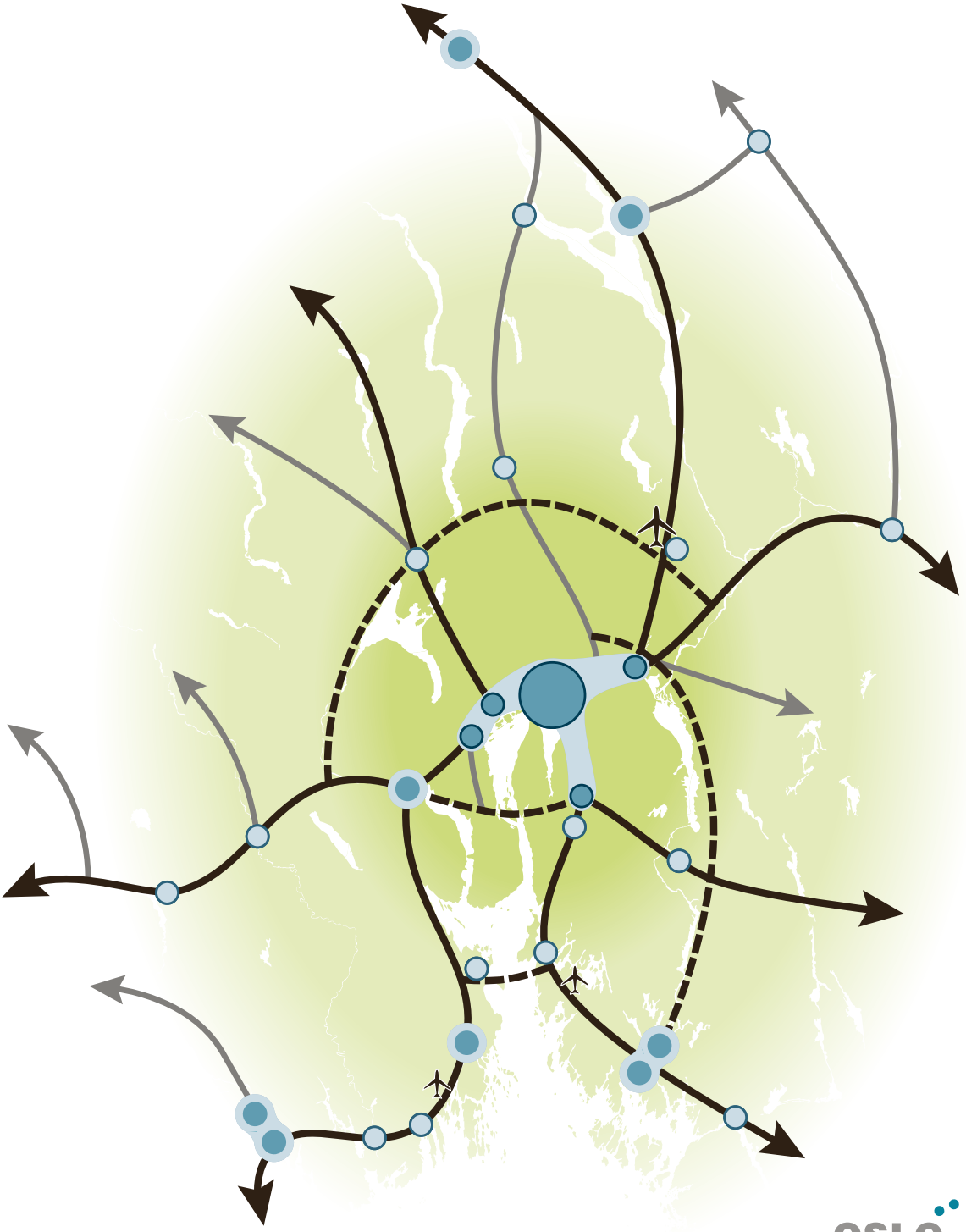
Samordnet areal- og transportstrategi for OSLOREGIONEN 2016



OSLO regionen

INNHOLD

Forord 2

1. Konkurransedyktig og bærekraftig region – mål og strategier 6
   - 1.1 Innledning 7
   - 1.2 Mål 8
   - 1.3 Strategier 8

2. Status og utfordringer 12
   - 2.1 Klimapolitikk og økonomisk omstilling 12
   - 2.2 Befolkningsutvikling 12
   - 2.3 Arealbruk 15
   - 2.4 Transport og logistikk 17
   - 2.5 Flerkjernet utvikling 19
   - 2.6 Fylkesplaner og delregionale planer 20

3. En flerkjernet region 22
   - 3.1 Regionforstørring og fordeling av vekst 23
   - 3.2 Sterke byer med et variert næringsliv 25

4 By- og tettstedsutvikling 26
   - 4.1 Høy arealutnyttelse 27
   - 4.2 Tettsteder med boliger, handel og tjenester 28
   - 4.3 Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet) 29

5. Naturgrunnlag og blå-grønn struktur 32
   - 5.1 Vern av dyrket mark og felles grønnstruktur 33
   - 5.2 Energiforbruk og utslipp av klimagasser 35

6. Godslogistikk 37
   - 6.1 Terminalstruktur 37
   - 6.2 Arealkrevende næringsvirksomhet 39

7. Transportsytemet 42
   - 7.1 Lokal transport tilpasset byutvikling 43
   - 7.2 Et helhetlig kollektivtilbud 44
   - 7.3 Effektive forbindelser til utlandet 49
   - 7.4 Et robust og trafikksikkert hovedveinett 51

8. Oppfølging og bruk 54
   - 8.1 Grunnlag for planer og avtaler 54
   - 8.2 Påvirkning og dialog knyttet til nasjonale rammer 54
   - 8.3 Samarbeid, samordning og læring 55
   - 8.4 Regional utvikling som tema i kommunereformen 55

Vedlegg 56
   - Vedtak i Osloregionens styre 3. mai 2016 56

Referanser 60

FORORD

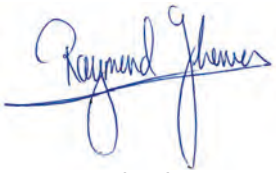
Osloregionen er en strategisk samarbeidsallianse for kommuner og fylkeskommuner på det sentrale Østlandet, som har som mål å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Alliansen skal oppnå resultater gjennom meningsdannelse, påvirkning og samordning. I 2008 vedtok Osloregionen en samordnet areal- og transportstrategi for flerkjernet utvikling i regionen, med konsentrert vekst i byer og tettsteder og effektive transportløsninger. Strategien har vært grunnlag både for planlegging internt i regionen og for Osloregionens innspill til nasjonale samferdselsprioriteringer.

Denne reviderte versjonen har et nytt delmål om klima, som svar på både nasjonale og regionale ambisjoner om et grønt skifte i areal- og transportpolitikken.

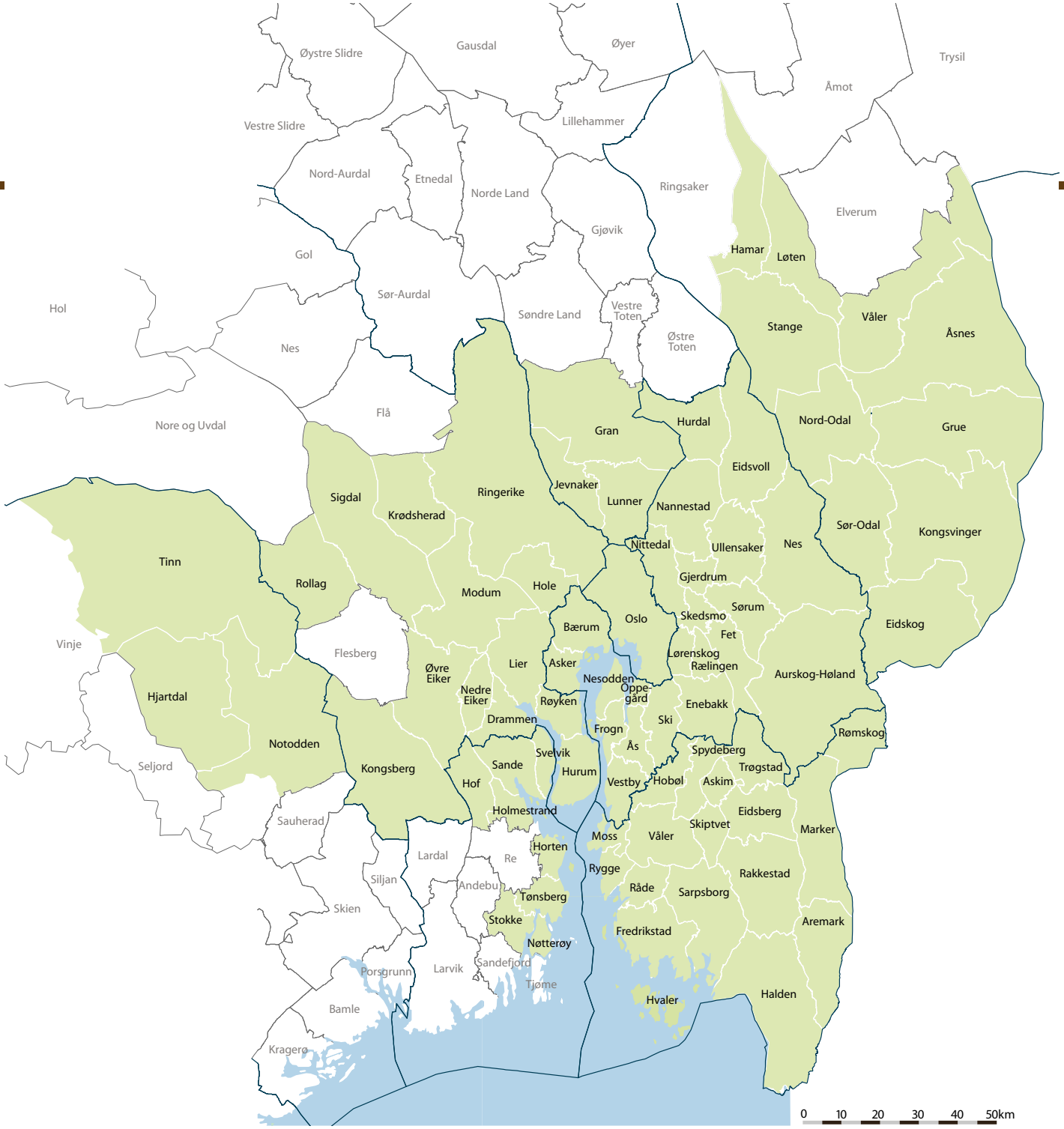
Beskrivelsen av utfordringer og strategiene for handling er justert. Det er lagt mer vekt på byutvikling og samferdselstiltak som er nødvendig for å bygge opp under utvikling av tette og miljøvennlige byer og tettsteder, og at regionen må tydeliggjøre sin arealpolitikk som et svar på nasjonale samferdselsinvesteringer. De største byenes rolle i utvikling av et konkurransedyktig næringsliv i regionen er også tydeliggjort, det samme er betydningen av skinnegående infrastruktur som kan gi regionforstørring.

Strategidokumentet bygger på regionale planer vedtatt eller påbegynt etter 2008, og er samordnet blant annet med Østlandssamarbeidets «Østlandspakke». Dokumentet har et perspektiv frem mot 2040. Behovet for nye revisjoner vil bli vurdert i starten av hver valgperiode for kommuner og fylkeskommuner.

Styret i Osloregionen godkjente strategidokumentet i møte 3. mai 2016. Styrets vedtak er gjengitt i vedlegg.



Raymond Johansen
Byrådsleder i Oslo
Styreleder



Kommuner som er medlemmer i Osloregionen pr. 01.01.16. I tillegg er Akershus, Buskerud, Hedmark, Oppland og Østfold fylkeskommuner medlemmer.

1

KONKURRANSEDYKTIG OG BÆREKRAFTIG REGION – MÅL OG STRATEGIER

Byliv i Moss, foto: IN'BY

1.1 INNLEDNING

Osloregionens areal- og transportstrategi har som utgangspunkt at en flerkjernet utvikling kan styrke regionens internasjonale konkurransekraft, og samtidig være en nødvendig del av den kursendringen som må til for å nå nasjonale og regionale klimamål.

Første versjon av strategien ble vedtatt i 2008 og omfattet den gang 56 kommuner og to fylkeskommuner rundt Oslo. I 2016 er Osloregionen utvidet til 78 kommuner og fem fylkeskommuner og omfatter ca 2,3 millioner innbyggere. Den geografiske utvidelsen av samarbeidet, samt noen nye utfordringer, er bakgrunnen for denne revisjonen.

Osloregionen er en frivillig sammenslutning basert på interessefellesskap. Det er kommunene, fylkeskommunene og staten som styrer areal- og transportutviklingen gjennom sine planer og vedtak. Dette strategidokumentet skal samordne politikken på et fylkesovergripende nivå, og være et grunnlag for innspill til Nasjonal transportplan (NTP), ved forhandlinger om bymiljøavtaler, m.v.

Blant de utfordringer som er gitt oppmerksomhet ved denne revisjonen, kan nevnes:

- Klimaendringene blir stadig mer alvorlige. Sammen med redusert økonomisk vekstkraft vil dette kreve endringer i vårt produksjons- og forbruksmønster, og kreve omstillinger i Osloregionens næringsliv.
- Befolkningen vil fortsatt komme til å vokse, og de eldre vil utgjøre en økende andel.
- Deler av regionen henger etter i å utvikle sterke regionale kjerner, slik strategien fra 2008 legger opp til. En stor andel av veksten de siste 10 årene har skjedd i Oslo med nære omland.
- Omfattende satsing på skinnegående transport er lite bærekraftig hvis den ikke følges opp med en bypolitikk som kanaliserer hovedtyngden av fremtidige arbeidsplasser og boliger til områder nær stasjonene.
- Fortsatt vekst i biltrafikken er i strid med nasjonale og regionale klimamål om nullvekst i biltrafikken, og gir økende problemer for transporten i byene. Uten et grønt skifte i areal- og transportpolitikken, er det vanskelig å nå klimamålene.

Strategidokumentet bygger på regionale planer vedtatt eller påbegynt etter 2008, og er samordnet blant annet med Østlandssamarbeidets «Østlandspakke». Dokumentet har et perspektiv frem mot 2040. Behovet for nye revisjoner vil bli vurdert i starten av hver valgperiode for kommuner og fylkeskommuner.

Strategiene i dette dokumentet må ses i sammenheng med Osloregionens øvrige satsingsområder, som internasjonal profilering og kompetanseutvikling/verdiskaping.

Hva innebærer målene om en konkurransedyktig og bærekraftig region?

Bærekraftig utvikling er å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegg fremtidige generasjoners mulighet til å dekke sine behov.

Bærekraftig utvikling omfatter de tre dimensjonene miljø, økonomi og sosiale forhold.

Miljødimensjonen handler om reduksjon av klimagassutslipp, bevaring av naturgrunnlaget og effektiv bruk av bebygde arealer. Den sosiale dimensjonen handler om å motvirke store forskjeller i levekår innenfor regionen, bl.a. innen utdanning, inntektsnivå og helse. Økonomidimensjonen handler om regionens omstillingsevne og internasjonale konkurransekraft. Regionen er bærekraftig når den skårer høyt på alle de tre dimensjonene.

Målet om en konkurransedyktig Osloregion er konkretisert gjennom delmålene om å utvikle en flerkjernet region som er bundet sammen av et sterkt transportnettverk. Dette er basert på at bedre og raskere transport gir økt tilfang av kompetent arbeidskraft og mer varierte jobbmuligheter, og bidrar til å trekke større deler av regionen inn i en positiv økonomisk utvikling. Sammen med andre tiltak skal dette gi mer robuste næringsmiljøer innenfor hver delregion, og bidra til at hele regionen blir sterkere og mer slagkraftig i konkurransen om å tiltrekke seg bedrifter, forskning, arbeidskraft, m.v.

1.2 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 flerkjernete 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.
- Osloregionen skal oppfylle nasjonale og regionale klimamål. Persontransportveksten i byområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

1.3 STRATEGIER

En flerkjernet region (jfr. kap. 3)

- Utnytte hovedstadsområdets vekstkraft til beste for hele Osloregionen. Vekst må brukes som en mulighet til å skape økt konkurransekraft og utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder.
- Bygge ut transportnettet, med jernbanen som ryggrad, for å binde bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen. Dette skal gi bedrifter bedre tilgang til kompetanse, og styrke grunnlaget for bolig- og næringsutvikling, også utenfor Oslos nærmeste omland.
- Konsentrere veksten til byer og tettsteder, og lokalisere viktige private og offentlige funksjoner til disse. Dette skal skape sterke sentra for verdiskaping i ulike deler av regionen og stimulere til motstrøms pendling som vil gi økt nytte av jernbaneinvesteringene.
- Fremme regionalt mangfold gjennom å ta vare på og utvikle regionale variasjoner og lokale fortrinn, blant annet knyttet til eksisterende nærings- og kunnskapsmiljøer.

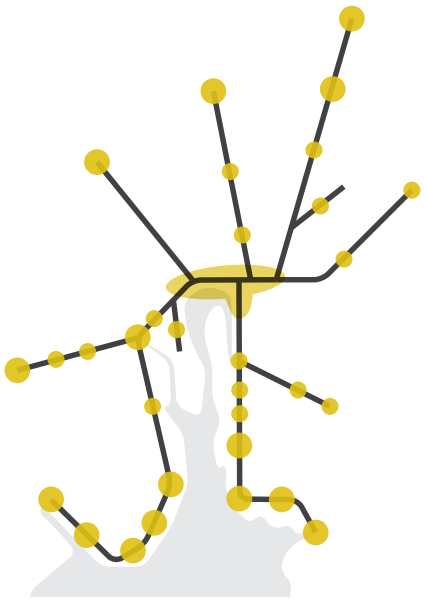
Foto: IN'BY

By- og tettstedsutvikling (jfr. kap. 4)

- Utvikle attraktive byer og tettsteder etter prinsipper for kompakt og miljøvennlig stedsutvikling med boliger i gangavstand til arbeid, handel og tjenester. Dette skal fremme gåing, sykling og kollektivtransport, og redusere behovet for å bygge ned natur, kulturlandskap og landbruksområder i byenes randsoner.
- Lokalisere handel, arbeidsplasser, kultur og undervisning i sentrum, slik at de bygger opp under levende byer og tettsteder. Prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.
- Lokalisering av offentlig virksomheter skal brukes som et aktivt virkemiddel i byutviklingen.

Naturgrunnlag og blå-grønn struktur (jfr. kap. 5)

- Styrke Osloregionens sammenhengende grønnstruktur og landbruksområder og sikre dem mot oppdeling og nedbygging. En streng praksis i strandsonen skal håndheves for å hindre nedbygging, og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.
- Vekst skal kunne prioriteres foran jordvern innenfor byene og tettstedene, samtidig som jordvern skal prioriteres foran vekst utenfor byer og tettsteder.
- Redusere energiforbruk og utslipp av klimagasser gjennom kompakt byutvikling og nullutslippsteknologi for kjøretøyer.



Østlandsstjerna er en ønsket modell for langsiktig utvikling av persontransporttilbudet på jernbanen.

Godslogistikk (jfr. kap. 6)

- Utvikle en nav-satellittstruktur for håndtering av gods og logistikk i Oslofjordområdet med nye satellitter som på lang sikt kan avlaste Alnabru.
- Lokalisere terminaler med god tilknytning til jernbane, hovedveier og havner innenfor en times reisetid fra markedet i Oslo. Avklare egnede områder for arealkrevende virksomheter (C-områder[1]) i regionale arealplaner. Konsentrere logistikkbedrifter i kort avstand fra terminalene.
- Ruste opp veiforbindelser utenom Oslo for å understøtte distribusjon av varer på tvers av regionen, og for å lede mer av tungtransporten utenom byområdet.

Transport (jfr. kap. 7)

- Utvikle lokale transportsystemer som fremmer byutvikling og mating mot jernbanen i de regionale knutepunktene. Prioritere løsninger for gående, et sammenhengende sykkelveinett fra byenes omland og lokale kollektivlinjer med god fremkommelighet. Løsninger for privatbil skal tilpasses øvrige trafikantgrupper og bylivet.
- Løse kapasitetsbegrensningene for tog, T-bane og buss i Oslonavet[2]. Dette er viktig for å løse Oslos interne byvekst, og er samtidig en forutsetning for et velfungerende og kapasitetssterkt regionalt transportsystem.
- Bygge ut høystandard jernbane, «Østlandsstjerna»[3], som et utvidet InterCity-system (IC) med tilstrekkelig kapasitet for både person- og godstrafikk, som omfatter flere baner enn IC-strekningene til Skien, Lillehammer, Halden og Hønefoss.
- Planlegge for videreføring av IC-nettet fram til Gøteborg for å binde Osloregionen tettere til naboregionene i Sverige, og mot kontinentet.

