik at den treffer vekstkommuner og vekstfylkeskommuner med investeringsutfordringer på en bedre måte.
- Målrettede incentivordninger for planen: Vurdere målrettede incentiv- og belønningsordninger knyttet til denne planen for å få kommuner til å følge planen selv om det medfører merkostnader til investeringer i teknisk og sosial infrastruktur.

Ansvar: Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og kommunene i Akershus er i fellesskap pådriver for at Kommunal- og moderniseringsdepartementet gjør denne vurderingen

Når: Omgående

H10

Avtaler om samordnet areal- og transportutvikling

Hva: Nærmere beskrevet i regional plan kap. 4.3. Det er beskrevet tre ulike nivå på avtaler:

- Avtaler ved store kollektivinvesteringer. Mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, staten og berørte kommuner i forbindelse med forhandlinger om finansiering av tiltaket.
- Avtaler for regionale byer og særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling. Avtaler mellom Akershus fylkeskommune og berørte kommuner i forbindelse med rullering av kommuneplaner, utarbeidelse av områdeplaner og prioritering i Handlingsprogrammet til Samferdselsplan for Akershus.
- Avtaler for bybåndet og prioriterte lokale byer og tettsteder. Mellom Akershus fylkeskommune og berørte kommuner, evt. også Ruter, i forbindelse med oppfølging av Samferdselsplan for Akershus og utarbeidelse av kommunale arealplaner.

For å teste ut avtaler etableres 2-3 pilotavtaler om samordnet areal- og transportutvikling knyttet til utvikling av regionale byer, særlige innsatsområder, bybånd og lokale byer/tettsteder.

Ansvar: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Når: Omgående

ANDRE PLANER OG UTREDNINGER

Det er nylig gjennomført og pågår en rekke plan- og utredningsprosesser i regionen, bl.a. utredninger for store samferdselsprioriteringer. Disse er ikke direkte oppfølging av den regionale planen, men viktige for samordnet areal- og transportutvikling i regionen. For pågående planer og utredninger er det derfor viktig at både plan- og transportmyndighetene ser arbeidet i sammenheng med den regionale planen.

Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus

Hva: Planen skal inneholde retningslinjer for lokalisering av handel og service. Planen skal være i tråd med regional plan, og samordnes med Oslos kommunedelplan for handel og service.

Ansvar: Akershus fylkeskommune

Status: Ferdig 2016

Regional vannforvaltningsplan for vannregion Glomma

Hva: Planen skal inneholde retningslinjer for forvaltning av vannressursene og hvordan disse skal hensyntas gjennom den samordnete areal- og transportutviklingen.

Ansvar: Fylkeskommunene i regionen, inkl. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune

Status: Vedtatt 2016, skal gjelde 2016-2021

Regional plan for innovasjon og nyskaping i Oslo og Akershus fram mot 2025

Hva: Samarbeid for å utnytte regionens vekst og utløse innovasjonspotensial.

Innsatsområder er utvikling av innovasjonsplattform, klynge- og nettverksutvikling, entreprenørskap og vekstbedrifter, leverandørutvikling og tjenesteinnovasjon, finansiering i en tidlig fase, og kommersialisering av forskningsresultater.

Ansvar: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: Innovasjon Norge, Norges Forskningsråd, Siva m.fl.

Status: Vedtatt 2015

Regionalt grunnlag for parkeringspolitikk

Hva: Grunnlag for samarbeid i delregionene om tilpasning til lokale og regionale forhold og for kommunenes parkeringspolitikk.

Ansvar: Akershus fylkeskommune

Med: Delregionene og kommunene i Akershus

Status: Ferdigstilles vår 2016

Konseptvalgutredning for kapasitet gjennom Oslo (KVU Oslo-navet)

Hva: Skal belyse hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. Det skal spesielt utredes behov for ny jernbane- og T-banetunnel under Oslo sentrum.

Ansvar: Jernbaneverket

Med: Statens vegvesen og Ruter

Status: Ferdig høst 2015

Konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden

Hva: Skal vurdere prinsipielle løsninger for utvikling av transporttilbudet på tvers av fjorden, og om bru for Rv 23 kan være en bedre løsning enn nytt tunnelløp.

Ansvar: Statens vegvesen Region øst

Med: Jernbaneverket og Kystverket

Status: Ferdig høst 2014

Konseptvalgutredningen om kollektivtransport for Nedre Romerik

Hva: Anbefaling av fremtidige alternativer for kollektivtransportløsning, på bakgrunn av fylkesutvalgets vedtak av 16.09.2013 om utredning og planlegging av Ahusbane.

Ansvar: Ruter på oppdrag av Akershus fylkeskommune

Med: Statens vegvesen Region øst og Oslo, Skedsmo og Lørenskog kommuner

Status: Ferdig sommer 2017

Nasjonal analyse av godstransport, inkl. Konseptvalgutredning for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet

Hva: Bred samfunnsanalyse av godstransport som skal være innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029. Egen delutredning for fremtidig terminalstruktur i Oslofjordområdet.

Ansvar: Vegdirektoratet

Med: Transportetatene

Status: Ferdig høst 2016

Utredning av kapasitetsøkende tiltak på Hovedbanen mellom Lillestrøm og Eidsvoll

Hva: Utredning av hvordan kapasiteten på banen kan utvikles i samsvar med forventninger om trafikk i 2023-perspektiv. Utredningen er særlig begrunnet i behovet for å bedre krysningsmulighetene mellom gods- og persontog og behov for anlegg for drift og hensetting. Det skal også vurderes løsninger for å ivareta ønske om persontog på strekningen Dal-Eidsvoll.

Ansvar: Jernbaneverket

Status: Rapport om behov, mål og krav er under ferdigstillelse. Utredningen ferdig høst 2016.

Regionalt kjøp av lokaltogtjenester

Hva: Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ønsker et større ansvar for lokaltogtrafikken, og ønsker at bestilleransvaret for lokale togtjenester, og bevilgningen på statsbudsjettet som følger med dette, overføres til fylkeskommunene.

Ansvar: Oslo kommune og Akershus fylkeskommune

Med: Samferdselsdepartementet

Status: Pågående

