



Osloregionen

Regionalt samarbeid i europeiske storbyregioner

Rapport fra Osloregionens studietur til Zürich, Lyon og Torino 20.-25. oktober 2019

Sekretariatet for Osloregionen
www.osloregionen.no

Rådhuset
0037 Oslo

Desember 2019

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	3
1. Innledning	5
2. Kort om SPIMA-prosjektet	8
2.1. Bakgrunn	8
2.2. Teori og empiri om storbyregionalt plansamarbeid	8
2.3. Funnene og anbefalinger – også for Osloregionen	12
2.4. Hva kan Osloregionen lære av andre SPIMA-byregioner?	13
3. Zürich-regionen	14
3.1. Formål og opplegg for besøket	14
3.2. Fakta og hvordan det regionale samarbeidet foregår	14
3.3. Byutvikling og arealbruk	16
3.4. Transport og strategiske investeringer	17
4. Lyon-regionen	19
4.1. Besøk på byplankontoret Lyon Urban Agency	20
4.2. Befaring til Givors	22
4.3. Pôle Metropolitan – samarbeid mellom 4 byregioner	23
4.4. Noen inntrykk av kollektivbetjeningen på bane i Lyon	25
4.5. Hovedinntrykk fra besøket i Lyon og Givors	26
5. Torino-regionen	27
5.1. Innledning Metropolitan City of Turin	27
5.2. Planlegging	28
5.3. Transport og mobilitet	30
5.4. Samarbeid og samhandling	31
5.5. Presentasjoner fra Osloregionen	32
6. Oppsummering av noen erfaringer og læringspunkter fra studietur	33
6.1. Generelle betraktninger fra studieturen	33
6.2. Erfaringene fra studieturen og forståelse for samarbeid i storbyregioner	35
Vedlegg 1. Deltakerliste	37
Vedlegg 2. Detaljert program for hver byregion	38
Program Zürich – 21. oktober	38
Program Lyon – 22.-23. oktober	39
Program Torino - 24. oktober	40

Sammendrag

Osloregionen inviterte høsten 2019 til studietur om regionalt samarbeid i storbyregioner i Europa. Reisen ble gjennomført 20.-25. oktober og tok utgangspunkt i resultater fra ESPON Targeted Analysis SPIMA-prosjektet (Spatial Dynamics and Strategic Planning in Metropolitan Areas), som ble ferdigstilt i 2018. Vi besøkte tre av storbyregionene som deltok i prosjektet; Zürich, Lyon og Torino. Deltakere på studieturen var 20 representanter fra kommuner, fylkeskommuner, Jernbanedirektoratet og Statens Vegvesen som sitter i Osloregionens faggruppe for Areal, Transport og Klima og administrative koordineringsgruppe. Representant fra Osloregionens Europakontor deltok også på studieturen. Studieturen ble organisert som en rundreise, med bruk av internasjonale og lokale tog. Dette gjorde at vi også fikk innsikt i transportsystemene i de ulike storbyregionene.

Det EU-finansierte forskningsprosjektet SPIMA, der 10 storbyregioner i Europa deltok, var bakgrunn for studieturen. Gjennom SPIMA-prosjektet ble det identifisert sentrale prinsipper for vellykket storbyregionalt plansamarbeid. Forskernes anbefaling er en modell, illustrert i en hjulformet figur (se side 12), med 8 hovedområder som er viktige for å lykkes. En overordnet oppsummering er at suksess for storbyregional samarbeid er avhengig av:

- Godt faglig arbeid – fakta, analyse, kunnskap
- God organisering – tillit, struktur, involvering, kapasitet
- God struktur – sterk fellesforståelse av hva storbyregionen består av og hvor «grensen» går

Storbyregionene vi besøkte ble valgt ut fra deres deltakelse i SPIMA-prosjektet og har dermed en felles interesse for tema regionalt samarbeid på areal- og transportplanlegging (ATP). Disse byregionene har vist gode resultater på områder som Osloregionen vil ha nytte av å lære mer om. Noen innledende fakta om storbyregionene vi besøkte:

- Zürich-regionen har 3 mill. innbyggere, består av 500 kommuner/byer i 8 Kantoner (delstater) og har 2 mill. arbeidsplasser og står for 40 % av BNP i Sveits. Forventer en befolkningsvekst på ca. 10 % i regionen frem til 2030. Ca. 1 mill. innbyggere i kjerneområdet for Zürich storbyområde og ca. 800 000 arbeidsplasser i kjerneområdet for Zürich storbyområde.
- Lyon Metropolitan Area har 3,3 millioner innb. og 1,4 mill. arbeidsplasser. En utfordring for utvikling og beslutningstaking er at de franske kommunene er svært små (a la kommuner i Sveits). Metropolitan Area – Grand Lyon - består av hele 1000 (!) kommuner. Selve byområdet, «Metropole de Lyon», har 1,3 mill. innb. og 650 000 arbeidsplasser fordelt på 59 kommuner. Lyon er en betydelig universitetsby og har 165 000 studenter.
- The Metropolitan City of Turin (MCT) ble etablert som nytt administrativt planleggingsnivå som erstatning for provinsen Torino i 2015. Storbyområdet består av 312 kommuner, 11 delområder og ca. 2,3 mill. innbyggere. Torino by har ca. 900 000 innbyggere. Storbyområdet er det største i areal i Italia, og omfatter fjellområder og jordbruksland, i tillegg til byen Torino.

Sett i et norsk perspektiv var alle tre storbyregioner litt forskjellige, og til dels mer kompliserte enn Oslo:

- Italia og Frankrike har fire forvaltningsnivåer, og det regionale nivået i Sveits (kantoner) har delegert lovgivende myndighet på flere områder, blant annet arealplanlegging.

- Kommunene var vesentlig mindre i gjennomsnittsbefolkning og det regionale samarbeidet besto av mange flere kommuner enn Osloregionen.
- I alle tre storbyregioner var samarbeidet mer formalisert enn i Oslo, ved etablering av samarbeidsorgan med både politiske og administrative nivåer og god støtte fra fagnettverk.

De sterkeste samarbeidsrelasjonene, sett i forhold til graden av forpliktelse, handlekraft og substansielle oppgaver (særlig arealpolitikk, transport, miljø og til dels næringsutvikling) var innenfor de nettverkene av kommuner som var tettest inntil storbyen.

Studieturen ga mange læringspunkter for videre samarbeid i Osloregionen og bekreftet stor nytteverdi av å diskutere denne type problemstillinger med andre storbyregioner internasjonalt. Nedenfor er det noen oppsummerende refleksjoner:

- Studieturen ga deltakerne en unik mulighet til erfaringsutveksling og læring. Dette er viktig for Osloregionens regionale nettverk og for videre utvikling av det regionale samarbeidet, bl.a. på følgende områder:
 - Strategisk samarbeid, med langsiktighet og prioritering av temaer som krever en regional løsning
 - Utvikle felles kunnskapsgrunnlag
 - Tillitsbasert samarbeid, verdien av å bli bedre kjent og lengre tid
- Strategisk plansamarbeid er godt utviklet i flere storbyregioner, horisontalt mellom kommuner og vertikalt mellom forvaltningsnivåer.
- Det rives, fortettes og gjenreises ved knutepunkter i storbyregionene, noe som gjenspeiler likheter i spatial policy (strategisk planpolitikk) og i markedsaktørenes adferd mellom land og storbyer.
- Samarbeid i funksjonelle byregioner (bo- og arbeidsmarkedsregioner) vektlegges for å løse konkrete fellesoppgaver, gjerne innenfor transport. Særlig nabokommunene til storbyene, har mange av de samme utfordringer som hos oss, f.eks. Schlieren som nabokommune til Zürich. Vi har sett ulike boligløsninger i omegnskommunene og ny bruk av gamle institusjoner, f.eks. tidligere fengsel gjort om til universitet i Lyon.
- Samarbeid over større geografiske områder er annerledes enn for funksjonelle regioner, med færre konkrete fellesoppgaver og med en større spennvidde i strategisk planpolitikk. Storbyenes samarbeid med det større regionale nivået kan være en utfordring, slik som vi erfarte på forskjellige måter i alle storbyregioner.
- I alle storbyregioner som ble besøkt, var det eksempler på et regionalt engasjement for bærekraftig utvikling av landbruk, samt biodiversitet og det større landskapsbildet. Det var samtidig påfallende at vertsbyene og deres regionale nettverk uttrykte liten prioritering av klimapolitikk som rettesnor for planpolitikken, sammenliknet med Osloregionen.
- Næringsutvikling, men også transformasjon av tidligere industriområder, var et viktig tema for det regionale engasjementet. Industritomter i nærområder og nabobyer til Torino, Zürich og Lyon var alle prioriterte temaer for en bærekraftig og inkluderende vekst.
- Kvalitet på og organisering av kollektivsystemene var ulike i regionene vi besøkte. På vårt korte besøk fikk vi bekreftet at Sveits er en ledende jernbanenasjon.
- Det var nyttig å få innblikk i hvordan andre land og storbyregioner jobber, og reflektere rundt forskjeller og likheter i utfordringene, spesielt når det gjelder regionalt samarbeid.

1. Innledning

Osloregionen inviterte til studietur om regionalt samarbeid i storbyregioner i Europa 20.-25. oktober 2019. Studieturen tok utgangspunkt i resultater fra [SPIMA-prosjektet](#) (Spatial Dynamics and Strategic Planning in Metropolitan Areas) som ble ferdigstilt i 2018. Formålet med SPIMA-prosjektet er (hentet fra sluttrapportens kapittel 2.2.):

The key goal of the SPIMA project is to identify policy approaches that can help to develop more effective spatial planning policy that allows the key challenges in metropolitan development to be addressed. To do so, the project assesses the links between strategic planning and spatial development processes in the metropolitan areas (MAS).

SPIMA-prosjektet var finansiert av EUs ESPON-program¹. I prosjektet deltok 10 storbyregioner i Europa. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune deltok i prosjektet fra norsk side. Oslo kommune var koordinator («Lead stakeholder») for prosjektet blant storbyregionene, mens ESPON sekretariatet var administrativt ansvarlig.

Studieturen til tre av storbyregionene som deltok i prosjektet; Zürich, Lyon og Torino. Disse byene har vist gode resultater på områder som Osloregionen vil ha nytte av å lære mer om. Deltakere på studieturen var representanter fra Osloregionens faggruppe for Areal, Transport og Klima, koordineringsgruppe og en representant fra Osloregionens Europakontor, se vedlegg for deltakerliste.

Studiereisen har gitt en unik mulighet til fordypning i strategisk planlegging av regionalt samarbeid, med støtte fra en grundig, internasjonal sammenlikningsstudie og med erfaringer fra tre europeiske storbyregioner, i tre forskjellige land. Programmet var lagt opp til å ha direkte kontakt og dialog med aktører i hver storby og deres omland, samt å gi god anledning til å drøfte og fordøye kunnskapen og innsikten med de andre deltakerne fra Osloregionen. I programmet var det også forberedt presentasjoner om det regionale samarbeidet i Osloregionen og om utfordringer på transportområdet i vår region, slik at vi hadde grunnlag for dialog med vertskapet i hver byregion. Dette dokumentet gir en sammenfatning fra de tre byregionene som ble besøkt, erfaringer og læringspunkter fra studiereisen. Presentasjoner og annet materiell fra studieturen er tilgjengelig på www.osloregionen.no.

Faglig innhold og program

Studietur til de tre storbyregionene Zürich, Lyon og Torino er begrunnet i følgende tre hovedpunkter:

For det første, disse byene (og deres respektive regioner) var deltakere i SPIMA-prosjektet sammen med Oslo og Akershus. Som prosjektdeltakere, har de hatt klare fellesinteresser med Oslo og Akershus, og har hatt mulighet gjennom prosjektet til å fordype seg i hva de jobber med og hvordan, også med støtte av forskernes analyser. Osloregionen og de tre byregionene har dermed en felles interesse i tema regionalt samarbeid på areal- og transportplanlegging (ATP).

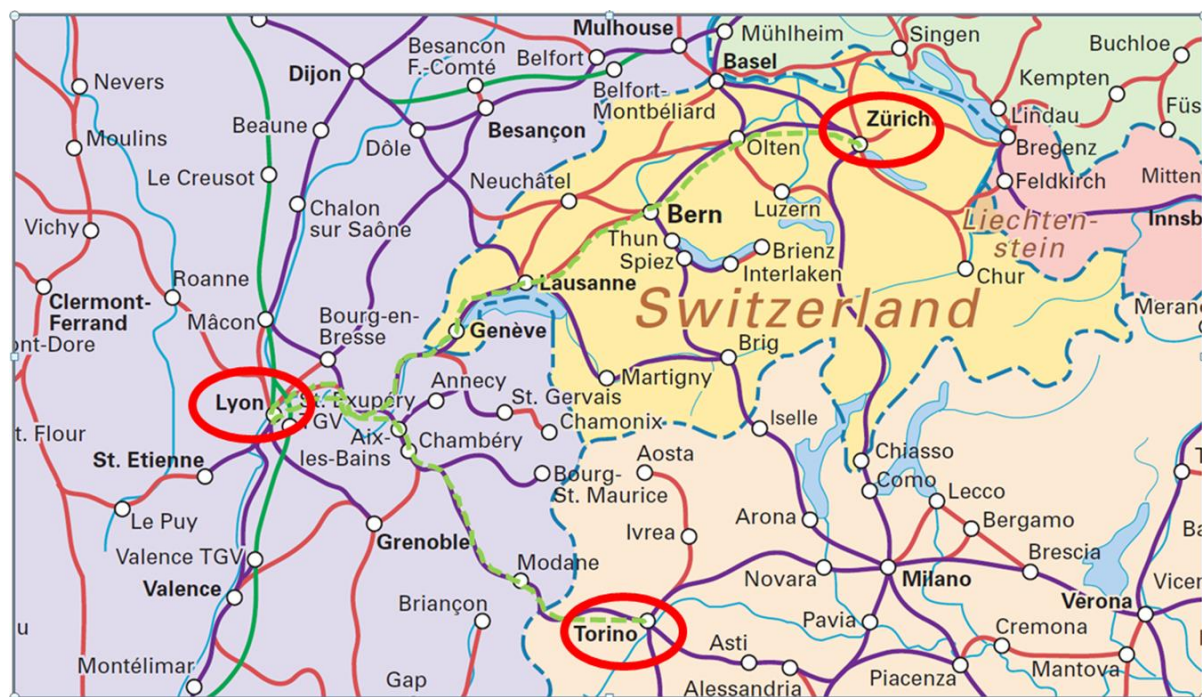
¹ https://www.espon.eu/metropolitan-areas?fbclid=IwAR1n34TcRva6K0vGDmJ7EQE8hvThtwYo0_jg6w9idGjfEmlaJ-KwGPyrIRo

For det andre, disse byene har likheter med Oslo og Osloregionen, slik som størrelse og lokalisering, noe som gjør erfaringsdeling om regionalt samarbeid på ATP-området svært relevant og interessant. Disse byene har ulike kvaliteter som det vil være nyttig å lære mer om.

