



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Møteinnkalling

Utvalg: Ullern byutviklings- og samferdselskomite
Møtedato: 26.05.2011
Møtested: Hoffsveien 48
Møterom: Sollerud
Tidspunkt: 17:00

Til behandling foreligger:

Åpen halvtime

Orientering om Friluftsetatens mulighetsstudie vedrørende kyststi langs Bestumkilen, jfr pkt 10 i vedlagte arbeidsplan for komiteen

Vedtakssaker

Saksnr	Tittel	SIDE
PS 11/17	Godkjenning av innkalling og saksliste til komiteens møte den 26.05.2011	3
PS 11/18	Protokoll fra Ullern byutviklings- og samferdselskomite 14.04.2011	5
PS 11/19	Utkast til regional planstrategi og regionalt planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus - offentlig ettersyn	11
PS 11/20	Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8 - varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid - omregulering fra bolig til bolig i kombinasjon med kulturmiljø	69
PS 11/21	Lilleakerveien 26 med flere- Mustad nord - endret planforslag med konsekvensutredning - varsling om utvidet planområde	81
OS 11/11	Høring - utkast til forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo kommune	89
OS 11/12	Arbeidsplan for Ullern byutviklings- og samferdselskomite	113
OS 11/13	Saker fra komitemedlemmene	117

Ullern, 13.05.2011

Thor-Even Strømme(sign)
Bydelsdirektør

Vedlegg: Saksdokumenter
Kopi: Ullern helse- og sosialkomite (kun saksliste)
Ullern kultur- og oppvekstkomite
Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne i Bydel Ullern
Eldrerådet i Bydel Ullern
Ungdomsrådet i Bydel Ullern



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 05.05.2011

Saksmappe:
2011/6

Saksbeh:
Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:
026.2

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
PS 11/11	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	26.05.2011

GODKJENNING AV INNKALLING OG SAKSLISTE TIL KOMITEENS MØTE DEN 26.05.2011

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Innkalling og saksliste til komiteens møte 26.05.2011 godkjennes.

Ullern, 05.05.2011

Thor-Even Strømme
bydelsdirektør



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

3



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 05.05.2011

Saksmappe:

2011/6

Saksbeh:

Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:

026.2

Saksgang

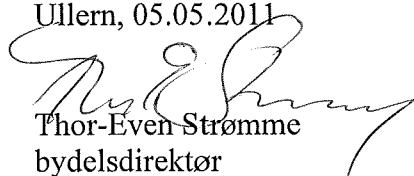
Saksnr	Utvalg	Møtedato
PS 11/18	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	26.05.2011

PROTOKOLL FRA ULLERN BYUTVIKLINGS- OG SAMFERDSELSKOMITE 14.04.2011

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Protokoll fra Ullern byutviklings- og samferdselskomite 14.04.2011 godkjennes.

Ullern, 05.05.2011


Thor-Even Strømme
bydelsdirektør



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

5



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Møtebok

Utvalg: Ullern byutviklings- og samferdselskomitè
Møtedato: 14.04.2011
Tidspunkt: 17:00
Møtested: Hoffsvæien 48
Møterom: Sollerud

Følgende medlemmer møtte:

Navn	Funksjon	Repr	Vara for
Arne Helgerud	Leder	H	
Anatole Ouedraogo	Nestleder	A	
Anne Sofie Tølsby	Medlem	H	
Preben Hassing	Varamedlem	H	Gunnar Juriks
Svein Hjelmås	Varamedlem	A	Marit Zahl Rindal
Berit Kvæven	Varamedlem	V	Bente Marie Nørgård
Jan-Vidar Hansen	Medlem	F	
Terje Farestveit	Medlem	SV	

Følgende møtte fra administrasjonen:

Navn	Stilling
Svein Hjelmveit	Spesialkonsulent

Arne Helgerud
Leder

Ine Hjeltnes
for Svein Hjelmveit
Sekretær

Åpen halvtime:

Håvard Stenberg vedrørende mobilmaster ved Skøyen skole

Saksnr	Tittel
PS 11/26	Godkjenning av innkalling og saksliste til komiteens møte den 14.04.2011
PS 11/27	Protokoll fra Ullern byutviklings- og samferdselskomite 10.03.2011
PS 11/28	Nedre Skøyen vei 7 - forslag til detaljregulering - offentlig ettersyn
PS 11/29	Anmodning om forslag til plassering av snødeponi i bydelen
PS 11/30	Forslag om endret fartsgrense og fartsdempende tiltak i Frantzestråveien ved sykkelkryssing ved Sollerud
OS 11/18	Oppføring av midlertidig støyskjerm mellom Harbitzalleen og Drammensbanen
OS 11/19	Barn og unges interesser i arealplanleggingen - evaluering og videreføring av barnerepresentantordningen - bystyresak 420 behandlet den 15.12.2010
OS 11/20	Arbeidsplan for Ullern byutviklings- og samferdselskomite
OS 11/21	Saker fra komiteemedlemmene

- PS 11/9** **Godkjenning av innkalling og saksliste til komiteens møte den 14.04.2011**
 Ullern byutviklings- og samferdselskomitè fattet følgende enstemmige vedtak:
 ”Innkalling og saksliste godkjent med følgende nye saker:
 PS 11/14 Sørkedalsveien – Morgedalsvegen, forslag til utbyggingsavtale – offentlig ettersyn
 PS 11/15 ”Silurveien” planinitiativ (tidligere behandlet som ”Ved Åsjordet stasjon – Kolsåsbanen...”, også kalt Klingenbergtomten ref PBE 201000541, nå 201100770)
 PS 11/16 Vækerøveien – Lysejordet borettslag, varsel om oppstart av planarbeid
- Arne Helgerud(H) og Svein Hjelmtveit(komitesekretær) meldte orienteringssaker”
- PS 11/10** **Protokoll fra Ullern byutviklings- og samferdselskomite 10.03.2011**
 Ullern byutviklings- og samferdselskomitè fattet følgende enstemmige vedtak:
 ”Protokoll fra Ullern byutviklings- og samferdselskomite 10.03.2011 godkjennes.”
- PS 11/11** **Nedre Skøyen vei 7 - forslag til detaljregulering - offentlig ettersyn**
 Ullern byutviklings- og samferdselskomitè fattet følgende enstemmige vedtak i hht vedtak om delegasjon av myndighet gitt av Ullern bydelsutvalg:
 ”Ullern bydelsutvalg slutter seg til plan- og bygningsetatens konklusjon om anbefaling av det fremlagte planforslaget.”
- PS 11/12** **Anmodning om forslag til plassering av snødeponi i bydelen**
 Ullern byutviklings- og samferdselskomitè fattet følgende enstemmige vedtak:
 ”Saken er til behandling i komiteen. Komiteen nedsetter en arbeidsgruppe bestående av Arne Helgerud(H), Anne Sofie Tølfby(H) og Terje Farestveit(SV) for komiteens videre arbeid med saken.”
- PS 11/13** **Forslag om endret fartsgrense og fartsdempende tiltak i Frantzebråtveien ved sykkelkryssing ved Sollerud**
 Ullern byutviklings- og samferdselskomitè fattet følgende enstemmige vedtak i hht. vedtak om delegasjon av myndighet gitt av Ullern bydelsutvalg:
 ”Ullern bydelsutvalg støtter Samferdselsetatens forslag i brev av 19.10.2010 om å anlegge en hump eller opphøyd kryssingsareal i Frantzebråtveien der syklistene krysser veien, samt reduksjon av hastigheten til 30 km/t samme sted.”
- OS 11/7** **Oppføring av midlertidig støyskjerm mellom Harbitzalleen og Drammensbanen**
 Ullern byutviklings- og samferdselskomitè fattet følgende enstemmige vedtak:
 ”Brev og søknad om tiltak av 16.03.2011 fra Faveo Prosjektledelse AS til Plan- og bygningsetaten tas til orientering. For øvrig er bydelsdirektøren positiv til at Jernbaneverket vurderer om støyskjermen blir permanent dersom naboene ønsker dette.”
- OS 11/8** **Barn og unges interesser i arealplanleggingen - evaluering og videreføring av barnerepresentantordningen - bystyresak 420 behandlet den 15.12.2010**
 Ullern byutviklings- og samferdselskomitè fattet følgende enstemmige vedtak:
 ”Vedtak i bystyret sak 420 behandlet den 15.12.2011 tas til orientering.”

- OS 11/9** **Arbeidsplan for Ullern byutviklings- og samferdselskomite**
Ullern byutviklings- og samferdselskomite fattet følgende enstemmige vedtak:
"Komiteens arbeidsplan ajourføres med følgende nye punkter:
- Anlegg av fotgjengerfelt over Vækerøveien ved Møllefaret.
 - Lokalisering av snødeponi i Bydel Ullern. Nedsatt arbeidsgruppe bestående av Arne Helgerud(H), Anne Sofie Tølsby(H) og Terje Farestveit(SV) behandler saken.
 - På- og avkjøringsramper på E-18/Vestkorridoren.
 - Fornebubanen, traseer og holdeplasser."
- PS 11/14** **Sørkedalsveien - Morgedalsvegen, utbyggingsavtale om veiombygging mellom Oslo kommune og ambassaden - offentlig høring**
Ullern byutviklings- og samferdselskomite fattet følgende enstemmige vedtak:
"Saken tatt til orientering."
- PS 11/15** **Silurveien – planinitiativ (tidligere behandlet som "Ved Åsjordet stasjon – Kolsåsbanen...", også kalt Klingenbergstomten ref PBE 201000541, nå 201100770)**
Ullern byutviklings- og samferdselskomite fattet følgende enstemmige vedtak i hht. vedtak om delegasjon av myndighet gitt av Ullern bydelsutvalg:
"Regulering av barnehage på "Klingenbergstomten" ved Åsjordet stasjon opprettholdes."
- PS 11/16** **Vækerøveien - Lysejordet borettslag, varsel om oppstart av planarbeid**
Ullern byutviklings- og samferdselskomite fattet følgende enstemmige vedtak i hht. vedtak om delegasjon av myndighet gitt av Ullern bydelsutvalg:
"Bydelsutvalgets vedtak i brev av 23.11.2010 opprettholdes."
- OS 11/10** **Saker fra komitemedlemmene**
Arne Helgerud(H) orienterte om:
- Bomstasjonen i Karenslyst alle flyttes
 - Byrådet varsler rullering av areal- og transportplan for Oslo og Akershus
 - Skole utredes i Harbitzalleen 3-7
 - Vei opparbeides i forbindelse med Jarlsborgveien 6
- Svein Hjelmtveit(komitesekretær) orienterte om:
- Møte 31.03.2011 i regi av Norconsult om plan for båtplasser ved Sollerud
 - Brev fra Haslund av 11.03.2011 vedrørende kabeltrase mellom Smestad og Solli



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Saksmappe:

2011/485

Saksbeh:

Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Dato: 06.05.2011

Arkivkode:

014

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
PS 11/19	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	26.05.2011

UTKAST TIL REGIONAL PLANSTRATEGI OG REGIONALT PLANPROGRAM FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS - OFFENTLIG ETTERSYN

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Planstrategi og planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus datert 16.03.2011 støttes med følgende tillegg:

Da behovet for økt persontrafikk frem mot år 2030 i hovedsak må løses gjennom en betydelig vekst i kollektivtrafikken, behandles 4 jernbanespor i tunnel mellom Lysaker og Skøyen i planprogram og konsekvensutredes.

Av miljømessige årsaker (støy, luftforurensning og barrierevirkning) behandles spørsmålet om å legge E-18 i tunnel mellom Lysaker og Hjortnes/Filipstad i planprogram og konsekvensutredes, jfr arealstrategi i Oslo kommuneplan 2008.

Med bakgrunn i høringsnotat fra Helse- og omsorgsdepartementet om forslag til ny folkehelselov, tas folkehelse inn i planstrategi/planprogram og som et eget tema i konsekvensutredningen.

Saksfremstilling

Hensikten med planstrategien og planprogrammet er å legge grunnlaget for en felles areal- og transportplan for Oslo og Akershus uavhengig av fylkes- og kommunegrenser.

Forslag til en felles plan sendes ut på høring våren 2013. Endelig behandling av planen i Oslo bystyre og Akershus fylkesting kan skje høsten 2013.