1 Se nærmere beskrivelse i kap. 4.3.

2 Se nærmere beskrivelse i kap. 7.2.
3 Se nærmere beskrivelse i kap. 7.2.

- Samordne kollektivtrafikken i hele regionen (buss, tog, T-bane, trikk og båt) slik at det fremstår som et samlet kollektivtilbud med et felles informasjons-, takst- og billettsystem.
- Styrke finansieringen av lokal kollektivtransport, gå- og sykkelveinett i byene med økte statlige bidrag, og åpne for å bruke bompenger til drift av kollektivtransporten i alle byområdene.
- Fullføre utbygging av hovedveiene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom regionen[4], i tråd med Østlandssamarbeidets innspill til NTP 2018-2029. Prioritere utbyggingen av gode transportårer utenom Oslo.
- Videreutvikle veinettet på en måte som ikke er i strid med nullvekstmålet for personbiltransport i byområder. Regulere og dempe trafikken i tilstrekkelig grad til å gi god fremkommelighet for busser og næringstransporter.

Kollektivreisende på Tønsberg stasjon, foto: Jernbaneverket, Njål Svinheim

4 De fem nasjonale transportkorridorene gjennom Osloregionen (NTP 2014-2023):

Oslo – Svinesund/Kornsjø
Oslo – Ørje/Magnor
Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger
Oslo – Bergen/Haugesund
Oslo – Trondheim

2

STATUS OG UTFORDRINGER

Det grønne skiftet gir utfordringer og muligheter

2.1 KLIMAPOLITIKK OG ØKONOMISK OMSTILLING

Verden står overfor store klima- og miljøutfordringer. Uttaket av ikke-fornybare ressurser må reduseres, og energiforsyningen legges om fra fossile til fornybare ressurser. Fylkeskommuner og kommuner i Osloregionen har forpliktet seg til å bidra med sin del for å gjøre Norge klimanøytralt. Klimautfordringene kan gi sterke føringer for hvilke typer næringsliv, og hvilket areal- og transportsystem som vil være konkurransedyktig i framtiden. Dette handler ikke bare om ta ansvar for klodens framtid, men om å sikre et langsiktig økonomisk grunnlag for Osloregionen. En region som har tilpasset seg et lavt energibehov til transport og bygninger, og som har et næringsliv tilpasset en grønn økonomi, vil stå godt rustet til å møte fremtidige strengere klimakrav.

Osloregionens mål om å være en konkurransedyktig og bærekraftig storbyregion avhenger av hvordan regionen klarer omstillingen til en grønnere økonomi. Regionen med hovedstadsfunksjoner, læresteder, forskingsinstitusjoner og mange kunnskapsbedrifter er et nav i norsk økonomi, og speiler de fleste næringer hvor Norge har fortrinn. Mange av bedriftene er kompetanseintensive, og mange svært avhengig av dagens olje- og gassvirksomhet. Osloregionen har derfor en viktig nasjonal rolle å spille i en nødvendig omstilling og miljøtilpasning.

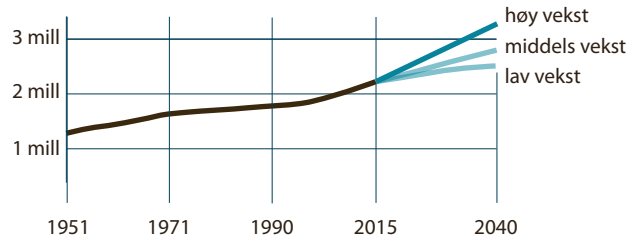
2.2 BEFOLKNINGSUTVIKLING

Sterk befolkningsvekst byr på utfordringer for offentlig infrastruktur og tjenestetilbud. Men veksten gir også muligheter for å gjennomføre ønsket by- og tettstedsutvikling, tilpasning til klimautfordringer, modernisering av transportsystemet, m.v. i årene framover.

Befolkningsveksten i Norge og i Osloregionen har de siste årene vært meget høy – henholdsvis 12 og 15 prosent for den siste tiårsperioden. Dette skyldes i stor grad en høykonjunktur i norsk økonomi som har gitt høy arbeidsinnvandring. Norge vil sannsynligvis ikke stå i samme økonomiske særstilling når oljeutvinningen trappes ned. Statistisk sentralbyrå tror derfor at arbeidsinnvandringen og befolkningsveksten vil avta noe de neste tiårsperiodene, jfr. middelalternativet, se figur øverst på neste side.

Befolkningsutviklingen påvirkes også av utviklingen i fruktbarhet, levealder og innenlandsk flyttemønster. Dagens befolkningssammensetning, med en kommende bølge av eldre samtidig med at store ungdomskull nå er på vei inn i etableringsfasen, vil føre til at befolkningen i Norge og i Osloregionen med stor sannsynlighet vil øke i betydelig grad de neste 20-30 årene. Det forklarer at det er ventet befolkningsvekst i hele perioden fram mot år 2040, også i en situasjon med lav nasjonal vekst.

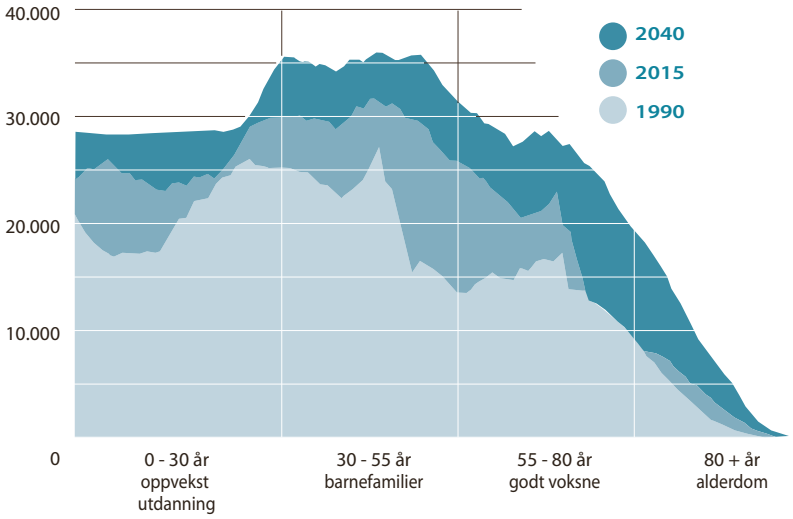
Vil den sterke veksten fortsette?



Folketallet i «Osloregionen», registrert 1951-2012 og fremskrevet 2013-2040 med høy-, middels- og lav vekst, kilde SSB

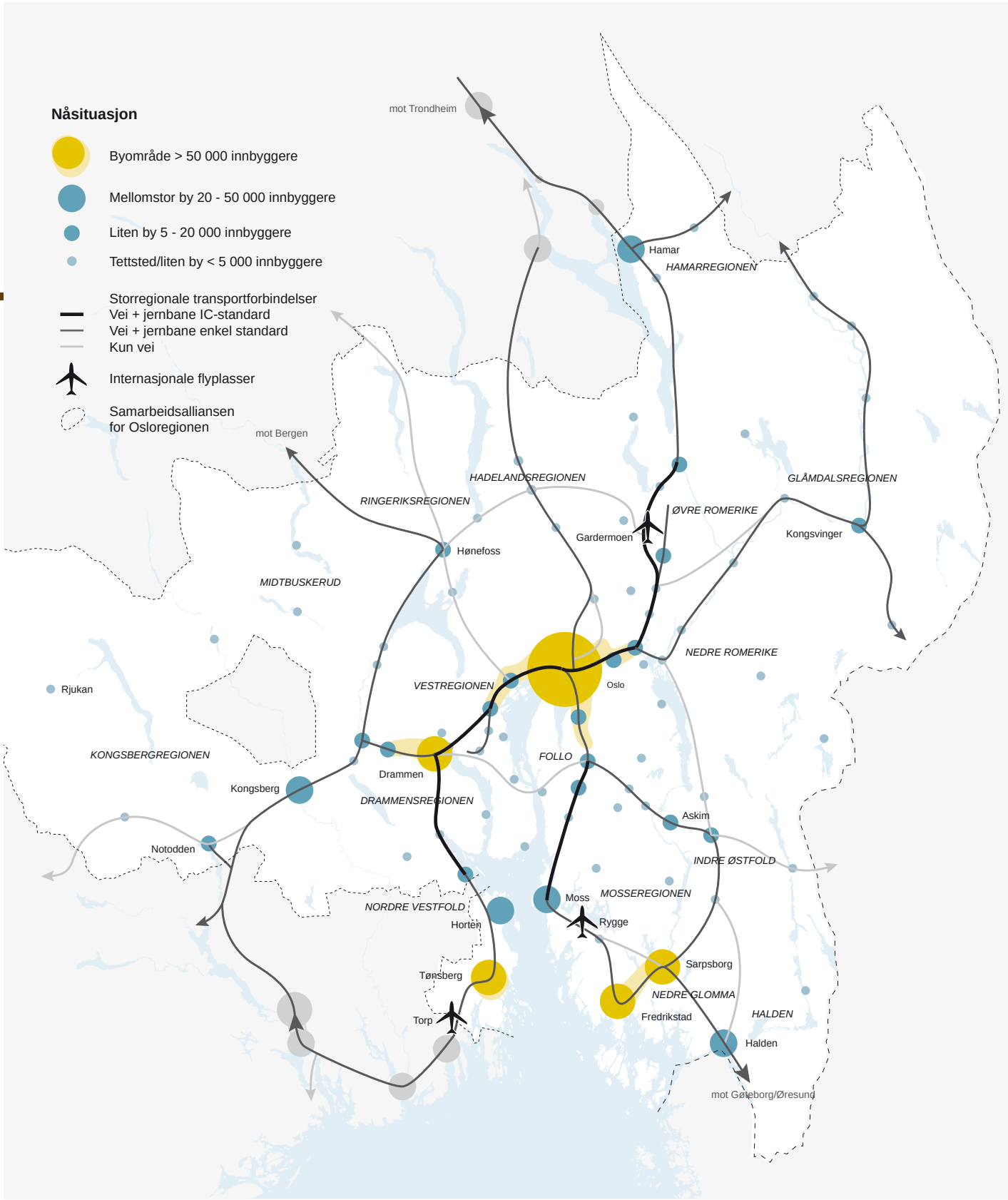
Figuren nederst viser hvordan befolkningen i Osloregionen fordeler seg mellom ulike årskull i dag, hvordan fordelingen var for 25 år siden (1990), og hvordan den mest sannsynlig vil se ut om 25 år (2040). Osloregionen står foran en eldrebølge som vil prege samfunnsutviklingen fram mot 2040, særlig merkbart om cirka ti år når de store etterkrigskullene når en alder med økende omsorgsbehov.

- Antall barn i grunnskolealder vil øke noe mindre enn i foregående periode.
- Antall voksne i fasen hvor mange har hjemmeboende barn (30-55 år) øker med rundt 20 prosent, noe mindre enn i foregående periode.
- Antall 55-80 år, fasen etter at barna har flyttet hjemmefra og før man blir hjelpetrengende, vil øke med 35-40 prosent.
- Antall eldre over 80 år vil øke med rundt 100 prosent i perioden.



Aldersfordeling av befolkningen i Osloregionen i 2015, for 25 år siden og 25 år fram i tid[1]

1 Befolkningsvekst i Osloregionen i henhold til SSBs middelprognose for 2040 brukket ned på fylker og kommuner.



Dagens by- og tettstedsstruktur i Osloregionen, og tilknytningen til de storregionale transportforbindelsene.

Flere vil etterspørre byenes bokvaliteter

Mange byer med jernbane

Bybebyggelsen har mange former i regionens over hundre byer og tettsteder. Bildet viser småskala bybebyggelse i Halden, foto: Halden komune

2.3 AREALBRUK

Vi er inne i en periode med kraftig urbanisering, nasjonalt og ikke minst på globalt nivå. Dette skyldes for en stor del at vareproduksjonen automatiseres og at en økende andel av verdiskapningen skjer i tjenestesektoren, som i stor grad er lokalisert i byene. Velfungerende byer kommer derfor til å være en kritisk konkurransefaktor for verdiskapning og næringsutvikling i fremtiden.

Også livsstilen vår urbaniseres. De unge etterspør ikke like selvfølgelig «hus med hage». Mange blir boende lenger i byen, og et økende antall voksne flytter til en lettstelt leilighet. Vi står foran en periode hvor det blir mange flere eldre som i økende grad vil etterspørre byenes og tettstedenes tilbud. I tillegg øker andelen enpersonshusholdninger som også i stor grad etterspør leiligheter i urbane miljøer.

Osloregionen har en rekke byer og tettsteder å spille på i denne sammenheng. Byer med ulike tradisjoner, forskjellig næringsliv og et vidt spekter av bokvaliteter. Vekstkraften kan brukes til å forsterke byene og tettstedene, og tilpasse disse til økende etterspørsel etter byenes kvaliteter.

En stor andel av Osloregionens befolkning på 2,1 millioner innbyggere bor i de største byene med sine omlandskommuner. 1,2 millioner bor i Oslo og Akershus, 170 000 bor i Drammen med omland, 115 000 i Tønsberg og Horten med omland, 136 000 i Sarpsborg/Fredrikstad/Hvaler og 90 000 i Hamar med omland.

Mange av byene i regionen er knyttet til det IC-triangelet som nå er under utbygging, og ytterligere byer og tettsteder ligger langs øvrige banestrekninger. Fordi boligene og arbeidsplassene er lokalisert relativt spredt, er det likevel bare en begrenset del av dagens arbeidsreiser som greit lar seg løse med tog, knapt 15 prosent ifølge beregninger fra TØI[5]. Skal planlagte utvidelser av jernbanetilbudet utnyttes effektivt, må det altså bygges tettere rundt stasjonene.

5 Strand, A. m.fl. 2012, Jernbanen i Østlandsområdet, en studie av framtidig bystruktur og transportsystem, TØI rapport 1242/2012. Beregningene er basert på registerbasert informasjon på grunnkretsnivå 2012 (bosted og arbeidssted) av alle arbeidsreiser (lange og korte) på Østlandet. Markedspotensialet for tog er analysert etter en metode som indirekte tar hensyn til konkurranseflater mot andre transportformer. Influensområdet for togreiser varierer med reiselengden, og er større i bolig- enn i arbeidsenden av reisen. Metoden fanger opp langpendling med tog basert på mating med bil (inntil 15 km) i perifere områder. Analysen viser at det er langs lokalbanestoppene rundt Oslo at toget har størst markedspotensial målt i antall reiser, og at pendling til Oslo kommune utgjør rundt 60 prosent av markedspotensialet.

Boliger lokaliseres mer sentralt

Arbeids-plasser loka-liseres frem-deles ganske spredt

Moderne vei- og jernbaneanlegg har stiv kurvatur som gjør det vanskelig å unngå at grøntstrukturen stykkes opp. Bildet viser E6 på bru over Glomma like utenfor Sarpsborg sentrum, foto: Østfold fylkeskommune/Arne Glomdal.

En kartlegging av areal- og transportutviklingen i Osloregionen de siste 10 årene (TØI-rapport 1378/2014), viser at veksten i boliger og arbeidsplasser bare delvis har kommet i byer og tettsteder slik Osloregionens areal- og transportstrategi fra 2008 legger opp til. Av nye boliger har andelen blokkleiligheter (som i stor grad bygges i byer og tettsteder) vært på 40 prosent når Oslo holdes utenom. Bedrifter og offentlige institusjoner er i større grad lokalisert utenfor sentrum, også virksomheter som med fordel kunne bidratt til å styrke byutvikling og fremme miljøvennlige reiser.

I perioden 2005-2013 ble det omdisponert nesten like mye dyrket mark årlig som i perioden tidligere, hvis vi ser bort fra omdisponering til golfbaner som er betydelig redusert. Forbruket av dyrket mark har vært omtrent likt fordelt mellom boligformål, næring/offentlige bygg og samferdselsformål. Det er derfor fortsatt en stor utfordring for Osloregionen å redusere lokalisering av kontorbygg, offentlige bygg og boliger utenfor byer og tettsteder hvor det ofte oppstår konflikter med grønnstruktur, kulturlandskap og dyrket mark.

I noen tilfeller oppstår målkonflikt mellom bevaring av dyrket mark og byutvikling på inneklemt dyrket mark i byer og tettsteder. I langsiktig perspektiv vil likevel forbruket av dyrket mark og inngrep i den regionale grønnstrukturen være lavest når det bygges tett og urbant, fordi tomtearealene utnyttes mer effektivt, og fordi man unngår å splitte opp de store sammenhengende grøntområdene.

Dobbeltspor langs Mjøsa, foto: JBV, Hilde Marie Braaten

Veg-kapasitet er et knapt gode i byområdene

Dobbelt-sporutbygging gir regionale effekter

Stort potensial for motstrøms pendling

2.4 TRANSPORT OG LOGISTIKK

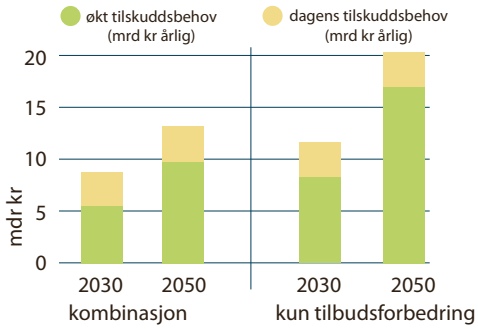
Det skjer en omfattende forbedring av motorveisystemer og kollektiv-tilbud som binder regionen tettere sammen. Samtidig vokser biltrafik-ken i samme takt som i Norge for øvrig, bortsett fra i Oslo by. Bussene og næringstransporten har like store forsinkelser inn mot Oslo som for 10 år siden. Det å stanse veksten i biltrafikk i byområdene, i tråd med nullvekst-målet i Nasjonal transportplan, vil kreve restriktive tiltak mot biltrafikk i byområdene[6].

Nye dobbeltspor i vest har muliggjort et kraftig forbedret togtilbud i aksen mellom Drammen og Romerike, og gitt stor passasjervekst de siste årene. IC-strekningene til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad er i gjeldende NTP bestemt bygget ut innen 2025. En fjerde IC-akse til Hønefoss utre-des. I august 2015 ga regjeringen Jernbaneverket og Statens vegvesen beskjed om å starte planleggingen av Ringeriksbanen og E16 som et felles prosjekt. Målet er anleggsstart for både bane og veg i 2019. Det er også avsatt midler til tiltak for større fremføringskapasitet og stasjonsutvik-ling på grenbanene med enkeltspor.

Kortere reisetid til og fra Oslo fra et stadig større omland er bra for hovedstaden, fordi den får tilgang på kompetent arbeidskraft, og i en viss grad redusert press på bolig-forsyning og boligpriser. Muligheten for langpendling kan få flere til å velge å bosette seg i byene utenfor Oslo. Men lange arbeidsreiser er res-surskrevende, både for individ og samfunn. Samfunnets transportkost-nader øker med pendlingsavstand. I Oslo subsidieres hver reise med T-banen med ca. 10 kr, mens en tur med IC-tog i snitt subsidieres med ca. 55 kr. Årlig kjøp av togtjenester i Østlandsområdet (IC og lokaltrafikk) til snaut 2 mrd. kroner utgjør i dag det største statlige bidraget til drift av kol-lektivtrafikken i Osloregionen.

Motstrøms pendling har fortsatt et svært beskjedent omfang, selv om det har skjedd en svak økning de siste årene. Togreiser utenom rush-tidsstrømmene er i praksis gratis for samfunnet og miljøet, fordi man utnytter ledig setekapasitet. En utfor-dring for Osloregionen vil være å utnytte de planlagte nye jernbanene til noe mer enn Oslorettede reiser i rushtida. En forutsetning for å få til dette er at arbeidsplasser, boliger og service lokaliseres tett opp mot jernbanestasjonene. Da øker sann-synligheten for at regionale arbeids-reiser motstrøms skjer med tog, og at kollektivandelen øker også for lokale reiser inn til knutepunktet.

6 Jfr. bl.a. Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslonavet), s 180.



Tilskuddsbehov for kollektivtrafikk for å nå nullvekstmålet i de ni største byområdene i Norge i 2030 og 2050 sammenliknet med dagens tilskuddsnivå ved to forskjellige areal- og transportstrategier, kilde: Transportetatenes hovedrapport fra analyse og strategifasen i NTP 2018-2029.

Finansiering av kollektivtransporten en hovedutfordring

Økende mengder godstrafikk på veiene

Transportetatene har i forarbeidet til NTP 2018-2029 utredet ulike strategier for å finansiere framtidens kollektivtrafikk i byområdene[7]. Transportetatene slår innledningsvis fast: *Det økte kapasitetsbehovet som følge av befolkningsvekst og målet om nullvekst i personbiltransporten gir et sterkt økende tilskudds- og investeringsbehov i årene som kommer.* Transportetatene påpeker videre at det vil være meget kostbart å løse oppgaven kun ved å forbedre kollektivtilbudet, og anbefaler en kombinert løsning hvor all boligvekst tas som fortetting, og med begrensninger i parkeringsdekningen i sentrumsområdene.

Transportetatene legger opp til å videreføre den nye ordningen med bymiljøavtaler for de ni største byområdene, hvor det i gjeldende NTP 2014-23 er satt av 27 mrd. kr som statlig forhandlingsbidrag til samferdselsinvesteringer og til drift av kollektivtrafikken. Transportetatene foreslår dessuten at flere byer bør få tilbud om slike avtaler, noe som kan være relevant for byer i Osloregionen.