Til sist gjør reiseavstandene mellom disse byene det slik at en rundreise er gjennomførbar med tog mellom byene og tid til å drøfte sammenliknbare trekk og erfaringer underveis.

Tematisk fokus – noen av spørsmålene som ble stilt til byregionene var:

- Hvordan foregår det regionale samarbeidet? Er det formalisert eller uformelt? Er det samarbeid på politisk og/eller faglig nivå? Hva samarbeider dere om?
- Byutvikling og arealbruk
 - Bakgrunn – hvordan er plansystemet?
 - Virkemidler for byutvikling og arealbruk
- Transport og strategiske investeringer
 - Organisering og finansiering for vei og kollektiv
 - Regionalt og tverrsektorielt samarbeid om transport
- Hvilke andre tema samarbeider regionen om? F.eks. klima, miljø og ressurser, næring, sosialpolitikk



Kartutsnitt for studieturen

Program 20.-25. oktober

Nedenfor er en programoversikt for studieturen.

Dato/tid	Program/reiserute	Kommentar/Detaljer
21.10	Befaring til Schlieren og møter i Zürich rådhus	Erfaringer om utfordringer og muligheter i en omegnskommune og –delregion, og oversikt med drøfting om storbyregionalt samarbeid på to geografiske nivåer.
22.10	Tog Zürich – Lyon	
22.10	Møte hos UrbaLyon og befaring i Lyon sentrum	Oversikt med drøfting om storbyregionalt samarbeid på to hovednivåer, og flere tematiske og geografiske nettverk.
23.10	Befaring til Givors og Pôlè Metropole	Utfordringer og muligheter i en tidligere industriell forstad til Lyon, samt orientering og drøfting av et samarbeid i bynettverket
23.10	Tog Lyon – Torino	
24.10	Møte hos Citta Metropolitana Torino / Provincia Piemonte	Orientering og drøfting fra politisk ledelse og flere fag- og prosjektledere
25.10.	Fly Torino - Oslo via Frankfurt	



Deltakere på studietur, på togstasjonen i Schlieren, Sveits



Togreise fra Lyon til Torino

2. Kort om SPIMA-prosjektet

2.1. Bakgrunn

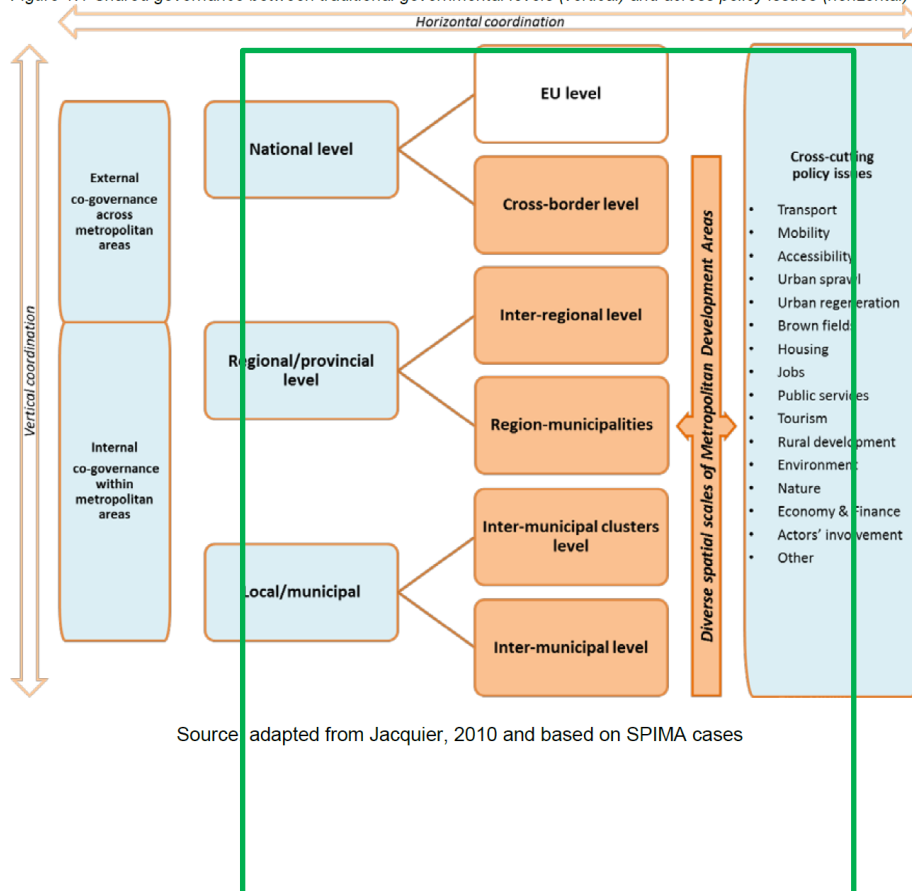
Oslo kommune, ved byråd Hanna E. Marcussen, var i perioden 2016-18 «lead stakeholder» i det EU-finansierte forskningsprosjektet med akronym «SPIMA» (Spatial Planning and Dynamics in Metropolitan Areas). Dette prosjektet ble fullfinansiert av ESPON programmet som en del av deres portefølje av anvendte forskningsprosjekter, såkalte «Targeted Analysis». Prosjektkonseptet ble utviklet i samarbeid med representanter for deltaker-storbyene innenfor EUROCITIES: Brussel, Wien, Brno, Praha, Lille, Lyon, Torino, Terrassa og Zürich.

Forskningsarbeidet ble gjennomført under ledelse av Universitet i Wageningen (NL), med støtte fra NIBR i Oslo og MRI i Budapest. Forskerne gjorde dokumentstudier og GIS-analyser, og holdt intervjuer blant lokale aktører i hver byregion, og et verksted i Praha. Foreløpige konklusjoner ble formidlet politisk i Brussel, februar 2018, og sluttrapporten ble ferdig sommeren 2018.

2.2. Teori og empiri om storbyregionalt plansamarbeid

SPIMA prosjektet brukte en modell fra Jacquiers, som en inngang for å plassere storbyregionalt samarbeid i et overordnet bilde av offentlig forvaltning i hvert land. Dette er illustrert i figuren nedenfor.

Figure 1.1 Shared governance between traditional governmental levels (vertical) and across policy issues (horizontal)



Claude Jacquiers opprinnelige modell vises innenfor det grønne omrisset i figuren ovenfor. I SPIMA prosjektet er Jacquiers modell tilpasset storbyregionale problemstillinger, som vist i den samme figuren utenfor det grønne omrisset. For storbyregionalt samarbeid er den nederste delen av figuren viktigste. Valg av nivået for samarbeidsorgan vil avhenge av antall forvaltningsnivåer i utgangspunktet (flere land har flere enn tre nivåer, og de fleste har kommuner som ofte er mindre enn i Norge). Dessuten er det viktig å vurdere hvilke problemstillinger som må løses på storbyregionalt nivå – vist her som eksempler i boksen til høyre i figuren.

Som resultat av analysene, har forskerne påpekt sentrale prinsipper for vellykket storbyregionalt plansamarbeid, som følger:

- Balanse og samvirkning, med bevissthet om eventuell fordelingsvirkninger av større, regionale tiltak og behov for lokal støtte og eventuelle avveininger.
- Åpenhet, slik at fellesorgan på det strategiske, regionale nivået gjøres tilgjengelig for innsyn samtidig som at de er adskilte fra formelle forvaltningsenheter (kommuner, fylkeskommuner, fylkesmenn m.m.)
- Bevist samspill mellom flernivå-samarbeid mellom forvaltningsnivåer (stat, fylke og kommune), og horisontalt samarbeid mellom kommuner og fylkeskommuner i den geografiske storbyregionen.
- Tydelig ansvarsdeling og –plassering i drift og oppfølging av felles storbyregionale oppgaver.
- Involvering av aktører, gjennom formell organisering og tilrettelagt medvirkning fra tidligst mulig tidspunkt.
- Langsiktig finansiering, både for drift av fellesoppgaver og gjennomføring av strategiske tiltak. (I EU land skjer dette gjerne i et samspill mellom nasjonale midler og EU Structure Funds, mens norske storbyregioner har bypakker, byvekstavgifter, NTP m.m.).
- Sterk støtte fra kommunene, under forståelse av at både regionale og lokale beslutninger er nødvendige. Lokal forståelse og støtte for det storbyregionale perspektivet er en forutsetning for å lykkes, både i planlegging og oppfølging av fellesstrategier.
- Lover og regulering – gjennom retningslinjer, kart og bestemmelser – er i mange tilfeller en drivkraft for nødvendige endringer og oppfølging av regionale strategier. Disse må imidlertid støttes av en langsiktig dialog, og ikke erstatte den.
- Felles insentiver er et viktig hjelpemiddel, spesielt når disse knyttes til finansiering.
- Læring gjennom nettverk for sammenlikning og utveksling av erfaringer med strategier og tiltak, med deltakelse fra alle nivåer i det storbyregionale samarbeidet.

Det er lett å kjenne seg igjen i disse punktene som viktige prinsipper, hvor alle gjelder for regionalt plansamarbeid, både for Osloregionens Samordnet areal- og transportstrategi, og for regionale planer etter Plan- og bygningsloven.

Storbyregioner samarbeider om forskjellige temaer på forskjellige geografiske nivåer

Studier av flere storbyregioner (f.eks. EUROCITIES MAIA study, 2013; OECD Rurban prosjekt 2013) har vist at det finnes flere geografiske nivåer for regionalt samarbeid. Omfanget kan variere mellom et nivå som er kun de aller nærmeste kommuner rundt en storby, opp mot flere land eller landsdeler. Dette er vist tydelig med illustrasjonene fra METREX (2016, se figuren nedenfor). Hvert nivå har typiske følgende karakteristikk:

- a) Morphological Urban Area (MUA), som utgjør tettstedet eller agglomerasjonen: Dette er det fysiske tettstedet, med høy sammenhengende bymessig arealutnyttelse og et «byvev». Grensene mellom storbyen

- i sentrum og nabokommunene er ofte helt usynlige på bakken. Nabokommunene fremstår ofte som en fortsettelse av ytre byområder, selv om de har politisk uavhengighet innenfor arealpolitikken.
- *I Osloregionen utgjør dette bybåndet, som inkluderer del av Nordre Follo, Bærum, del av Asker, Lørenskog, Rælingen og del av Lillestrøm kommune).*
 - *Det er ikke vanlig internasjonalt med et sterkt samarbeid mellom kommuner i MUA alene.*
- b) Functional Urban Area (FUA), som utgjør det viktigst pendlingsomlandet: Dette er et større område med vesentlig innpendling til storbyen, som vanligvis inkluderer nabolandsbyer og andre tettsteder med en vesentlig andel av bosatte arbeidstakere som har jobb i storbyen (normalt 20 % eller mer). Felles, strategisk arealpolitikk er viktig å etablere på dette nivået hvor det er mulig, som ses i sammenheng med transporttjenester og, ofte (som i Helsinki og franske byområder) boligpolitikk.
- *Oslo og Akershus representerer i all hovedsak den funksjonelle hovedstadsregionen.*
 - *Det er vanlig internasjonalt å forsøke å etablere et godt samarbeid mellom kommuner i FUA, hvor transportsamarbeid utgjør kjernen, noe som krever sterke fellesforpliktelser. Et slikt samarbeid er ofte krevende å etablere når regioninndelingen ikke passer til pendlingsmønsteret. Frankrike har sterke tradisjoner for samarbeid innenfor FUA, som er kjent som «Metropolitan Areas».*
- c) Functional Urban Region: Dette er et enda større omland, som inkluderer større byområder med en relasjon til den sentrale storbyen som administrativt senter og hovedarena for økonomi, markedsføring og innovasjon. Felles, strategisk arealpolitikk er normalt ikke prioritert på dette nivået fordi ulikheter mellom delregionene ofte er store. Felles påvirkning av investeringsprogrammer overfor nasjonale myndigheter er også en viktig oppgave som kan mobiliseres på dette nivået.
- *I Osloregionen utgjør Osloregionen selv en Functional Urban Region, men også Viken, som et omland hvor strategisk næringssamarbeid med markedsføring er en viktig, konkret oppgave.*
 - *Det er vanlig internasjonalt å ha et bredt anlagt samarbeid på næringsregionnivået, som ofte krysser regionaladministrative grenser (fylkeskommuner i Norge). Tyskland har sterke tradisjoner for samarbeid innenfor economic regions. Functional Urban Regions har samtidig en begrenset grad av fellesforpliktelser eller fellesoppgaver.*
- d) Greater Region / Urban Rural Partnerships: Dette er et omland som strekker seg langt fra storbyens direkte påvirkning, og kan typisk omtales som en landsdel. En slik storregion kan ha verdi for samordning mellom de strategiske, regionale forvaltningsenheter, og evt felles påvirkning overfor nasjonale eller internasjonale forvaltninger.
- *Østlandssamarbeidet representerer en Greater Region rundt Oslo.*
 - *Slike storregioner eksisterer i de fleste land, men har en begrenset rolle i reelle beslutninger for storbyområder. Felles påvirkning av nasjonale investeringer er relevant.*
- e) Macro Region: I Europa er dette betegnelse for en betydelig større region som omfatter landsdeler, hele land og krysser landegrenser. Slike Macro-regioner er viktige for å identifisere potensialer for grensekryssende samarbeidsbehov og -muligheter, og kan på lengre sikt bidra til utvikling av nasjonal- og EU-politikken.
- *For Osloregionen er Oslo-Göteborg / STRING, Nordisk Samarbeidsråd, og Baltic Sea Region aktuelle arenaer for Macroregionalt samarbeid.*

- Macroregioner er etablert i flere deler av Europa. De utgjør typisk elvebassenger (Donau, eller øvre Rhindalen), fjellområder (Alperegion), eller havområder (Baltic Sea Region, Atlantic Arc, eller Euro-Mediterranean).