I brev av 08.04.2011 fra Byrådsavdeling for byutvikling og Akershus fylkeskommune heter det blant annet følgende:

"Den regionale planstrategien redegjør for hovedutfordringer i regionen, hovedmål for planarbeidet, og viktige utviklingstrekk innen temaet areal og transport. Tre alternative modeller for utvikling beskrives for nærmere vurdering og som et utgangspunkt for valg som gjøres i planarbeidet. Formålet med planstrategien er å beskrive hvilke tema og problemstillinger som skal følges opp i videre arbeid med en samordnet areal- og transportplan



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

for Oslo og Akershus.

Det regionale planprogrammet konkretiserer oppdraget som er gitt gjennom planstrategien. Planprogrammet omtaler hvordan Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i samarbeid med kommunene vil gjennomføre planarbeidet i fellesskap, herunder utredningsbehov knyttet til de skisserte alternative utviklingsmodellene, organisering av planarbeidet og medvirkning.

Det tas ikke stilling til valg mellom utviklingsmodellene i forbindelse med høringen, men disse modellene vil benyttes videre som grunnlag for avklaringer i det oppfølgende planarbeidet."

I forbindelse med planarbeidet skal det utarbeides en konsekvensutredning som har til hensikt å bidra til at viktige miljø- og samfunnshensyn er godt belyst i planprosesser og ved planbeslutning.

I vedlagte høringsutkast til planstrategi og planprogram side 36 framgår følgende:

"Den regionale areal- og transportplanen skal omhandle strukturer som har betydning for det regionale fellesskapet, og skal være mer grovmasket enn de kommunale arealplanene. Planen skal ikke avklare problemstillinger som mer hensiktsmessig kan avklares gjennom kommuneplanene, f.eks den konkrete utforming av areal- og transportsystem innenfor de enkelte tettstedene og bydelene."

Nærmere om innholdet i planprogrammet

Tre alternative modeller for utvikling/utbyggingsmønster gjengis fra vedlagte høringsutkast til planstrategi og planprogram side 39-40:

"Modell 1 Videreføre dagens kommuneplaner:

I planstrategien er drøftet et "trendalternativ" som her konkretiseres til å omhandle en videreføring av gjeldende kommuneplaner. Dette innebærer et behov for å sammenstille dagens kommuneplaner."

"Modell 2 Konsentrert utvikling av byer:

Veksten i befolkning og arbeidsplasser konsentreres i Oslo og noen få byer i Akershus. Transportbehovet i regionen søkes redusert gjennom konsentrasjon, ved å legge til rette for høyfrekvente kollektivlinjer og vektlegging av gang- og sykkelavstander ved utbygging. Utvikling av store tettsteder med sterkere bymessig karakter vektlegges. Fortettingen i Oslo vil fortsette som i den siste tiårsperioden med vekt på utvikling av større knutepunkter, men behovet for å utnytte potensialet i Groruddalen forsterkes."

"Modell 3 Fortetting i mange knutepunkter:

Fortetting i mange knutepunkter skjer ved at en noe mindre andel av veksten kommer i byer og større knutepunkter og en større andel til de øvrige knutepunktene som ligger langs kollektivnettet i Akershus og Oslo. Dette innebærer en hierarkisk tilnærming for fordeling av framtidig vekst, basert på en nærmere vurdering av tilbud og etterspørsel etter transport, varer og tjenester, boliger og arbeidsplasser."

Fra avsnittet "Transportsystemets betydning og kapasitet" i høringsutkast til planstrategi og planprogram side 38-39 gjengis følgende:

"Det forventes at en befolkningsvekst i Oslo og Akershus på vel 30 % frem mot år 2030 vil gi omtrent like stor økning i transportetterspørselen i hovedstadsområdet. Det er samtidig ventet en noe sterkere vekst i næringstransporter og lokal varedistribusjon. Med fortsatt

befolkningsvekst vil det være behov for betydelige investeringer i transportinfrastrukturen i Oslo og Akershus også utover et 2030-perspektiv.

Planlagte nye vegprosjekter i Oslo og Akershus vil bare i begrenset grad kunne bidra til økt transportkapasitet frem mot år 2030. For eksempel kan ny E18 - Vestkorridoren gi noe økt kapasitet i denne korridoren, men muligheten for økt persontransport med bil er også avhengig av mottakskapasitet for personbiler i Oslo og andre steder.

Økt persontransport frem mot år 2030 må derfor i hovedsak løses gjennom en betydelig vekst i kollektivtrafikken, i størrelsesorden en dobling. Det er nødvendig å vurdere hvordan alternative utbyggingsmønstre kan utnytte ledig kapasitet i dagens system og i planlagte eller aktuelle nye forbindelser. Full utnyttelse av kollektivsystemet vil uansett kreve opprustning og utbedring av dagens systemer og et forsterket driftsopplegg.

- Med fullføring av de nye dobbeltsporene tilføres jernbanesystemet økt kapasitet. Det er et betydelig behov for supplerende investeringer - bl.a. vendekapasitet og oppstillingsplasser for tog og stasjonsutbedringer. Dette utredes i f m NTP. Det samme gjelder de langsiktige kapasitetsutfordringene i Oslotunnelen.
- Gjennom Oslopakke 3 er det planlagt å forsterke T-banesystemet, bl.a. utbedring av fellestunnelen og ny "Lørensving" som kobler Grorudbanen mot T-baneringen. Andre aktuelle tiltak er banebetjening av Fornebu og A-hus, samt økt kapasitet gjennom Oslo sentrum. Disse prosjektene er p.t. ikke fullfinansiert i Oslopakke 3.
- Buss utgjør en stor kapasitetsreserve for persontransport, men forutsetter prioritering av buss fremfor personbiler i vegnettet og/eller omfattende utbygging av kollektivfelt. Mottakskapasitet for buss i Oslo sentrum er en kritisk faktor for et utbyggingsmønster basert på direktelinjer med buss fra områder som ligger utenfor rekkevidde av skinnegående tilbud.
- Trikken har et stort kapasitetspotensial gitt videre satsing. Trikkebydelene i indre by antas å få en befolkningsvekst på over 40 % frem mot 2030. Ruter ønsker å utvikle trikken til en moderne bybane, gjennomgående for noe lengre reisestrekninger enn i dag. Dette vil kunne overføre betydelig kapasitet fra vegnettet. I K2010 beskrives et behov for å anskaffe nye trikker, både til fornyelse av dagens vognpark, til frekvensforbedring og til eventuelle linjeutvidelser. De fleste av disse trikkeprosjektene ligger i dag ikke inne i Oslopakke 3."

Under avsnittet "Tema for konsekvensutredning" i høringsutkast til planstrategi og planprogram side 42 heter det blant annet følgende:

"Flere av forskriftens KU-tema er ikke relevant for dette planarbeidet, da det forutsetter et detaljeringsnivå som mer hører hjemme i kommuneplan eller reguleringsplansammenheng. Dette gjelder tema som befolkningens tilgjengelighet til uteområder, bygninger og tjenester (universell utforming). Andre tema som konsekvenser for befolkningens helse utredes ikke som eget tema i denne sammenheng, men ansees som ivare tatt gjennom øvrige tema som utredes"

Videre heter det på side 45 at "Sammenhengen mellom folkehelse og utbyggingsmønster bør avklares på et lavere plannivå, og temaet konsekvensutredes dermed ikke i denne sammenheng"

Håndtering av øvrige tema i konsekvensutredningen er det redegjort for i høringsutkast til planstrategi og planprogram side 42-45.

Økonomiske konsekvenser

Ingen

Administrative/organisatoriske konsekvenser

Ingen

Bydelsdirektørens vurderinger

Bydelsdirektøren legger til grunn i sine vurderinger, slik det fremgår ovenfor, at planen ikke skal avklare problemstillinger som mer hensiktsmessig kan avklares gjennom kommuneplanene, f.eks den konkrete utforming av areal- og transportsystem innenfor de enkelte tettstedene og bydelene.

Imidlertid bemerkes følgende:

Da behovet for økt persontrafikk frem mot år 2030 i hovedsak må løses gjennom en betydelig vekst i kollektivtrafikken, dvs i størrelsesorden en dobling, aktualiseres spørsmålet om nytt dobbeltspor for jernbanen mellom Lysaker og Skøyen skal legges i tunnel, jfr arealstrategikartet for Oslo kommuneplan 2004 og Oslo kommuneplan 2008. I sistnevnte kommuneplan fremgår (side 46) at kommunen ikke ønsker å bidra til at en dagløsning for nytt dobbeltspor med 4 spor i dagen blir planavklart og realisert. På denne bakgrunn må fire spor i tunnel mellom Lysaker og Skøyen behandles i planprogram og konsekvensutredes. En slik løsning er miljøvennlig og man unngår at jernbanesporene utgjør en barriere i forhold til atkomst til arealer.

Av miljømessige årsaker (støy, luftforurensning og barrierevirkning) må også spørsmålet om å legge E-18 i tunnel mellom Lysaker og Hjortnes/Filipstad behandles i planprogram og konsekvensutredes, jfr arealstrategi i Oslo kommuneplan 2008.

I vedlagte høringsnotat – forslag til ny folkehelselov fremgår følgende:

”En drøfting av kommunens helseutfordringer skal blant annet danne grunnlag for lokal planstrategi. På samme måte skal en drøfting av fylkets helseutfordringer inngå i regional planstrategi”

På denne bakgrunn bør folkehelse tas inn i planstrategi, planprogram og som et eget tema i konsekvensutredningen.

For øvrig er bydelsdirektøren av den oppfatning at det er svært nyttig å planlegge for Oslo og Akershus uavhengig av fylkes- og kommunegrenser, slik det legges opp til i denne saken.

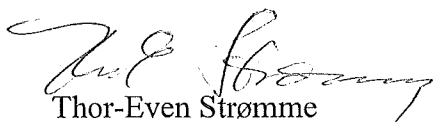
Trykte vedlegg:

Brev av 08.04.2011 fra Byrådsavdeling for byutvikling og Akershus fylkeskommune til høringsinstanser.

Planstrategi og planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus datert 16.03.2011 – høringsutkast vedtatt at politisk styringsgruppe.

Høringsnotat fra Helse- og omsorgsdepartementet– forslag til ny folkehelselov-utskrift fra departementets internettside 10.05.2011.

Ullern, 06.05.2011

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'TE Strømme', written in a cursive style.

Thor-Even Strømme
bydelsdirektør



Oslo kommune
Byrådsavdeling for byutvikling

AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

Oslo kommune
Bydel Ullern

03 MAI 2011

Bydelsadministrasjonen

BYDELSFORVALTNINGEN ULLERN

Dato 3.5.11 Saksnr. 11/485

Saksbeh. S. H. Dok. nr. 1

Arkiv: 014

Adressater ifølge vedlagt liste

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

200805201-65

Saksbeh:

Peter Austin, 23461613

Dato: 08.04.2011

Arkivkode:

014

**UTKAST TIL REGIONAL PLANSTRATEGI OG REGIONALT PLANPROGRAM
FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS
– UTLEGGELSE TIL OFFENTLIG ETTERSYN**

Byrådet i Oslo og fylkesutvalget i Akershus vedtok henholdsvis 05.04.2011 og 07.04.2011 å legge utkast til felles planstrategi og planprogram for areal og transport ut til offentlig ettersyn med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 7-2 og 8-3. Høringsfrist er satt til 01.07.2011. Den regionale planstrategien og det regionale planprogrammet utlegges i et samlet dokument. Høringsprosessen skal skje parallelt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Den regionale planstrategien redegjør for hovedutfordringer i regionen, hovedmål for planarbeidet, og viktige utviklingstrekk innen temaet areal og transport. Tre alternative modeller for utvikling beskrives for nærmere vurdering og som et utgangspunkt for valg som gjøres i planarbeidet. Formålet med planstrategien er å beskrive hvilke tema og problemstillinger som skal følges opp i videre arbeid med en samordnet areal- og transportplan for Oslo og Akershus.

Det regionale planprogrammet konkretiserer oppdraget som er gitt gjennom planstrategien. Planprogrammet omtaler hvordan Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i samarbeid med kommunene vil gjennomføre planarbeidet i fellesskap, herunder utredningsbehov knyttet til de skisserte alternative utviklingsmodellene, organisering av planarbeidet og medvirkning.