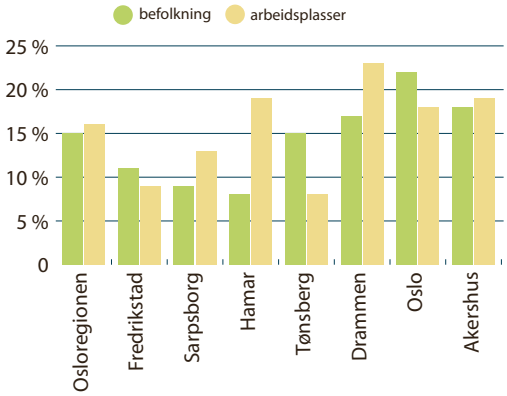
I dag er det Oslo/Akershus, Buskerudbyen og Sarpsborg/Fredrikstad som har et slikt tilbud. Også mindre byer i Osloregionen vil trenge styrket finansiering for å kunne tilby gode løsninger for gående, syklende og kollektivtrafikk i takt med befolkningsøkning og oppgradering av bymiljøet.

Godstransporten på vei øker mest, og mest i korridoren over Svinesund. Kapasiteten for transport på jernbane er utfordret av dårlig standard på strekningene mellom landsdelene og mot Sverige, samt av en nedslitt Alnabruterminal og mangel på arealer for gods- og lagervirksomhet sentralt i Oslo. Økende godstrafikk med lastebil, inklusive regional distribusjon av varer på Østlandet, utfordrer veikapasiteten gjennom Oslo og gir behov for robuste omkjøringsveier utenom Oslo.

7 NTP 2018-2029: Utfordringer for framtidens transportsystem, hovedrapport fra analyse- og strategifasen, 25. februar 2015.

Størst vekst sentralt i regionen

Regionale forskjeller i utdanningsnivå og boligpriser



Relativ vekst i befolkning og arbeidsplasser i de største byene i Osloregionen, for Akershus fylke og Osloregionen samlet, i tiårsperioden 2004-2014. Kilde SSB.

2.5 FLERKJERNET UTVIKLING

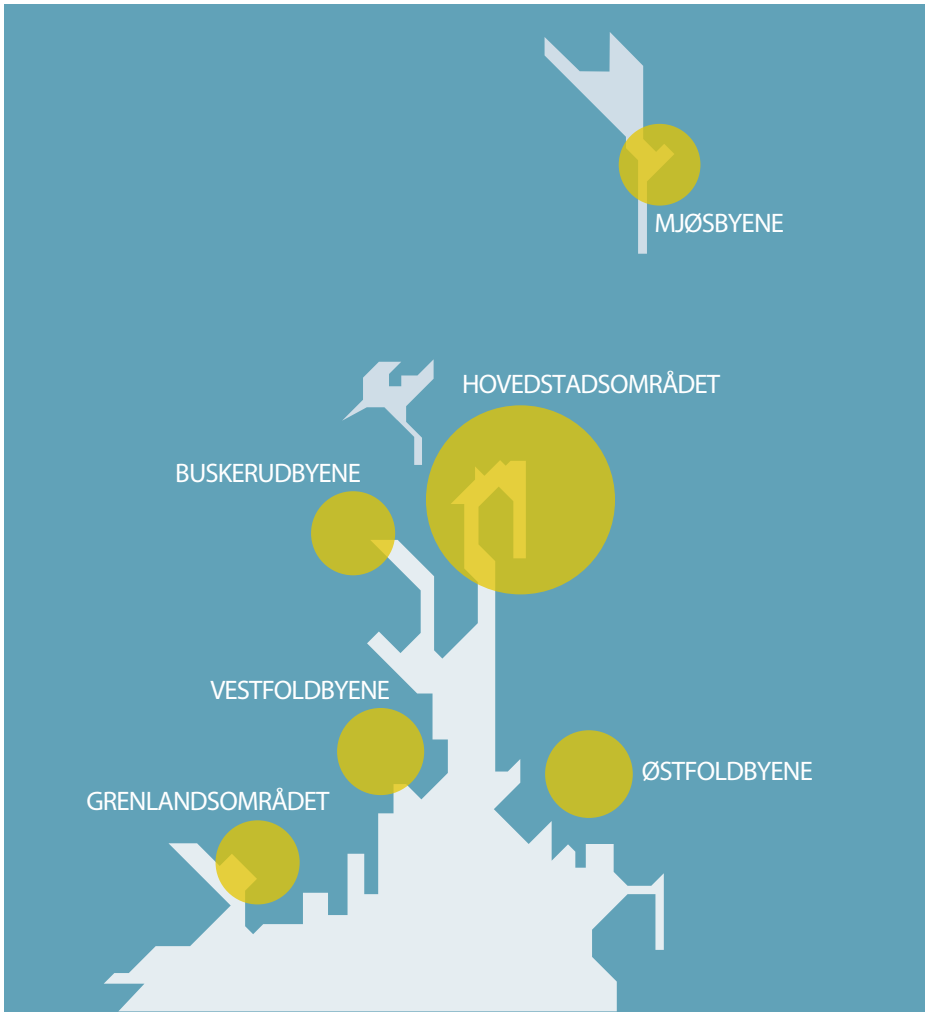
Osloregionen har som mål å balansere veksten slik at det utvikles sterke og attraktive byområder utenfor Oslo, jfr. det overordnede strategiske kartet fra areal- og transportstrategien fra 2008.

Det har vært vekst i innbyggere og arbeidsplasser i store deler av regionen de siste ti årene. Oslo og Akershus styrket sin posisjon vis a vis resten av regionen, og byområdene utenfor Oslo vokste mer enn landkommunene.

De siste 10 årene har Oslo økt sin befolkning med 22 prosent og antall arbeidsplasser med 18 prosent. Av de største byene utenfor Oslo er det Drammen som relativt sett har vokst mest, med 17 prosent vekst i befolkningen og 23 prosent vekst i antall arbeidsplasser, jfr. figur side 18.

Utdanningsnivået i befolkningen har økt mest i Oslo der 48 prosent av de sysselsatte i 2013 hadde høyere utdanning. Andelen i Sarpsborg og Fredrikstad var henholdsvis 21 og 26 prosent, Hamar og Tønsberg hadde 34 prosent og Drammen 31 prosent. Kongsberg skilte seg positivt ut blant de middels store byene utenfor Oslo med 36 prosent høyere utdanning.

Boligprisene har også økt mer i Oslo enn i alle andre kommuner i regionen. I 2012 var boligprisnivået i Drammen 63 prosent av nivået i Oslo, tilsvarende for Tønsberg var 60 prosent, Kongsberg 56 prosent, Hamar 55 prosent, Fredrikstad 50 prosent og Sarpsborg 46 prosent. Drammen skiller seg ut som den byen med relativt høyest boligprisvekst i perioden 2004-2013 etter Oslo. Drammen er samtidig en kommune som gjennom mange år har satset på byutvikling og boliger i sentrum.



Strategiske kart for en flerkjernet utvikling av Østlandsområdet

2.6 FYLKESPLANER OG DELREGIONALE PLANER

I løpet av de siste årene er det laget og oppdatert en rekke regionale areal- og transportplaner (tidligere fylkes- og fylkesdelplaner), se side 21. Planene omfatter både fylker og delregioner.

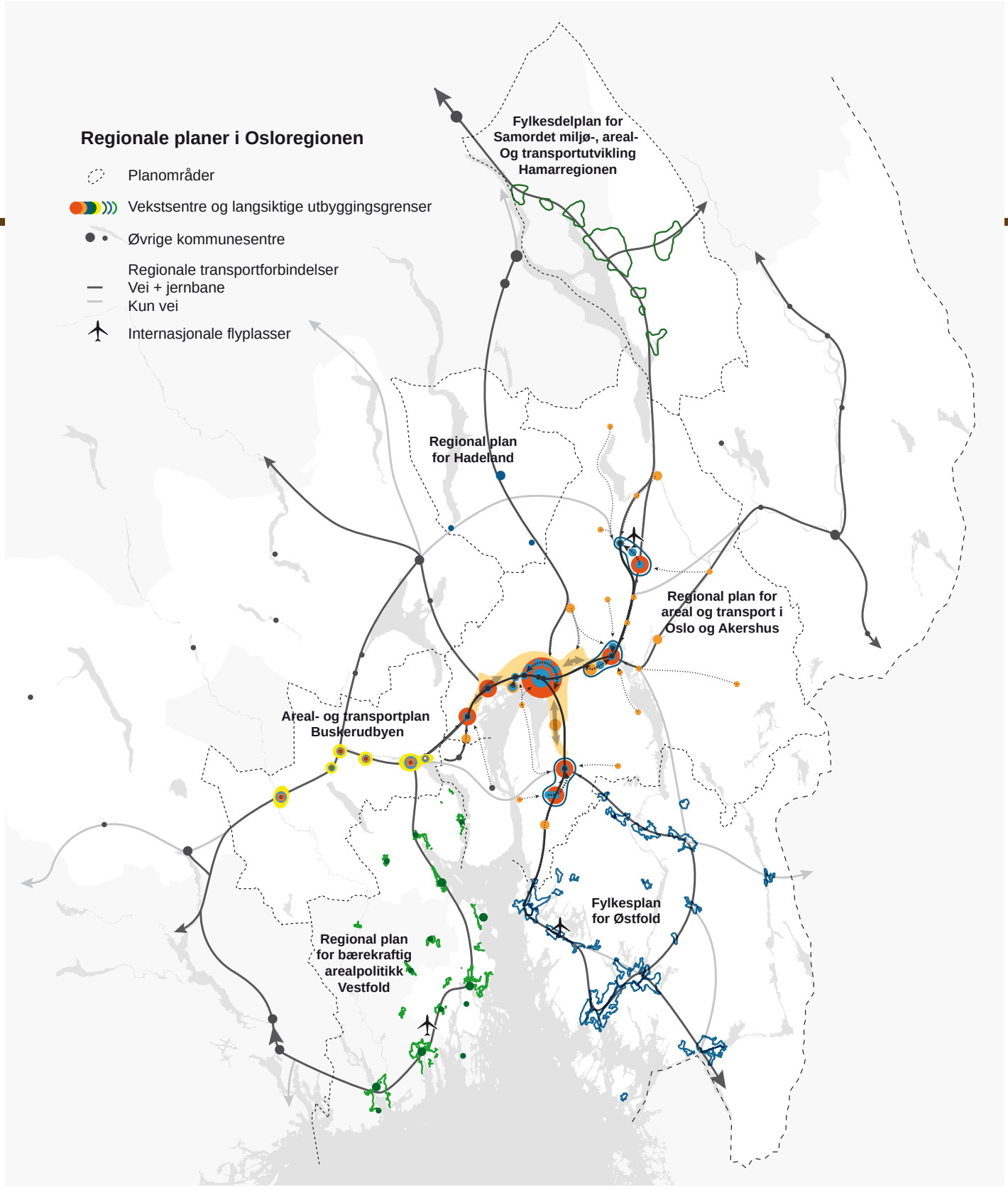
«Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transportutvikling i Hamarregionen 2009-2030» (2009) har som mål å kanalisere bolig- og næringsvekst til tettstedene, og spesielt styrke Hamar som regionens midtpunkt. Regionen har ambisjon om å ta del i den omfattende bolig- og næringsveksten i hovedstadsområdet, blant annet ved å utnytte IC-systemet som er under bygging. Fylkesplan for Østfold (2009) «Østfold mot 2050» har kartfestet langsiktige utbyggingsgrenser rundt sine by-/region-/områdesentre, hvor «hovedtyngden» av fremtidig vekst skal skje. Næringsvekst skal skje etter ABC-prinsippene[8].

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) (2013) «Et attraktivt og bærekraftig Vestfold» har kartfestet langsiktige utbyggingsgrenser rundt byene hvor minimum 75 prosent av veksten skal skje. Næringsutvikling skal skje etter ABC-prinsippene, og det er kartfestet områder for arealkrevende næringsvirksomhet. Buskerud fylkeskommune er i oppstart av rullering av sin regionale plan hvor Drammen, Hønefoss, og Kongsberg er regionale byer for sine omland. Det er etter initiativ fra seks kommuner i Nedre Buskerud utarbeidet en egen regional «Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 (2013)» som har kartfestet prioriterte utviklingsområder og transporttiltak på strekningen Lier/Drammen– Kongsberg.

Oppland fylkeskommune vedtok i februar 2015 «Regional plan for Hadeland» som skal være retningsgivende for kommunenes arealplaner. Planen tar utgangspunkt i at Hadeland har en høy pendlerandel mot Oslo, og legger opp til at bolig- og næringsvekst skal skje i tilknytning til tettstedene langs Gjøvikbanen, samt Jevnaker, med Gran sentrum som regionsenter for handel, service og kompetanse.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune sluttbehandlet «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus» i 2015. Planen styrer 80-90 prosent av bolig- og næringsveksten til utvalgte byer og tettsteder med god tilknytning til kollektivsystemet. Store arbeidsplassintensive bedrifter skal lokaliseres i de regionale byene i gangavstand til overordnet kollektivtransportsystem, mens gods og logistikk styres mot terminalområder og regionale næringsområder utenfor byområdet.

8 Se nærmere beskrivelse i kap. 4.3.



Gjeldende fylkesvise og delregionale areal- og transportplaner i Osloregionen.

3

EN FLERKJERNET REGION

STRATEGI

Utnytte hovedstadsområdets vekstkraft til beste for hele Osloregionen. Vekst må brukes som en mulighet til å skape økt konkurransekraft og utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder.

Bygge ut transportnettet, med jernbanen som ryggrad, for å binde bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen. Dette skal gi bedrifter bedre tilgang til kompetanse, og styrke grunnlaget for bolig- og næringsutvikling, også utenfor Oslos nærmeste omland.

Konsentrere veksten til byer og tettsteder, og lokalisere viktige private og offentlige funksjoner til disse. Dette skal skape sterke sentra for verdiskaping i ulike deler av regionen og stimulere til motstrøms pendling som vil gi økt nytte av jernbaneinvesteringene.

Fremme regionalt mangfold gjennom å ta vare på og utvikle regionale variasjoner og lokale fortrinn, blant annet knyttet til eksisterende nærings- og kunnskapsmiljøer.

Utnytte togtilbudet til nærings-vekst

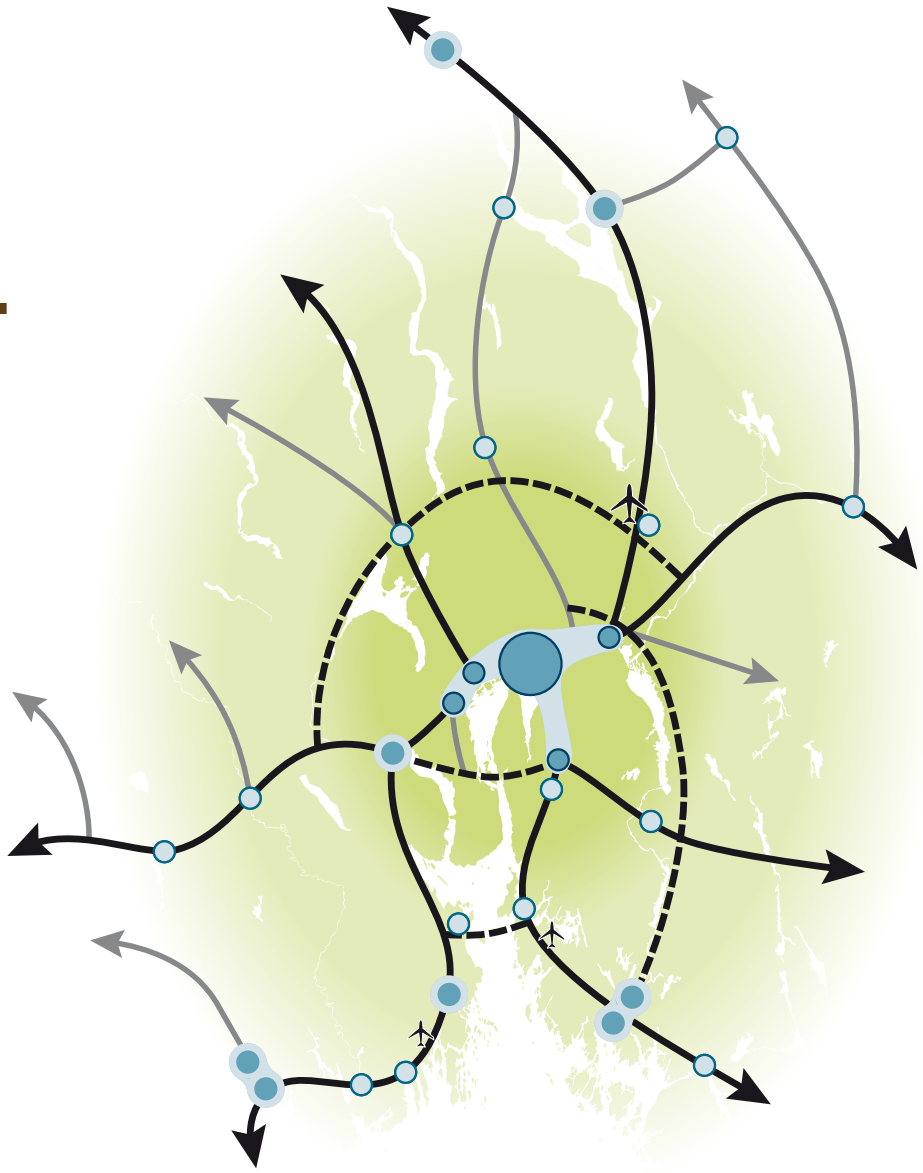
Offentlige institusjoner kan bidra til byvekst

3.1 REGIONFORSTØRRING OG FORDELING AV VEKST

En flerkjernet (polysentrisk) utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Ved å binde sammen en større region utvides arbeidsmarkedet. Det styrker bosettingen utenfor Oslo, og bedriftene i hele regionen får større tilgang på kompetanse. Ved å gi rom for et mangfold av nærings- og kompetansemiljøer i ulike geografiske områder skal regionen få mange bein å stå på.

Gode kommunikasjoner, med et hurtig jernbanesystem som ryggrad, skal sørge for utveksling av kompetanse og arbeidskraft mellom ulike deler av regionen. Muligheten for arbeidsreiser og tjenesteutveksling på tvers av regionen skal gjøre det trygt for bedrifter og innbyggere å etablere seg utenfor Oslos nære pendlingsomland.

Ved å styrke næringsgrunnlaget i byene utenfor Oslo skapes et bredere arbeidstilbud for de ytre landkommunene. Dette kan styrke bosetting og lokalt næringsliv i disse kommunene. Næringsvekst i byene utenfor Oslo kan samtidig begrense behovet for ensrettet arbeidspendling til Oslo, og utnytte ledig kapasitet i kollektivsystemet i form av motstrøms pendling og lokal pendling i ytre deler av regionen[9].



Strategi for flerkjernet utvikling av Osloregionen. Veksten skal kanaliseres mot byer og tettsteder, primært i jernbanekorridorene, og veksten skal balanseres mellom Oslos nære pendlingsomland og delregionene utenfor.

Sterke transportkorridorer mellom Oslo og omlandet skal suppleres med korridorer på tvers. Disse skal avlaste Oslonavet for godstransport, og binde regionen sammen utenfor Oslo.

Statlige foretak, forsknings- og utdanningsinstitusjoner bør lokaliseres i byene for å bidra til at det blir flere attraktive bymiljøer som kan tiltrekke seg nye innbyggere og nye bedrifter. Uten en tydelig regional by- og lokaliseringspolitikk risikerer vi en opphopning i og rundt Oslo av innbyggere og bedrifter som søker mot byer med et sammensatt miljø og bredt tjenestetilbud. De største byene kan spille en viktig rolle for at Osloregionen skal lykkes med denne strategien.

9 En arbeidsreise med tog fra Holmestrand til Drammen er mindre ressurskrevende for samfunnet enn en arbeidsreise til Oslo, fordi kapasitetsbristen i rushtiden i hovedsak er mellom Drammen og Oslo.

Kongsvinger kommune har en sentrumsplan med fokus på fortetting. Bildet viser en fremtidsvisjon for sentrum med ny gangbru over Glomma og fortetting rundt stasjonen, kilde: Mulighetsstudie for Kongsvinger stasjonsområde.

Flerkjernet utvikling er aktuelt på ulike geografiske nivåer:

- Sentrum av regionen, med Oslo og regionale byer i Akershus og det nære omlandet med god tilknytning til regional kollektivtransport og med mange arbeidsplasser: Lillestrøm/Kjeller, Jessheim/Gardermoen, Ski/Ås, Moss, Sandvika, Asker sentrum og Drammen.
- De største byene[10] lengre ut i regionen som har et potensial for å være motorer for et større omland, og har stort nok befolkningsgrunnlag for å gi rom for større nasjonale og regionale institusjoner: Hamar, Tønsberg, Fredrikstad/Sarpsborg.
- Små og middels store byer som er viktige for et lokalt pendlingsomland. Noen av dem har også bedrifter og offentlige virksomheter med høykompetanse-arbeidsplasser som gir ringvirkninger til et større regionalt omland: Halden, Askim, Mysen, Kongsvinger, Gran, Hønefoss, Hokksund, Kongsberg, Notodden, Rjukan, Horten og Holmestrand.
- Kommunesentra og tettsteder i hele regionen som har stor betydning som lokale sentra for befolkningen i en eller flere kommuner. Mange boliger, bedrifter, handels- og servicetilbud bør få plass i regionens over hundre små byer og tettsteder.