Definition of terms

METREX understands these terms as follows:

METROPOLITAN area (Functional Urban Area)

The METROPOLITAN area comprises the area of the daily urban system with clear functional relationships to the core city or cities. A Functional Urban Area refers to a territory that does not necessarily fit historic administrative boundaries and that is generally larger than the continuously built up area, sometimes referred to as Morphological Urban Zone.

The METROPOLITAN area is often understood to be the labour-market area for core city/cities including a substantial part of the commuting zone(s).

METROPOLITAN AREA



METROPOLITAN region (Functional Urban Region)

The Functional Urban Region includes the core city, or cities, and its wider area of influence, including smaller towns and smaller or larger rural areas. Cohesion based on functional relations between the different types of areas (rural and urban parts) is a main driver for METROPOLITAN regions.

METROPOLITAN regions are larger than METROPOLITAN areas and include subregions which may identify with the core city but do not have daily contact or significant /essential shared functions.

METROPOLITAN REGION

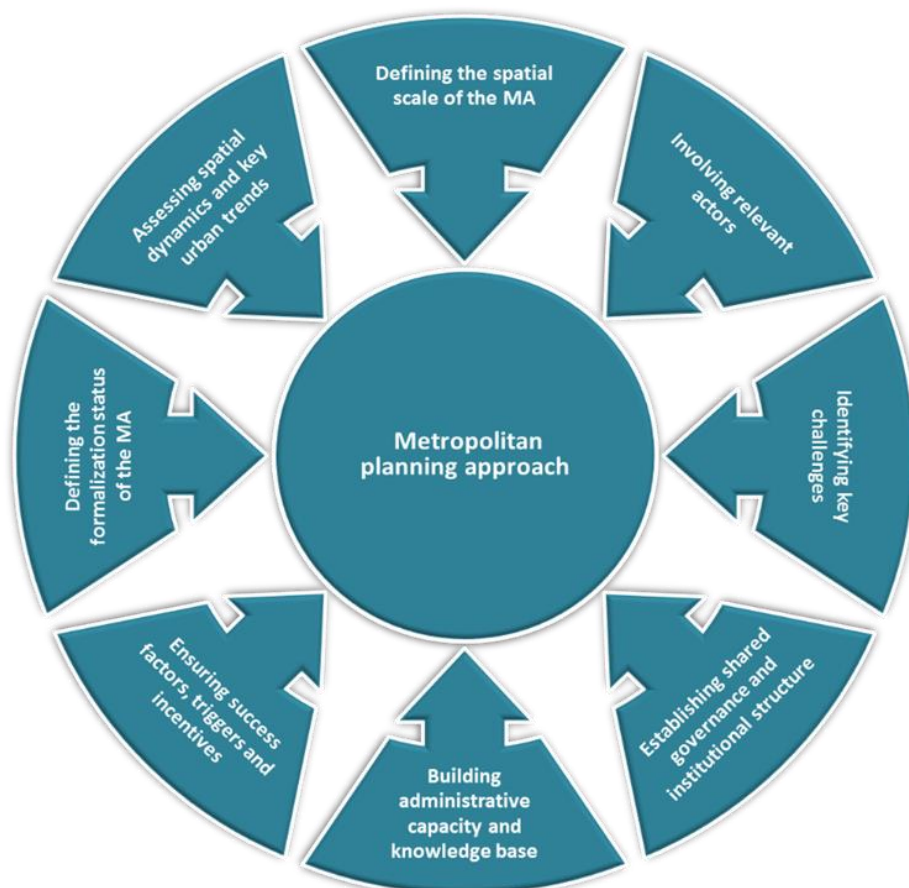


Illustrasjon av fiernivå-samarbeid, utdrag fra METREX «Metropolitan Dimension, Position Paper»

2.3. Funnene og anbefalinger – også for Osloregionen

Et hovedbudskap fra SPIMA-prosjektet (og andre studier) er at det ikke finnes én fasitløsning for storbyregionalt samarbeid, der geografiske, historiske, kulturelle og forvaltningsmessige faktorer er alle viktige premisser – og begrensninger. Likevel, konkluderte forskerne med noen entydige rammer for å forstå situasjonen i hver storbyregion og å sammenlikne situasjonen med andre storbyregioner, og med anbefalinger for forbedring.

SPIMA-prosjektets viktigste, og mest håndfaste, resultat er en videre fortolkning av disse punktene, til en klar anbefaling om 8 punkter for å lykkes. Disse punktene vises i en hjulformet figur, som vist nedenfor.

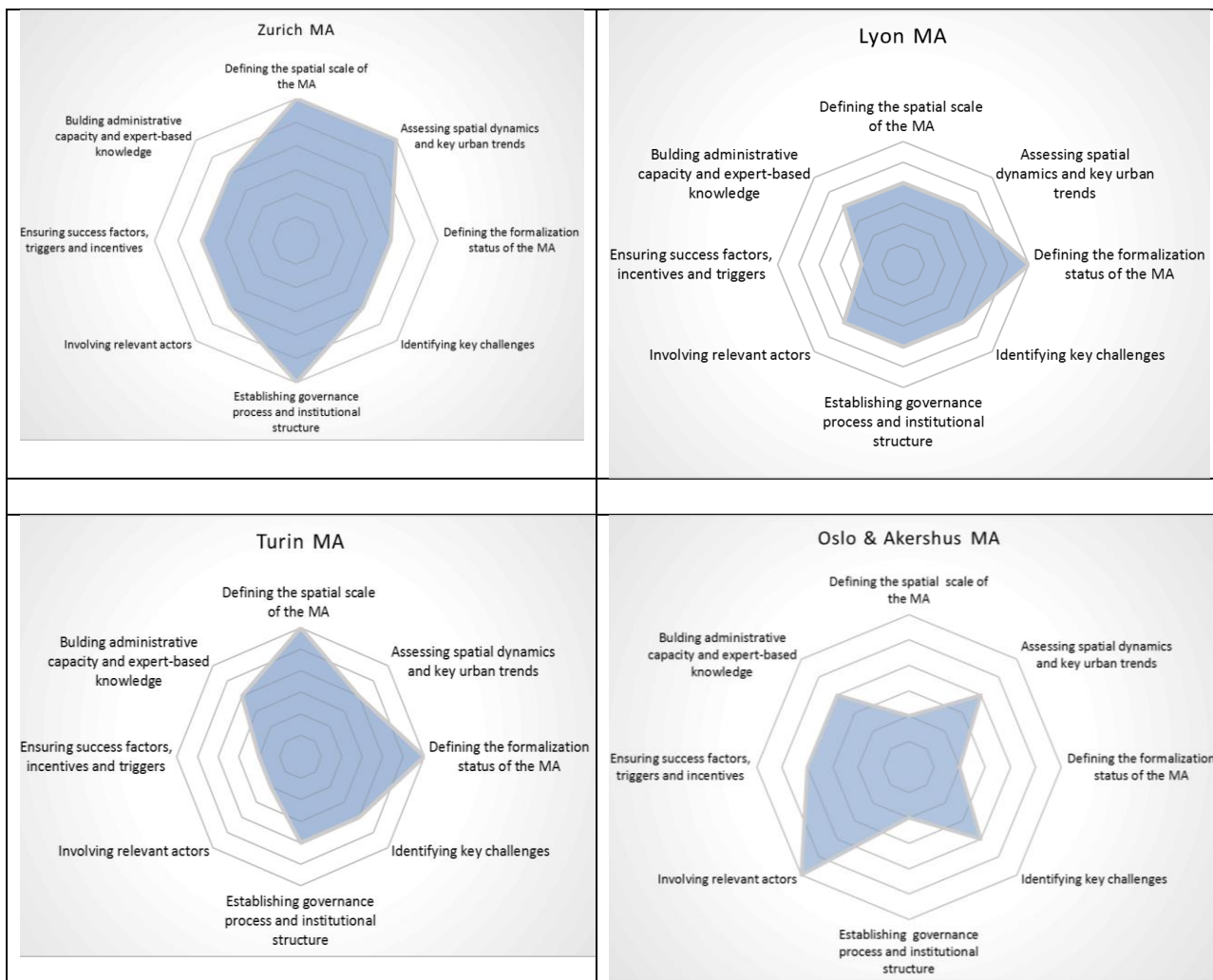


Illustrasjon – 8 hovedområder som er viktige for å lykkes med storbyregionalt samarbeid

Grovt oppsummert, er suksess for storbyregionalt samarbeid avhengig av:

- Godt faglig arbeid – fakta, analyse, kunnskap
- God organisering – tillitt, struktur, involvering, kapasitet
- God struktur – sterk fellesforståelse av hva storbyregionen består av og hvor «grensen» går

Denne modellen er brukt for å vurdere situasjonen i hver av SPIMA byene. For sammenligning, gjengis funnene i figurene nedenfor.



2.4. Hva kan Osloregionen lære av andre SPIMA-byregioner?

Ut fra denne summariske oversikten av vurderingene i SPIMA prosjektet, kan vi konkludere med at Zürich scorer best på det største antallet «suksessfaktorer», mens Oslo og Akershus kommer relativt svakt ut i sammenligningen. SPIMA analysen viser klart, at, mens Osloregionen har en sterk tradisjon for dialog og involvering av relevante aktører i den storbyregionale dialogen, har vi fortsatt mye å lære av andre storbyregioner:

1. Definisjon og etablering av regionen og samarbeidsinstitusjonene, hvor Lyon, Zürich og Torino alle ligger bedre an enn Osloregionen.
2. Analyse av utviklingen i regionen (spatial dynamics and key urban trends), hvor Zürich har kommet vesentlig lengre enn oss.

3. Zürich-regionen

3.1. Formål og opplegg for besøket

Zürich, Lyon og Torino er tre av byene/regionene som var en del av SPIMA-prosjektet, sammen med Oslo og Akershus. Gjennom dette prosjektet vet vi derfor at disse byene har felles interesse med oss innenfor temaene regionalt samarbeid og areal- og transportplanlegging. Ved vårt besøk i Zürich-regionen erfarte vi at det var mange likhetstrekk med Oslo og Osloregionen.

I Zürich ble det avholdt møter både med Zürich by og forstadskommunen Schlieren. I Schlieren, et område som tidligere har hatt mye tungindustri, ble det en befaring med fokus på hvordan kommunen har planlagt for, og gjennomført, fortetting og transformasjon rundt jernbanestasjonen som knutepunkt. Vi mener at mange av byene og tettstedene rundt Oslo har mange av de samme utfordringene og mulighetene, noe som ble diskutert under vårt besøk i Schlieren. Etter befaringen i Schlieren fikk vi høre presentasjoner om flere av de ulike regionale samarbeidsorganene: Regionale 2025 – Projektschau Limmatal, RZU - Zurich region og omegn, og Zurich Metropolitan Conference.



Første stopp for studieturen var Zürich.