Det tas ikke stilling til valg mellom utviklingsmodellene i forbindelse med høringen, men disse modellene vil benyttes videre som grunnlag for avklaringer i det oppfølgende planarbeidet.

Hvilke spørsmål er viktig å få avklart i høringen?

Det ønskes i høringen synspunkter særlig på følgende spørsmål

Innspill til planstrategien

- Målformuleringene i planstrategien
- Er utfordringene og utviklingstrekkene beskrevet på en relevant og dekkende måte?
- Er spørsmål og problemstillinger som skal tas opp i det videre planarbeidet riktig avgrenset
- Er målkonflikter og gjensidige forventninger fra stat, fylkeskommune og kommune beskrevet på en dekkende måte?

Innspill til planprogrammet

- Synspunkter på konkretisering og avgrensning av planoppgaven

Tre alternative utbyggingsmodeller for Oslo og Akershus vurderes nærmere som planleggingsgrunnlag

1. Videreføre dagens kommuneplaner
2. Konsentrert utvikling av byer
3. Fortetting i mange knutepunkter

Det bes om innspill til disse modellene:

- Gir disse alternative utviklingsmodellene et hensiktsmessig grunnlag for en plandiskusjon?
- Hvordan bør disse modellene konkretiseres og utredes nærmere i det videre planarbeidet?

I forbindelse med planarbeidet skal det utarbeides en konsekvensutredning som har til hensikt å bidra til at viktige miljø- og samfunnshensyn er godt belyst i planprosesser og ved planbeslutning. I forbindelse med forslag til konsekvensutredning, bes det om synspunkter på:

- valg av tema og utredningsforslag
- organisering, prosess og medvirkning som er skissert i planprogrammet

Bakgrunn for planarbeidet

I Ot.prp. nr 10 (2008-2009) om gjennomføring av forvaltningsreformen gikk regjeringen inn for å møte styringsutfordringene i hovedstadsregionen gjennom et pålagt samarbeid om areal- og transportplanlegging mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Planarbeidet skal bidra til å legge til rette for en forventet sterk fremtidig vekst i befolkning og arbeidsplasser i hovedstadsområdet. Hovedstadsområdet omfatter Oslo kommune og Akershus fylke.

Areal- og transportplanen for Oslo og Akershus skal bidra til at målene om en konkurransedyktig og bærekraftig utvikling og redusert klimagassutslipp kan nås. Planarbeidet skal behandle en rekke utfordringer der investeringer og prioriteringer i transportsystemet og utviklingen av en effektiv arealbruk understøtter hverandre. Boliger og arbeidsplasser kan lokaliseres på ulike måter i området. De fremtidige persontransportbehovene kan også dekkes gjennom forskjellige kombinasjoner av privatbil og kollektivtransport.

Det finnes ulike måter å lokalisere offentlig og privat service, forskjellige måter å påvirke reisemiddelbruken i regionen, og varierende utbyggingsmønstre som bidrar til å svekke eller fremme forbruk av arealressurser. Det er følgelig ulike måter å påvirke utslipp av klimagasser og forurensning. I denne sammenheng er det viktig å finne frem til omforente utbyggingsprinsipper, samordning av virkemidler og fellesløsninger. Gjennom planprosessen skal målkonflikter identifiseres og en avveining av dem angis.

Den regionale planen skal legges til grunn for:

- kommuneplanenes arealdel
- fylkeskommunale prioriteringer innen areal og transportutvikling
- statlig sektorplanlegging innen areal og transport
- forpliktende avtaler mellom aktørene

Den felles regionale planen skal også legges til grunn for kommunale planstrategier og Oslopakke 3. Økonomiske insitamenter og eventuelt statlige planretningslinjer eller planbestemmelser kan også vurderes.

Videre behandling av planstrategien og planprogrammet

Etter høringen skal den regionale planstrategien og planprogrammet behandles i Oslo bystyre og Akershus fylkesting. Planprogrammet sluttbehandles hos de regionale planmyndighetene Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Planstrategien vil deretter oversendes Miljøverndepartementet for godkjenning ved kongelig resolusjon etter plan- og bygningsloven § 7-2.

Utkast til planstrategi og planprogram er tilgjengelige på: <http://www.pbe.oslo.kommune.no>. Akershus fylkeskommune på: <http://www.akershus.no/tema/regionalutvikling/> eller på Miljøverndepartementets nettsted på: http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/tema/planlegging_plan-og_bygningsloven/

Bemerkninger til planstrategi og planprogram sendes til:

Oslo kommune ved Plan- og bygningsetaten, Postboks 364 Sentrum, 0102 Oslo
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Kontaktpersoner i forbindelse med høringen:

Fra Oslo kommune	
Bjørn Helgesen	Telefon 23491335
E-post: bjorn.helgesen@pbe.oslo.kommune.no	
Kjersti Granum	Telefon 23491347
E-post: kjersti.granum@pbe.oslo.kommune.no	
Fra Akershus fylkeskommune	
Njål Nore	Telefon 22055609
E-post: njål.nore@akershus-fk.no	
Helene Øvrelid	Telefon 22055049
E-post: helene.ovrelid@akershus-fk.no	

Med vennlig hilsen

Nils Aage Jegstad
fylkesordfører i Akershus

Bård Folke Fredriksen
byråd for byutvikling i Oslo

Godkjent og ekspedert elektronisk

Vedlegg: Utkast til regional planstrategi og regionalt planprogram

PLANSTRATEGI OG PLANPROGRAM FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS *HØRINGSUTKAST*



16.03.2011

Vedtatt av Politisk styringsgruppe 14. mars 2011

INNHOLD

INNHOLD	3
DEL I PLANSTRATEGI.....	5
SAMMENDRAG.....	6
BAKGRUNN.....	7
MÅL FOR SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS.....	7
VIKTIGE REGIONALE UTVIKLINGSTREKK	8
Hovedstadsområdet må ses samlet.....	8
Vekst i befolkning og sysselsetting	8
Økte klimagassutslipp	9
Transportvekst og kapasitetsproblemer i samferdselsinfrastrukturen	10
Hovedflyplassen	10
Godstrafikk	10
Reisemiddelfordeling.....	11
Kollektivtrafikkens markedsutvikling.....	12
Veg	13
Buss.....	14
Jernbane	15
T-bane	15
Trikk	15
Båt.....	15
Sykkel	15
Økt arealbehov - press på arealressursene.....	16
VIKTIGE REGIONALE UTFORDRINGER.....	18
Konkurransedyktighet.....	18
Bærekraftig by- og regionutvikling	18
Utforming av transporttilbudet.....	18
Kapasitet.....	20
Fortetting med kvalitet.....	21
Arealbehov og arealbruksmønster – fortetting gir plass.....	22
Økonomiske utfordringer.....	22
Planleggings- og styringsutfordringer	23
LANGSIKTIGE UTVIKLINGSMULIGHETER.....	23
Kort om utviklingsmulighetene	23
Forutsetninger for utviklingsmulighetene.....	24
VIDERE PLANLEGGING.....	28
Valg av plantype og modell for plansamarbeid.....	28
Målkonflikter	29
Spørsmål som skal tas opp i videre planlegging	30
Gjensidige forventninger.....	30
Forventninger fra kommunene i Akershus	30
Forventninger fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.....	31
Forventninger fra regjeringen	32

FRAMDRIFT OG MEDVIRKNING	33
Framdriftsplanen for planstrategi, planprogram og planarbeidet sett i sammenheng.....	33
Medvirkning	33
DEL II PLANPROGRAM	35
INNLEDNING	36
Den regionale planen skal bidra til å styrke hovedstadsområdets bærekraft.....	36
KONKRETISERING AV PLANOPPGAVEN	37
Nye boliger.....	37
Arealer til næringsliv og offentlige virksomheter.....	37
Lokalisering av gods- og logistikkvirksomhet.....	38
Transportsystemets betydning og kapasitet.....	38
Virkemiddelbruk, finansiering og gjennomføringsforpliktelser	39
TRE ALTERNATIVE MODELLER FOR UTBYGGINGSMØNSTER	39
Modell 1 Videreføre dagens kommuneplaner.....	39
Modell 2 Konsentrert utvikling av byer.....	40
Modell 3 Fortetting i mange knutepunkter.....	40
KONSEKVENsutREDNING	41
Metoder.....	41
Tema for konsekvensutredning	42
Eksisterende utredninger og planer	45
ORGANISERING	46
Deltagelse og medvirkning	47
FREMDRIFT I PLANARBEIDET	47

DEL I PLANSTRATEGI

SAMMENDRAG

Planstrategien redegjør for viktige regional utviklingstrekk og utfordringer innen temaet areal og transport. Strategien vurderer langsiktige utviklingsmuligheter og tar stilling til hvilke spørsmål som skal tas opp gjennom den regionale areal- og transportplanleggingen. Planstrategien er utarbeidet i et samarbeid mellom Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune der også kommunene i Akershus er trukket med.

Planstrategien fastsetter at det skal utarbeides en felles regional plan for areal og transport i Akershus og Oslo. Planen skal inneholde et strategisk arealkart og skal avklare prinsipper for grense mellom utbyggingsområder og landbruks-, natur- og friluftområder og behandle virkemiddelbruk, finansiering og gjennomføringsforpliktelser. Planen skal legges til grunn for kommunens arealplanlegging, fylkeskommunale prioriteringer og statlig sektorplanlegging innen areal og transport og være basis for forpliktende avtaler mellom partene.

Areal- og transportplanen for Oslo og Akershus skal bidra til at målet om en konkurransedyktig og bærekraftig utvikling for hele Osloregionen kan nås. Det skal legges til rette for et utbyggingsmønster som sikrer arealeffektivitet og bevaring av overordnet grønnstruktur. Et effektivt, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystemet skal knytte en flerkjernet region sammen.

Plansamarbeidet skal legge til rette for å håndtere en sterk fremtidig vekst i befolkningen og sikre at investeringer og prioriteringer i transportsystemet understøtter utvikling av effektiv arealbruk, økt fortetting, økt kollektivandel og at næringslivets konkurransekraft sikres. Samtidig skal planleggingen sikre nasjonale mål om klimanøytralitet innen 2030, jordvern og naturmangfold. Byer og tettsteder i Oslo og Akershus skal utvikles med kvalitet.

Den geografiske fordelingen av den store veksten vil stille større krav til transportsystemene, som allerede har store kapasitetsutfordringer. Planstrategien presenterer status og utfordringer knyttet til transportvekst og kapasitetsproblemer i samferdselsinfrastrukturen med gjennomgående stor vekst i person- og godstransport på veg, bane og flytrafikk.

Regionen står overfor konkurrerende hensyn og konflikter mellom ulike typer mål. Sentrale målkonflikter knytter seg bl.a. til knutepunktsfortetting vs jordvern og hensyn til grønnstruktur, lokale ønsker om vekst vs regionale mål om vekstfordeling. Planstrategien synliggjør også de forskjellige partenes forventninger til de øvrige aktørene i planarbeidet.

Planstrategien trekker opp tre forskjellige hovedprinsipper for hvordan utfordringen kan møtes gjennom 3 modeller for geografisk fordeling av veksten. Modellene er ikke ment som klare alternativvalg, men skal illustrere aktuelle handlingsrom. Modellene er:

- Videreføre historisk utbyggingsmønster
- Konsentrert utvikling i Oslo og et fåtall byer i Akershus
- Fortetting i mange knutepunkter i kollektivnettet og stasjonsbyer i Akershus og Oslo

Plansamarbeidet forutsetter at planstrategien skal være innspill til utredningsfasen til Nasjonal Transportplan og arbeidet med handlingsplan for Oslopakke 3.

Planstrategien skal etter høring behandles av Akershus fylkesting og Oslo bystyre før den endelig godkjennes av regjeringen ved årsskiftet 2011/12.

Dokumentet inneholder planprogram som skal konkretisere det oppdraget som er gitt gjennom planstrategien og beskriver et opplegg for prosess, medvirkning og organisering av planarbeidet (plan for planleggingen).