10 I denne kategorien hører også byene Gjøvik, Lillehammer og Skien/Porsgrunn med, men disse er ikke medlem i Osloregionen.

Byene som arena for innovasjon og næring

Lokaliserings-politikk viktig for konkurranse-kraften

Arena Heidner er en nærings- og kompetanseklynge innenfor genetikk og bioteknologi, og har base på Hamar. Gjennom nettverket knyttes ideer og behov hos bedrifter sammen med forsknings-institutter og nødvendig finansiering. Kjernevirksomheten er genetisk foredling av husdyr, fisk og planter, kilde: www.heidner.no

3.2 STERKE BYER MED ET VARIERT NÆRINGSLIV

Osloregionen har et variert næringsgrunnlag, fra teknologibedriftene på Kongsberg og i Horten til næringsmiddelbedrifter i indre Østfold og Hedmark. Et spekter av næringsklynger stimulerer innovasjon på ulike fronter, og gir regionen flere bein å stå på.

Mange av dagens bedrifter er utviklet i kjølvannet av gamle virksomheter, og viser betydningen av å satse på kontinuerlig utvikling av regionens svært forskjellige nærings- og kompetansemiljøer. Teknologibedriftene i Horten er en videreføring av et industrimiljø som vokste fram rundt Marinens hovedbase i Horten. Dagens produksjon av kontrastvæsker, medisiner, m.m. ved Borregaard har sprunget ut av papirindustrien i Sarpsborg.

Kongsberg Teknologipark ligger i randsonen av bysentrum og omfatter rundt 40 bedrifter med 5 500 ansatte der over 70 % har universtets- og høgskoleutdanning. Illustrasjonen viser hvordan området skal utvides til en kunnskaps- og kulturpark som skal integreres i et forsterket bysentrum med prioriterte gangstrøk på tvers av Lågen, kilde: Kongsberg kunnskaps- og kulturpark

Det er vanskelig å spå hvilke næringer som vil vokse frem i årene som kommer, men to faktorer vil få stor betydning:

- mange av de nye arbeidsplassene vil være knyttet til tjenestesektoren og kompetanseintensive bedrifter med basis i byene.
- forsknings- og utdanningsinstitusjonene vil være en viktig bidragsyter til fremtidig næringsutvikling.

Derfor gjelder det å bygge opp under de sterke nærings- og kunnskapsmiljøene i regionen, og generelt styrke byene som arena for innovasjon og næringsutvikling. Det kan f.eks. ligge muligheter til en sterkere biologi- og miljøbasert næringsklynge i Østfold ved å koble sammen Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) på Ås med industriell kompetanse knyttet til næringsmidler og biomasseforedling.

Byenes attraktivitet og konkurransekraft er avhengig av at de tilføres et vidt spekter av kompetanse og aktiviteter. Regionen må unngå at konkurranse mellom kommuner om å tiltrekke seg bedrifter og offentlige funksjoner fører til spredt lokalisering. Kontorbedrifter, høgskoler, sykehus, kulturbygg, videregående skoler, handel, m.v. er knappe regionale ressurser som i størst mulig grad bør lokaliseres slik at de bidrar til å utvikle sterke byer og tettsteder.

Over tid bør mer handel, service, forskning, utdanning og arbeidsplasser trekkes tilbake til sentrum slik at byene styrkes, slik Høgskolen i Buskerud og Vestfold har satset på å samle store deler av sin virksomhet på Papirbredden i Drammen sentrum, og nå sist ved å samle høgskole, bibliotek og andre kulturarenaer i sentrum av Kongsberg.

4

BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING

STRATEGI

Utvikle attraktive byer og tettsteder etter prinsipper for kompakt og miljøvennlig stedsutvikling med boliger i gangavstand til arbeid, handel og tjenester. Dette skal fremme gåing, sykling og kollektivtransport, og redusere behovet for å bygge ned natur, kulturlandskap og landbruksområder i byenes randsoner.

Lokalisere handel, arbeidsplasser, kultur og undervisning i sentrum, slik at de bygger opp under levende byer og tettsteder. Prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.

Lokalisering av offentlig virksomheter skal brukes som et aktivt virkemiddel i byutviklingen.

Tetthet kan gi urbane kvaliteter og korte avstander

Bydelen Grønland i Drammen er utviklet i løpet av de siste ti årene, delvis på eiendommen til den nedlagte Union papirfabrikk. Boliger, forretninger, kulturscene, bibliotek, høgskole og en rekke bedrifter og arbeidsplasser fyller i dag området, og er bundet tett sammen med bydelen Bragernes med en ny gangbru over Drammenselva, kilde: Union eiendomsutvikling

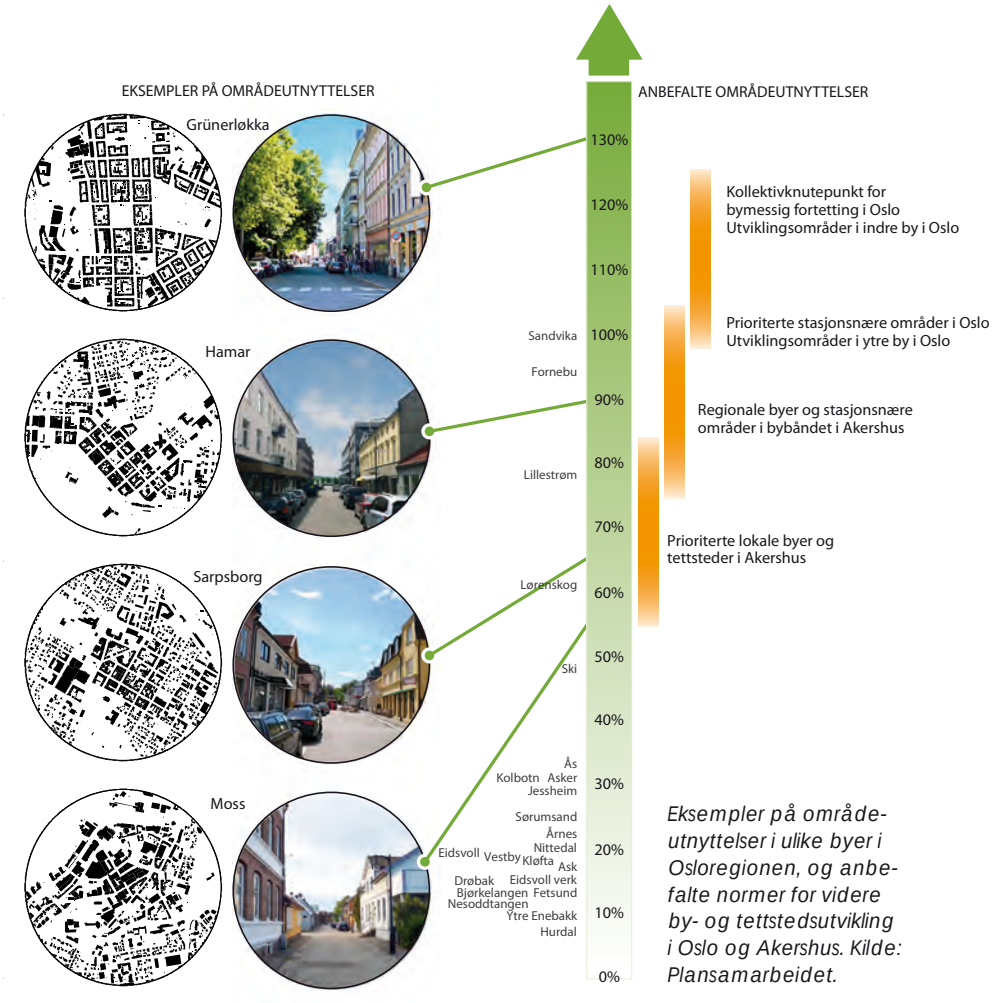
4.1 HØY AREALUTNYTTELSE

De fleste byene og tettstedene i Osloregionen er nokså spredtbygd med lave hus og relativt mye overflateparkering (grå arealer). For å bevare verdifulle grøntarealer og kulturlandskap, og for å få mange funksjoner og mange mennesker innenfor korte transportavstander, må det bygges tettere og mer urbant.

En dansk studie[11] viser at områdetettheten[12] i byer og tettsteder bør være på over 65 prosent, helst omkring 80 prosent, for å komme opp på et nivå hvor dagliglivets behov kan dekkes innenfor korte avstander. Områdetettheter på 80-100 prosent sikrer plass til både bolig, næring og service, og samtidig god dekning med åpne arealer. De kan oppnås med kvaliteter som forholdsvis lav bebyggelse, kjente bygningstypologier, hensyn til kulturminner, gode felles uteoppholdsarealer og tilgang på private utearealer. Grünerløkka i Oslo har en områdeutnyttelse på rundt 130 prosent, når tilstøtende parker og plasser er medregnet.

Ved å åpne for høyere arealutnyttelse kan kommunene stimulere til ønsket fortetting og transformasjon. Transformasjon innebærer en mer omfattende endring av bebyggelsesstrukturen enn fortetting.

Aktuelle områder for transformasjon vil f.eks. være parkeringsplasser, sentrale industri- og lagerområder, og mer generelt områder med lav tetthet nært kollektivknutepunktene. Det må tas høyde for at transformasjon, særlig av boligområder, krever modning over tid.



Eksempler på områdeutnyttelser i ulike byer i Osloregionen, og anbefalte normer for videre by- og tettstedsutvikling i Oslo og Akershus. Kilde: Plansamarbeidet.

11 Kvorning, Jens m.fl. Den tætte by - danske eksempler. Center for Byplanlægning, Miljøministeriet, 2009.
12 Områdetetthet uttrykker hvor stor andel bygningsareal det er innenfor en bydel, e.l. når veier, parker og grøntområder er medregnet. Hvis en fjerdedel av et område er dekket av bygninger i fire etasjer; og resten er parker, gårdsrom og veier; er områdeutnyttelsen på 100 prosent.

Bolig-politikk er en nøkkel-faktor

Leiligheter kan frigjøre mange småhus for barnefa-milier

Vestby sentrum er typisk for mange tettsteder i Osloregionen, med mye parkeringsflater og lav bebyggelse. Illustrasjonen er fra et parallelloppdrag gjennomført av Vestby kommune (2014) og viser hvordan 3 000 boliger kan innpasses innenfor 500 meter fra jernbanestasjonen, kilde: C.F. Møller, JAJA Architects, TØI.

4.2 TETTSTEDER MED BOLIGER, HANDEL OG TJENESTER

Boligarealene utgjør rundt halvparten av alt bebygd areal innenfor landets tettsteder, resten er veier, næring, skoler, idrettsanlegg, parker, m.v. Hvordan boligbehovet løses har derfor særlig stor betydning for grøntstruktur og transportavstander. Leiligheter i en by med gatestruktur og bebyggelse i flere etasjer krever bare en brøkdel av de arealene som kreves for å bygge eneboliger og småhus.

I dag utgjør leiligheter[13] 16 prosent av boligene i Osloregionen, når Oslo kommune holdes utenom. I Oslo kommune utgjør leiligheter 72 prosent av boligmassen. Andelen leiligheter er økende i mange kommuner utenfor Oslo, og kan ses i sammenheng med større etterspørsel i markedet og at stadig flere kommuner legger til rette for slik utvikling i sine tettsteder. De siste ti årene har 40 prosent av nye boliger i Osloregionen utenom Oslo kommet i form leiligheter, og hele 78 prosent av nye boliger i Oslo.

Det å kanalisere boligveksten mot byer og tettsteder bidrar til å omstille boligmassen til en fremtid med en eldre befolkning, og en befolkning med unge mennesker som vil etterspørre mer urbane bokvaliteter. Slik omstilling vil ta lang tid. Selv om 75 prosent av nye boliger bygges som leiligheter de neste 15 årene, og befolkningen vokser med en drøy prosent i året[14], vil leilighetenes andel av boligmassen utenfor Oslo likevel utgjøre bare rundt 25 prosent i år 2030. Fremdeles vil småhus og eneboliger dominere i boligmarkedet.

For samfunnet øker omsorgsoppgavene med antall innbyggere over 80 år. Cirka ti år fram i tid kommer de store etterkrigskullene inn i denne aldersgruppen. Da er det en fordel om mange allerede bor i lettstelte boliger i regionens mange tettsteder og byer. Det gir enklere tilgang på handel, service og omsorgstjenester. I forbindelse med plansamarbeidet i Oslo og Akershus, ble det anslått at markedet for eneboliger og småhus i Akershus vil være dekket i overskuelig fremtid gjennom flyttekjeder i boligmarkedet, forutsatt at det bygges nok attraktive leiligheter for de som ønsker å flytte fra småhus og eneboliger.

Et kjennetegn ved boligmarkedet for generasjonen 55+, er at mange av de som ønsker å flytte etterspør mer lettstelte boliger i nærheten av god service og god offentlig kommunikasjon. Et annet kjennetegn er at mange ikke ønsker å flytte langt fra eget nærmiljø, familie og venner[15]. Folk vil «se det samme kirkespiret» som fra sin nåværende bolig. Etterspørselen fra den kommende eldregenerasjonen gir derfor muligheter for utvikling av tettsteder i mange av Osloregionens kommuner.

13 «Leiligheter» brukes i dokumentet synonymt med det som i boligstatistikken betegnes som «blokkleiligheter», altså leiligheter i boligblokker og ulike former for bygårder.

14 Statistisk sentralbyrås middelalternativ (MMMM) for Norge, innebærer at Osloregionen samlet vil vokse med 18-19 prosent fram til år 2030 som er noe lavere vekst enn den vi har bak oss de foregående 10 årene (Osloregionen hadde 15 prosent befolkningsvekst i perioden 2004-2014).

15 Prognosesenteret 2013, Boligutredningen, Plansamarbeidet i Oslo Akershus, side 21.

Skøyen er et eksempel på et A-område, og er et regionalt knutepunkt i Oslo. I dag arbeider det mer enn 10 000 mennesker i nærområdet til stasjonen. Området har god regional og lokal tilgjengelighet med tog, trikk og buss. Planlagt T-bane til Fornebu vil koble Skøyen til T-banenettet i Oslo og bidra til at den lokale tilgjengeligheten blir bedre, kilde: Fram Eiendom.

4.3 RETT VIRKSOMHET PÅ RETT STED (ABC-PRINSIPPET)

Rett lokalisering av virksomheter skal bidra til mindre transportarbeid, bedre utnyttelse av kollektivtransporten og mer effektiv arealbruk. ABC-prinsippet ble introdusert av nederlandske planmyndigheter for å klassifisere eksisterende og fremtidige næringsområder etter hvor godt de er tilgjengelig med ulike transportmidler og omfanget av ansatte og besøkende. A-områder har god tilgjengelighet for gående, syklende og med kollektivtrafikk, og begrenset tilgjengelighet for biltrafikk. B-områder har middels tilgjengelighet med alle transportformer, mens C-områder har god tilgjengelighet med biltransport og lav prioritering av gående, syklende og kollektivtilbud.

A-områder

A-områder omfatter virksomheter med mange ansatte eller besøkende/kunder per arealenhet. De bør lokaliseres sentralt i byene, tett ved det regionale kollektivsystemet. Dette gjør dem tilgjengelige til fots, med sykkel og kollektivtransport fra det lokale omlandet, samtidig som de kan nås med kollektivtransport fra et regionalt omland. Dette gjelder store kontorbedrifter, arbeids- og/eller kundeintensive deler av offentlig forvaltning, og spesialiserte deler av handels- og servicevirksomhet.

Områdene rundt alle de bymessige IC-stasjonene i Osloregionen er å betrakte som A-områder. Slike stasjoner er samtidig nav i de lokale kollektivsystemene (buss), og ligger innenfor gå- og sykkelavstand for lokale arbeidskraftmarkeder. Drammen stasjon og Lillestrøm stasjon er typiske eksempler på A-områder.

Rikshospitalet i Oslo er et eksempel på en B-lokalisering. Lokaliseringen er resultat av en avveining mellom kollektivtilgjengelighet (buss og trikk), nærhet til veinett (Ring 3) og stort tomtebehov, kilde: Oslo universitetssykehus.

B-områder

En rekke virksomheter har en allsidig karakter som må innpasses et sted mellom bysentrum og områder utenfor bysentrum, f.eks.:

- Arbeidsplassintensive bedrifter med innslag av produksjon som gjør at arealkostnadene i sentrum blir for høye, men som likevel bør lokaliseres relativt sentralt.
- Sykehus som har nytte av sentral lokalisering når det gjelder arbeidskraft og besøkende, men samtidig et behov for rimelig god tilknytning til veinettet på grunn av varelevering, pasientmottak og besøkende. Ofte vil arealbehovet være større enn hva som kan skaffes i sentrum av byen.
- Ulike kombinasjonsbedrifter med blanding av kontor, lager og produksjonsvirksomhet. Det kan være håndverks- eller engrosbedrifter som betjener et lokalt marked så vel som små produksjonsbedrifter som kan innpasses i bystrukturen.

Felles for lokalisering av slike allsidige virksomheter er at det ikke kan utvikles generelle føringer. Det må utøves et skjønn hvor en forsøker å få til et godt kompromiss mellom de to ytterpunktene for lokalisering, A og C. For virksomheter med mange ansatte eller mange kunder bør nærhet til et godt kollektivtilbud veie sterkt. Det er da relevant å ta hensyn til om virksomheten rekrutterer ansatte fra et lokalt eller regionalt arbeidsmarked.

Asker kommune har lykkes med å få mye av detaljvarehandelen til Asker sentrum som er en typisk A-lokalitet. Et middels stort kjøpesenter, en rekke frittstående butikker, servisetilbud og spisesteder har god tilgjengelighet for gående, syklende, kollektivreisende og for de som ankommer med bil, foto: Asker kommune.

C-områder

(nærmere omtalt i kapittel 6.2)
I C-områdene lokaliseres arealkrevende virksomheter med stort behov for biltransport. De har gjerne lav tetthet av arbeidsplasser og bør lokaliseres utenfor de tett utbygde delene av byene. Det er viktig med god tilknytning til overordnet veinett og terminaler for godslogistikk. Dette gjelder store bedrifter innenfor produksjon, lager og logistikk.

Ringnes bryggeri flyttet i 2000 sin produksjon fra Oslo sentrum til en 70 dekar stor tomt i Nittedal, noe som trolig har bidratt til store gevinster for samfunnet. På den gamle eiendommen øverst på Grünerløkka er det i dag 675 boliger, 12 000 m^2 kontorer og 12 000 m^2 forretninger.

Ringnes bryggerianlegg i en næringspark på Gjelleråsen (Nittedal) er eksempel på en bedrift i en C-lokalitet med god biltilgjengelighet og et noe begrenset kollektivtilbud, kilde: nyebilder.no

Handel

Lokalisering av handel kan avklares innenfor en ABC-logikk, med noen tilpasninger. Flere av regionens fylkeskommuner har utarbeidet regionale planer for handel, service og senterstruktur som skal motvirke handelsetableringer som bidrar til uheldig by- og tettstedsspredning og økt bilavhengighet.

Dagligvarer og ulike former for hverdagsservice kan med fordel lokaliseres i nærheten av der folk bor slik at folk blir mindre avhengige av bil- eller kollektivreiser for å handle i hverdagen. Mange kommuner har definert en rekke lokale sentra hvor det tillates mindre dagligvarebutikker og lokal servicevirksomhet.

Detaljvarehandel (klær, sko, elektronikk, m.v.) trekker kunder fra et litt større omland. For å gjøre tilbudet tilgjengelig for alle, også for dem som ikke kjører bil, bør detaljhandel lokaliseres i bysentrum (A-områder) eller i større lokale sentra der det finnes et kollektivtilbud. Et viktig tilleggsmoment er at handel og service gjør byene mer levende og attraktive, og kan bidra til å konsentrere arealbruken og bosettingsmønsteret i det lange løp.

Store varehus (big-box) og kjøpesentra er basert på kunder fra et stort regionalt omland og lokaliseres ofte ved motorveikryss. Hvis slike handelskonsepter skal tillates, bør de lokaliseres i randsonen av sentrum slik at de også får en rimelig god kollektivtilgjengelighet (B-områder) og nærhet til steder hvor folk bor.