3.2. Fakta og hvordan det regionale samarbeidet foregår

Zürich-regionen har:

- 3 mill. innbyggere
- 500 kommuner/byer i 8 Kantoner (delstater)
- 2 mill. arbeidsplasser
- 40 % av BNP i Sveits

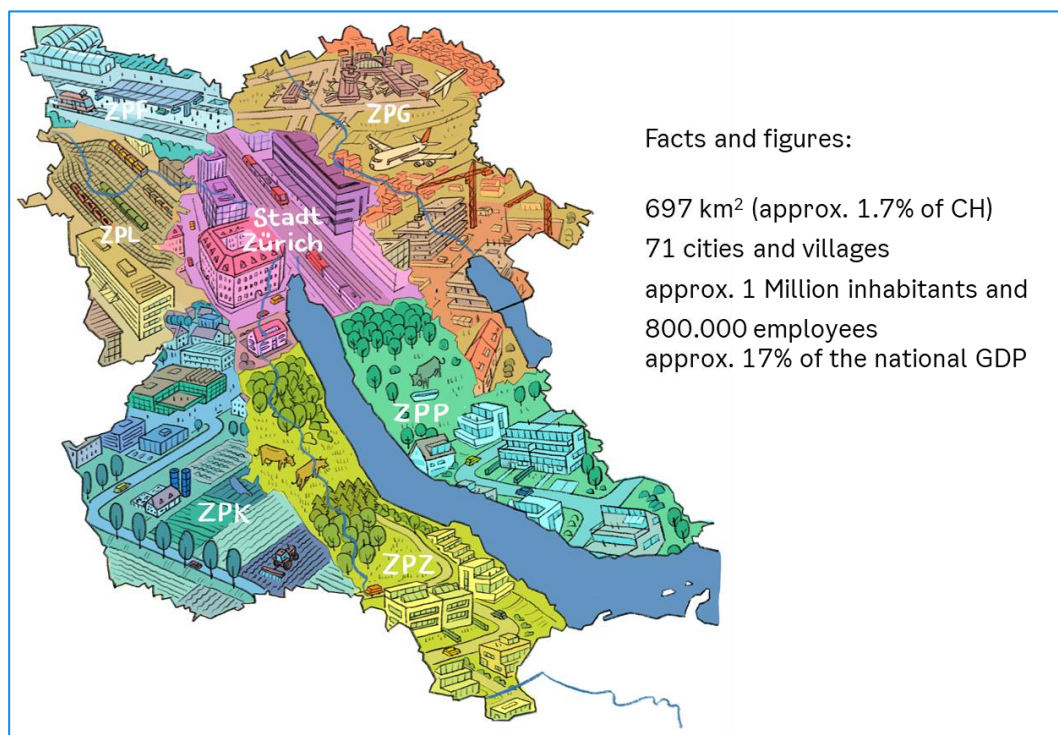
- Forventer en befolkningsvekst på ca. 10 % i regionen frem til 2030
- Ca. 1 mill. innbyggere i kjerneområdet for Zürich storbyområde
- Ca. 800 000 arbeidsplasser i kjerneområdet for Zürich storbyområde

Det er tre nivåer i det politiske systemet når det kommer til planleggingspolitikk:

- Nasjonalt/statlig nivå. Her legges prinsippene for styringen og overordnede føringer.
- Delstatlig/regionalt nivå. Innenfor egen planlov i hver delstat, foregår den strategiske planleggingen og regional transportpolitikk blir bestemt.
- Kommunalt nivå. Her gjennomføres den mer konkrete arealplanleggingen og planlegging av lokal kollektivtrafikk.

Det er forsøkt å jobbe på tvers av nivåer og linjer for å finne løsninger mellom politikk og planlegging, og generelt for utfordringer i planleggingen. Det har også vist seg å være behov for helt nye samarbeidsformer på grunn av regionale, sosiale og økonomiske endringer.

Samarbeidet foregår med å bringe sammen ulike realiteter, dialog, og utvikling av strategier, og konkrete løsninger på utfordringer/problemer. Suksesskriteriet er samhandling mellom by og omland ved å forsterke hverandre. Svært ulik størrelse og sosioøkonomiske forhold i kommunene rundt Zürich krever ulike tiltak i de ulike kommunene. Dette er en situasjon vi også ser i området rundt Oslo, og dette gjør erfaringene fra Zürich-området spesielt relevante for planarbeidet i Osloregionen.



Illustrasjon og fakta Zürich-området

Presentasjon av 3 samarbeidsnettverk

Regionale 2025 strekker seg fra Zurich og innover elvedalen Limmatal, og er representert av 16 kommuner.

Området er i realitet en hovedkorridor for transport og samfunnsvekst, som går på tvers av 2 kantoner, dvs. to ulike planleggingsregioner med hver sin overordnede plan. Regionale 2025 jobber etter modell fra IBA – International Building Exhibition – i form av å være en uformell plattform for formidling av forbildeprosjekter og tilnærminger på tvers av de administrative grensene. Prosjektene er innenfor temaene mobilitet, landskap, byutvikling og kultur.

RZU – Zurich region og omegn – representerer den funksjonelle kjernen i Zurich storbyområde. 7 av de 11 delregionene i Zurich region/kanton er representert i RZU, som består av 71 kommuner med til sammen rundt 1 million innbyggere. RZU har ingen formell politisk makt, men kommunene/byene og kantonene er representert både politisk og administrativt inn i koordinerings- og styringsgruppene for RZU. Hovedfokus er en problembasert tematisk tilnærming til de felles utfordringene regionen har, for å utvikle en strategisk retning og/eller verktøy i fellesskap. Eksempler er strategier for fortetting og transformasjon, regional boligpolitikk og klimatilpasning,

Zurich Metropolitan Conference representerer en større del av Zurich storbyområde enn RZU, og består av 110 kommuner/byer fra 8 ulike regioner/kantoner. Det regionale samarbeidet skjer både horisontalt og vertikalt, og styres av et råd med 8 ordførere. Området har rundt 2 millioner innbyggere i dag, og de forventer en mulig vekst på 300 000 flere innbyggere i 2030. Zurich Metropolitan Conference jobber for å se de åtte ulike regionene i sammenheng, og utvikle en felles overordnet strategisk planretning for hele området – Metro-ROK. Dette er ikke en bindende juridisk plan, men felles retningsgivende styring for regionen med utgangspunkt i at den fremtidige veksten skal konsentreres og at det ikke skal skje ytterligere byspredning. Den strategiske planen grupperer landskapet i 4 kategorier – urban, transformasjon, kultur og natur – med hver sine strategiske retningslinjer for utvikling.

3.3. Byutvikling og arealbruk

I Schlieren har det pågått en sentrumsutviklingsprosess siden tidlig på 2000-tallet, med mål om redusert biltrafikk, etablering av grøntområder, økt boligbygging etc. Det har vært gjennomført flere medvirkningsmøter med ulike innbyggergrupper i løpet av prosessen. De to eksemplene på byutvikling som vi besøkte viste gode intensjoner, og at det ble styrt gjennom bruk av virkemidler for å nå disse i planverket, men det er usikkert i hvilken grad samfunnsmålene ble nådd. Det har vært en klar strategi fra planmyndighetenes side å satse på en fortetting i området rundt jernbanestasjonen i Schlieren. Med kort reisetid (12-15 min) inn til hovedbanestasjonen i Zürich er dette en naturlig og viktig strategi. Det har vært gjennomført ulike former for tett boligutbygging på «grå arealer» (tidligere næringsarealer) i bare noen minutters gangavstand til stasjonen. Det var interessant at det var store variasjoner mellom utforming og kvaliteter i de nye boligprosjektene sentralt i Schlieren.

Kommunene rundt Limmattal-elva er opptatt av å bevare skogsområder og landbruksarealer. Dette er også et tema med klare og interessante paralleller til mange av byene og tettstedene i Osloregionen. Utbygging prioriteres i tidligere industriområder, og prinsippet er at all ny utbygging skal skje innenfor eksisterende bebygd areal. Limmattal-elva er ren, og brukes som badeplass for lokalbefolkningen.



Guidet byvandring i Schlieren, Sveits



3.4. Transport og strategiske investeringer

Nedenfor er punkter som oppsummerer kollektivbetjeningen i regionen, spesielt på bane:

- Det er et felles billettsystem for kollektivtransporten i Zürich-regionen.
- Ca. 600 000 pendler inn/ut av Zürich hver dag.
- Tilgjengelighet med kollektivtransport innen regionen fungerte og trengte ikke tiltak, men det var behov/utfordringer i forhold til reisemål utenfor regionen og utenfor Sveits.
- Kvaliteten på infrastruktur, stasjoner og tog opplevdes som svært god, noe som bekrefter rangeringen av Sveits som en ledende tognasjon.
- En ny jernbanetunnel under den største byen, Zürich, sørget for at stasjonen her tar imot 3000 tog per dag, mot før 2000. Oslo S har 1000 togavganger per dag.
- I tillegg er det et godt tilbud av buss og trikk
- Det er statlig organisering og ansvar for togtilbudet
- En stor andel av togavgangene er betjent med to-etasjers tog. Denne togtypen har ca 50 % flere sitteplasser enn tilsvarende en-etasjers tog.
- Det er antatt at to-etasjers tog krever lengre stasjonsopphold for å gi alle passasjerer nok tid til å gå av og på toget. På vår reise, var dette ikke opplevd som noe problem, og det ble heller ikke observert som et problem i rushtrafikken på stasjonene.



Høy standard på Zürich Hauptbahnhof

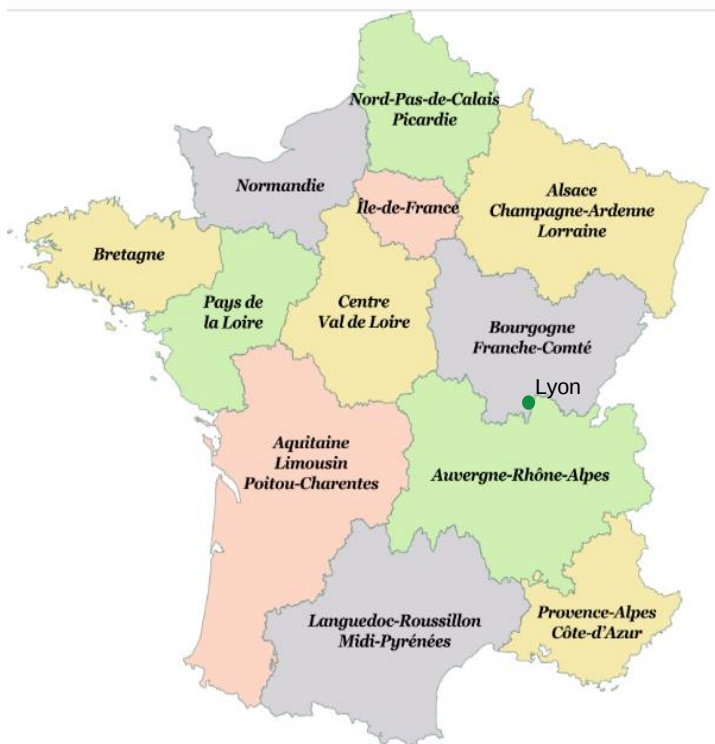


4. Lyon-regionen

Frankrike består av 13 regioner. Lyon er hovedstad i departementet Rhone og i regionen Auvergne-Rhone-Alpes. Regionene ble etablert i 1982, og antallet ble i 2016 redusert fra 22 til 13 i 2016. Frankrike har følgende administrative nivå:

Administrativt nivå	Antall	Myndighet
Staten		
Regioner	13	President - folkevalgt regionråd
Departementer (tidligere provinser)	101	Fylkesmann - folkevalgt forsamling.
Arrondissementer	342	Administrativ geografisk inndeling av departementene
Kantoner	2015	Adm. enhet valgkrets for et medlem av departementsrådet
Kommuner	35 585	Borgermester - kommunestyre

Lyon er Frankrikes nest største by og den klart største byen i regionen. Regionen har ca. 7,9 mill. innbyggere, og er en svært rik og viktig jordbruksregion med flere kjente vindistrikter. Lyon ligger strategisk til ved den seilbare elven Rhone midt mellom Middelhavskysten og de mer industrialiserte byene nord på kontinentet og Paris. Lokaliseringen og de rike jordbruksområdene har gitt Lyon konkurransekraft ut over det som er vanlig utenfor Parisregionen. French Desert er et velkjent begrep som illustrerer forskjellen mellom sentrum og periferi i Frankrike. (Jf. boka «Paris and the French desert» som handler om hvor lite som har endret seg i Frankrike de siste 70 år.

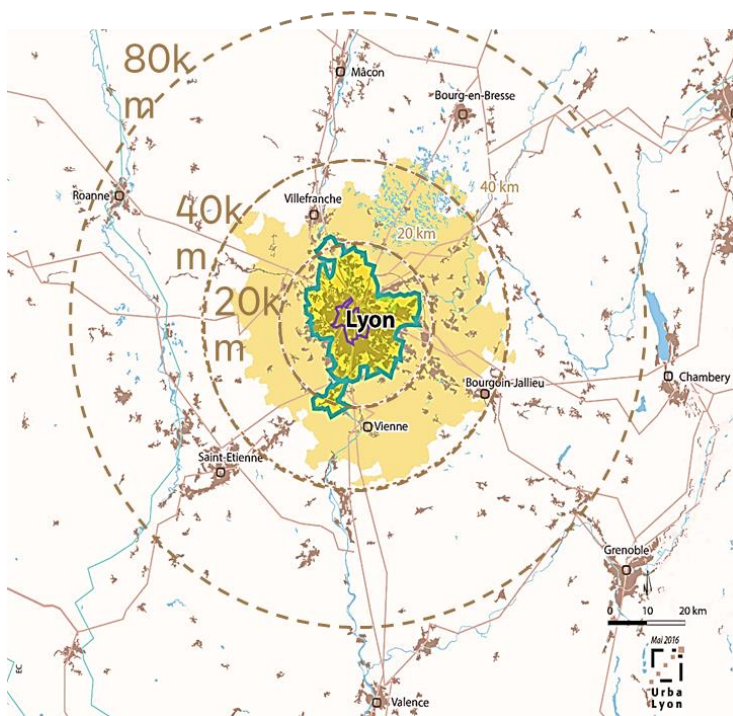


4.1. Besøk på byplankontoret Lyon Urban Agency

I Lyon var temaet for møtene i stor grad knyttet til hvordan en får til en helhetlig og effektiv politikk for vekst, attraktivitet og konkurransekraft på tvers av forvaltningsnivåene når byens (Lyon) influensområde er så mye større. Lyon kommune utgjør den indre delen av storbyen, og har bare 70.000 innbyggere. Dette gjør at regionalt samarbeid har lenge vært ansett som helt nødvendig, når kommunesammenslåing aldri har vært politisk aktuelt.