BAKGRUNN

Utgangspunktet for arbeidet med felles areal- og transportplanlegging i Oslo og Akershus, ble trukket opp i Ot. prp. nr 10 (2008-09) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen). Her foreslo regjeringen et pålagt regionalt plansamarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om areal- og transportplanlegging, under ledelse av Miljøverndepartementet. Under behandlingen av proposisjonen sluttet Stortinget seg til dette forslaget. I hovedstadsmeldingen (St. meld. nr. 31 (2006-2007) trakk regjeringen opp behovet for å løse styringsutfordringene, særlig innenfor areal- og transport, gjennom koordinert planlegging. Bakgrunnen var en diskusjon gjennom flere tiår, og en rekke utredninger om behovet for bedre koordinering av arealbruksutvikling og transportsystem i Osloområdet.

Siden vinteren 2009 har Miljøverndepartementet (MD) ledet arbeidet med å sette i gang denne felles planleggingen. Arbeidet har vært ledet av en politisk styringsgruppe med statssekretæren i MD som leder. Øvrige medlemmer er fylkesordføreren i Akershus, representanter for byrådet i Oslo, Fylkesmannen i Oslo og Akershus og ordførere fra de fire regionene i Akershus. En politisk referansegruppe har gitt innspill til styringsgruppen. Her deltar folkevalgte fra kommunene i Akershus, fylkestinget i Akershus og byutviklingskomiteen i Oslo. En bredt sammensatt administrativ koordineringsgruppe og et mindre administrativt arbeidsutvalg har levert det faglige grunnlaget for arbeidet. Styringsgruppen sendte et utfordringsnotat til kommunene og Akershus fylkeskommune for drøfting i 2010, og kommunenes synspunkter og merknader er tatt hensyn til. Plansamarbeidet er også presentert for den strategiske samarbeidsalliansen Osloregionen. Samarbeidsalliansen for Osloregionen inkluderer 67 kommuner, inkludert Oslo, alle kommuner i Akershus og Østfold og de nærmeste kommunene til Oslo i Hedmark, Oppland, Buskerud og Vestfold, samt Akershus og Østfold fylkeskommuner. Partnerne i Osloregionen har som mål å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.

Resultatet av denne prosessen legges fram i form av en planstrategi for areal- og transport i Oslo og Akershus. Sammen med planstrategien legges det også fram et planprogram. Planstrategien skal redegjøre for viktige regionale utviklingstrekk og utfordringer innen temaet areal og transport, vurdere langsiktige utviklingsmuligheter og ta stilling til hvilke spørsmål som skal tas opp gjennom den regionale areal- og transportplanleggingen. Planstrategien skal gi en oversikt over hvordan de prioriterte planoppgavene skal følges opp og opplegget for medvirkning.

MÅL FOR SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS

Styringsgruppen har vedtatt at samarbeidsalliansen Osloregionens mål i samordnet areal- og transportstrategi (vedtatt 18.01.2008) skal legges til grunn i planstrategien og planarbeidet:

- 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 flerkjernede 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.

Gjennom plansamarbeidet skal:

1. Klimagassutslippene reduseres slik at regionen bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om at Norge skal være klimanøytralt innen 2030.
2. Det legges til rette for å håndtere en sterk framtidig vekst i befolkningen

3. Jordbruksarealer i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om å halvere den årlige omdisponeringen av dyrka jord
4. Naturmangfoldet i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om naturtyper og arts mangfold.
5. Næringslivets konkurransekraft bedres, ved at transporttilbudet for arbeids- og fritidsreiser samt varestrømmer (logistikk) forbedres.
6. Investeringer og prioriteringer i transportsystemet skal understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk og økt kollektivandel.
7. Byer og tettsteder i Oslo og Akershus utvikles med kvalitet og innhold, ved at økonomisk, sosial, fysisk og kulturell utvikling sees i sammenheng.
8. I planprosessen skal man identifisere målkonflikter og angi en avveining av disse. Alle involverte parter forplikter seg til å følge opp føringer og samarbeide om å finne fram til gode løsninger og realisere dem.

VIKTIGE REGIONALE UTVIKLINGSTREKK

Hovedstadsområdet må ses samlet

Areal- og transportplanen for Oslo og Akershus skal bidra til at målet om en konkurransedyktig og bærekraftig utvikling for hele Osloregionen kan nås.

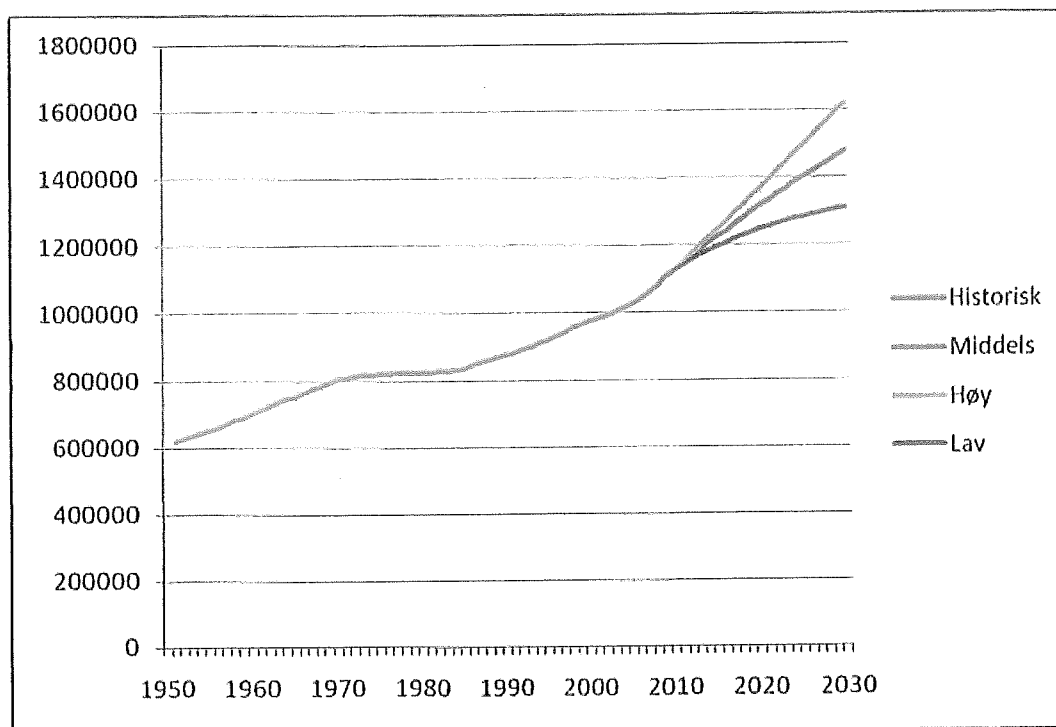
Hovedstadsområdet består av Oslo by med omegn og omfatter i praksis Oslo kommune og Akershus fylke. Området kan defineres som et funksjonelt integrert arbeidsmarked, med fellestrekk i identitet og livsstil, og i oppgavene knyttet til rollen som hovedstad.

Hovedstadsområdet er en viktig økonomisk motor og et nav for Norges internasjonale forbindelser. Hovedstadsområdets konkurransekraft er avhengig av gode forbindelser internt mellom sentrums- og naboområder. Hovedstadsområdet framstår som et integrert bolig- og arbeidsmarked, men området er differensiert internt fysisk, økonomisk og samfunnsmessig. Hvordan vi håndterer disse interne forskjellene vil påvirke muligheten til å møte framtidige utfordringer for hele regionen.

En sterkt økende befolkning og en betydelig vekst i antall arbeidsplasser, kan lokaliseres på ulike måter i regionen. Persontransportbehovene kan også dekkes gjennom ulike kombinasjoner av privatbil og kollektivtransport. Det er ulike måter å lokalisere offentlig og privat service, ulike måter å påvirke reisemiddelbruken i regionen, og ulike mønstre som bidrar til å svekke eller fremme forbruk av arealressurser. Det er følgelig også ulike måter å påvirke utslipp av klimagasser og forurensning. Det er i denne sammenheng viktig å finne frem til omforente utbyggingsprinsipper og fellesløsninger.

Vekst i befolkning og sysselsetting

Oslo og Akershus har lenge vært en av byregionene i Norge som har hatt sterkest befolkningsvekst. Det er ventet at veksten vil fortsette i årene framover. Prognosene viser at folketallet kan øke med 350 000 i Oslo og Akershus i løpet av 20 år. Det er konsekvensene av, og tilretteleggingen for, denne veksten som er det sentrale utgangspunktet for felles planlegging av arealbruk og transportsystem i Oslo og Akershus.



Figur 1: Befolkningsutviklingen i Oslo og Akershus 1950-2030. Registrert og framskrevet i tre alternativer (Oslo og Akershus' framskrivning mai 2010, i samarbeid med SSB)

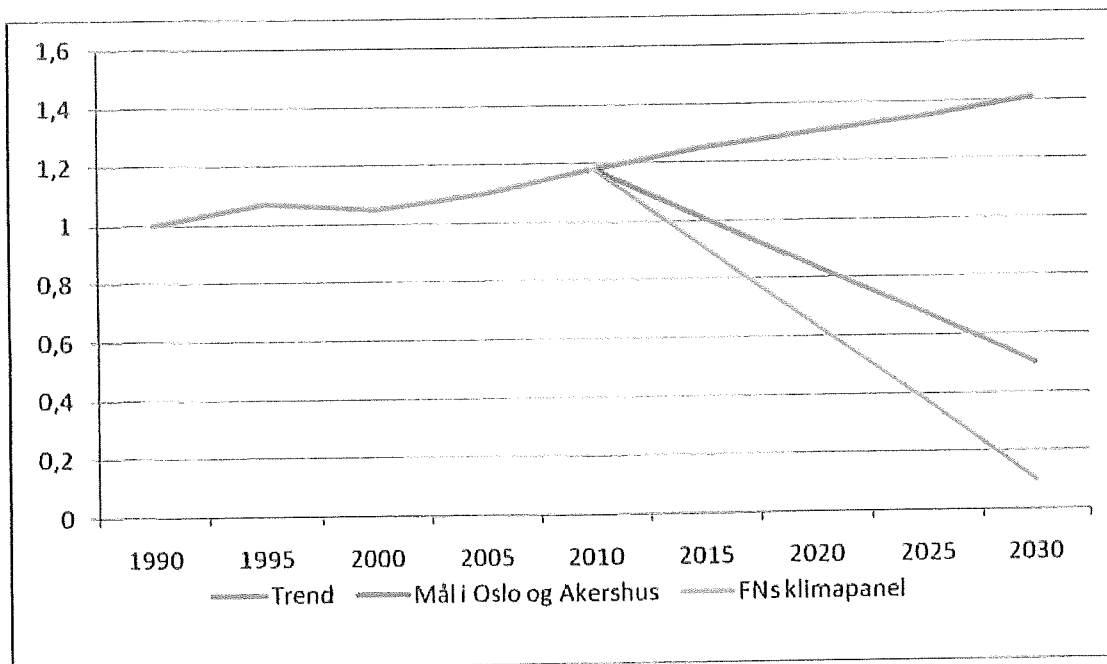
I 2008 var det 660 000 sysselsatte i hovedstadsområdet, hvorav 2/3 hadde sitt arbeidssted i Oslo og 1/3 i Akershus. Fra 1995 til 2007 økte antall sysselsatte i Oslo og Akershus med 20 %. Fortsatt var økningen i antall sysselsatte størst i Oslo, men den prosentvise økningen var større i Akershus.

Osloområdet regnes som en av de mest innovative og attraktive regionene i Norge å etablere seg i. Det er en økende trend internasjonalt at kunnskapsbaserte bedrifter lokaliserer seg i innovative miljøer hvor tilgangen til attraktiv arbeidskraft er god. Det er ventet fortsatt stor vekst i sysselsettingen i årene framover, dels som følge av at mange av de kunnskapsbaserte næringene som ventes å ha vekstpotensial, er lokalisert i Oslo og Akershus. Dels som følge av at økt befolkning vil gi grunnlag for flere arbeidsplasser innenfor offentlig og privat tjenesteyting.

Økte klimagassutslipp

Som følge av økt transport over tid, blant annet fordi befolkningen vokser, vil utslippsmengden av klimagasser kunne øke i tida som kommer. Det er anslått at utslippsmengden vil øke med over 40 % fra 1990 (referanseår) fram til 2030 dersom dagens trend får fortsette.