5

NATURGRUNNLAG OG BLÅ-GRØNN STRUKTUR

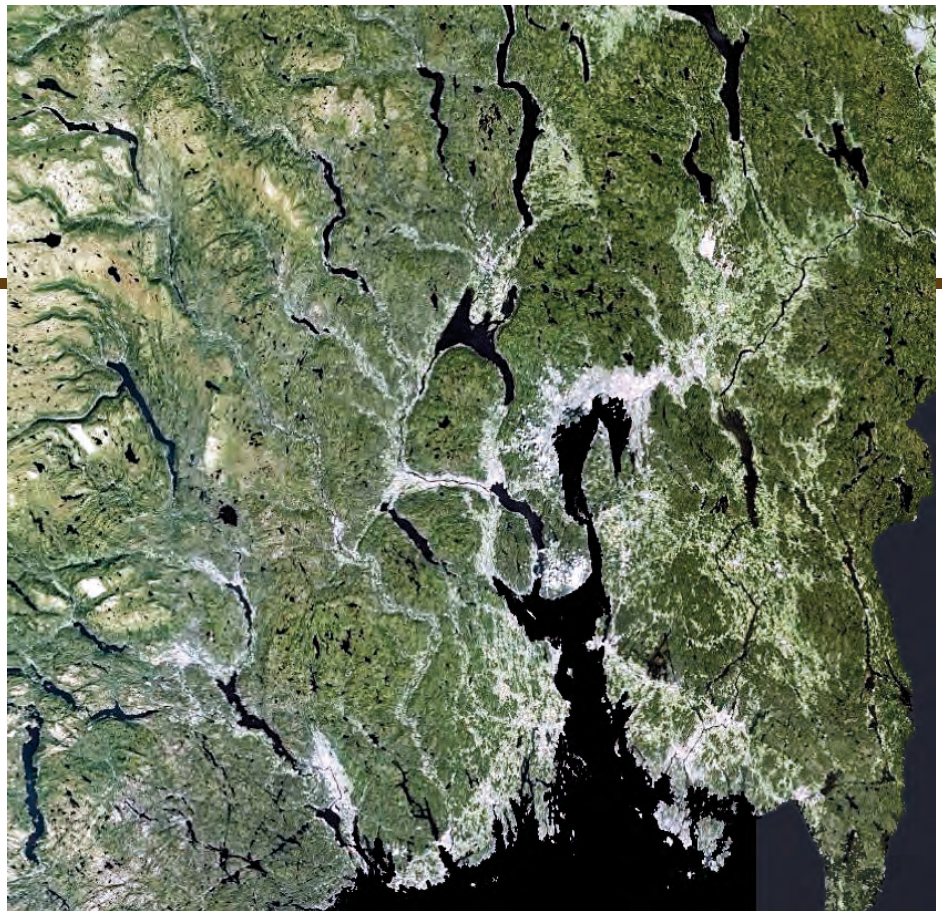
STRATEGI

Styrke Osloregionens sammenhengende grønnstruktur og landbruksområder og sikre dem mot oppdeling og nedbygging. En streng praksis i strandsonen skal håndheves for å hindre nedbygging, og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.

Vekst skal kunne prioriteres foran jordvern innenfor byene og tettstedene, samtidig som jordvern skal prioriteres foran vekst utenfor byer og tettsteder.

Redusere energiforbruk og utslipp av klimagasser gjennom kompakt byutvikling og nullutslippsteknologi for kjøretøyer.

Satellittfoto av Osloregionen. Skogområdene er mørk grønne, dyrket mark er lys grønn, mens bybebyggelsen har grå farge.



5.1 VERN AV DYRKET MARK OG FELLES GRØNNSTRUKTUR

Osloregionen er grønn, og er blant de minst forurensede byregionene i Europa. Grønnstrukturen med jordbruksarealer og kulturmiljøer er viktig for landbruket og for rekreasjon og identitet. Innenfor korte avstander fra egen bolig kan mange velge mellom badeliv og turer i kulturlandskapet, skogen eller langs kysten. De grønne kvalitetene er et fortrinn når regionen skal tiltrekke seg kompetanse i form av studenter, forskere, bedrifter, m.fl.

Et blikk på Osloregionen fra lufta (se satellittbildet), viser at byene og tettstedene ligger midt i de beste jordbruksområdene, og langs kysten. Omkring Oslofjorden, både i byene og på landsbygda, finnes mange av landets viktigste kulturmiljøer og historiske landskap. For å bevare de grønne kvalitetene må fremtidens boliger og arbeidsplasser løses gjennom tett arealutvikling framfor å spre bebyggelsen ytterligere utover.

Satellittbildet viser at Osloregionen har store skogområder til rådighet. Det er flere grunner til at heller ikke disse grønne arealene bør bygges ut:

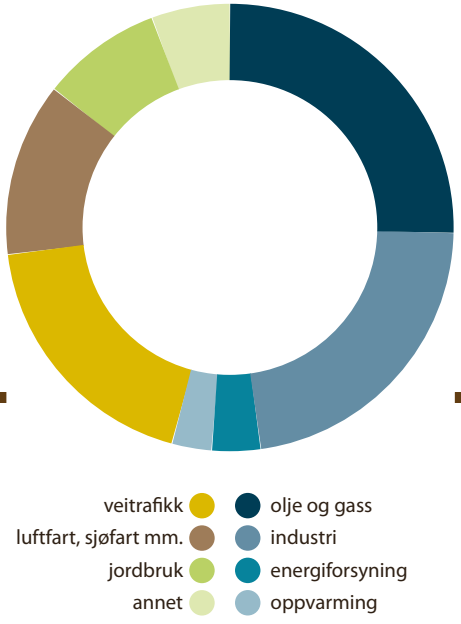
- Nye boliger og arbeidsplasser i randsonen av dagens bebyggelse gir opphav til mye biltransport inn mot byområdene.
- Eksisterende byer og tettsteder har ofte lav tetthet. For å utvikle attraktive byer og tettsteder, hvor hverdagslivets behov kan nås innenfor gange- og sykkelavstander, bør veksten kanaliseres mot eksisterende strukturer.
- Spredt bebyggelse fører til økt behov for infrastruktur. Infrastrukturen medfører ytterligere press på grønnstrukturen, landskaps- og opplevelsesverdiene. På lang sikt går en slik utvikling på bekostning av jordvernet, kulturlandskapet og tilgangen til natur og rekreasjonsarealer.

Utenfor byer og tettsteder skal derfor vernehensyn gå foran hensyn til vekst[16].

16 I nasjonal jordvernstrategi som ble enstemmig vedtatt av Stortinget i 2015, er målet for årlig omdisponering av dyrket jord skjerpet fra 6.000 til 4.000 da. Målet skal nås innen 2020.

Store deler av Osloregionen består av fruktbar jord i landets beste klimasone, foto: Osloregionen

Friområdet Teibern ved Larkollen er ett av mange grønne rekreasjonsområder langs Oslofjorden som gjør Osloregionen til et attraktivt sted å leve, foto: Fylkesmannen i Østfold.



Norges utslipp av klimagasser fordelt på ulike kilder. Totalt 53,8 millioner tonn CO2 - ekvivalenter, kilde SSB

Transport-sektoren prioritert innsatsområde

FNs tograders-mål

5.2 ENERGIFORBRUK OG UTSLIPP AV KLIMAGASSER

FNs overordnede klimamål er å stabilisere konsentrasjonen av klimagasser i atmosfæren på et nivå som vil hindre farlig menneskeskapt påvirkning av klimasystemet. Dette er i praksis formulert som et mål om å begrense global oppvarming til under to grader sammenlignet med førindustriell tid. Målet forutsetter at alle land bidrar og at utslippene reduseres på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Gjennom internasjonale klimaforhandlinger har verdens ledere sluttet opp om togradersmålet.

FNs klimapanel har kommet fram til at menneskeheten ikke kan slippe ut mer enn 2 900 milliarder tonn CO^2 for å være rimelig sikre på å unngå en global oppheting på mer enn to grader. De historiske menneskeskapte klimautslippene per i dag er 1 900 milliarder tonn, dvs. at menneskeheten har et gjenværende karbonbudsjett på 1 000 milliarder tonn til rådighet.

Hvis den norske befolkning skal ta sin andel av nødvendige reduksjoner, må utslippene per innbygger reduseres fra cirka 9 tonn CO2 per år i dag til 1,5 tonn per år i gjennomsnitt fram til år 2 100. I praksis vil dette bety en nedtrapping til nullutslipp rundt år 2050. I stortingsmeldingen *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU* (Meld. St. 13) foreslår regjeringen at Norge innen 2030 kutter klimagassutslippene med 40% sammenlignet med 1990.

Reduserte utslipp i transportsektoren er ett av regjeringens prioriterte innsatsområder i klimapolitikken sammen med bl.a. fornybar energi, lavutslippsteknologi i industrien og ren produksjonsteknologi. I Osloregionen står transportsektoren i dag for over halvparten av klimautslippene.

Det er tre ulike typer tiltak som kan føre til reduksjon i klimagassutslipp fra transport:

- overgang til mer miljøvennlige transportformer
- tiltak som reduserer transportbehovet vårt
- tekniske tiltak som fører til mindre utslipp per kjøretøy[17]

Det er de to første kulepunktene som gjør det så viktig å se arealutvikling og transport i sammenheng. I Meld. St. 13 heter det:

«Vi må utvikle kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål. Dette vil redusere transportbehovet. Det vil styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange, og dermed gjøre det enklere å velge bort bilen.»

17 En fullelektrifisering av den norske bilparken vil ikke legge beslag på mer enn seks prosent av den norske strømproduksjonen (TØI-rapport 1321 2014, side VI). Imidlertid er det viktig å ha i mente at det vil ta svært lang tid å gjøre den europeiske strømproduksjonen karbonfri. Det er gunstig å redusere energiforbruket til transport selv om den går på strøm. Norsk strøm kan anvendes til mange alternative formål som har stor klimagevinst.

6

GODSLOGISTIKK

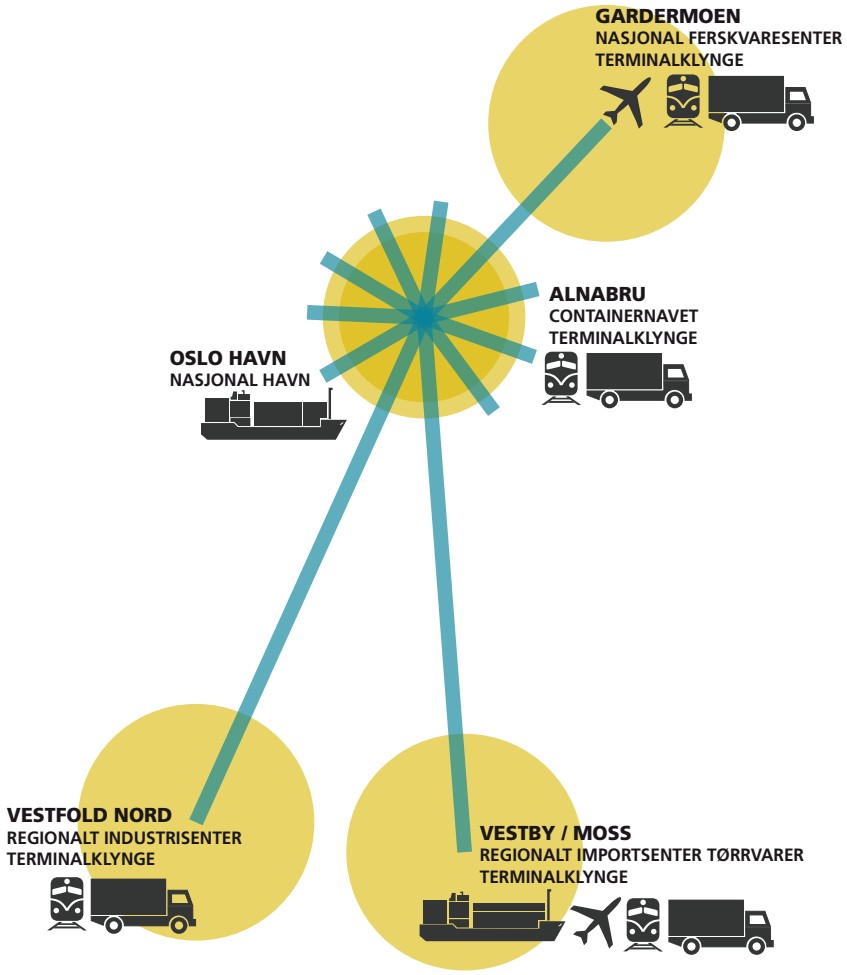
STRATEGI

Utvikle en nav-satellittstruktur for håndtering av gods og logistikk i Oslofjordområdet med nye satellitter som på lang sikt kan avlaste Alnabru.

Lokalisere terminaler med god tilknytning til jernbane, hovedveier og havner innenfor en times reisetid fra markedet i Oslo. Avklare egnede områder for arealkrevende virksomheter (C-områder) i regionale arealplaner. Konsentrere logistikkbedrifter i kort avstand fra terminalene.

Ruste opp veiforbindelser utenom Oslo for å understøtte distribusjon av varer på tvers av regionen, og for å lede mer av tungtransporten utenom byområdet.

Nav-satelittstrukturen kan avlaste Alnabru og Groruddalen



Et forslag til hvordan en Nav-satellittstruktur kan utvikles på lang sikt.

6.1 TERMINALSTRUKTUR

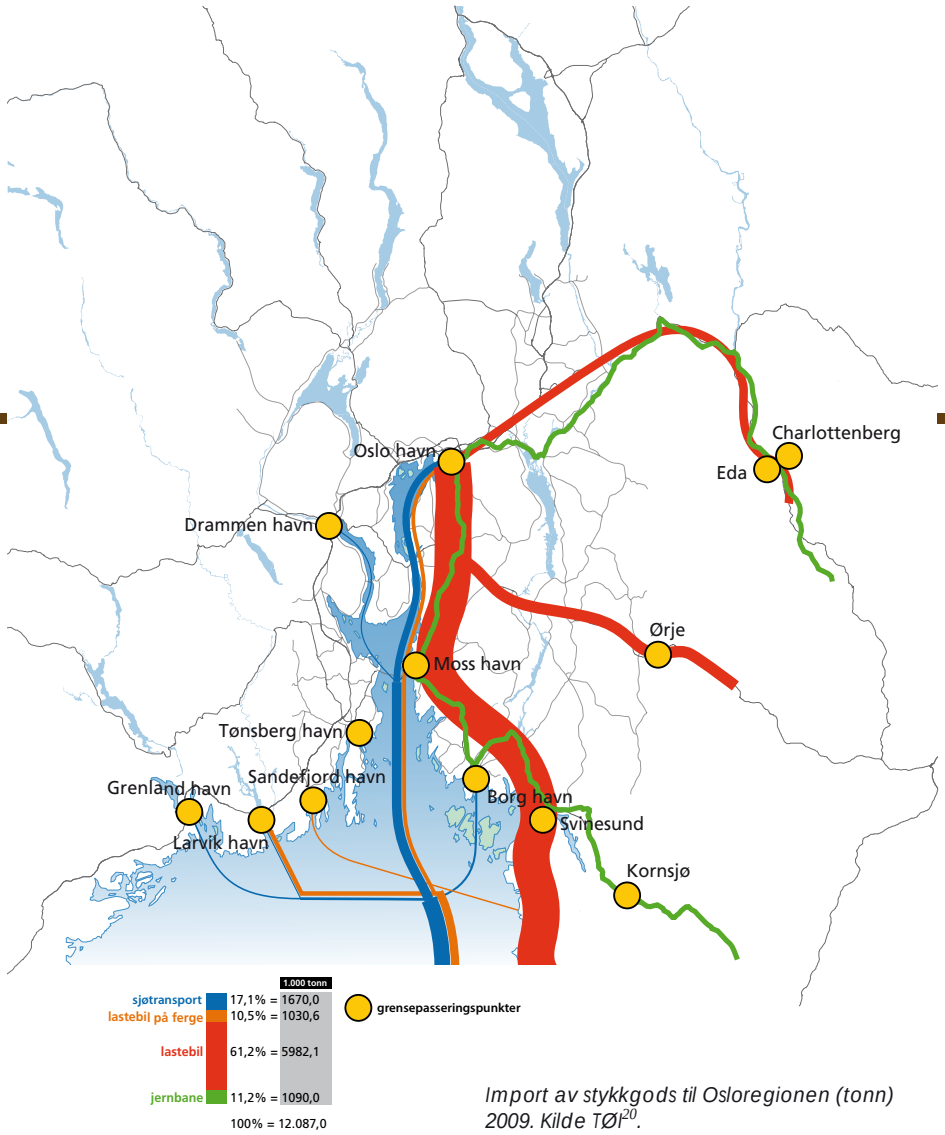
Osloregionen er Norges eksport- og importsenter for stykkgods. Stykkgodset skal dels til den store og voksende befolkningen i Osloregionen, og dels pakkes om for videresending til andre deler av landet. Det er et mål å øke andelen av de lange transportene som skjer med tog og båt, og bidra til at den interne transporten med lastebil innenfor Osloregionen kan skje på en effektiv og miljøvennlig måte.

Godstransportsystemet i Osloregionen er dominert av Alnabru og Oslo Havn, men det er også flere mellomstore godsknutepunkter og havner ellers i regionen. Med sin sentrale plassering i jernbanenettet, i nærheten av flere store samlastaktører, er Alnabru i utgangspunktet meget gunstig lokalisert for godstransport på tog.

Det siste tiåret har mange av vareeierne flyttet ut av Groruddalen. Det kan gi et behov for å bygge opp godsknutepunktene flere steder, slik at avstanden til jernbanen blir kortest mulig, og sjansene for at tog blir benyttet til godstransport øker.

I Osloregionens nav-satellittstrategi fra 2012 er det vist eksempler på tre terminalområder i korridorene ut fra Oslo. Utgangspunktet er at Alnabru, med kobling til Oslo Havn, bør forbli selve «navet», på grunn av sin sentrale beliggenhet i sentrum av jernbanenettet i Norge kombinert med nærheten til det store markedet i Oslo. Det er varslet at Alnabruterminalens fremtidige rolle vil bli avklart i NTP 2018-2029, blant annet på grunnlag av utredningen om terminalstruktur. Spørsmålet gjelder hvor stor mengde containertrafikk den skal dimensjoneres for.

«Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen» ble vedtatt av Osloregionens styre i 2012. I tråd med anbefalingene i dette strategidokumentet har de statlige transportetatene fulgt opp med en egen utredning - «Terminalstruktur for Osloregionen» - som del av arbeidet med nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029. Det er forventet at NTP 2018-2029 vil avklare rammene for terminalstrukturen i Osloregionen.



Import av stykkgods til Osloregionen (tonn) 2009. Kilde TØI[20].

Nav-satellittstrategien fra 2012 må tilpasses de konklusjonene som trekkes i NTP 2018-2029. Utvikling av havner og jernbaneterminaler er meget kostbart, og må skje i samspill med næringslivets behov og utbedringer av vei og banenett. Løsninger for en skrittvis utvikling av kapasitet kan være avgjørende for å få til en ønsket langsiktig terminalstruktur.

Gardermoen næringspark er en aktuell satellitt nord-øst for Oslo. Viktige fortrinn er god tilgjengelighet for flyfrakt (ferskvarer, m.m.), god tilgang på arealer for store lager- og produksjonsbedrifter, nærhet til hovedveinett nord-syd (E6) og øst-vest (E16), nærhet til jernbanen og en mulig terminal ved Hauerseter, øst for Gardermoen næringspark. En egen mulighetsstudie[18] avdekket et ytterligere potensial ved å bygge en kombinert jernbaneterminal som i tillegg til containergods kan håndtere tømmer, avfallsbaserte produkter og andre råvarer som i økende grad fraktes mellom Norge og Sverige.

Vestby er en aktuell satellitt sør-øst for Oslo for en jernbaneterminal som i samvirke med blant annet Moss Havn kan ta imot og omlaste deler av den store importen av containergods til Norge. I en egen mulighetsstudie er det utredet ulike løsninger for en jernbaneterminal sør for Vestby sentrum[19]. Studien peker på at Vestby har en riktig geografisk beliggenhet i Osloregionen, både for transport av utenriks gods, innenriks gods mellom landsdelene og for regional distribusjon i hele Oslofjordområdet. Vestby har god arealtilgang for tilknyttede logistikkbedrifter. En terminal i Vestby vil kreve tiltak for kapasitet for gods på en fremtidig IC-bane til Halden.

Nordre Vestfold er et mulig sted for en terminalklynge sør-vest for Oslo, for eksempel ved Kopstad som er avsatt til næringsformål i fylkesplanen for Vestfold. Området ligger relativt nær markedet i Oslo, det kan betjenes av flere havner i ytre Oslofjord og det har nærhet til jernbane og hovedveg. Vestfold og Telemark fylkeskommuner har utarbeidet en felles godsstrategi[21] som peker på behovet for en jernbaneterminal på Kopstad i tillegg til en terminal lenger sør knyttet til havnene i Grenland og Larvik.

18 «Gods som krysser grenser – en mulighetsstudie av Gardermoen næringspark og nærliggende områder», Akershus fylkeskommune 2012.

19 «Vestby – godsterminal og innlandshavn», Mosseregionens Næringsutvikling, m.fl., august 2012.

20 Jean-Hansen, Viggo og Inger Beate Hovi: «Godstransport og logistikk i Osloregionen», TØI-rapport 1022a/2009.

21 «Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold», juni 2015.