Lyon «Metropolitan Area», som er influensområdet/pendlingsområdet, har 3,3 millioner innb. og 1,4 mill. arbeidsplasser. En utfordring for utvikling og beslutningstaking er at de franske kommunene er svært små (a la kommuner i Sveits). Metropolitan Area – Grand Lyon - består av hele 1000 (!) kommuner. Selve byområdet, «Metropole de Lyon», har 1,3 mill. innb. og 650 000 arbeidsplasser fordelt på 59 kommuner. Lyon er en betydelig universitetsby og har 165 000 studenter. Innenfor Metropole de Lyon utarbeides felles planer for utvikling og styrking av attraktivitet. Det er tre plannivåer:

- Masterplan
- Arealplaner
- Reguleringsplaner



Utsikt fra byplankontoret Lyon Urban Agency i Tour Part-Dieu,

De 59 ordførerne utgjør rådet som definerer **mål og strategi**. Som hos oss i Osloregionen er det overordnede målet å styrke konkurranseevnen/attraksjonskraften til regionen. På **arealsiden** vektlegger Lyon region jordvern og sikring av grøntstrukturer/friluftsområder, fortetting og byfornyelse.

På **transportsiden** er det fokus på kollektivtransport og videreutvikling/effektivisering av denne. Det at det er hele 13 ulike operatører av kollektivtransporten i regionen vanskeliggjør en effektiv og rimelig helhetlig transportløsning for brukerne (Hjem-jobb-hjem).

Flerkjernet utvikling av regionen er, som i Osloregionen, et uttrykt mål. Den nest største byen i Lyonregionen er St Etienne, som er en mer moderne industriby med 45 minutters togreise fra Lyon. Lyon og St Etienne er de to funksjonelle storbyområdene i regionen, med hver sine metropol-organisasjoner. For øvrig er samarbeid med de andre byområdene vektlagt, blant annet gjennom etablering av et eget nettverk (Pôle Metropolitan, se detaljer nedenfor).

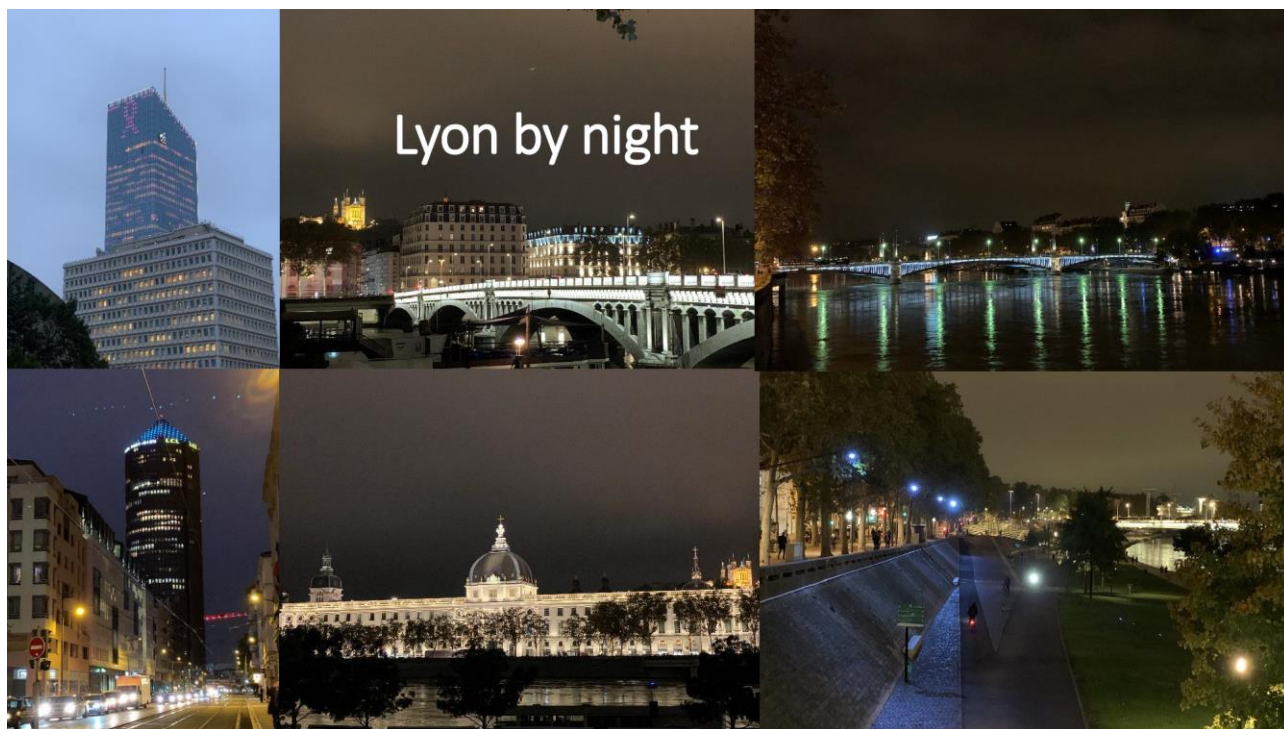
Det var tydelig at Lyon hadde større fokus på kollektivløsningene enn på sykkel og elbiler. Sykkelandelen syntes lav i forhold til det vi opplever i byene nord på kontinentet. Dette fokuset tyder på at kapasitetsutfordringene er viktigere for Lyon enn klimautfordringen i denne sektoren.

Blant de 59 ordførerne i regionen blir det oppnevnt et arbeidsutvalg som møtes noe hyppigere for å definere og følge opp de ulike prosjektene/tiltakene. Lyons ordfører leder dette arbeidet. Fra og med neste valg skal det være direktevalg på regionleder og med det blir samarbeidet mer formelt og demokratisk.

Samarbeidet har en felles administrasjon som bl.a utarbeider svært omfattende dokumentasjon som grunnlag for planarbeidet på de ulike sektorene. Dokumentasjons- og planarkivet ble påstått å være svært stort. En kan kanskje tenke seg at dokumentasjon og utredninger er viktig grunnlag for å få «alle» med på felles løsninger i et konsensussamarbeid. Metropole de Lyon har en befolkningsvekst på ca 1 % årlig i byområdet, litt lavere utenfor. Det er tydelig at det urbane sentrum er attraktivt for yngre og de med god utdanning (og dermed på det store flertall av studentene).

Belysning i Lyon

Lyon er kjent for å være et av de storbyområdene i Europa som ligger lengst framme på planlagt og styrt belysning av bygninger, broer og installasjoner i bymiljøer. Det fikk vi se gjennom byvandringen på kvelden, til stor glede for de av oss som jobber med by- og sentrumsutvikling.



4.2. Befaring til Givors

Givors er en av 293 kommuner i departementet Rhone, og er en av de 59 kommunene i Grand Lyon. Byen ligger 15 minutters togreise fra Lyon, har 15.000 innbyggere og er omgitt av et frodig landskap. Givors har fine plassdannelser og et grønt preg. Byarkitekturen er en blanding av eldre tradisjonell bebyggelse i 2-4 etasjer og moderne arkitektur. Boligprisene er relativt lave.

I sentrum av Givors ligger et av hovedverkene til den franske arkitekten Jean Renaudies, og som også er på verdensarvlisten. Det er et futuristisk byggekompleks kalt «Le quartier des étoiles» som betyr «stjernekvartaret».

Prosjektet var en del av renoveringen av gamle Givors sentrum, og ble bygget mellom 1974 og 1981. Leilighetene med takterrasser er formet som stjerner som er forskjøvet i forhold til hverandre. Ideen er å optimalisere utsikt og orientering av den enkelte bolig. Dette er et spennende grep som ikke umiddelbart oppfattes fra gateplan.



Utfordringer for Givors

Nærhet til storbyen Lyon og gode kommunikasjoner gir Givors et godt utgangspunkt for framtidig utvikling.

Utfordringen er imidlertid at det skjer lite utvikling i dette området, som fortsatt virket preget av nedgangen i tidligere industriarbeidsplasser. Det gjøres få investeringer. Guiden vår påpekte at byen har for lite å stille opp med i forhold til storbyen. Kommunen er fattig og gjennomsnittslønna er lav. Givors var en av de første byene i Frankrike som fikk jernbane (1850-60). Det var tidligere mange industriarbeidsplasser her tilknyttet jernbaneindustri og metallindustri.

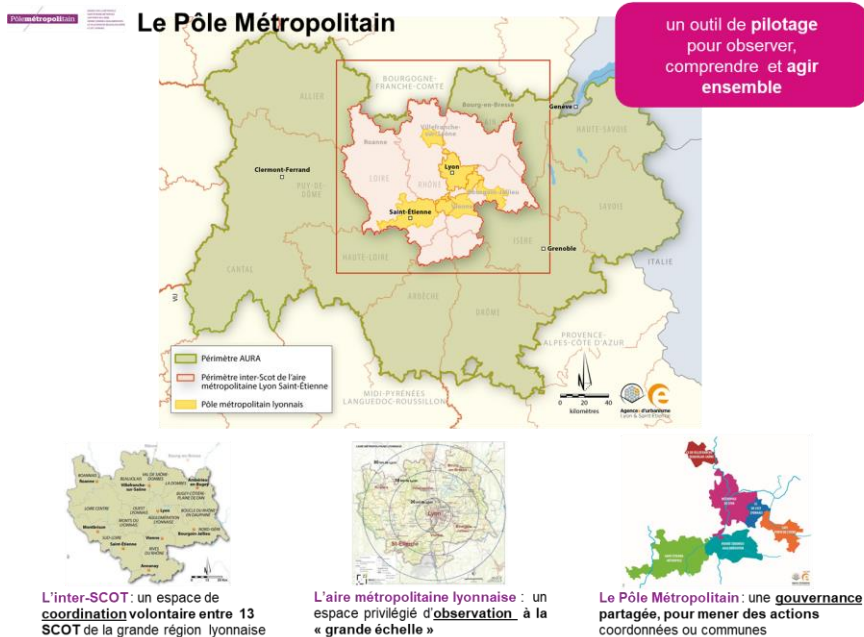
Industriarbeidsplassene finnes ikke lenger og det er stor ledighet. Arbeidere fra Nord-Afrika ble hentet til industrien. De utgjør nå en majoritet blant innbyggerne i Givors, men de fleste er uten jobb.



Byvandring i Givors.

4.3. Pôle Metropolitan – samarbeid mellom 4 byregioner

I Givors fikk vi orienteringer ved generaldirektøren Philippe Tormento i [Pôle Metropolitan](#). Byregionene Lyon, Saint Etienne, Bourgoin-Jallieu og Vienne har etablert en “pole métropolitain” for å sikre gjennomføringen av felles policy innen områder som økonomi, kultur, byplanlegging og transport og gjøre seg synlig i europeisk skala.



Phillipe Tormento gav en åpenhertig presentasjon av utfordringer og muligheter i storby samarbeidet med utsagn som «Alt er politikk i Frankrike! Mat, vin, transport» og «Krigen mellom kirker» – der de gamle distriktene konkurrerer fortsatt seg imellom. I de mer perifere kommunene er det en generell mistillit til staten. Innbyggerne føler de møter lite støtte og solidaritet. Etablering av Pole Metropolitan er ment å motvirke dette.



Møte med Philippe Tormento, Pôle Metropolitan og Karen Mc Cormick, Lyon Urban Agency.

På veien tilbake fra Givors gikk vi av toget vi på stasjonen Gare de Lyon-Perrache ved inngangen til La Confluence (samløpet mellom elvene Rhone og Saone). La Confluence er et enormt transformasjonsområde på tidligere industri-, havne- og lagerområder. Vi besøkte Lyon Catholic University som er bygget rundt et gammelt fengsel.

4.4. Noen inntrykk av kollektivbetjeningen på bane i Lyon

Lyon Metropoli har ca 3,9 mill. reisende per dag hvorav 630.000 er kollektivreiser. Regionen satser på utvikling av kollektivtilbudet med jernbanen som et strukturerende og kapasitetssterkt transporttilbud. Sentrale Lyon opplever trafikale utfordringer der det satses for sikre tilstrekkelig kollektivkapasitet i metropolen, blant annet gjennom utbygging av sentralstasjonen. Fokuset ligger videre på å videreutvikle jernbanen til et mer effektivt transportsystem som ivaretar god tilgjengelighet spesielt for arbeidsreisende til og fra sentrale Lyon. I tillegg utvikles kollektivtransporten med målsetting om høy arealutnyttelse ved kollektivknutepunktene. Nedenfor er punkter som oppsummerer kollektivbetjeningen, spesielt på bane:

- Landets 40 regioner har ansvaret og styrer det lokale og regionale togtilbudet, staten har ansvar for landsdekkende tilbud (TGV)
- Lavere standard (enn Sveits) på regionalt togtilbud (hastighet, komfort, stasjoner)
- Høy vekst i Lyon, der togtilbudet er utviklet spesielt fra 2005.
- Sentralstasjonen er under utbygging, press på arealene i sentrale Lyon
- Størstedelen av togavgangene er betjent med to-etasjers tog

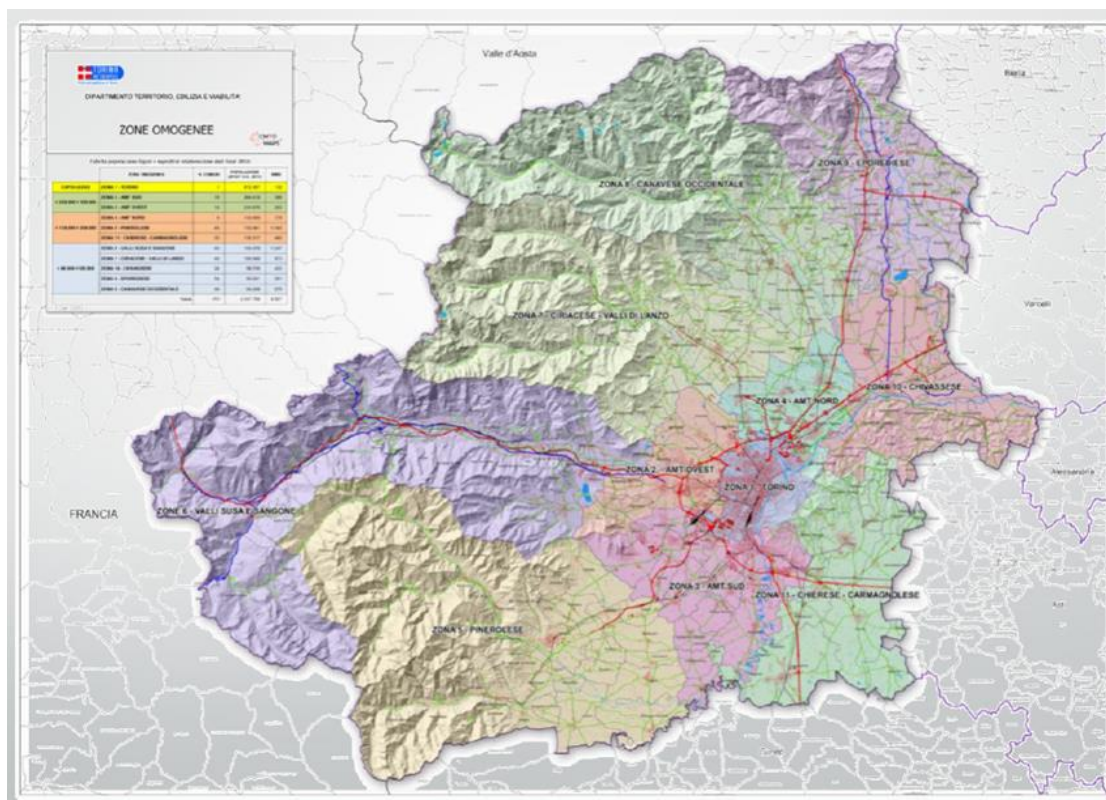


Fra Lyon togstasjon.