Behovet for å redusere utslippene er stort. For å opprettholde en bærekraftig utvikling på lang sikt har FNs klimapanel anbefalt at utslippene i 2050 bør være en tiendedel av hva de var i 1990 (det vil si 0,1 i figur 2). Klimaforliket på Stortinget 2008 innebærer at Norge skal være klimanøytralt innen 2030. Både Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ambisiøse mål på feltet. Oslo kommune har vedtatt et mål om å halvere mengden av klimagassutslipp innen 2030 i forhold til nivået i 1990 (det vil si 0,5 i figur 2). Akershus fylkeskommune har i sin klimaplan vedtatt det samme målet.



Figur 2: Utviklingen i klimagassutslipp uten tiltak (trend), målene i Oslo og Akershus og anbefalingen fra FNs klimapanel. Kilde: Oslo kommune på grunnlag av Civitas, i utkast til Klimahandlingsprogram

Transportvekst og kapasitetsproblemer i samferdselsinfrastrukturen

Hovedstadsregionen har en rolle som nav i det nasjonale person- og godstransportsystemet og som hovedinnfallsport til landet. Dette er en rolle som må sikres og videreutvikles også i fremtiden. Det påfører regionen ekstra kostnader til infrastruktur ut over det som befolkningen skulle tilsi. Det er et betydelig gap mellom investeringsbehovet og tilgjengelige økonomiske ressurser.

Hovedflyplassen

Oslo Lufthavn er Norges hovedflyplass, og hadde 19 millioner passasjerer i 2010. Flyplassen ligger på grensen mellom Nannestad og Ullensaker kommuner, og er den flyplassen i Europa som har høyest kollektivandel i tilbringertjenesten, med 61 %.

Flyplassutviklingen fungerer som en motor for næringsutviklingen i flyplassregionen på Øvre Romerike, og har utløst landets sterkest befolkningsvekst i vertskommunene Ullensaker og Nannestad. Om lag 13 000 mennesker jobber på flyplassen.

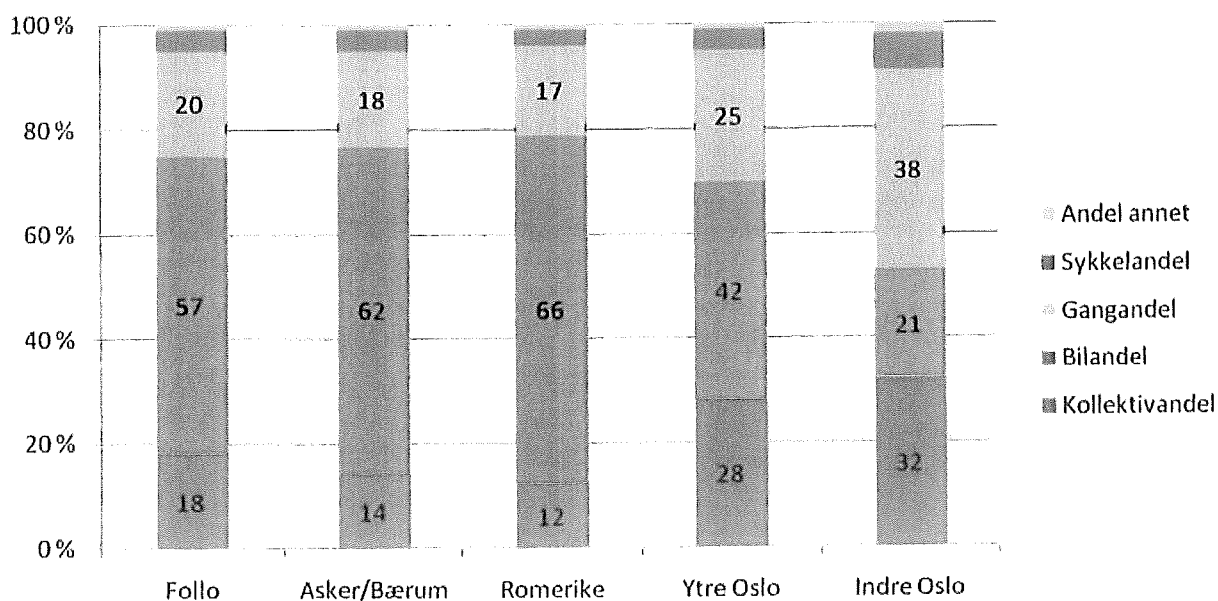
Oslo Lufthavn har snart nådd sin fulle kapasitetsutnyttelse, og det skal bygges nytt terminalbygg.

Godstrafikk

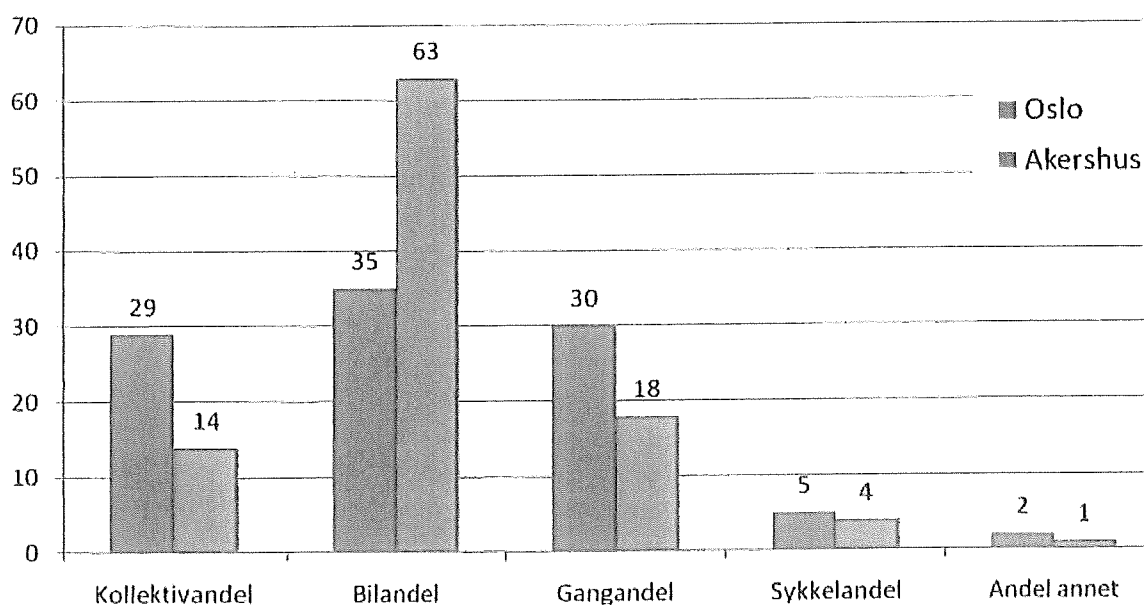
Det er beregnet ca 40 % vekst i godsmengden til Osloområdet fram mot 2030. Dette gjelder lokal distribusjon og transporter knyttet til Oslo som nasjonalt nav i transportsystemet, noe som fører til sterk vekst i transport både for lokal distribusjon og til godsnodene i området. Alnabruområdet med vegtilknytning til Oslo havn og med en moderne jernbaneterminal, vil ligge fast i perioden fram til 2030. Samtidig ekspanderer logistikklyngene i korridorene ut fra Oslo. Det er derfor behov for en helhetlig strategi som både styrker nåværende nasjonale godsnav og som kan avlaste disse.

Reisemiddelfordeling

Det er store forskjeller i reisevaner i Oslo og Akershus (jf figurene 3 og 4). En av tre reiser i Oslo skjer med bil, mens bilen brukes på to av tre reiser i Akershus. Kollektivandelen var på nesten 30 % i Oslo i 2008 mot 14 % i Akershus. Sykkel er mer utbredt i Oslo enn i Akershus, mens gange utgjør en langt viktigere del av transportbildet i Oslo.



Figur 3: Transportmiddelbruk etter bosted 2010 i prosent. Kilde: Ruter



Figur 4: Reisemiddelfordeling i Oslo og Akershus 2010. Prosent. Kilde: Ruter (MIS)

Kollektivtrafikkens markedsutvikling

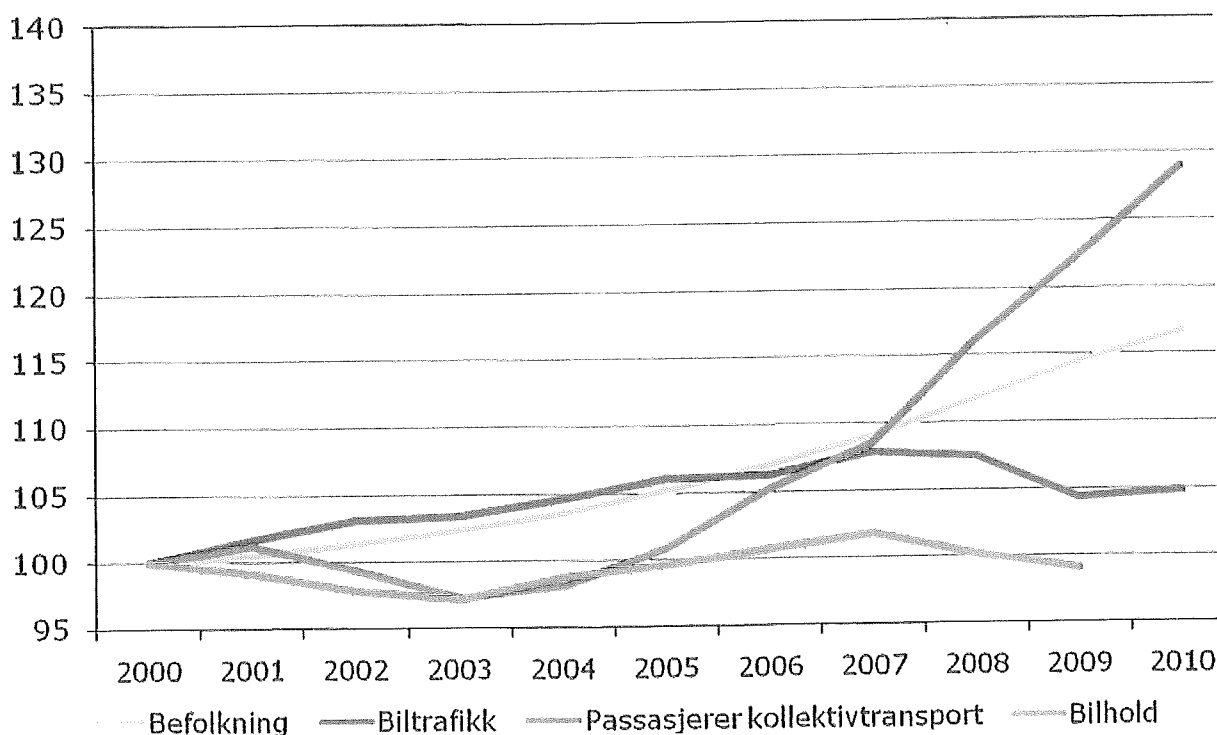
Kollektivtrafikkens marked og rolle er svært varierende i regionen. Hovedtendensen de siste årene er et økende reisetall i Oslo, og relativt stabilt i Akershus. I Rushtiden er kollektivtrafikken helt dominerende i Oslo sentrum med en markedsandel på nesten 80 % av den motoriserte transporten. Markedsandel synker jo lenger ut i regionen man kommer, og i områder med lav befolkningstetthet. Akershus har i snitt en kollektivandel over døgnet på 17 % av den motoriserte transporten, mens andelen i Oslo er 42 %.

I indre by i Oslo er det bare drøyt halvparten av husstandene som disponerer bil, og kollektivtrafikken og gange/sykkel er tilsvarende høy.

Innenfor Oslo og Akershus var det bussene som med 119 millioner påstigninger i 2010 som hadde flest kollektivreisende. Deretter følger T-bane med 76 millioner, trikk 45 millioner og NSB-tog med 26 millioner.