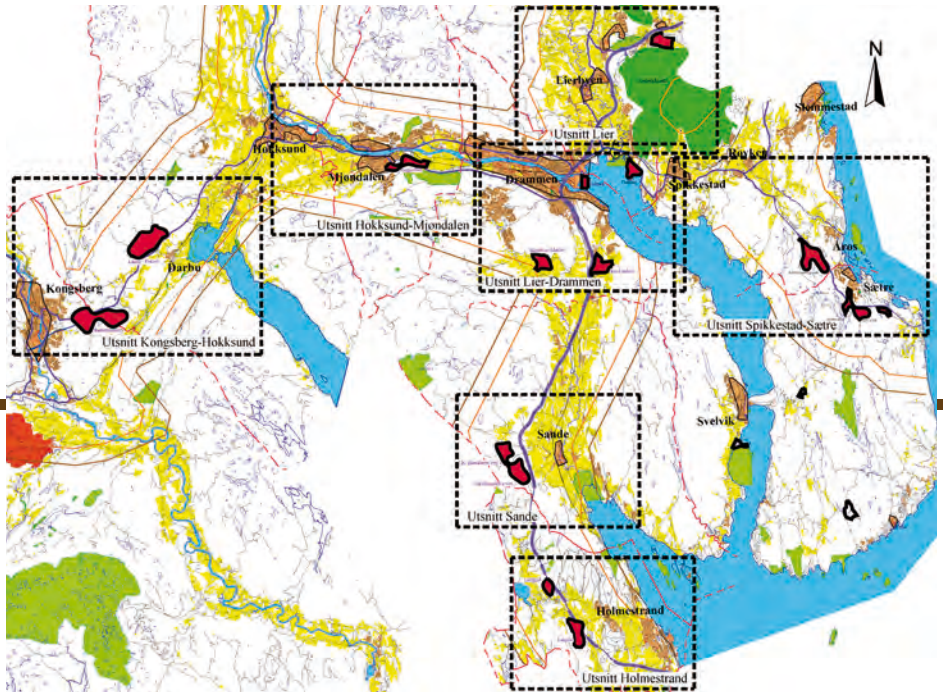
6.2 AREALKREVENDE NÆRINGSVIRKSOMHET

Arealkrevende virksomheter omfatter mer enn tradisjonelle logistikkbedrifter. En rekke større og mindre produksjons- og lagerbedrifter har til felles et stort arealbehov i forhold til antall sysselsatte, og at transport av varer med lastebil dominerer over persontransport.

Det pågår en utflytting av arealkrevende produksjon- og lagervirksomhet fra bysentra. Dette kan forklares med flere forhold:

- Større enheter og mer automatisert produksjon gjør at bedriftene har behov for større lokaler enn det er rom for i bysentrum. Færre ansatte gjør at det ikke er like viktig å ligge nært kollektivtransport.
- Transport med lastebiler og vogntog er tungvint inne i et byområde, og kan være en belastning for bymiljøet. Det er en fordel med nær tilknytning til overordnet veinett.
- Gamle industri- og lagerbygg ligger ofte sentralt i gangavstand til bysentrum og med nærhet til kollektivsystemet. Tomtene har derfor høy markedsverdi ved omregulering til for eksempel boligformål.

«Hovinbyen» kan bli det største fremtidige byutviklingsområdet i Oslo, kilde: Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune

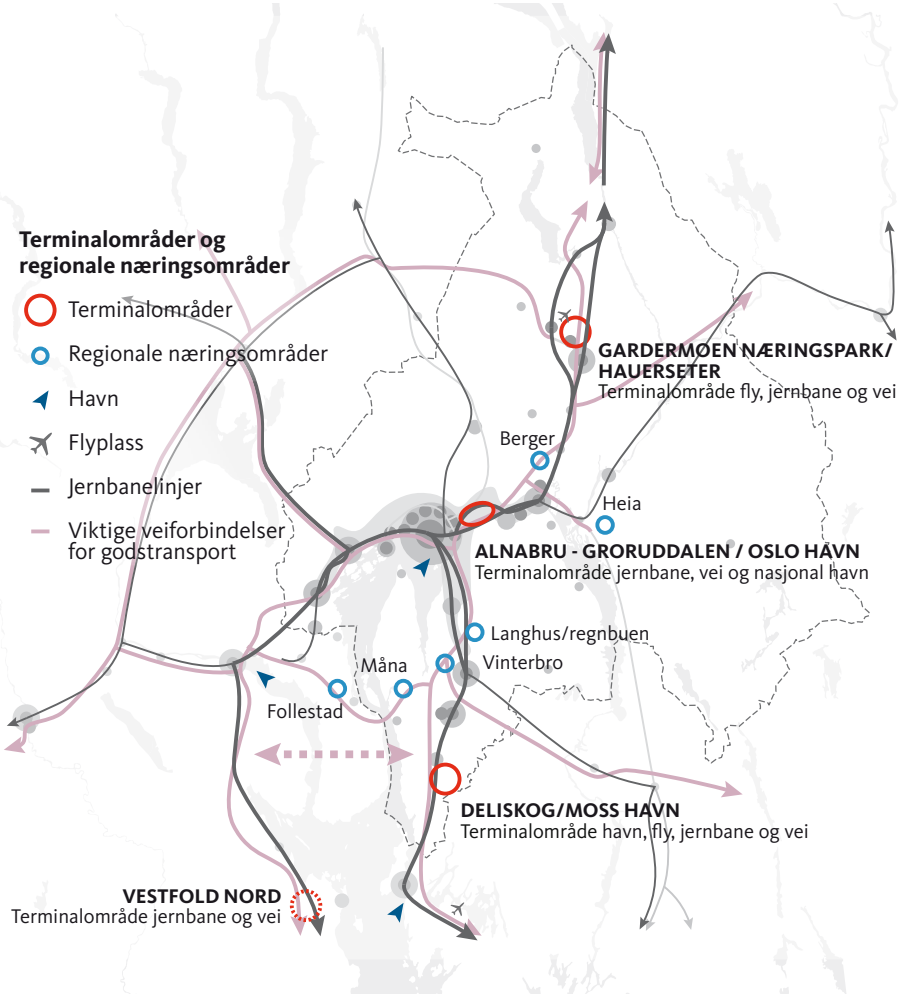


Oversikt over mulige arealer for plasskrevende næringsvirksomhet som er kartlagt av Buskerudbysamarbeidet, 2015, kilde: Civitas

Flytting av de mest arealkrevende næringsvirksomhetene ut av bysentra frigir arealer for å utvikle tette og miljøvennlige byer. Hovinbyen er det neste store byutviklingsområdet i Oslo, og dekker et område på 11 km^2 i nedre del av Groruddalen. Området ligger sentralt i Oslo og er betjent med to T-baner og flere busslinjer, men er i dag dominert av blant annet lagerbygg (40 prosent av lagrene i Groruddalen). I kommuneplanen fram mot 2030 er det lagt opp til 24 000 nye boliger og mer arealintensiv næringsvirksomhet. Dette forutsetter at en betydelig andel av lagervirksomheten kan flyttes til andre steder.

For å unngå tilfeldig og spredt lokaliseringer av nye næringsbygg, og for å kunne tilby egnete områder for ulike typer bedrifter, har flere av fylkene identifisert aktuelle regionale områder for arealkrevende næringsvirksomhet. Buskerudbysamarbeidet har sammen med nabokommuner i Buskerud og nordre del av Vestfold gjennomført en kartlegging i sitt omland *Nye næringsarealer for plasskrevende virksomhet – et felles kunnskapsgrunnlag*[22]. Nær 12 000 dekar er kartlagt på oversiktsnivå. En rekke faktorer av betydning for bedriftene og samfunnet er drøftet, blant annet behov for tomter i nærhet til byområdet og bedriftenes nåværende lokalisering.

22 Rapporten kan lastes ned fra www.buskerudbyen.no



Plansamarbeidets temakart for mulig fremtidig lokalisering av godsterminaler og regionale næringsområder i Oslo og Akershus.

Plansamarbeidet i Oslo og Akershus har gjort tilsvarende for sitt område, og vurdert aktuelle områder for lokalisering av terminalområder og regionale næringsområder.

Konsentrasjon av de mest arealkrevende produksjons-, lager- og logistikkvirksomhetene i et begrenset antall regionale næringsområder gjør det mulig å:

- prioritere de områdene som har særskilt fortrinn mht. næringslivets behov og nærhet til hovedveinettet.
- samle arealinngrepene. Færre store næringsparker gir mindre inngrep i grønnstrukturen enn mange små områder ved «alle veikryss».
- oppnå en rasjonell struktur med felles skilting fra hovedveinett, og unngå en blanding av områder for publikumsrettet handel med tunge næringsområder

7

TRANSPORTSYSTEMET

STRATEGI

Utvikle lokale transportsystemer som fremmer byutvikling og mating mot jernbanen i de regionale knutepunktene. Prioritere løsninger for gående, et sammenhengende sykkelveinett fra byenes omland og lokale kollektivlinjer med god fremkommelighet. Løsninger for privatbil skal tilpasses øvrige trafikantgrupper og bylivet.

Løse kapasitetsbegrensningene for tog, T-bane og buss i Oslonavet. Dette er viktig for å løse Oslos interne byvekst, og er samtidig en forutsetning for et velfungerende og kapasitetssterkt regionalt transportsystem.

Bygge ut høystandard jernbane, «Østlandsstjerna», som et utvidet IC-system med tilstrekkelig kapasitet for både person- og godstrafikk, som omfatter flere baner enn IC-strekningene til Skien, Lillehammer, Halden og Hønefoss.

Planlegge for videreføring av IC-nettet fram til Gøteborg for å binde Osloregionen tettere til naboregionene i Sverige, og mot kontinentet.

Samordne kollektivtrafikken i hele regionen (buss, tog, T-bane, trikk og båt) slik at det fremstår som et samlet kollektivtilbud med et felles informasjons-, takst- og billettsystem.

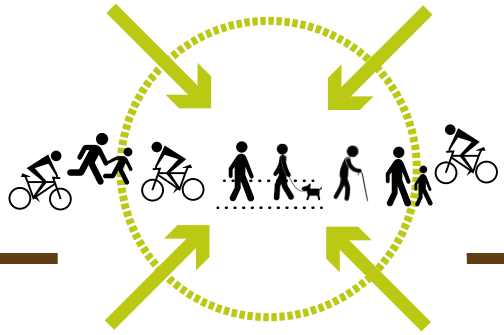
Styrke finansieringen av lokal kollektivtransport, gå- og sykkelveinett i byene med økte statlige bidrag, og åpne for å bruke bompenger til drift av kollektivtransporten i alle byområdene.

Fullføre utbygging av hovedveiene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom regionen, i tråd med Østlandssamarbeidets innspill til NTP 2018-2029. Prioritere utbyggingen av gode transportårer utenom Oslo.

Videreutvikle veinettet på en måte som ikke er i strid med nullvekstmålet for personbiltransport i byområder. Regulere og dempe trafikken i tilstrekkelig grad til å gi god fremkommelighet for busser og næringstransporter.

Urbane løsninger for bil og parkering

Mest mulig innenfor gåavstand



7.1 LOKAL TRANSPORT TILPASSET BYUTVIKLING

Gåing og sykling er viktige transportformer i en by. De er effektive på korte avstander, og bidrar både til et godt bymiljø og god folkehelse. Reisevaneundersøkelsene viser dessuten at det er vanskelig å oppnå høye kollektivandeler på lokale reiser i små og mellomstore byer. En av årsakene er at det er for lite marked til å etablere et tilbud med høy frekvens, men også at mindre byer har god biltilgjengelighet.

Når man ankommer en by i Osloregionen med tog eller buss, skal det være enkelt å komme seg videre til for eksempel arbeid og studier. Bedrifter med mange ansatte og regionale servicefunksjoner skal primært være lokalisert i gangavstand fra regionalt kollektivtilbud. I tillegg må byens transportsystem gi effektiv transport videre (buss, bysykler, m.v.) til bedrifter og funksjoner lokalisert utenfor gangavstand.

Tett arealutvikling i sentrum kombinert med tilrettelegging for gående og syklende kan gi effekt for både dagens og fremtidige innbyggere. Når det bygges tettere med boliger og arbeidsplasser i sentrum skapes et større marked for kultur-, service og handelsaktiviteter i sentrum. Flere kan da gå eller sykle til daglige gjøremål, og blir mindre avhengige av å måtte bruke bil til butikk eller service utenfor byen.

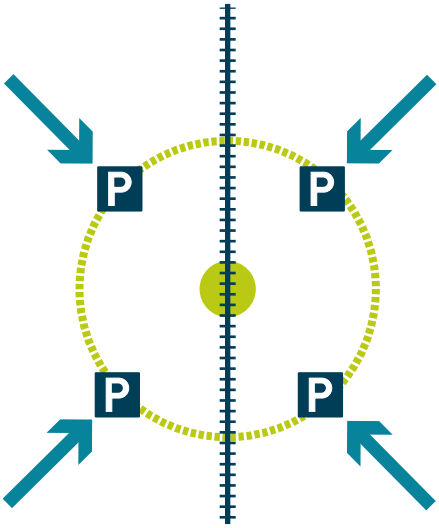
Sykling er et effektivt fremkomstmiddel både på korte og mellomlange turer. Sykkelturer til jobb er i gjennomsnitt 5,8 kilometer i Osloområdet (2011). Med økt salg av el-sykler er det ventet økt bruk av sykkel og økt lengde på turene. Det er nødvendig med trafikksikre atkomster for sykkel inn i bysentrum fra byenes boligomland. Gode parkeringsløsninger for sykkel – spesielt i kollektivknutepunktene – er viktig for at folk skal tørre å sette fra seg kostbare sykler.

Osloregionen har i dag et stort innslag av spredt bebyggelse. Et visst omfang av biltrafikk og parkering vil fortsatt være viktig for at byene skal være tilgjengelige for bosatte i omlandet, og for å fremme handel og næringsliv i sentrum. Nødvendig tilrettelegging for biler bør da skje på en gjennomtenkt måte for å fremme levende bymiljøer for et økende antall mennesker som vil bo og oppholde seg i byene og tettstedene.

En aktiv parkeringspolitikk i regi av kommunene og transportetatene bør bidra til effektiv arealbruk i byene, og økt bruk av gåing, sykling og buss på lokale reiser til sentrum eller togstasjon:

- bygninger og parker fremfor åpne P-flater i sentrum
- parkering i sentrum er ikke gratis, det må være billigere å sykle eller bruke matebuss

Gode løsninger for gående og syklende i bysentrum, med gode forbindelser fra boligområdene utenfor sentrum, er en viktig del av byenes transportsystem, Illustrasjon C.F. Møller, JAJA Architects, TØI.



Byene må ha brukbar tilgjengelighet for biler, samtidig som bylivet skjermes for mye biltrafikk.

Parkeringsanlegg kan legges i utkanten av sentrum med kort atkomst fra hovedveiene. Parkeringsanlegg kan være felles for alle kunder av sentrum, slik at man unngår bilkjøring mellom ulike butikker m.m.

Innfartsparkering kan innpasses i det samme systemet: Parkere i utkanten av sentrum, nærmest egen atkomstretning, og spasere noen hundre meter til stasjonen, Illustrasjon C.F. Møller, JAJA Architects, TØI.

Kollektiv-midler med ulike roller

Sammen med T-banen er bussene «arbeidshestene» i kollektivsystemet, foto: Anita Høiby Gotehus.

7.2 ET HELHETLIG KOLLEKTIVTILBUD

For at kollektivtrafikken skal kunne ta en betydelig del av trafikkveksten, må infrastrukturen bygges ut og finansieringen styrkes. Dessuten er det nødvendig at lokale og regionale kollektivsystemer er godt samordnet.

Trafikkfordeling

Bussene, sammen med T-banen, er «arbeidshestene» i kollektivsystemet, og avvikler flest reiser, inklusive de tyngste transportstrømmene innenfor hvert byområde. I de åtte Østlandsfylkene ble det i 2013 gjennomført 183 millioner lokale kollektivreiser med buss, hvorav 140 millioner innenfor Oslo og Akershus. I tillegg ble det i Oslo og Akershus gjennomført 134 millioner reiser med T-bane og trikk og 4 millioner med båt.

Jernbanen er «stammen» i det regionale kollektivtransportsystemet med langdistanse-busser som et viktig supplement. Toget inklusive flytoget avviklet cirka 48 millioner reiser på Østlandet i 2013. Fylkesgrensekryssende ekspressbusser, inklusive flybussene, avviklet anslagsvis 8-10 millioner reiser på Østlandet i 2013[23].

Det er altså langt færre passasjerer med tog enn med buss, men lengden på hver reise er lengre. Ifølge SSB var en gjennomsnittlig reise med fylkesinterne busser 6 kilometer i Oslo og Akershus i 2013, mens en gjennomsnittlig reise med tog på Østlandet var 33 km.

Styrket finansiering

Staten subsidierer togtilbudet (utenom flytoget) med offentlig kjøp, mens langdistansebussene i hovedsak er brukerfinansiert. Fylkeskommunene bidrar med offentlig kjøp av lokal buss, T-bane, trikk og båttransport.

Hvis kollektivsystemet skal ta en brorpart av fremtidig trafikkvekst, må finansieringsgrunnlaget for drift av kollektivtrafikken styrkes i takt med passasjerveksten. Økt statlig grunnbevilgning til transport i byområdene, og mulighet for å benytte bompenger til drift av kollektivsystemet[24], er aktuelle måter å gjøre dette på.

Samordning av billett- og takstsystemer

Ruter og NSB har i dag samordnet og integrert sine takster innenfor Oslo, Akershus og Røyken/Hurum i Buskerud. Kunden kan forholde seg til ett billettsystem, og betaler heller ikke noe ekstra for overganger innenfor samme takstsone. I Østfold pågår i dag et samarbeid mellom Staten, Ruter og Østfold fylke - «Sømløst sør» - med sikte på at Østfold skal integreres i det samme systemet fra og med 2023. Buskerudbyen har tatt initiativ overfor Ruter om samarbeid for et sømløst billettsystem.

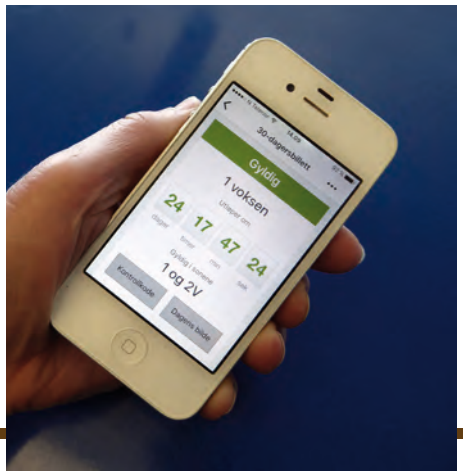
Bruk av innfartsparkering ved jernbanestasjonene er et eksempel på at det er viktig å samordne billett- og takstsystemer. Rundt halvparten av de som benytter tog fra stasjonene i langpendlingsomlandet til Oslo ankommer med bil, mens bare en fjerdedel ankommer med buss. Siden det er vanskelig å prioritere mer plass for bilparkering i bykjernene, må flere ankomme til fots, med sykkel og med buss i fremtiden, i takt med at togtilbudet forbedres og befolkningen øker. I dag er innfartsparkering tilnærmet gratis (50-90 kr per måned), mens man (utenfor Oslo/Akershus) må betale lokalt månedskort for buss i tillegg til NSB-billett når man benytter matebuss til stasjonen.

23 Fylkesgrensekryssende ekspressbussruter utgjorde på landsbasis 8,6 mill. reisende i 2013, hvorav over halvparten skjedde innenfor Osloregionen. I tillegg kommer 4-5 mill. passasjerer med flybuss til Gardermoen. Kilde: SSBs kollektivtransportstatistikk.

24 Gjennom Ot.prop for Oslopakke 3 er det bestemt å benytte bompenger til drift av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, men dette gjelder ikke generelt for andre byområder.

Oslonavet viktig for hele regionen

Sømløse billetter viktig for regional mobilitet, foto: IN'BY



Fra nav til nettverk i Oslo sentrum

Kapasiteten inn mot og gjennom Oslo sentrum er kollektivsystemets akilleshæl. Det er viktig for hele Osloregionen at det settes av tilstrekkelig med midler i kommende NTP for forsterket kapasitet både for T-bane, tog og buss i Oslonavet. 93 prosent av antall kollektivturer på Østlandet er interne turer i Oslo og Akershus. I tillegg kommer togtrafikken fra fylkene utenfor og planene for å forsterke dette tilbudet. T-banenettet i Oslo er overbelastet, og kapasiteten for økt togtransport på Østlandet begrenses av at det bare er to togspor gjennom Oslo som skal betjene trafikk fra mange grenbaner. Oslo er i tillegg det viktigste knutepunktet for langdistansebussene i Norge og på Østlandet.

Konseptvalgutredning (KVU) for Oslo-navet: «Fra nav til nettverk» (november 2015, kvalitetssikring 1. halvår 2016) anbefaler et samordnet nettverk der de sterke sidene til tog, metro, trikk, buss og båt utnyttes best mulig. KVUen slår fast at metroutbygging haster mest, men at jernbaneutbygging også bør igangsettes, både for å dekke markedsbehovet og for å oppnå samordningsgevinster. Det foreslås nye tunneler både for metro og jernbane, i kombinasjon med hovedknutepunkter på Bryn (nord/øst) og Lysaker (sør/vest) der reisende fra regionen og forstedene kan bytte til byens kollektivtilbud med forbindelser både til sentrum, indre by og på tvers. Dette reduserer presset på knutepunkt sentrum, og gir bl.a. kapasitetsavlastning for Oslo Bussterminal som da kan rendyrkes som terminal for langrutebusser.

Anbefalte tiltak og fremdriften på disse er tilpasset full InterCity-utbygging, og har tatt utgangspunkt i en ønsket rutemodell (Rutemodell 2027) med 5 min-frekvens i hele byområdet innenfor Ring 3, 10 min-frekvens i hele bybåndet innenfor Asker, Lillestrøm, Ås og Jessheim-Gardermoen og 30 min-frekvens i sentrumsrettede linjer utenfor bybåndet.