4.5. Hovedinntrykk fra besøket i Lyon og Givors

- Tradisjonelle og mindre funksjonelle fylkes- og kommunegrenser omgås med styring i funksjonelle byregioner
- Flernivåstyring – Metropolitan governance – er gjennomgående
- Konsensusbasert – man drøfter seg til enighet
- Faktabasert planlegging med sterkt plan- og analysemiljø
- Flerkjernestruktur – knutepunktbasert utvikling som hovedstrategi
- Internasjonalt samarbeid og profilering er viktig
- Landskapsforvaltningen er viktig
- Fragmentert, men velfungerende kollektivsystem
- Sosiale utfordringer – sosial gradient fra sentrum til periferi – boligpolitikk og affordable housing
- Problemstillingene vi ble presentert for er godt gjenkjennelige fra vår hverdag i Osloregionen
- Vi har et godt utgangspunkt i Osloregionen for å videreutvikle storby samarbeidet på tvers av kommune- og fylkesgrenser

5. Torino-regionen



5.1. Innledning Metropolitan City of Turin

Torino er lokalisert i regionen Piemonte. I 2014 ble provinsene omorganisert, og det ble blant annet etablert storbyregioner. Fra og med 1. januar 2015 ble *the Metropolitan City of Turin* (MCT) etablert som nytt administrativt planleggingsnivå som erstatning for provinsen Torino. Storbyområdet består av 312 kommuner, 11 delområder og ca. 2,3 mill. innbyggere. Torino by har ca. 900 000 innbyggere. Storbyområdet er det største i areal i Italia, og omfatter fjellområder og jordbruksland, i tillegg til byen Torino.

Storbyområdet MCT har tilsvarende innflytelse som provinsene. Formålet med etableringen av storbyområdet var blant annet bedre administrative tjenester og reduserte lokale utgifter. Ved etableringen ble blant annet kommunenes grunnleggende tjenester som transport, skole og miljøvern koordinert. MCT har ansvar for planlegging av hovedveier og infrastruktur, vannforsyning, naturvernområder, og storbyfunksjoner som strategisk utvikling og institusjonelle oppgaver.

Storbyområdet MCTs øverste leder er ordføreren (Metropolitan Mayor), som også er borgermester i Torino. Det er valgt et hovedstadsråd på 18 medlemmer som består av ordførere/rådmenn fra kommuner i storbyområdet

(Metropolitan Council). Det første hovedstadsrådet ble valgt i 2014. Ordførerne i alle 312 kommuner deltar i en rådgivende gruppe (Metropolitan Conference).

Storbyområdet MCT er preget av at mange av de tradisjonelle industribedriftene legges ned eller nedbemanner, og området og Torino by er i omstilling der det planlegges for nye type virksomheter, reetablering og turisme. Det er store forskjeller på kommunene i storbyområdet MCT, som omfatter landbruks- og fjellområder og byen Torino, og samarbeidet mellom kommunene kan være utfordrende.



Fra Torinos gater og Palazzo Cisterna

5.2. Planlegging

Forvaltningsnivå

Italia er organisert med fire forvaltningsnivåer; nasjonalt nivå, regioner, provinser/storbyområder og kommuner.

Nasjonalt nivå har ansvaret for det generelle lovverket. Særlig relevant for planleggingen er National Planning Law (1942), i tillegg til seks andre sentrale lover som gjelder planlegging.

Regionene (20) har ansvaret for regionale lover og regelverk. Regionalt nivå utarbeider regionale planer, der særlig relevante er Regional Landscape Plan og Regional Spatial Plan. Regional Landscape Plan omfatter 76 landskapsområder, der det er spesifikke regler for hvert område. Regionalt nivå utarbeider i tillegg sektorplaner.

Provinsene (93) har ansvaret for planer Provincial Spatial Plan (PTCP), som blant annet regulerer hovedveier og infrastruktur, vannregulering og naturvernområder. Storbyområdene (10 + 4) har i tillegg ansvar for storbyfunksjoner som strategisk utvikling, service, infrastruktur og institusjonelle relasjoner med Metropolitan Strategic Plan og Metropolitan Spatial Plan.

Kommunene (7926) har ansvar for planlegging og byutvikling på lokalt nivå, herunder blant annet regulering og utbygging og definering av historiske sentre.

Planlegging og samarbeid i storbyområdet Torino (the Metropolitan City of Turin (MCT))

Metropolitan Strategic Plan (2018) er særlig relevant for storbyområdet MCT. Storbyområdet har også under utarbeidelse Metropolitan Spatial Plan, som blant annet vil omhandle bærekraftig byutvikling og klimaspørsmål. Det er etablert en sentral transportmyndighet (AMP), som har ansvar for planlegging og forvaltning av det offentlige transportsystemet i storbyområdet. Etablering av en slik sentral transportmyndighet skal blant annet bidra til bedre koordinering og et bredt transporttilbud. Samtidig møter de utfordringer knyttet til gjennomføring av prosjekter pga. motvilje fra lokalt nivå som tradisjonelt sett har hatt ansvar for offentlig transport. På transportområdet er det også under utarbeidelse en revidert mobilitetsplan.

Storbyområdet MCT har igangsatt ulike former for samarbeidsprosjekter der flere forvaltningsnivå, aktører og innbyggere er involvert. Det er igangsatt ulike prosjekter blant annet Trenta Metro-prosjektet som er beskrevet nedenfor, som skal legge til rette for lokal vekst og økt sysselsetting, fremme sosial og bærekraftig utvikling og styrke rollen til storbyområdet MCT når det gjelder økonomisk utvikling. MCT har også fått støtte av EU for ToP Metro-prosjektet, som blant annet omhandler opprusting av forsteder/kommuner utenfor bykjernen.

Eksempel - Samarbeid om fremtidsrettet byutvikling i None

None er lokalisert ca. 25 km sørvest for Torino og har ca. 8 000 innbyggere. Byen har vært preget av to store industribedrifter som ble etablert på 1960-tallet, intensivt jordbruk og generelt lav boligkvalitet. Over en tolvårsperiode har alle forvaltningsnivåer vært involvert i planleggingen av byen. Målet har vært en bærekraftig og fremtidsrettet areal- og byutvikling tilrettelagt for innbyggere og med klimavennlige løsninger. Ved hjelp av dataverktøy er det kartlagt og vurdert hvordan det kan legges til rette for en byutvikling som ivaretar naturressursene og økosystemene. For å få til en ønsket utvikling er det gjennomført viktige tiltak som riving av bygninger, utvikling og ivaretagelse av grønne flater i nye utbyggingsområder og det er etablert sammenhengende grønnstruktur og gang- og sykkelveier.

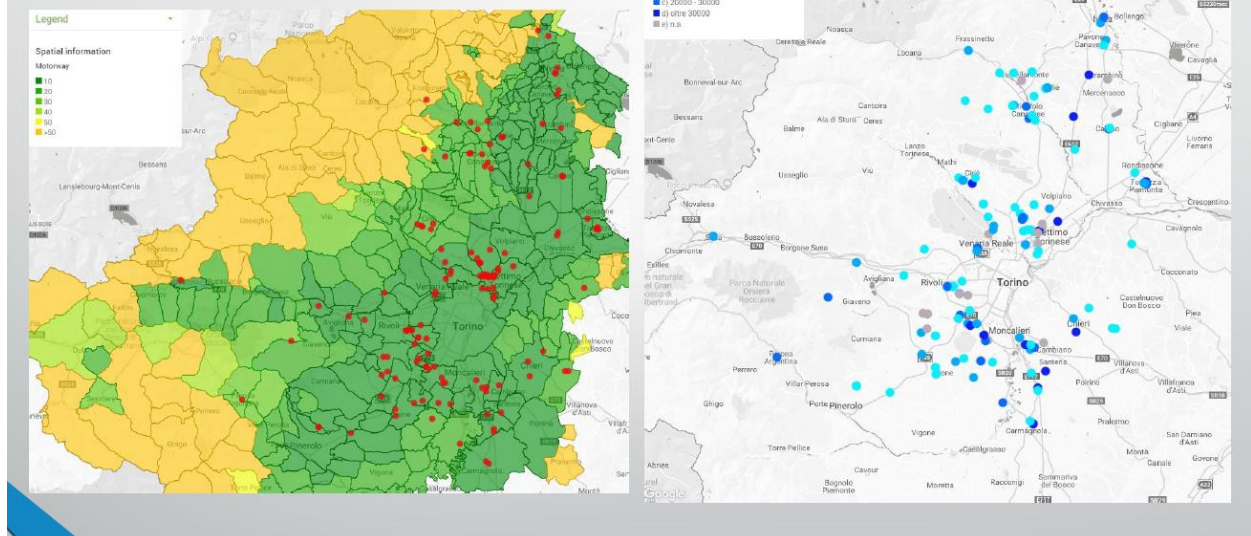
Eksempel – Økonomisk utvikling og industriområder i Metropolitan Spatial Plan og Trenta Metro-prosjektet

Torino har tradisjonelt sett vært preget av store industribedrifter, der bilindustri, metallurgi og lager/logistikk og elektronikk er viktige sektorer. Trenden 2012-2017 viser at det er reduksjon i antall produksjonsbedrifter og nedgang i antall ansatte. I forbindelse med Metropolitan Spatial Plan som er under utarbeidelse, er det gjort økonomiske analyser der målet har vært oppdatert informasjon om industrivirksomhet, sosioøkonomiske og territoriale trender i perioden 2010-2020 og identifisering av de viktigste næringene i hvert delområde. Ved hjelp av videre analyser vil det utarbeides strategiske retningslinjer for å legge til rette for sosioøkonomisk utvikling i hvert delområde, men også for hele storbyområdet MCT.

Areas mapping



Visualization of Spatial information



Fra presentasjon av Trento Metro-prosjektet. Kartlegging av tilgjengelige industriområder.

Målet med Trento Metro-prosjektet er å legge til rette for lokal vekst og økt sysselsetting, fremme sosial og bærekraftig utvikling og styrke rollen til storbyområdet MCT når det gjelder økonomisk utvikling. I Trento Metro-prosjektet deltar 10 delområder, men Torino by deltar ikke. Med utgangspunkt i dataverktøy/databaser er det gjennomført en kartlegging og identifisering av industri- og forretningsvirksomheter i utvalgte områder. Ved hjelp av bestemte kriterier, blant annet avstand til offentlig transport, er det valgt ut områder som er attraktive ut fra et investeringsperspektiv og som kan egne seg for reetablering og videreutvikling. Resultatet er at det er valgt ut 30 utvalgte steder med beskrivelse, lokalisering, bilder og avstand til offentlige transportfasiliteter der det legges til rette for videre vekst og utvikling. Her er [lenke til nettsiden som viser resultatet av kartleggingen](#).

5.3. Transport og mobilitet

Agenzia Della Mobilità Piemontese (AMP) er opprettet som en sentral transportmyndighet, og har ansvar for planlegging og forvaltning av det offentlige transportsystemet i storbyområdet MCT. AMP eier også alle servicekontrakter som holdes av ulike offentlige instanser (region, provins, Metropolitan City og utvalgte kommuner). AMP ble etablert i 2003 for Torino og storbyomland, og ble i 2015 utvidet til å omfatte hele Piemonte-regionen. Det er ingen andre myndigheter i Italia som har tilsvarende struktur og status som AMP.

Hovedoppgaven til AMP er å fremme bærekraftig transport i Piemonte-regionen. De skal optimalisere offentlig transport gjennom å utvikle mobilitetsstrategier, legge til rette for utvikling av transportsystemer, priser og drift/vedlikehold, ha kontakt med lokale myndigheter og informasjon.

AMPs medlemmer består av regionen, storbyregionen MCT, Torino by og tilgrensende kommuner. Medlemmene betaler en deltakeravgift.