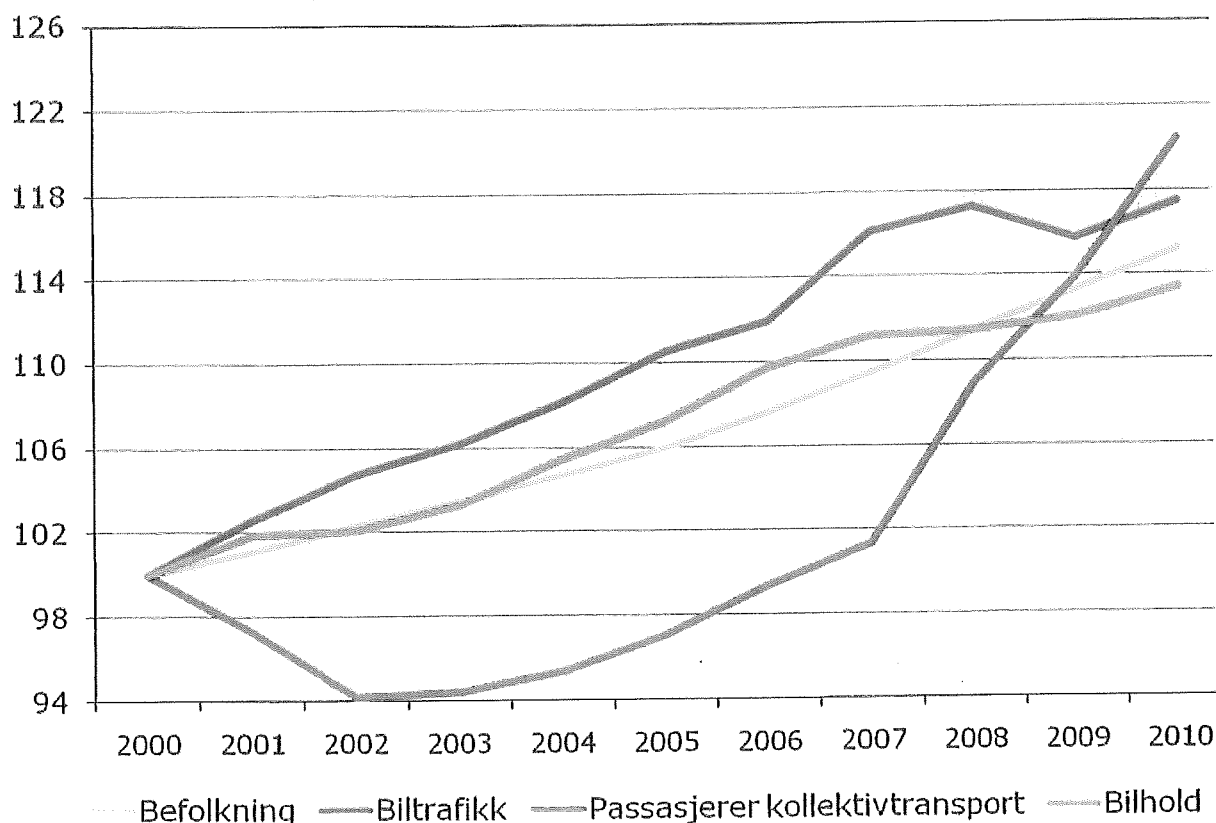
Den største trafikkøkningen innenfor kollektivtransporten i 2010 hadde buss (8,8 %) og trikk (5,6 %). T-banen hadde en økning på 2,6 %, mens togtrafikken hadde en vekst på 1,6 %. For interne reiser i Oslo og Akershus er altså buss fire ganger, og T-banen tre ganger større enn toget målt i antall reiser. Togreisene er som oftest de lengste reisene og spiller også en sentral rolle for pendling over fylkesgrensa.

Indeksutvikling Oslo. År 2000=100



Figur 5: Relativ utvikling for befolkning, biltrafikk, passasjerer i kollektivtrafikken og bilhold 2000-2010 i Oslo (2000=100). Kilde : Ruter as

Indeksutvikling Akershus. År 2000=100



Figur 6: Relativ utvikling for befolkning, biltrafikk, passasjerer i kollektivtrafikken og bilhold 2000-2010 i Akershus (2000=100). Kilde: Ruter as

Fram mot 2030 viser beregninger ved framskriving av dagens trend, en økning på 36 % i biltrafikken og 45 % i kollektivtrafikken for Oslo. For Akershus kan tilsvarende vekst bli 36 % både for bil- og kollektivtrafikken.¹

Veg

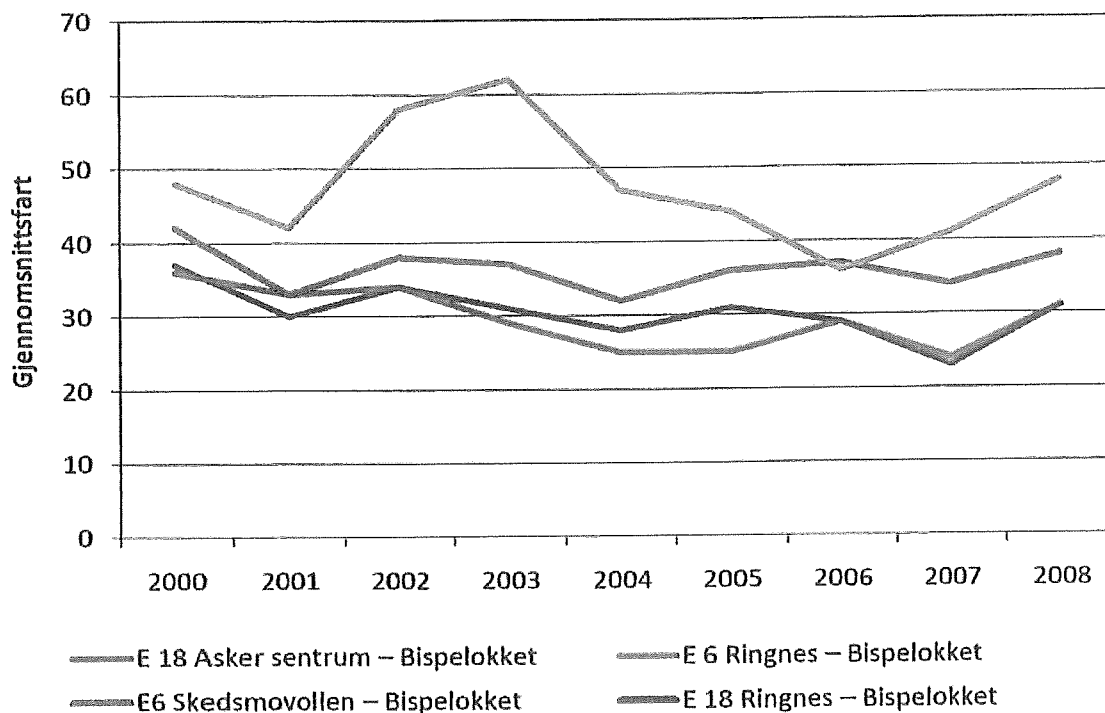
Sentrale deler av vegnettet i Oslo og Akershus er tungt belagt med vegtrafikk og har redusert framkommelighet i rush. I perioden 2000-2008 økte biltrafikken med 8 % i Oslo, mens økningen i Akershus var 16 % (figur 5 og 6). Akershus ligger dermed på landsgjennomsnittet.

De siste par årene er det registrert nedgang i biltrafikken, særlig i Oslo, samtidig har antall kollektivreisende økt. Dette kan trolig knyttes til flere faktorer. Takstsystemet i bomringen ble lagt om, prisnivået økte og ny bomring ble etablert i vest i 2008. Muligheten for å tegne periodekort og få kvantumsrabatt utgikk. Autopassbrukere får 20 % rabatt og det er tak på 60 passeringer pr måned. Samtidig er kollektivtilbudet blitt styrket, bl a har Grorudbanen fått doblet frekvens, nye T-banetrokker er satt i drift, sanntidssystemet gir verdifull informasjon til reisende og gir raskere grønt lys i signalanleggene, og prisen på kollektivmånedskort i Oslo har vært holdt lav.

Det er usikkert hvor viktig faktor finanskrisen høsten 2008 med påfølgende lavkonjunktur i 2009 har vært for trafikkbildet. Oslo har ikke vært spesielt hardt rammet av krisa, men likevel sank biltrafikken betydelig mer i hovedstadsområdet enn landet for øvrig.

¹ Delutredning om Transportenes kapasitet i Oslo og Akershus, Rambøll, juni 2010.

Framkommeligheten på hovedvegnettet måles hvert år og utviklingen viser en relativt stabil framkommelighet på hovedvegene i vest- og sørkorridoren på 2000-tallet, mens det har vært langt større svinginger i nordøstkorridoren (jf figur 7).



Figur 7: Framkommelighet på vegnettet, målt i gjennomsnittshastighet. Kilde: Prosamrapport 182

De fleste pågående og planlagte samferdselsinvesteringer i Oslopakke 3 er prosjekter som skal legge til rette for byutvikling, bedret kollektivtilbud og reduserte lokale miljøproblemer. Investeringene vil bare i begrenset grad gi økt kapasitet for privatbiler på hovedvegnettet.

Samlet sett vil derfor privatbiltrafikken på hovedvegnettet til/fra og gjennom Oslo i liten grad kunne bidra til å betjene det økte behovet for persontransport.

Buss

70 % av reisene og 43 % av transportarbeidet er i Oslo, mens 91 % av trasélengden er i Akershus. Dette illustrerer et tilbud med svært varierende karakter, fra høyfrekvent bytrafikk til servicelinjer med et par avganger i uken. Variasjoner i trafikkgrunnlag og rammer for øvrig gjør det naturlig med et differensiert tilbud - kapasitet og kvalitet må variere. En slik tydeligere differensiering vil også medføre at det blir enklere for kundene å orientere seg i et omfattende busstilbud, i dag gitt av mer enn 400 linjer.

Jernbane

I 2012 ferdigstilles moderne dobbeltsporet jernbane mellom Asker og Lysaker, samtidig som strekningen mellom Drammen og Gardermoen oppgraderes til ensartet standard. Dette gir sammen med innkjøp av nytt togmateriell grunnlag for et utvidet togtilbud på både lokale og regionale baner. I løpet av 2018 ferdigstilles Follobanen med nytt dobbeltspor til Ski. Innerstrekningene av et Intercity-triangel mellom Skien, Lillehammer og Halden vil da stå ferdig i Oslo og Akershus. Toget har dermed kapasitet til å ta en betydelig større del av persontrafikken. Det er anslått at tilnærmet hele den økte jernbanekapasiteten må tas i bruk i på strekningen Asker-Lillestrøm, mens det fortsatt vil være ledig kapasitet på strekningen Oslo-Ski. (Rambøll 2010). En slik kapasitetsøkning forutsetter økt togmateriell, tilrettelegging ved stasjonene, økt tunnelkapasitet gjennom Oslo og et ruteopplegg som utnytter mulighetene både i fjern- og lokaltogtrafikken.

T-bane

I byområdet er T-banen stammen i tilbudet, og helt avgjørende for Oslos og deler av Akershus' funksjonsdyktighet og miljø. For å sikre bedre pålitelighet prioriteres fornyelse og modernisering de kommende årene. Vognparken økes med 96 vogner (32 tog) til i alt 345 MX-vogner. Dermed utnyttes kapasitetspotensialet i fellestunnelen, samtidig som også Furusetbanen og etter hvert Røabanen og Østensjøbanen kan få 7,5 minutters rute. Fem av de nye togsettene trengs for å ivareta driften av den nye Kolsåsbanen. Deler av T-banenettet har allerede kapasitetsproblemer (Grorud- og Østensjøbanen samt fellesstrekningen Majorstua-Tøyen).

Trikk

Trikken er den driftsart som i de siste år har hatt sterkest prosentvis vekst og fraktet i 2010 45 millioner passasjerer. Trikken har dermed stor betydning for Oslos transportkapasitet og funksjonsdyktighet. Trikken sliter likevel, på linje med bybussene, med framkommelighet gjennom sentrum. Dette vil forsterkes fram mot 2030 dersom det ikke settes inn tiltak som nye linjetraseer og gater der kollektivtrafikken prioriteres.

Båt

Energiforbruket for båttrafikk har ligget langt over tilsvarende tall for transport på land. Ny teknologi, med naturgass som erstatning for diesel, har nå bedret situasjonen, slik at utslippene av klimagasser blir lavere. Likevel vil energiforbruket for båttrafikk være høyere enn for kollektivtransport på land, særlig gjelder dette hurtigbåtene. Kostnadsbildet gjenspeiler også det samme.

Nesoddsambandet mellom Nesoddtangen og Aker brygge, med ca. 2,5 millioner årlige båtpassasjerer, er et attraktivt kollekttilbud i reisetid. Miljømessig kommer også Nesoddenbåten godt ut fordi den kjører snarveien over fjorden, mens buss og bil må kjøre en lang omvei rundt Bunnefjorden. Det er få andre steder i Oslo og Akershus som har samme potensial for båtforbindelser mht reisetid og miljø.