Det skisseres en fasedelt utbygging frem mot 2040:

Fase 1:
Tiltak for å øke kapasiteten og fremkommeligheten i dagens kollektivsystemer (bl.a. nytt signal- og sikringssystem for metro og kapasitetstiltak i jernbanenettet). Forberede store tunnelprosjekter i senere faser.

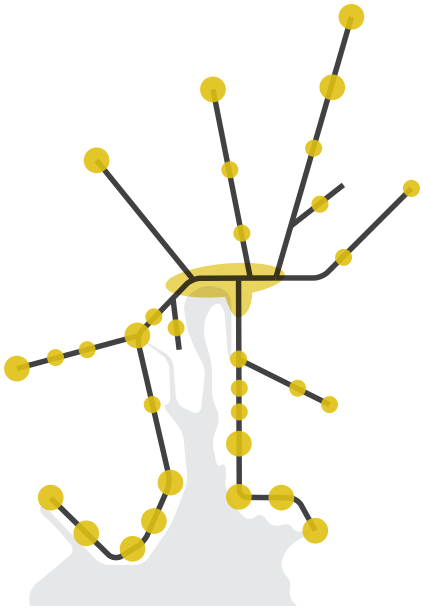
Fase 2:
Bygging av ny metrotunnel øst-vest.

Fase 3:
Ny jernbanetunnel øst-vest (Oslo S -Lysaker), inkl. S-bane[25] til Bislett, deretter oppgradering av dagens Oslotunnel, og til slutt fullføring av S-bane fra Bislett til Hovedbanen i Alnabru-området.

25 Med S-bane siktes til en rendyrking av togtilbudet på jernbanens innerstrekninger med lett materiell, stor kapasitet og høy frekvens

Motstrøms pendling er god samfunns-økonomi

IC-utbygging supplert med oppgraderte grenbaner



Østlandsstjerna er en ønsket modell for langsiktig utvikling av persontransporttilbudet på jernbanen, og innebærer en gradvis modernisering av alle grenbanene for økt kapasitet og kortere reisetider.

Illustrasjonen viser IC-trianglet mellom Lillehammer, Halden og Skien, ny IC-strekning til Hønefoss, Sørlandsbanen til Kongsberg, Gjøvikbanen, Hovedbanen via Jessheim, Kongsvingerbanen, Østfoldbanens østre linje og Spikkestadbanen.

Jernbanen som ryggrad

For at den flerkjernete regionen skal fungere som en helhet og dra veksel på felles kompetanse og arbeidsstyrke, må regionen være bundet sammen av et raskt og effektivt transportsystem.

Et oppgradert og modernisert jernbanenett rundt Oslo skal være stammen i det regionale transportsystemet. Fullføring av IC-utbyggingen har stor betydning for å knytte de største byene i Osloregionen tettere sammen. De øvrige grenbanene er også viktige, for å forenkle arbeidspendlingen mot Oslo og for å stimulere næringsvekst utenfor Oslo.

IC-strategien må videreføres med oppgradering av de andre grenbanene med dobbeltsporstrekninger og lange krysningsspor m.m.[26], slik at reisetidene kortes ned og det kan kjøres halvtimes intervaller som grunnrute. I tillegg vil det være gunstig for Osloregionen at det på lengre sikt utvikles en flerarmet «Østlandsstjerne» som en videreutvikling av vedtatte IC-strekninger.

Et skinnegående kollektivsystem er kostbart å bygge, og kostbart å drifte. Et system som bare benyttes til arbeidspendling i retning Oslo, med tomme tog motstrøms og utenfor rush er ikke bærekraftig, verken i økonomisk- eller klimamessig forstand. For å øke nytten av en omfattende jernbanesatsing, vil regionen kanalisere hovedtyngden av fremtidig vekst av arbeidsplasser, handel, service og boliger til byer og tettsteder langs jernbanelinjene.

Jernbaneverket la høsten 2014 fram en utbyggingsstrategi for IC-strekningene, som avklarer framdrift og dimensjonering for ulike parseller:

- To avganger per retning/time innen 2023 til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad
- Dobbeltspor innen 2024 til Hamar, Tønsberg og Seut (nord for Fredrikstad)
- Dobbeltspor og to avganger/retning/time til Sarpsborg i 2026
- To avganger per retning/time til Skien i 2026
- God tilrettelegging for gods på Dovrebanen og Østfoldbanen, noen infrastrukturtiltak innen 2026
- Planlegging med sikte på ferdig utbygging innen 2030 til Lillehammer, Skien og Halden
- Ringeriksbanen planlegges med byggestart så tidlig som mulig i perioden 2018-23. Regjeringen har nedfelt mål om anleggsstart for både bane og veg i 2019.

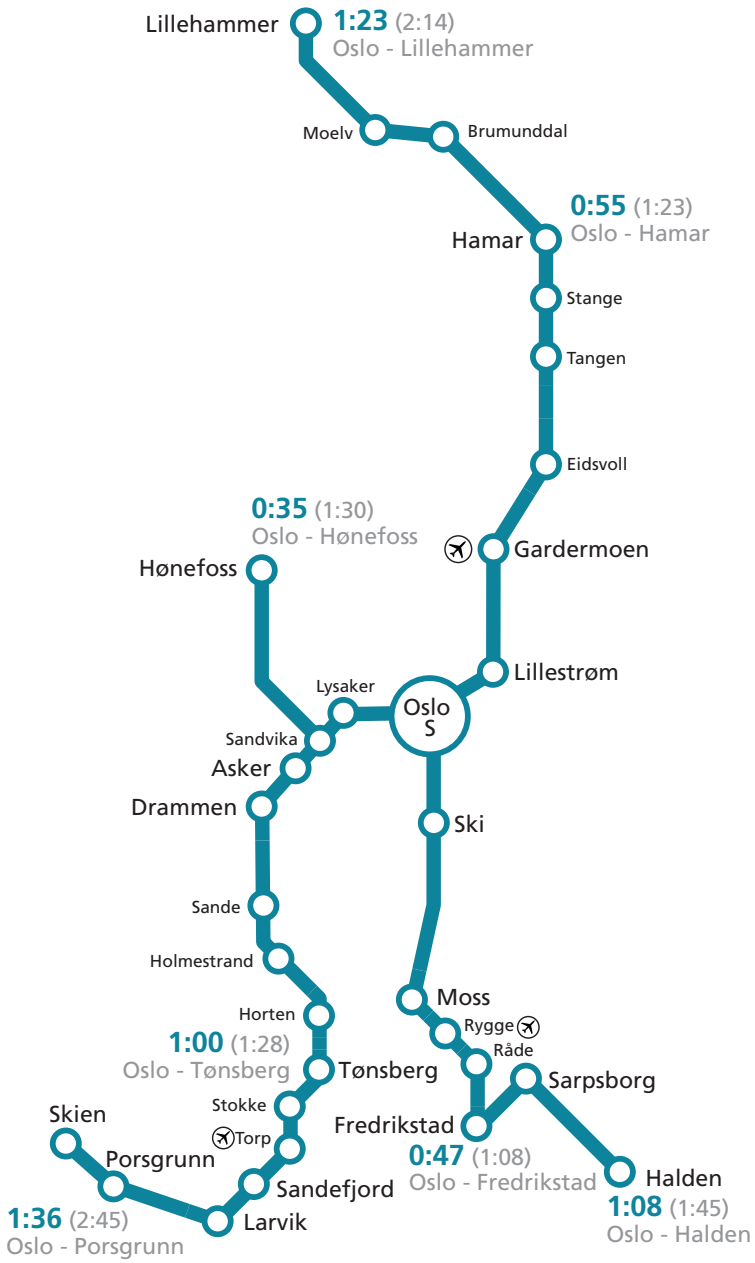
26 I Vestkorridoren trengs det tiltak for å redusere kapasitetsbegrensningene som følge av godstrafikken mellom Drammen og Drammen havn. I Sørkorridoren trengs ny avgrening fra Østfoldbanens østre linje, slik at Follobanen kan nås uten konflikt med lokaltogtrafikken fra Ski til Oslo. Økt frekvens på banestrekningene øst og sør for Oslo vil, samlet sett, også begrenses av kapasiteten gjennom Oslotunnelen og vendekapasitet på Oslo S.

Kortere reisetider og hyppigere avganger

Reisetidene mellom Oslo og Tønsberg, Hamar og Fredrikstad reduseres med 20-24 minutter når de indre delene av IC-nettet står ferdig i 2023.

Når hele IC-nettet står ferdig, etter planen rundt år 2030, vil reisetidene reduseres betraktelig - sammenliknet med dagens situasjon - til Halden (38 min.), Lillehammer (51 min.) og Skien (69 min.).

En ny Ringeriksbane Sandvika-Sundvollen-Hønefoss vil gi en reisetid Hønefoss-Oslo på rundt 35 minutter. Det fremtidige IC-nettet vil også gi betydelig kortere reisetid og høyere frekvens for reiser til Gardermoen, Torp og Rygge fra de ulike delene av regionen.



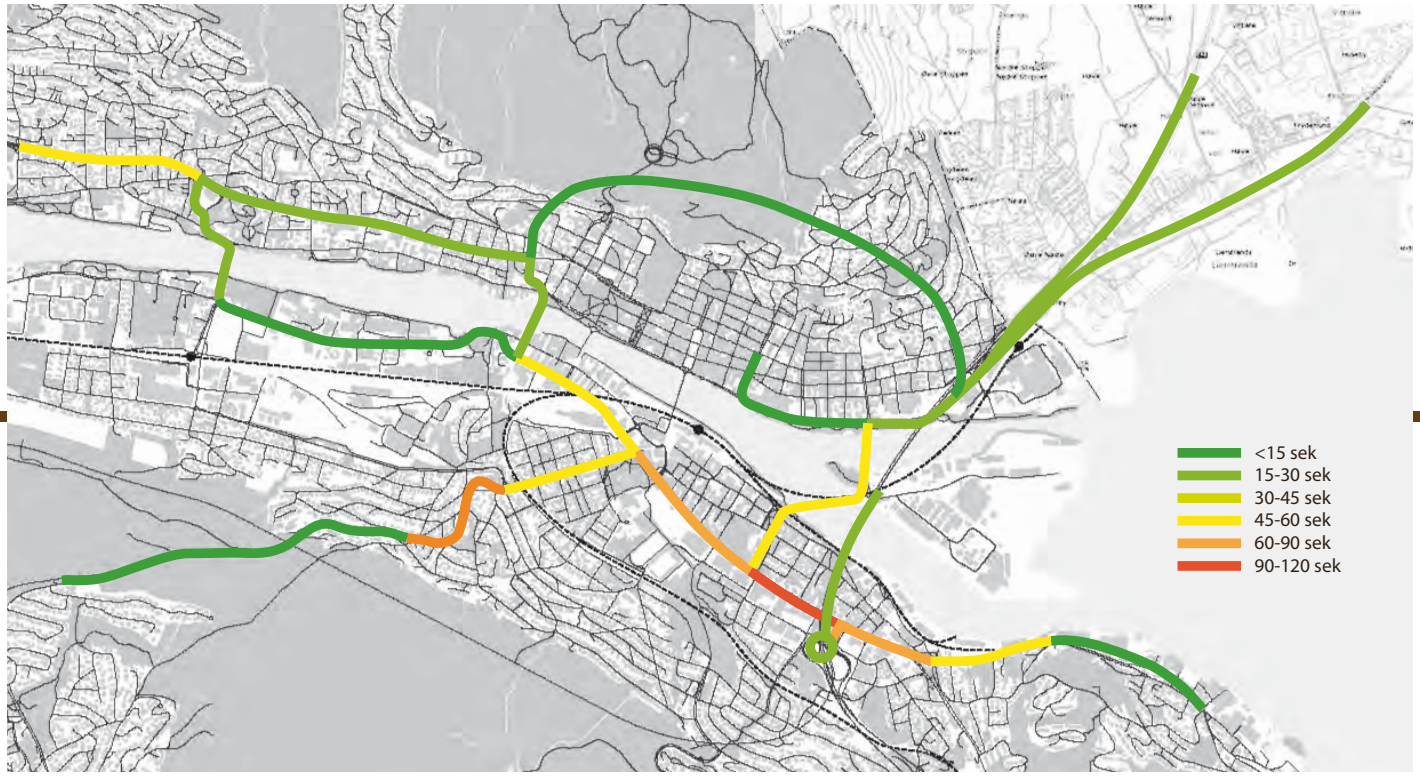
Reisetider med regiontog mellom Oslo og ulike byer i Osloområdet når planlagte IC-strekninger er ferdig utbygget, kilde: Jernbaneverket

På de andre banestrekningene er det satt av midler i NTP 2014-23 for å øke kapasiteten på strekninger (krysningsspor, strømforsyning, m.m.), stoppesteder (plattformforlengelser, m.m.) og for hensetting av nye togsett. Dette skal gi økt kapasitet for gods[28] og kan åpne for to lokaltog per time som grunnrute på Kongsvingerbanen, og to lokaltog per time mellom Hokksund og Drammen[28]

Som del av utredningsfasen i NTP 2018-2029 er det utarbeidet strategiutredninger for videre utvikling av 1) «Hovedbanen» Lillestrøm-Jessheim-Eidsvoll, 2) Gjøvikbanen, 3) Østre linje på Østfoldbanen[27] og 4) Utredning av kapasitet og fremføringshastighet på Kongsvingerbanen. I Jernbaneverkets perspektivmelding «Jernbanen mot 2050» fremgår det at omlandet innenfor 100 km fra storbyområdet bør betjenes med en frekvens på minimum to tog i timen.

Buskerudbypakke II anbefaler oppgradering av Sørlandsbanen mellom Drammen og Kongsberg. Som del av arbeidet med NTP 2018-2029 har regjeringen bedt Jernbaneverket planlegge Kongsbergbanen med tosporsbane på strekningen Drammen-Hokksund og utrede løsning for banen frem til Kongsberg, inkludert tilknytning til Kongsberg Teknologipark.

27 Ny avgrening fra østre linje for tog mot Follobanen.



Forsinkelser i vegnettet i Drammen i ettermiddagsrushet. Kilde: Statens vegvesen 2013, KVU for Buskerudpakke 2.

Bussene må ha god fremkommelighet

Fremkommelighet til og gode løsninger i knutepunktene

Bussene avvikler flest kollektivreiser i Osloregionen, og er en viktig del av transportsystemet i byene. Kvaliteten på busstilbudet reduseres mye av forsinkelser, og kostnadene øker. Forsinkelsene inn mot Oslo er ikke redusert de siste ti årene, samtidig som det er tiltagende forsinkelser i byene utenfor Oslo, blant annet inn mot Drammen, Lillestrøm, Sandvika og Asker sentrum.

Forsinkelser i vegsystemet er en stor utfordring for både lokale bussruter og langdistansebusser. Langdistansebussene og enkelte lokale ekspressbusser sliter også med tidkrevende atkomst til knutepunktene fra hovedveinettet. Skal bussene kunne betjene byene i Osloregionen like effektivt som toget, er det viktig at bussene får raske atkomster og effektive stopp i forbindelse med bysentra.

Båttrafikk

Båttrafikken i Osloregionen utgjør en beskjeden andel av kollektivtrafikken på Østlandet, men utgjør nær halvparten av alle båtpassasjerer (utenom bilferjer) i Norge. Det er båtsambandet Nesodden - Oslo som bidrar mest til dette. Ruter har anbefalt å styrke Nesoddsambandet i takt med passasjerveksten.

Utfordringen med båttrafikk i dag er blant annet høye drifts- og kapitalkostnader og høy energibruk. Strategier for økt bruk av båt må sees i sammenheng med langsiktige arealstrategier for hovedstadsområdet og teknologisk utvikling knyttet til drivstoffløsninger.

7.3 EFFEKTIVE FORBINDELSER TIL UTLANDET

Flyplassene

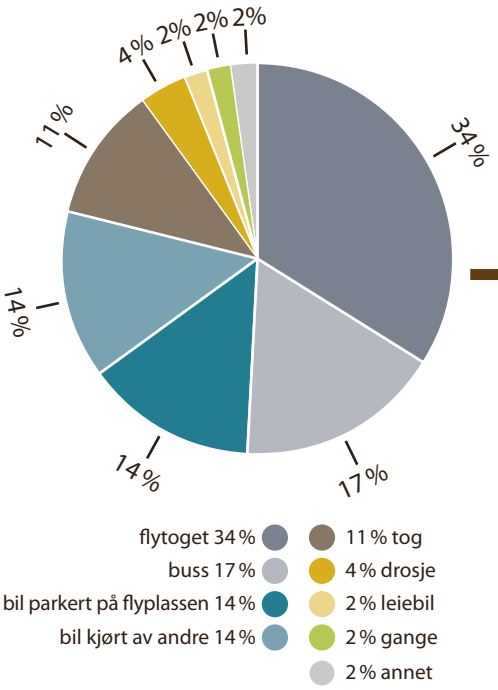
Utviklingen av Oslo lufthavn Gardermoen som en moderne flyplass har fått stor betydning for Osloregionens konkurransekraft, og betyr dessuten mye for befolkningens tilgang på ferie- og fritidsreiser. Flyplassen er i dag en internasjonal lufthavn på nivå med Kastrup og Arlanda, ved siden av å være navet for nasjonal flytrafikk og viktigste havn for gods- og varetransport med fly til og fra Norge.

Kapasiteten på Gardermoen utvikles i takt med økende etterspørsel, i første omgang ved pågående utvidelse av terminalbygg og jernbanestasjon, på lengre sikt er satt av plass for utvidelse med en tredje rullebane. Det er dessuten satt av rundt 5 km² næringsarealer for ulike typer flyplass- og logistikkrelaterte virksomheter.

Over 60 prosent av passasjertransporten til og fra Gardermoen foregår i dag kollektivt, hvorav rundt 50 prosent med tog. Utbyggingen av IC-nettet vil forsterke togets funksjon ytterligere, og vil bringe ytre deler av regionen nærmere Gardermoen – og mot Torp og Rygge – og dermed bidra til forbedret tilgjengelighet til utlandet og andre landsdeler.

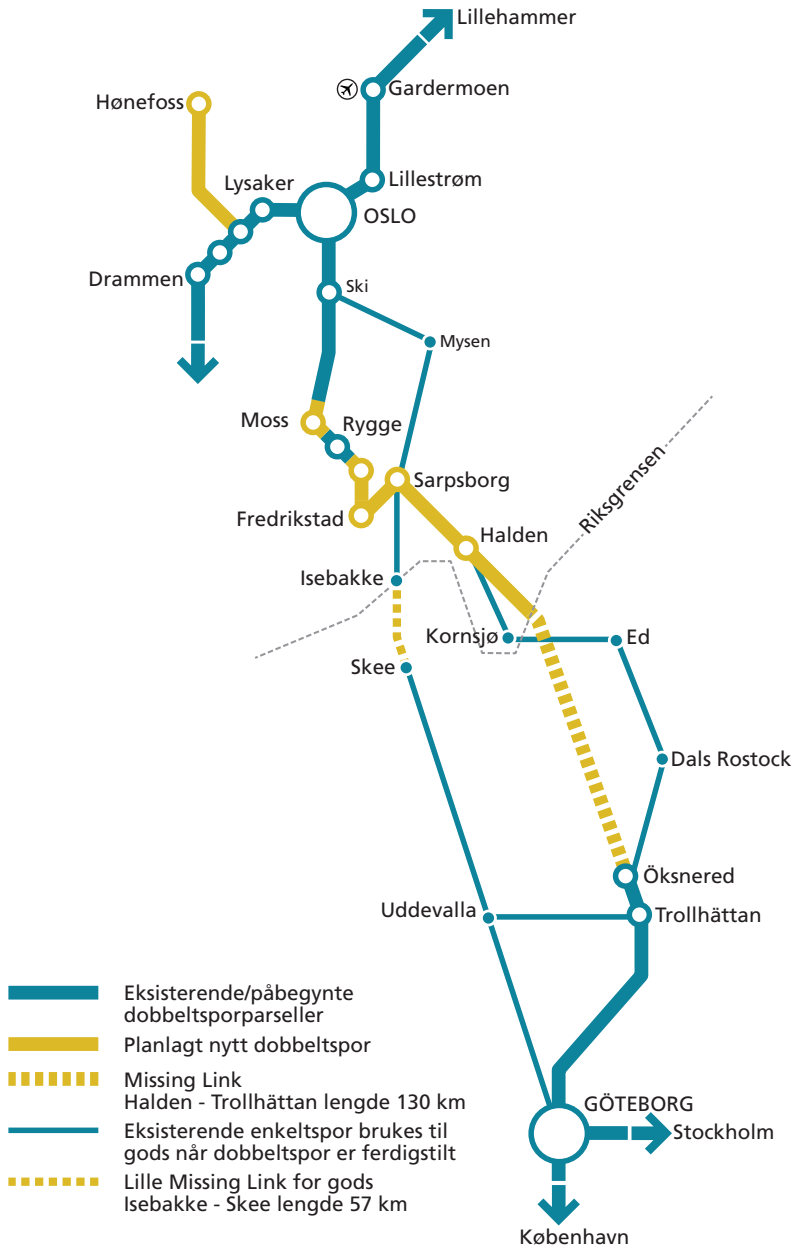
I forbindelse med departementets stadfesting av reguleringsplan for utvidelsen av Gardermoen våren 2013 ble det stilt krav om å dimensjonere for 75 prosent kollektivdekning for flypassasjerer til og fra Gardermoen, og at en høy andel av arbeidsreisene til og fra flyplassen også skal skje kollektivt. For å oppnå dette må Gardermoen styrkes som et knutepunkt for kollektivtrafikken på Romerike i kombinasjon med en restriktiv parkeringspolitikk.