Funksjoner knyttet til planlegging og administrering av den offentlige transporten blir bedre organisert når det er koordinert og forvaltet av en enkelt instans med kunnskap og ressurser enn dersom ansvaret hadde vært oppdelt i mange mindre lokale enheter. Uten denne administrative enheten kunne man tenkt seg tilsvarende funksjoner på et høyere forvaltningsnivå som regionen, men dette nivået har ansvar for mange andre funksjoner som helse og utdanning.

I Italia har bilbruk tradisjonelt en sterk posisjon som ofte er det naturlige førstevalget før bruk av offentlig transport. Det har ført til lavere prioritet til offentlige transportløsninger. En sterk sentral transportmyndighet kan gjøre den offentlige transporten mer synlig slik at det får høyere prioritet.

En særlig utfordring knyttet til en slik organisering er motvilje fra lokale myndigheter til å delegere ansvaret for den offentlige transporten til en sentral myndighet som ikke tradisjonelt sett har hatt ansvaret for den offentlige transporten i området. Dette innebærer at det kan være krevende å gjennomføre prosjekter.

Ny mobilitetsplan under utarbeidelse

EU har utarbeidet retningslinjer for utvikling og implementering av bærekraftig mobilitetsplanlegging i funksjonelle storbyområder. Retningslinjene innebærer koordinering mellom ulike aktører, involvering av innbyggere og interessenter, vurdere nåværende og fremtidig ytelse, definere en langsiktig visjon og en tydelig implementeringsplan, utvikle et integrert system for ulike transportformer, tilrettelegge for overvåkning og evaluering og sikre kvalitet.

Den første mobilitetsplanen ble utarbeidet i 2011 (Sustainable urban mobility plan (PUMS) of the City of Turin). I 2017 ble det utgitt veiledning knyttet til bærekraftig mobilitetsplanlegging, der det blant annet går frem at det kreves at alle storbyregioner eller storbyer over 100 000 innbyggere har en mobilitetsplan. Det er utfordringer knyttet til blant annet medvirkning og involvering av innbyggere, integrering med andre planer og knyttet til overvåkning, vurdering og tilbakemelding. I 2019 ble det etablert en tverrsektoriell arbeidsgruppe, som skal utarbeide grunnlag og rammer for videre arbeid med en revidert mobilitetsplan (CMTo Urban Plan for Sustainable Mobility (PUMS)). I 2020 vil det utarbeides konsekvensutredninger og annet grunnlag med blant annet alternativvurderinger og valg av scenarier og etter planen skal planen være ferdig i 2021.

5.4. Samarbeid og samhandling

Eksempel - Bygge allianser mellom storbyområdet MCT og lokale myndigheter og interessenter

I Italia er det utstrakt privat bilbruk, og det er et mål å øke andelen gående og syklist. For å legge til rette for en utvikling med mindre bilbruk, vurderte storbyområdet MCT at det ville være hensiktsmessig å starte med økt trafiksikkerhet rundt skoler. Tradisjonelt sett er det mange elever i Italia som blir kjørt til skolen. I Torino-området gjelder det majoriteten av elevene (62 %). Offentlige områder er også i mange tilfeller lite tilgjengelige for fotgjengere og syklist, og det er lite bevissthet rundt trafiksikkerhet. Det ble igangsatt et prosjekt der formålet var å etablere en

felles forståelse og kultur knyttet til mobilitet i offentlige rom med tryggere og mer attraktive områder rundt skoler. Metoden de benyttet var basert på bred involvering der det ble etablert arbeidsgrupper med deltagere fra ulike berørte grupper som lærere, foreldre og representanter fra offentlig forvaltning. Det ble benyttet verktøy som modeller og kart. Arbeidsgruppene definerte og avgrenset områder rundt skolene og påpekte også særlige utfordringer knyttet til trafiksikkerhet. Deretter ble det iverksatt ulike former for trafiksikkerhetstiltak som blant annet innebar at det ble etablert soner for fotgjengere rundt skoler som var lett gjenkjennelige mht. fargebruk, midlertidige og permanente stengte veier, soner med lav hastighet og trygge gangveier og utearealer. Prosjektet har gitt gode erfaringer og er planlagt utvidet til andre områder, der tilsvarende metode og fremgangsmåte kan benyttes.

Eksempel – Samarbeid mellom kommuner utenfor bykjernen (ToP Metro-prosjektet)

ToP Metro-prosjektet ble etablert i 2018, og skal bidra til å videreutvikle forstedene/utkantkommuner ved hjelp av ulike delprosjekter og initiativer. Prosjektet er oppfølging av Metropolitan Strategic Plan, og formålet er en byutvikling basert på kvalitet. Top Metro-prosjektet er karakterisert ved at flere ulike forvaltningsnivåer er involvert (region, Metropolitan City, kommuner) og der hensikten er synergier mellom ulike retningslinjer og planer for byfornyelse og byutvikling. Prosjektet omfatter fire kategorier; forbedret bykvalitet, vedlikehold og revitalisering av offentlige byrom og bygninger, økt sikkerhet og velferd samt grønn mobilitet. Hovedvekten av prosjektene faller inn under kategorien vedlikehold og revitalisering av offentlige byrom og bygninger. Storbyregionen Torino koordinerer prosjektet og skal legge til rette for at innbyggere og kommunene deltar. Prosjektet er inndelt i faser som analyse, deltagelse og møter med kommuner og region og gjennomføring av prosjekter. Prosjektet er støttet av EU med ca. 40 millioner Euro, og er også delfinansiert med offentlige og private midler. Prosjektet vil etter planen avsluttes i 2023.

5.5. Presentasjoner fra Osloregionen

Som en del av programmet i Torino ble det også gitt presentasjoner av det regionale samarbeidet i Osloregionen ved Eva Næss Karlsen, sekretariatet for Osloregionen, utfordringer på transportområdet, ved Tom-Alex Hagen, Statens Vegvesen og erfaringer med involvering og forankring fra arbeidet med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, ved Peter Austin, Oslo kommune. Peter deltok også i en avsluttende samtale om samarbeid i storbyregioner.



Paneldiskusjon og presentasjoner fra Osloregionen.

6. Oppsummering av noen erfaringer og læringspunkter fra studietur

Denne rapporten gir en kort gjennomgang av besøkene til storbyregionene Zürich, Lyon og Torino. 20 deltagere fra kommuner, fylkeskommuner, regionråd, Osloregionens Europakontor, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet deltok på studieturen 20.-25. oktober som ble organisert av Osloregionen. Nedenfor er en kort oppsummering av noen av læringspunktene fra turen.

6.1. Generelle betraktninger fra studieturen

Grunnleggende likheter med Osloregionen, men mer komplisert

Studieturen til tre storbyregioner i Europa ga generelt et viktig perspektiv på situasjonen for Osloregionen, også i lys av reformen for norske fylker og kommuner i 2020. Sett i et norsk perspektiv, virket alle storbyregionene som vi besøkte, betydelig mer kompliserte enn Oslo. De hadde flere forvaltningsnivåer og mange flere kommuner enn Osloregionen, og mange av kommunene var langt mindre enn hos oss. Lyonregionen brer seg utover flere Département (nest lavest forvaltningsnivå), mens Zürichregionen omfatter hele eller deler av 8 lovgivende kantonen. Torinoregionen var enklere å forstå som en samlet region, dog med 312 kommuner og underlagt to øvrige forvaltningsnivåer – region og nasjonalstat. Torino storbyregion hadde en størrelse og regional rolle som var nokså sammenliknbar med Oslo, med unntak av hovedstadsfunksjonene. Alle de tre byregionene lå også innenfor 2-3 timers reiseavstand fra høyfjellene i Alpene, og kan da sammenliknes med Oslos beliggenhet i forhold til de sørnorske fjellområdene, som turistattraksjoner og områder med det motsatte av urbant preg.

Vi ser at de sterkeste samarbeidsrelasjonene, sett i forhold til graden av forpliktelse, handlekraft og substansielle oppgaver (særlig arealpolitikk, transport, miljø og til dels næringsutvikling) var innenfor de nettverkene av kommuner som var tettest inntil storbyen – Grand Lyon og RZU (Zürich og omegn), og 11 av de nærmeste kommuner rundt Torino som søker om tilskudd til områdesatsing. Disse områdene kan sammenliknes med Oslo og Akershus. Det er grunn til å tro at noe av suksessen i samarbeidene om Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, Oslopakke 3 og Ruter AS, kan skyldes den relativt sterke tilknytningen til en sentral storby hos Akershus-kommunene gjennom pendling og annen daglig kontakt.

Samarbeidsrelasjonene med en geografisk spredning på opptil flere hundre kilometer og med et stort antall småkommuner – Zürich Metropolitan Conference, Lyon Metropolitan Area, og Citta Metropolitana Torino – hadde vesentlig mindre grad av forpliktelse og hadde ikke tatt på seg mange konkrete oppgaver. Disse samarbeidsnivåene kan sammenliknes med både Osloregionen og Østlandssamarbeidet hos oss. Her er påvirkning av nasjonale prioriteringer (særlig innenfor transport) og en politisk samordning av politikk for regional utvikling prioriterte oppgaver. For Osloregionen har samordning om area- og transportplanlegging vært viktigst. For områder med en så stor geografi, er forholdet til sentral storby imidlertid svakere, med mange perifere kommuner og konkurrerende regionbyer. Pendling inn til storbyen er mindre totalt sett i en større region, og politikken er ofte knyttet mest til lokal identitet og videreutvikling av subregionale sentre og arbeidsplasser, fremfor storbyområdets funksjonalitet.

Gjennom samtaler med vertskapene, var det mulig å få et inntrykk av visse uenigheter mellom samarbeidsnettverkene på de to nivåene (storbynære nettverk og større regionale nettverk), både i substansiell politikk og mer generelt om deres viktighet i det politiske landskapet. Dette er et viktig perspektiv å ta inn i den videre utviklingen av samarbeidet i Osloområdet, hvor det i dag er et relativt godt samsvar i de politiske retningene mellom alle samarbeidsarenaene.

Nedenfor er det noen ytterligere refleksjoner om enkelte punkter fra de ulike delene av studieturen:

- Studieturen ga deltakerne en unik mulighet til erfaringsutveksling og læring. Dette er viktig for Osloregionens regionale nettverk og for videre utvikling av det regionale samarbeidet, bl.a. på følgende områder:
 - Strategisk samarbeid
 - Utvikle felles kunnskapsgrunnlag
 - Tillitsbasert samarbeid, verdien av å bli bedre kjent
- Strategisk plansamarbeid er godt utviklet i flere storbyregioner, og omfatter flere forvaltningsnivåer hvor det er aktuelt.
- Det rives, fortettes og gjenreises ved knutepunkter i storbyregionene
- Nabokommunene til en storby har mange av de samme utfordringer som hos oss, f.eks. Schlieren som nabokommune til Zürich. Vi har sett ulike boligløsninger i omegnskommunene og ny bruk av gamle institusjoner, f.eks. tidligere fengsel gjort om til universitet i Lyon.
- Storbyenes samarbeid med det regionale nivået er en utfordring (eks. Torino)
- Interessant å se de andre byregionenes bevissthet om landbruket, biodiversitet og grønt struktur
- Interessant å se Torinos prosjekt på kartlegging av områder for industri – og forretningsvirksomhet, der formålet er å tiltrekke seg utenlandske investorer.
- Kvalitet på og organisering av kollektivsystemene ulike i regionene vi besøkte. På vårt korte besøk fikk vi bekreftet at Sveits er en ledende jernbanenasjon.
- Nyttig å få innblikk i hvordan andre land og storbyregioner jobber, og reflektere rundt forskjeller og likheter i utfordringene, spesielt når det gjelder regionalt samarbeid.
- Studieturen bekrefter nytteverdien av strategisk internasjonalt samarbeid og erfaringsutveksling.

Noen personlige høydepunkter fra turen:

Tine Svensen, Akershus fylkeskommune

Det er åpenbart mange ting som kan trekkes frem fra en så flott tur, men man blir nødt for å velge ut noe. I den anledning vil jeg trekke frem presentasjonen om Limmattal i Zürich av Peter Wolf. Jeg syntes det var veldig spennende å høre og se hvordan de hadde jobbet med bevaring og tilpassing av kulturminner inn i utfordringene med å utvikle by og bygder/distrikt. Videre var det spennende å høre hvordan de hadde jobbet med forskjellige strukturer i utformingen av offentlige rom, for å skape gode rom for lyd. Limmattal ligger blant annet veldig tett på et stort og viktig veikryss for Zürich, og de har mange utfordringer i forbindelse med støy. De hadde blant annet åpnet opp mot elveløp for å skape det de kalte akustiske kvaliteter i offentlige rom.

Astri Taklo, Bærum kommune

Ja det er mange ting som kan trekkes fram, og sikkert enda flere hvis jeg hadde klart å få med meg alt som ble sagt på mer og mindre tilgjengelig engelsk. Fra hele turen synes jeg at det var veldig interessant at i Torino gjelder landskapsplanen foran andre planer. Hva dette innebærer kunne jeg tenke meg å undersøke nærmere. Fra Zurich tar jeg med meg at deres viktigste kriterium for suksess i regionalt samarbeid er å samhandle/-arbeide med omlandet for å bli enige om utfordringer, strategier og tiltak som forsterke hverandre, motivert av at det gir felles merverdi. I det arbeidet trenger man å være i permanent endring med å utvikle faktagrunnlag og politikk i dialog med interessegrupper. Det betyr å skifte fra et hierarkisk system til dialog, «for å oppdage hva virkeligheten er» og «bringe folk inn i endring». Dette løses bl.a. ved å opprette koordinerende organ for de ukoordinerte politisk administrative enheter (kantonene) i regionen som hver setter av ressurser/personell inn i det felles arbeidet.