Sykkel

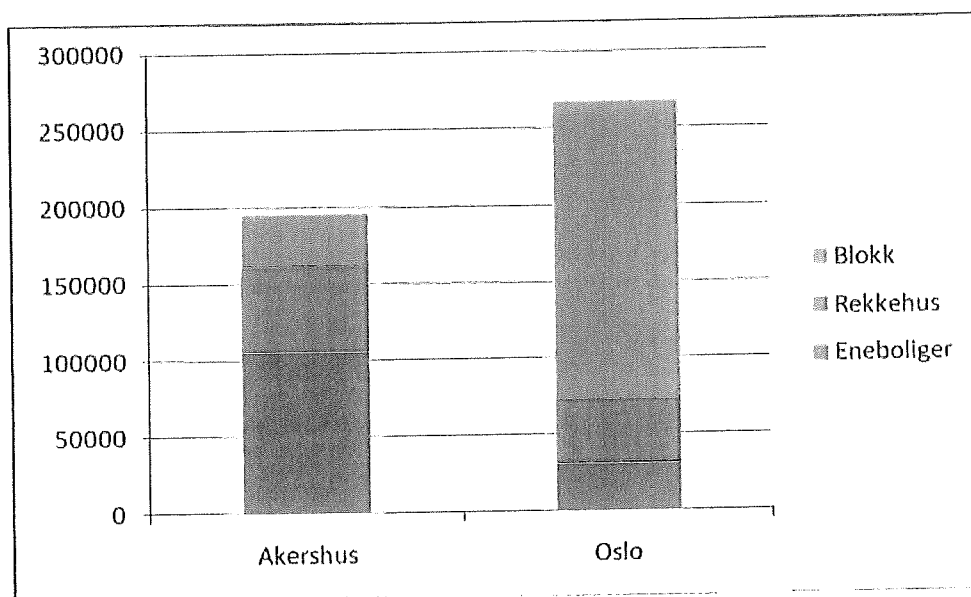
I Akershus utgjorde sykkel 3 % og i Oslo 5 % av det totale antall reiser i 2008 (Ruter MIS). Oslo kommune har som mål å øke andelen til 8 – 12 % innen få år. Sykling fordeler seg over alle aldersgrupper og jevnt på kjønn. 40 % av de bosatte i Oslo og Akershus oppgir at de vil sykle oftere om forholdene blir lagt bedre til rette (Prosamrapport 178). Potensialet for økt sykling er dermed stort.

En gjennomsnittlig sykkelreise er på 3 km og hver femte sykkelreise er kortere enn 1 km. Til sammenligning er halvparten av alle reiser kortere enn 5 km og en stor andel av disse er med bil. Potensialet for overføring av reise fra bil til sykkel er derved stort, hvis forholdene legges til rette for det. Netto samfunnsøkonomisk nytte ved å bygge ut sykkeltilbudet i by er stor. Sykling medfører også bedre helse og lavere sykefravær.

Økt arealbehov - press på arealressursene

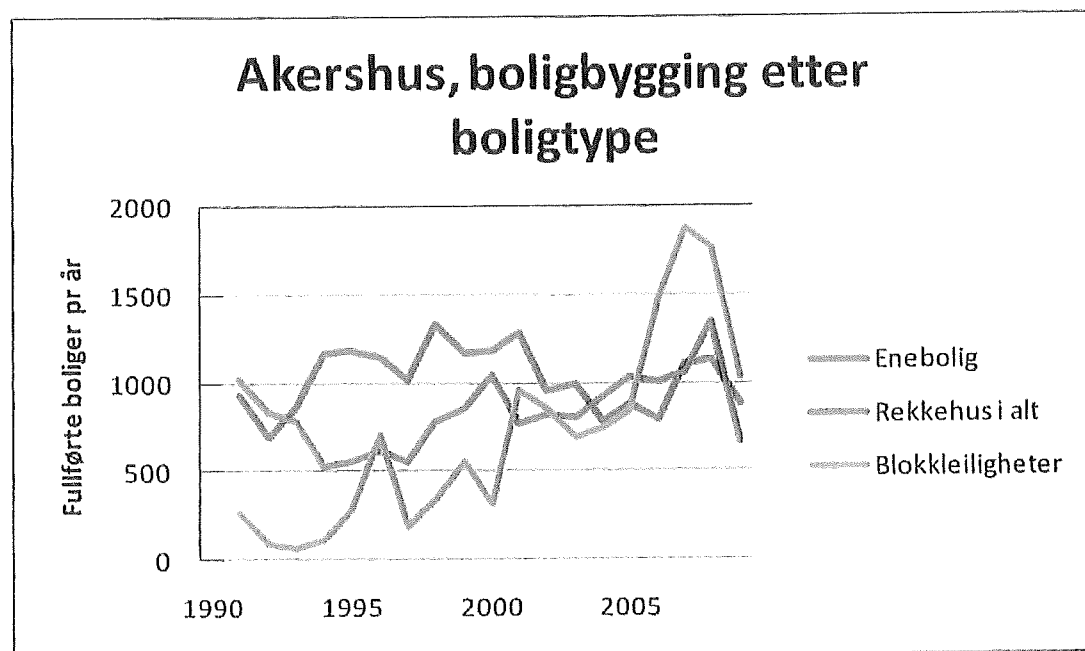
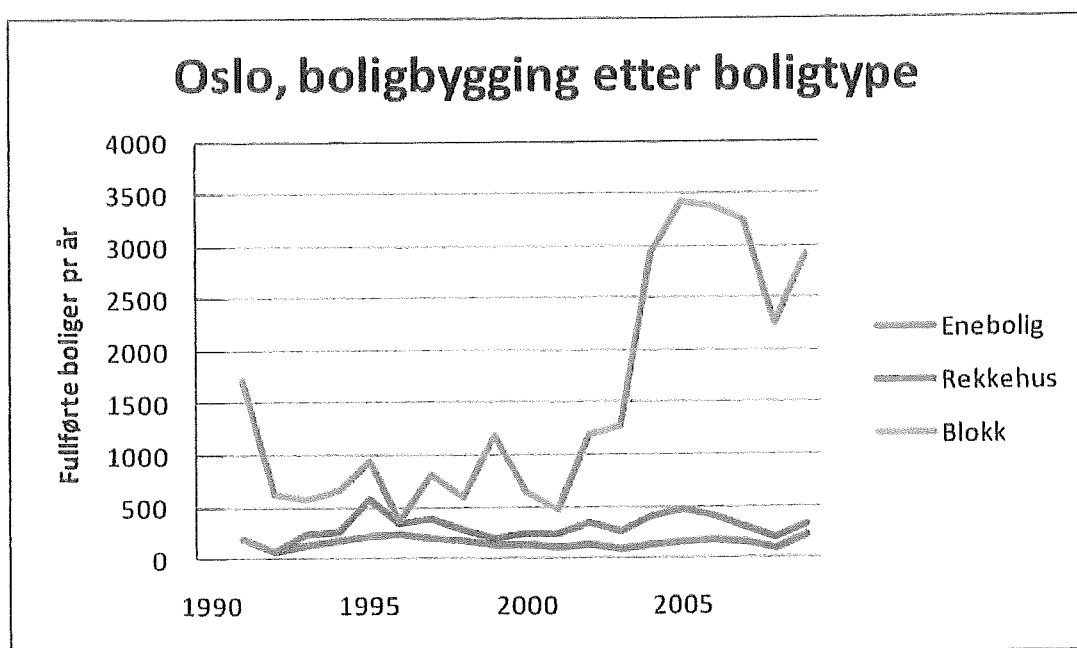
Befolknings- og aktivitetsveksten innebærer et sterkt utbyggingsbehov i boligsektoren og noe mindre for næringsvirksomhet. En undersøkelse av bolig- og næringsutbyggingen i perioden 2002–2007, viser en utvikling i retning av usentral utbygging i forhold til det kollektive transportnettet i regionen. Nye boliger særlig i Follo og Øvre Romerike, har lavere kollektivtilgjengelighet enn utbyggingsmønsteret for øvrig i denne perioden. Nybyggingen for næringsarealer har i denne perioden fått et enda mer spredt utbyggingsmønster, sett under ett for Akershus. Denne utviklingen i retning av desentralisering av utbyggingsmønsteret bidrar til stigende bilavhengighet og vekst i bilbruken (Oslo-trender 2009, Oslo kommune). Boliglokaliseringene har de senere årene vært mer konsentrert enn næringslokaliseringene. Senere års næringsetablering har i stor grad generert mye transportarbeid. I 2005 la boliger og næringsvirksomhet beslag på henholdsvis 113 km² og 20 km² i Akershus og 45 km² og 20 km² i Oslo. I regionen som helhet er arealbehovet anslått til om lag 30 % vekst i boligarealer og om lag 37 % vekst i næringsarealer fram mot 2030 (Johansen og Barlindhaug 2010).

Arealbehovet avhenger av hva slags boliger som blir bygget. Arealbehovet som er vist ovenfor, baserer seg på at dagens fordeling mellom eneboliger, rekkehus og blokker videreføres. En høyere andel blokkbebyggelse og rekkehus i Akershus vil redusere arealbehovet. Figurene nedenfor viser hvordan det samlede antall boliger er fordelt på boligtyper i Oslo og Akershus (2001), og fordelingen av boligtype innenfor nybyggingen i hvert fylke i perioden 1992-2009.



Figur 8: Antall boliger etter boligtype i Oslo og Akershus 2001. Kilde FOB 2001

I Oslo domineres boligmassen av blokker, mens eneboliger er dominerende boligtype i Akershus. Nybyggingen i Oslo siden 1990 har i hovedsak skjedd i form av blokkbebyggelse, mens byggingen av blokker har økt i Akershus.



Figur 9: Boligbygging i Oslo og Akershus etter boligtype 1990-2009. Kilde SSB

VIKTIGE REGIONALE UTFORDRINGER

Konkurransedyktighet

Osloregionenes mulighet til å utvikle seg som en konkurransedyktig økonomisk region i Europa, avhenger av at den er velfungerende, både for næringsliv og for kompetent arbeidskraft som vurderer å søke seg til arbeidsmarkedet i Oslo-området. Det krever både gode bosteder, et miljøvennlig og effektivt transportsystem for personer og gods, god offentlig og privat service, samt attraktive lokaliseringmuligheter for bedriftene. Konkurransedyktigheten til en by er også avhengig av flere andre faktorer, som også er avhengig av areal- og transportsituasjonen.

Økt kollektivtrafikkandel i persontransporten og bedre framkommelighet for godstransport er viktig for produktiviteten i næringslivet. Fra næringslivets side anses for eksempel et velutviklet kollektivtilbud å ha stor betydning for bedriftenes evne til å rekruttere arbeidskraft. Det er forventninger om forutsigbare og tydelige rammebetingelser for utbygging og utvikling samt tydeligere regional samordning.