Torp og Rygge supplerer Gardermoen, særlig når det gjelder charterturer og lavprisselskaper, og bør utvikles videre på sine premisser.



Reisemiddelfordeling reiser til OSL Gardermoen (transfer holdt utenom), kilde: TØI 2014

Oslo-
Göteborg-
Stockholm



Aktuelle løsninger for å forbedre jernbaneforbindelsene mellom Oslo og Gøteborg, kilde: The Scandinavian 8 Million City, 2014.

Jernbaneforbindelser til Sverige

Transportforholdene sørover fra Oslo er preget av en økende trafikk av gods og personer på et nytt veinett som allerede er i ferd med å bli overbelastet. Dagens trafikk over Svinesundbroen er omtrent én lastebil i minuttet hver vei, med en betydelig belastning på miljøet. Med en årlig trafikkvekst på fem prosent vil trafikken og utslippene dobles på femten år.

Siden høsten 2011 har kommuner og fylker på strekningen Oslo–Göteborg–København samarbeidet om et helhetlig kunnskapsunderlag for hvordan jernbanen kan moderniseres. Prosjektet - The Scandinavian 8 Million City - reflekterer målet om en skandinavisk arbeidsmarkedsregion i aksen København-Oslo basert på grønn mobilitet. Regjeringen har fulgt opp og bedt Jernbaneverket arbeide for en felles norsk-svensk utredning av den manglende lenken mellom Oslo og Gøteborg.

Hvis planlagt IC-utbygging til Halden forlenges til Trollhättan med moderne dobbeltspor (130 km lang strekning), vil en togtur Oslo-Gøteborg ta rundt to timer, tilsvarende dagens reisetid mellom Larvik og Oslo. Det vil gi god kapasitet for fremføring av godstog mellom Sverige/kontinentet og Norge, forutsatt at det sikres tilstrekkelig kapasitet med forbikjøringsspor langs IC-nettet lengre nord i Østfold hvor persontogtettheten vil være høyere.

Kommunene i indre Østfold har deltatt i et samarbeid med kommuner i Värmland, og har fått utredet alternative traseer for fremtidig jernbane mellom Oslo og Stockholm. Rapporten viser at en slik bane, for å komme ned i en reisetid på rundt tre timer, må basere seg på en ny trase mellom Lillestrøm eller Ski og Arvika. Jernbanen mellom Arvika og Stockholm har høy standard i dag, slik at de største tidsgevinstene kan oppnås på norsk side. Fra august 2015 har Svenske Järnveger kjørt tre daglige avganger mellom Stockholm og Oslo, og forkortet reisetiden med over en time til fire og en halv time.

Mål for NTP 2018-2029
Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet

DELMÅL:

Framkommelighet:
Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.

Trafikksikkerhet:
Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.

Klima og miljø:
Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

Kilde: Retningslinjer for transportetatene og Avinor sitt arbeid med planfasen, NTP 2018-2029.

Omslag Nasjonal Transportplan 2018 - 2029, grunnlagsdokument.

7.4 ET ROBUST OG TRAFIKKSIKKERT HOVEDVEINETT

Østlandet har rundt halvparten av landets befolkning, og mer enn 60 prosent av biltrafikken. Mye tungtrafikk går via Oslo, og bidrar til at veinettet er mye belastet. Mange boligområder og bymiljøer forstyrres av veier med mye trafikk.

En generell trafikkvekst på drøyt en prosent per år har gitt økte problemer for blant annet busstrafikken i byområdene. Bygging av kollektivfelt og regulering av trafikken er derfor helt nødvendige tiltak for å lykkes med å nå nullvekstmålet for veitrafikk i byområdene. Videre utvikling av veinettet må skje på en måte som ikke er i strid med nullvekstmålet for personbiltrafikk i byområder. Trafikken må reguleres og dempes i tilstrekkelig grad til å gi god fremkommelighet for busser og næringstransporter.

Fem av de nasjonale transportkorridorene går gjennom Osloregionen. Moderne firefelts motorveier er bygget, eller er under gjennomføring, på de mest trafikkerte strekningene gjennom Osloregionen. På mindre trafikkerte strekninger legger staten til grunn å bygge møtefrie 2/3 felts veier.

Hovedveier i byområdene vil bli avklart som del av bymiljøavtaler/ bypakker for Oslo og Akershus (Oslopakke 3), Buskerudbyen, Nedre Glomma, Moss og Tønsberg. Østlandsamarbeidet har i forbindelse med sitt forslag til ny «Østlandspakke» foreslått at følgende korridorer og tverrforbindelser (innenfor Osloregionen) prioriteres i NTP 2018-2029:

Rv 22 og Rv 111

Det er lagt opp til å gjennomføre en KVU for Rv 22/Rv 111 Fetsund – Sarpsborg – Fredrikstad. I tillegg til at vegen har mye lokal og regionaltrafikk, er dette en alternativ rute til E6 nord ved Lillestrøm og E6 sør ved Fredrikstad og således en østre del av en «Ring 4» rundt Oslo.

Riksgrensen/Ørje – Oslos grense (E18 øst)

Dette er en del av «Det nordiske triangel» i EUs transportnettverk TEN-T og Norges nest mest trafikkerte utlandsforbindelse. Ifølge gjeldende NTP kan hele strekningen stå ferdig som møtefri veg innen 2027 med Vinterbro - Mysen i fire felt og Mysen riksgrensen i 2(3) eller fire felt.

Riksgrensen/Magnor – Kløfta (E16 øst og Rv2)

Dette er også en viktig utlandsforbindelse, og ifølge gjeldende NTP vil hele strekningen Kløfta - Kongsvinger stå ferdig i fire felt innen 2027. Viktige strekninger videre er Rv2 Kongsvinger - Riksgrensen/Magnor.

Tverrforbindelser vest og nord for Oslo (Rv35 og E16)

Strekningen Hokksund-Jessheim på Rv35 og E16 danner deler av en "Ring 4" rundt Oslo på vest- og nordsiden. Ifølge gjeldende NTP skal strekningen Eggemoen - Jevnaker - Olum stå ferdig som møtefri tofelts veg innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at parsellene Rv35 Hokksund - Vikersund og E16 Hønefoss - Roa bør bygges ut innen 2027. Viktige prosjekter videre er strekningen Hokksund-Hønefoss.

Tverrforbindelsen sør for Oslo

Rv23 med Oslofjordforbindelsen ved Drøbak er en del av "Ring 4" rundt Oslo. Ifølge gjeldende NTP skal gjenstående strekning Dagslett til kryss med E18 i Lier bygges ut til fullgod standard med fire felt innen 2023. KVU for kryssing av Oslofjorden (november 2014) sier at en utvidet tunnel med to løp vil gi en vegforbindelse som tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, men at en ny bru kan gi størst nytte på lang sikt.

Videre anbefaler KVU-en å utrede en ny fast forbindelse mellom Moss og Horten. På kort sikt anbefales flere og mer miljøvennlige ferjer Moss – Horten.

Drammen – Hordaland grense (E134)

Dette er en viktig forbindelse for næringstrafikk mellom Østlandet og Sør-Vestlandet. Ifølge gjeldende NTP skal parsellen forbi Kongsberg samt Gvammen-Århus og Seljord-Åmot i Telemark stå ferdig innen 2019, og Haukelitunnelene innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at hele strekningen Drammen - Mjøndalen må få fire felt innen 2027 samt prosjekter på strekningen Kongsberg – Gvammen.

Sandvika – Sogn og Fjordane grense (E16 vest)

Dette er dagens hovedvei Oslo - Bergen. Ifølge gjeldende NTP skal strekningen Bjørum i Akershus til Skaret i Buskerud bygges ut i fire felt innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at innen 2027 må hele strekningen Sandvika - Hønefoss stå ferdig med fire felt i tråd med samferdselsministerens utsagn om behov for forsering av planprosessen og parallell utbygging av E16 og Ringeriksbanen. Viktige prosjekter videre er øvrige deler av E16 mellom Hønefoss og Fagernes.

Oslo – Sør-Trøndelag grense (E6, Rv4 og Rv3/Rv25):

Dette er de viktigste vegene mellom Østlandet og Midt-Norge. Ifølge gjeldende NTP skal E6 videreføres i fire felt Kolomoen - Brumunddal innen 2023.

Ifølge gjeldende NTP skal Rv4 bygges med fire felt Roa - Jaren og med møtefri tofelts veg videre til Eina. Østlandssamarbeidet mener at denne utbyggingen må videreføres fram til Reinsvoll innen 2027. Viktige prosjekter videre er Rv4 mellom Gjelleråsen i Oslo og Roa i Lunner.

Ifølge gjeldende NTP skal strekningen Løten – Elverum på Rv3/25 fullføres innen i 2018. For å binde Mjøsbyene sammen mener Østlandssamarbeidet at gjenstående strekningen på Rv 25 Hamar – Løten må bygges ut innen 2027.

8

OPPFØLGING OG BRUK

8.1 GRUNNLAG FOR PLANER OG AVTALER

Kommunene og fylkeskommunene i Osloregionen anmodes om å legge vedtatt strategidokument til grunn for overordnet planlegging på kommune- og fylkesnivå, og ved forhandling med staten om bypakker og bymiljøavtaler.

Temaer som bør avklares nærmere på kommune- og fylkesnivå:

- Ansvars- og rolledeling mellom byene for å sikre at det utvikles byer med tilstrekkelig størrelse til å fungere som sentra for regional vekst utenfor sentrum av regionen.
- Helhetlige mobilitetsløsninger for byer og tettsteder, som sikrer gode rammevilkår og konkurransefortrinn for myke trafikanter og kollektivtransporten.
- Bestemmelser eller retningslinjer for lokalisering som hindrer spredt lokalisering av virksomheter som hører hjemme i byer og tettsteder.
- Strategier for offentlige lokaliseringer (statlige, regionale og kommunale) som drivere i ønsket byutvikling. Offentlig lokaliseringspolitikk bør vies spesiell oppmerksomhet både i planlegging etter plan- og bygningsloven og i arbeidet med bymiljøavtaler/ utviklingsavtaler.
- Regionale strategier for lokalisering av plasskrevende næringsvirksomheter, jfr. pågående utredning i regi av Buskerudbyen.

8.2 PÅVIRKNING OG DIALOG KNYTTET TIL NASJONALE RAMMER

Hensikten med Osloregionens strategiske arbeid er bedre løsninger innad og større gjennomslag utad. I samarbeid med andre regionale aktører vil Osloregionen videreføre og forsterke sitt arbeid for å påvirke nasjonale rammebetingelser og prioriteringer knyttet til hovedstadsområdet. Innen areal- og transport vil innsatsen først og fremst rettes mot rulleringene av Nasjonal transportplan. I dette arbeidet vil dialog om virkemidler for reell samordning mellom transportprioriteringer og areal- og byutviklingen bli mer vektlagt enn tidligere.

8.3 SAMARBEID, SAMORDNING OG LÆRING

Strategien skal inspirere til videre læring, erfaringsdeling og utviklingsarbeid, både internt i samarbeidsalliansen og i samarbeid med eksterne aktører regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Det er viktig at areal- og transportstrategiene i dette dokumentet settes inn i et bredt regionalt utviklingsperspektiv der blant annet strategisk næringspolitikk vektlegges. I slike prosesser bør det samarbeides både mellom kommuner, fylkeskommuner og stat, og også med aktører innenfor næringsliv, kunnskapsmiljøer og andre store virksomheter.

Medlemmene i Osloregionen deltar i en lang rekke samarbeid nasjonalt og internasjonalt knyttet til regionale utviklingstemaer. Uavhengig av tema er hensikten med slike nettverksbaserte samarbeid å dele og bygge kunnskap, slik at medlemmene raskere finner frem til gode løsninger. Det anbefales at nettverk som arbeidsform settes mer i system internt i Osloregionen, både på politisk og faglig nivå.

8.4 REGIONAL UTVIKLING SOM TEMA I KOMMUNEREFORMEN

Dette dokumentet er vedtatt mens det pågår en kommune- og regionreform i Norge. Reformens utgangspunkt er at større enheter kan gjøre kommunene mer rustet for fremtidens utfordringer, samtidig som lokaldemokratiet styrkes gjennom at større kommuner kan få ansvar for flere oppgaver. Målet er at reformen skal gi mer samordnet lokal og regional utvikling knyttet til bl.a. areal, transport, byutvikling, klima/miljø og næring/verdiskaping. Det er ønskelig at kommunegrensene tilpasses naturlige bo- og arbeidsmarkedsregioner («hverdagsregioner»).
Det anbefales at konsekvenser av kommune- og fylkesgrenser for å oppnå sterkere byområder utenfor Oslo, gjøres til tema i medlemmenes drøftinger og vurderinger.

VEDLEGG

VEDTAK I OSLOREGIONENS STYRE 3. MAI 2016:

1. Flerkjernet utvikling kan styrke regionens internasjonale konkurransekraft, og samtidig være en nødvendig del av den kursendringen som må til for å nå nasjonale og regionale klimamål. Et arealeffektivt utbyggingsmønster konsentrert til byer og knutepunkter kombinert med miljøvennlige transportløsninger legger til rette for vekst og mobilitet innenfor rammen av en bærekraftig utvikling.
2. Styret anbefaler at følgende mål og strategier legges til grunn for areal- og transportutviklingen i Osloregionen:

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 flerkjernete 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.
- Osloregionen skal oppfylle nasjonale og regionale klimamål. Persontransportveksten i byområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Strategier

- En flerkjernet region
- Utnytte hovedstadsområdets vekstkraft til beste for hele Osloregionen. Vekst må brukes som en mulighet til å skape økt konkurransekraft og utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder.
- Bygge ut transportnettet, med jernbanen som ryggrad, for å binde bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen. Dette skal gi bedrifter bedre tilgang til kompetanse, og styrke grunnlaget for bolig- og næringsutvikling, også utenfor Oslos nærmeste omland.
- Konsentrere veksten til byer og tettsteder, og lokalisere viktige private og offentlige funksjoner til disse. Dette skal skape sterke sentra for verdiskaping i ulike deler av regionen og stimulere til motstrøms pendling som vil gi økt nytte av jernbaneinvesteringene.
- Fremme regionalt mangfold gjennom å ta vare på og utvikle regionale variasjoner og lokale fortrinn, blant annet knyttet til eksisterende nærings- og kunnskapsmiljøer.

By- og tettstedsutvikling

- Utvikle attraktive byer og tettsteder etter prinsipper for kompakt og miljøvennlig stedsutvikling med boliger i gangavstand til arbeid, handel og tjenester. Dette skal fremme gåing, sykling og kollektivtransport, og redusere behovet for å bygge ned natur, kulturlandskap og landbruksområder i byenes randsoner.
- Lokalisere handel, arbeidsplasser, kultur og undervisning i sentrum, slik at de bygger opp under levende byer og tettsteder. Prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.
- Lokalisering av offentlig virksomheter skal brukes som et aktivt virkemiddel i byutviklingen.

Naturgrunnlag og blå-grønn struktur

- Styrke Osloregionens sammenhengende grønnstruktur og landbruksområder og sikre dem mot oppdeling og nedbygging. En streng praksis i strandsonen skal håndheves for å hindre nedbygging, og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.
- Vekst skal kunne prioriteres foran jordvern innenfor byene og tettstedene, samtidig som jordvern skal prioriteres foran vekst utenfor byer og tettsteder.
- Redusere energiforbruk og utslipp av klimagasser gjennom kompakt byutvikling og nullutslippsteknologi for kjøretøyer.

Godslogistikk

- Utvikle en nav-satellittstruktur for håndtering av gods- og logistikk i Oslofjordområdet med nye satellitter som på lang sikt kan avlaste Alnabru.
- Lokalisere terminaler med god tilknytning til jernbane, hovedveier og havner innenfor en times reisetid fra markedet i Oslo. Avklare egnede områder for arealkrevende virksomheter (C-områder) i regionale arealplaner. Konsentrere logistikkbedrifter i kort avstand fra terminalene.
- Ruste opp veiforbindelser utenom Oslo for å understøtte distribusjon av varer på tvers av regionen, og for å lede mer av tungtransporten utenom byområdet.

Transport

Utvikle lokale transportsystemer som fremmer byutvikling og mating mot jernbanen i de regionale knutepunktene. Prioritere løsninger for gående, et sammenhengende sykkelveinett fra byenes omland og lokale kollektivlinjer med god fremkommelighet. Løsninger for privatbil skal tilpasses øvrige trafikantgrupper og bylivet.

Løse kapasitetsbegrensningene for tog, T-bane og buss i Oslo-Navet. Dette er viktig for å løse Oslos interne byvekst, og er samtidig en forutsetning for et velfungerende og kapasitetssterkt regionalt transportsystem.
Bygge ut høystandard jernbane, «Østlandsstjerna», med tilstrekkelig kapasitet for både person- og godstrafikk, og bygge ut hele IC-strekningene til Skien, Lillehammer, Halden og Hønefoss.

Bidra til en raskest mulig realisering av dobbeltspor Oslo – Gøteborg for å binde Osloregionen tettere til naboregionene i Sverige, og mot kontinentet.
Samordne kollektivtrafikken i hele regionen (buss, tog, T-bane, trikk og båt) slik at den fremstår som et samlet kollektivtilbud med et felles informasjons-, takst- og billettsystem.

Styrke finansieringen av lokal kollektivtransport, gå- og sykkelveinett i byene med økte statlige bidrag, og åpne for å bruke bompenger til drift av kollektivtransporten i alle byområdene.

Fullføre utbygging av hovedveiene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom regionen, i tråd med Østlandssamarbeidets innspill til NTP 2018-2029.
Prioritere utbyggingen av gode transportårer utenom Oslo.

Videreutvikle veinettet på en måte som ikke er i strid med nullvekstmålet for personbiltransport i byområder. Regulere og dempe trafikken i tilstrekkelig grad til å gi god fremkommelighet for busser og næringstransporter.

3. Styret slutter seg til de prinsipper for oppfølging og bruk av strategidokumentet som er skissert i kap. 8 i strategidokumentet. Styret anbefaler at de skisserte mål og strategier legges til grunn for kommunal og fylkeskommunal planlegging i regionen, og for regionale aktørers påvirkning av statlige rammebetingelser og samferdselsprioriteringer.

4. Styret i Osloregionen vil på sin side stimulere til oppfølging av de anbefalte strategiene gjennom sitt videre utviklings- og påvirkningsarbeid.

   Protokolltilførsel fra Hedmark fylkeskommune:
   «For Innlandet vil også Elverum være i samme kategori i forhold til byene Hamar, Lillehammer og Gjøvik.»

REFERANSER

Nore, N., J Aarhaug, F Gundersen, R Barlindhaug og K Sørlie 2014: *Areal- og transportutvikling i Osloregionen – faktagrunnlag,* TØI-rapport 1378/2014, se www.toi.no

Osloregionen, januar 2008: *Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen, se* www.osloregionen.no

Osloregionen, april 2012: *Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen,* se www.osloregionen.no

Transportetatene og Avinor 2015: *Nasjonal transportplan 2018-2029,* informasjon om pågående utredningsarbeid, se www.ntp.dep.no

Østlandssamarbeidet 2015: *Revidert Østlandspakke – Innspill til Nasjonal transportplan 2018-2027. Høringsutkast mars 2015,* se www.ostlandssamarbeidet.no

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune 2015: *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus - høringsforslag,* se www.plansamarbeidet.no

Buskerud fylkeskommune 2014: *Planprogram for regional areal- og transportplan,* se http://www.bfk.no/Tjenesteomrade/Regionalutvikling/Regional-areal--og-transportplan/

Buskerudbyen 2013: *Felles areal og transportplan Buskerudbyen 2013-2023,* se www.buskerudbyen.no

Hedmark fylkeskommune 2009: *Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transportutvikling i Hamarregionen 2009-2030,* se http://www.hedmark.org/Om-fylkeskommunen/Fag-stab-og-serviceenheter/Strategisk-stab/Planlegging/Regional-planlegging/Regionale-planer

Oppland fylkeskommune 2015: *Regional plan for Hadeland 2014-2021,* se http://regionhadeland.no/regional-plan-for-hadeland-2014-2021-er-vedtatt-av-fylkestinget-i-oppland/

Vestfold fylkeskommune 2013: *Regional plan for bærekraftig arealpolitikk,* se https://www.vfk.no/Tema-og-tjenester/Areal/Regional-arealplanlegging/Regional-plan-for-baerekraftig-arealpolitikk/

Østfold fylkeskommune 2009: *Østfold mot 2050,* se http://www.ostfold-f.kommune.no/modules/module_123/proxy.asp?D=2&C=394&I=16870

OSLO
regionen
www.osloregionen.no