Øyvind Sørli, Gran kommune/Hadelandsregionen:

Takk for en hyggelig og interessant tur!! Det jeg syntes var mest spennende på denne studieturen var å oppleve tre sammenlignbare, men allikevel veldig ulike, storbyregioner i løpet av 5 dager. Det ble en spennende og innholdsrik tur, med mange inntrykk og viktig faglig påfyll. Vi kom vel ikke helt til bunns i makt- og styringsforholdene i de tre storbyregionene, men det var tydelig at mange av ulikhetene hadde en sammenheng med kulturelle og styringspolitiske ulikheter mellom landene. Jeg synes spesielt at ulikhetene var store mellom Zürich og Lyon. Vi rakk ikke mye by- og uteliv, men det vi fikk tid til var så interessant at jeg fikk lyst til å reise tilbake for å oppleve mer. Noen faglige enkelttemaer som jeg syntes var spesielt interessante i de tre storbyregionene, og som jeg gjerne skulle ha hatt anledning til å sette meg mer inn i:

- Zürich: Bevaring av grøntstruktur i åsområdene rundt byen + mer om organisering og utviklingen av det imponerende kollektivtilbudet.
- Lyon: Byplanmessige grep i den kraftige utbyggingen i sentrale områder rundt jernbanestasjonen og litt mer om de andre forstedene.
- Torino: Bevaring av landbruksarealer i nabokommunene (jfr. City of None) og mer om bruken og utviklingen av bygningsmassen i de sentrale byområdene (boligandel, næring, bevaring m.m.)

6.2. Erfaringene fra studieturen og forståelse for samarbeid i storbyregioner

I innledningen, ble det stilt noen generelle spørsmål, for å forstå bedre hva Osloregionen kan lære gjennom SPIMA-prosjektet og besøk til de tre storbyregionene Zürich, Lyon og Torino. I tillegg til det som er drøftet tidligere i rapporten og oppsummert i kapittel 6.1. over, har vi noen svar på de innledende spørsmålene:

- *Hvordan foregår det regionale samarbeidet? Er det formalisert eller uformelt? Er det samarbeid på politisk og/eller faglig nivå? Hva samarbeider dere om*
 - I alle tre storbyregioner, er samarbeidet formalisert ved etablering av samarbeidsorgan med både politiske og administrative nivåer og god støtte fra fagnettverk. I Lyon var fagnettverkene forsterket med et større felleskontor, Urba-Lyon, som bidrar med oppdrag til regionale samarbeidsoppgaver på flere geografiske nivåer, og avgrensede temaer og områder. I Frankrike og Italia er storbyregionalt

samarbeid organisert i henhold til egen lov – i Frankrike spesifisert for Lyon – mens samarbeidet i Zürich er organisert med forankring i lokale og regionale vedtak (kantonene er også lovgivende organ). I alle storbyregioner var det flere, mindre samarbeidsgrupper og -prosjekter; disse sikret en god faglig og lokal forankring og, gjennom dette, bedre forståelse for viktigheten av et regionalt perspektiv i lokalpolitikken.

- Samarbeidstemaer er varierende. I alle tre storbyregioner var strategisk arealplanlegging en sentral oppgave. Ut fra dette hadde ulike fokusområder, som f.eks. landskap/grøntstruktur, infrastruktur og offentlig transport, sosioøkonomiske utjevning, næringsvekst og internasjonal markedsføring, miljøvern og forurensing.
- *Byutvikling og arealbruk*
 - *Bakgrunn – hvordan er plansystemet?*
 - Plansystemene er forskjellige, men viser samtidig noen viktige likhetstrekk med det norske.
 - Forvaltningsstrukturen varierer fra land til land. Med unntak av de store byene, var kommunene ofte mindre enn de norske, samtidig som arealplanmyndighet er alltid på kommunenivået.
 - I Italia og Frankrike har de fire forvaltningsnivåer. I kraft av dette, og på grunn av et stort antall små kommuner, er storbyregionene («Metropolitan Cities / Metropolitan Areas») organisert med egne lover.
 - *Virkemidler for byutvikling og arealbruk*
 - Finansiering av kommunale og regionale oppgaver, og av strategiske investeringer er organisert forskjellig. Lokale skatteinntekter betyr relativt mye, i tillegg til selskapsskatt. Finansiering av store infrastrukturprosjekter er et resultat av forhandling om kostnadsdeling mellom forvaltningsnivåer, inklusiv elementer av EU finansiering i Frankrike og Italia.
 - I alle de tre land, er soneregulering den viktigste beslutning for utbygging av enkelteierdommer, som i Norge. De regionale nivåene har derimot forskjellige grader av planmyndighet. Regional styring skjer gjerne gjennom dialog, strategiske investeringer og annen samhandling, mens innsigelse er ikke kjent i Italia og Frankrike.
- *Hvilke andre tema samarbeider regionen om? F.eks. klima, miljø og ressurser, næring, sosialpolitikk*
 - I Lyon, og franske byregioner generelt, er samarbeid om fordeling av ansvar for sosial boligbygging mellom kommunene en viktig oppgave.
 - I alle byregionene var det mye oppmerksomhet på vern og bruk av grøntstruktur, med vekt på bl.a. bærekraftig landbruk, skogsområder, vannressurser m.m.
 - Torino og Torino Metropolitan City var begge sterkt fokusert på næringsliv som en del av byutvikling. De var dessuten aktører i områdesatsinger i utvalgte områder.
 - Ingen av byregionene ga uttrykk for et klimapolitisk fokus, samtidig som at hovedretningen i deres areal- og transportplanlegging fulgte den samme retningen som i Norge, og med utgangspunkt i ofte høyere arealutnyttelse i tettbebyggelse enn i norske tettsteder.

Vedlegg 1. Deltakerliste

Navn	Virksomhet
Tine Svensen	Akershus fylkeskommune
Astri Taklo	Bærum kommune
Kari Marie Swensen	Follorådet
Øyvind Sørli	Hadelandsregionen/Gran kommune
Eli N. Ruud-Olsen	Hedmark fylkeskommune
Ingeborg Langeland Degnes	Indre Østfold regionråd/ Askim kommune
Terje Vegem	Jernbanedirektoratet
Terje Pettersen	Mossregionen/Moss kommune
Ina Rognerud	Oslo kommune
Peter Austin	Oslo kommune
Pål A. Sommernes	Oslo kommune
Marie Aaberge	Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten
Eva Næss Karlsen	Osloregionen
Solveig Standal Skåravik	Osloregionens Europakontor
Inger Synnøve Kammerud	Ringerike kommune
Ingar F. Leiksett	Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR)
Grethe Salvesvold	SNR/Skedsmo kommune
Tom Alex Hagen	Statens vegvesen
Inger Berit Kolseth	Østfold fylkeskommune
Knut Ramtvedt	Østfold fylkeskommune

Vedlegg 2. Detaljert program for hver byregion

Program Zürich – 21. oktober

Time	Activity / Venue	With..
08:44 – 08:53	Train from Zürich Mainstation to Schlieren (S12 direction Brugg AG, track 41/42)	Karolina Merai, Project Manager Foreign Affairs → she will meet you at 08:15 at the hotel Montana (Konradstrasse 39, 8005 Zürich)
09:00	Meeting with Barabara Meyer at the train station Schlieren	Barbara Meyer, Urban Planner of the City of Schlieren Karolina Merai, Project Manager Foreign Affairs
09:00 – 10:30	Guided tour with Barbara Meyer : Schlieren West with a focus on densification. The questions	Barbara Meyer, Urban Planner of the City of Schlieren Karolina Merai, Project Manager Foreign Affairs
10:30 – 11:00	Transfer to the City Hall of Schlieren (Freiestr. 6, 8952 Schlieren)	Barbara Meyer, Urban Planner of the City of Schlieren Karolina Merai, Project Manager Foreign Affairs
11:00 – 12:00	- Short introduction into the strategic urban planning of Schlieren: Barbara Meyer - Presentation of the Association "Regionale 2025 – Projektschau Limmattal" (a platform of 16 municipalities and 2 Cantons with the aim to enable concrete projects that contribute to an innovative development of the region "Limmattal" situated around the river Limmat, starting in Zürich and ending in Brugg (Canton Aargau): Peter Wolf City Hall of Schlieren (Freiestr. 6, 8952 Schlieren), 3 rd floor, room 303	Barbara Meyer, Urban Planner of the City of Schlieren Karolina Merai, Project Manager Foreign Affairs Peter Wolf, Director of the Association "Regionale 2025"
12:15	Lunch at the Pizzeria Corona (Bahnhofstrasse 15, 8952 Schlieren – directly at the train station Schlieren)	Karolina Merai, Project Manager Foreign Affairs Peter Wolf, Director of the Association "Regionale 2025"
13:34 – 14:00	Transfer to the Zürich City Hall (Train from Schlieren: 13:34)	Karolina Merai, Project Manager Foreign Affairs
14:00 – 16:30	Meeting with Angelus Eisinger and Walter Schenkel - Short Welcome (3'): Karolina Merai - Presentation of the Oslo-region (15'): tbd - Presentation of RZU and Discussion (45'): Angelus Eisinger / All - Presentation Metropolitan Conference and Discussion (45'): Walter Schenkel / All	Angelus Eisinger, Director RZU Walter Schenkel, Director of the Association Metropolitan Conference Zürich

Program Lyon – 22.-23. oktober

15h45 : Arrival at the Urban Planning Agency of the Lyonnais metropolitan area

Tour Par Dieu

129 rue Servient

69003 Lyon

The Agency is on the 23rd floor you will need a piece of identification to access the tower.

16h : Métropole de Lyon's governance

The PLUI-H, the strategic planning and regulatory planning document

Grégoire Carrier, directeur des Stratégies Territoriales et des Politiques Urbaines de la Métropole de Lyon

16h45 : The Lyon metropolitan area urban planning agency

Statut, governance et activities, a structure facilitating mutual acquaintance

Karen Mc Cormick, in charge of territorial strategy studies and referent of European and international networks on governance issues

17h-18h45 : The metropolitan area of Lyon: dynamics, challenges and actors of planning

InterScot, the harmonized strategic planning approach for the Lyon-Saint Etienne metropolitan area

Sébastien Rolland, coordinator of the interScot approach and part-stakeholder of the prospective unit at the Planning Agency.

18h45 : marche dans Lyon pour rejoindre le restaurant en presque-île, à côté de l'Hotel Dieu

19h30-20h :

Restaurant le Café comptoir

2 place de l'hôpital

69002 Lyon

Sébastien Rolland et Karen Mc Cormick will dine with you.

8h34 : RDV in front of the train station to purchase train tickets

8h54 : Departure of the train towards Saint Etienne Chateaucieux stop "Givors city"

9h15-9h45 : town tour

9h45 : coffee reception at the Metropolitan Pole

10h-12h : historic, governance et activities of the Metropolitan Pôle

Philippe Tormento, Directeur Général

12h32-13h : departure by train from Givors - Arrival at Lyon-Perrache station and visit and free lunch in the Confluence district

Program Torino - 24. oktober

AGENDA

9:30 – 10:00

Guided Tour of Palazzo Cisterna

Meeting point:
main entrance
Via Maria Vittoria 12

10:00 – 10:10

Welcome

Dimitri De Vita |
Metropolitan City of Turin Councilor

10:10 – 10:20

Introduction of objectives and discussion topics

Giannicola Marengo |
Metropolitan City of Turin
Peter Austin |
City of Oslo

SESSION I

Planning and land use

10:20-10:40

Institutional organization and territorial planning

Stefania Grasso, Irene Mortari |
Metropolitan city of Turin

10:40-11:00

City of None: an example of sustainable local planning against soil consumption

Eros Primo |
City of None

11:00-11:20

Economic development and industrial areas into the Metropolitan Spatial Plan and "TrentaMetro" Project

Matteo Tabasso |
Links Foundation

11:20 – 11:40

Norwegian Regional planning and regional transport

Eva Naes Karlsen |
Oslo Region alliance
Tom-Alex Hagen |
Norwegian Public Roads
Administration

SESSION II

Transport and cooperation for strategic investments

11:40-12:00

Transport and mobility

Licia Nigrognolo |
Piedmont Mobility Agency

12:00-12:20

The new CMTo Urban Plan for Sustainable Mobility – PUMS

Elena Pedon |
Metropolitan city of Turin
Luca Staricco |
Polytechnic University of Turin

12:20-12:40

Building alliances between MCTo, local administrations and stakeholders

Mario Bellinzona |
LAQUP

Lunch break

SESSION III

Cooperation within the metropolitan area

14:30- 14:50

A case of cooperation among municipalities outside the city center

Paola Boggio Merlo |
Metropolitan city of Turin

14:50 -15:10

Stakeholder groups in EU projects

Claudia Fassero |
Metropolitan city of Turin

15:10-15:30

Involving the relevant actors: Norway good practice

Peter Austin |
City of Oslo

SESSION IV

Strategies on Climate changes and green education

15:30 – 15:50

ARTACLIM Project: climate change adaptation strategies in local and metropolitan planning

Stefano Fraire, Marco Valle |
Links Foundation

15:50-16:10

Safe Health and Water Management (SHWM)

Elena Apollonio |
Metropolitan city of Turin

Discussion and Conclusion

Peter Austin and
Giannicola Marengo

Turin - Oslo

Metropolitan Governance in Spatial and Strategic Planning

Making use of the ESPON SPIMA project through group exchange

Torino, 24th October 2019

Città metropolitana di Torino
via Maria Vittoria 12
Sala Consiglieri

PTGM
CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

TORINO
METROPOLI
Città metropolitana di Torino