Bærekraftig by- og regionutvikling

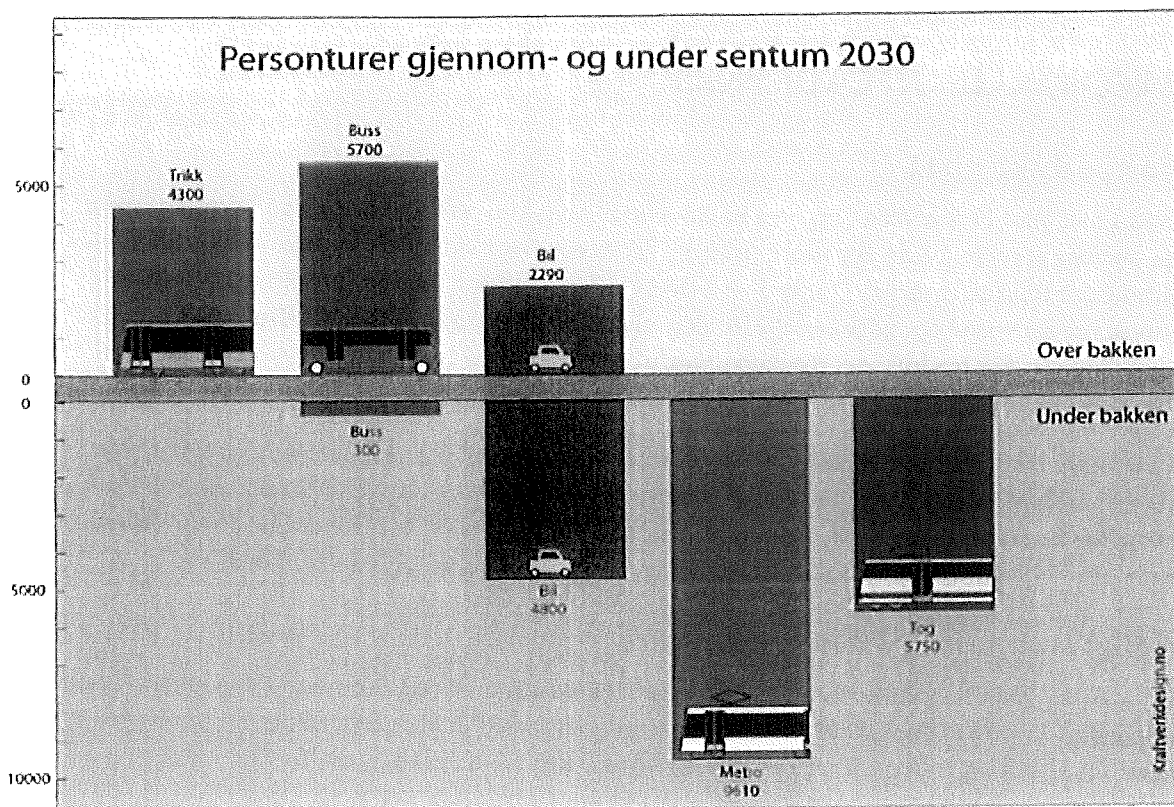
Bærekraftig utvikling inkluderer økonomisk, sosial og miljømessig utvikling. I denne sammenheng legges det vekt på forbedring av miljøet. Utfordringen er særlig knyttet til klimagassutslipp, naturmangfold og jordvern. Innenfor areal og transport dreier utfordringene seg hovedsakelig om å:

- Redusere det totale reisebehovet gjennom et mer areal- og transporteffektivt utbyggingsmønster
- Øke andelen av reisene som skjer til fots, med sykkel eller kollektivtransport
- Redusere forbruket av fossilt brensel i transport (teknologiske endringer)
- Bevare naturmangfoldet, grønne områder og Marka
- Begrense tap av dyrket mark
- Fortette med kvalitet
- Redusere lokale miljøbelastninger (støy, svevestøv)

Utforming av transporttilbudet

Hovedutfordringen i Osloområdet er å håndtere vekst på en bærekraftig måte. Med økende biltrafikk vil de mest sentrale byområdene utsettes for økte miljøbelastninger i form av dårlig lokal luftkvalitet og støyplager, økt trengsel og køer på gatenettet, samt økt slitasje på plasser, parker og friområder. Dette er de tettest befolkede byområdene som allerede har de største miljøbelastningene, og på lengre sikt kan økt biltrafikk og trengsel på gatenettet medføre at de sentrale byområdene får redusert attraktivitet som bosted, arbeidssted, kultur- og handelssentrum.

Oslo er navet både for gods- og persontransporten i landet. Hovedstadsregionen er avhengig av velfungerende transportkorridorer. I tillegg er det avgjørende at kapasiteten gjennom sentrum og til og fra sentrum fungerer tilfredsstillende. Rundt 2030 vil kapasiteten gjennom sentrum nærme seg en kritisk grense for kollektivtrafikken både under og over bakken. Kapasitetsutfordringene for de ulike transportkorridorene må derfor sees i sammenheng med strategisk gode løsninger for en ny tunnel eller andre tiltak for å øke kapasiteten gjennom sentrum, samt etablering av en mer polysentrisk nettstruktur med jernbane og T-bane som ryggrad.



Figur 10: Persontransport gjennom Oslo i en time i morgenrushet, over og under bakken. Kilde Rambøll 2010

Det har vært en langsiktig trend i persontransporten at biltrafikken har økt mer enn kollektivtrafikken, særlig i Akershus. De siste par år har det imidlertid vært en positiv utvikling med hensyn til økende kollektivandeler og redusert biltrafikk. Dette kan imidlertid fort snu tilbake til den langsiktige trenden. Befolkningsvekst og forventet aktivitetsøkning i regionen vil føre til økt behov for transport i tida som kommer. Hvis dagens pris- og kostnadsnivå ikke endres, vil en kunne forvente økning i personbil- og godstrafikken.

Utviklingen har gitt kapasitetsproblemer for T-bane, trikk og buss i deler av Oslos linjenett. Disse problemene vil øke fram mot 2030. For bussene vil framkommeligheten og holdeplasskapasiteten i Oslos vegnett bli et problem.

Bussene har mulighet for betydelig økt kapasitet for transportsystemet fram mot år 2030. For å utnytte denne kapasiteten kreves det målrettet prioritering av vegkapasitet, framkommelighetstiltak samt økt kapasitet på holdeplasser og hovedterminal(er) i Oslo og Akershus. Bussbelastningen gjennom Oslo sentrum er utfordring. En tydeligere rollefordeling med driftsartene med en høyere prioritering av skinnegående transport i sentrumsområdene, og/eller bygging av nye busstraseer/tunneler vil kunne avhjelpe dette. Ruter har sett nærmere på muligheten for etablering av ny bussterminal i Oslo sentrum. Det har vært gjort på oppdrag fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Prosjektet er omtalt og trukket frem som viktig i Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan.

En videre satsing på gode og effektive knutepunkt, og en god rollefordeling mellom tog, T-bane og trikk, vil kunne gi synergieffekter for hele kollektivnettet og sikre en sammenhengende og effektiv reisekjede, som også kan inkludere sykkel og gange. En strategisk satsing på innfartsparkering og matebusser vil være viktige brikker i en slagkraftig regional nettstruktur.

I forbindelse med arbeidet med NTP 2014-23 utredes ulike muligheter for videreutvikling av jernbanenettet i Oslo og Akershus. Utfordringen løses ikke alene ved en ny tunnel mellom Oslo S og Lysaker. Kapasiteten ved flere stasjoner må økes, både i form av flere spor og plattformer på knutepunktstasjoner, og lengre plattformer på lokaltogstasjoner som gjør det mulig å kjøre doble togsett (flere passasjerer). Med flere tog i drift må også kapasiteten for parkering av togsett (hensetting) økes. I tillegg er det behov for arealer/sporområder til service og vedlikehold av tog. En ny sentrumstunnel må også sees i sammenheng med tilsvarende utfordringer for T-banen.

Banebetjening av tunge sentrale byutviklingsområder vil kunne redusere faren for overbelastning på vegsystemet. For eksempel er kollektivbetjeningen til Fornebu uavklart, samtidig som det ventes å bli 20 000 arbeidsplasser på Fornebu i løpet av få år.

Hovedsykkelvegnettet i Oslo og Akershus er ennå ikke fullt utbygd. I tillegg kommer behov for vesentlig standardheving av eksisterende anlegg. Syklister er en svært sammensatt gruppe med forskjellige krav til anlegg. For å øke sykkelandelen vesentlig, må det identifiseres og tilrettelegges for sykling på et mer finmasket nivå enn bare det definerte Hovedsykkelvegnettet.

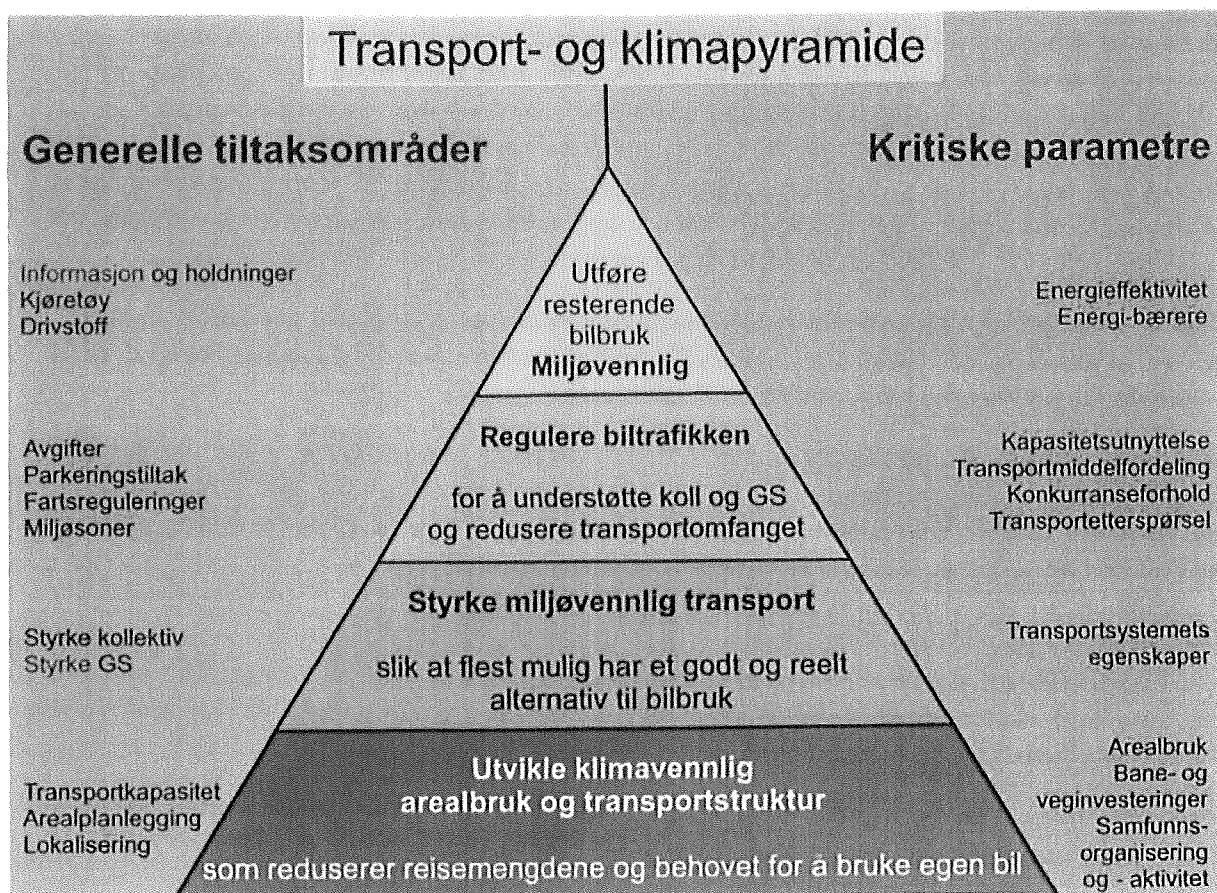
Kapasitet

En endret bruk av eksisterende veier (fra bil til kollektivtrafikk, sykkel og gange) kan medføre en økning i persontransportkapasiteten på eksisterende veier samtidig som andre mål oppnås. En videre utbygging av vegkapasitet er ikke forenlig med overordnede klima- og miljømål.

Trafikk er fleksibelt og dynamisk og det finnes mange virkemidler for å styre trafikkmengden. Reisende tilpasser seg trafikkregulering på flere måter. Noen reiser mindre, andre velger nye reisemål, andre transportformer og andre reiseruter. For å balansere tilbud og etterspørsel i transportmarkedet kan flere virkemidler være aktuelle, for eksempel:

- Arealutvikling og lokaliseringer som minimaliserer transportbehovet
- En regional parkeringspolitikk
- Mekanismer for å regulere vegtrafikken
- Insentiver for flere passasjerer pr bil
- Pris og kvalitet i kollektivtilbudet

I figur 11 er dette illustrert i form av en pyramide, som framstiller tiltaksområder og kritiske parametre for å redusere reiselengde og behovet for å bruke egen bil. De mest grunnleggende forholdene ligger i bunnen av pyramiden.



Figur 11: Transport og klimafiguren

Gjennomgangen av forskning viser at de økonomiske tiltakene (avgiftene) har størst virkning på totalt trafikkvolum. Fysiske tiltak er også interessante, både for å løse lokale utfordringer og som supplement til de mer generelle, økonomiske tiltakene. Samspill mellom ulike tiltak kan gi økt måloppnåelse. Fokus må endres fra veienes kapasitet for kjøretøyer og over til deres totale kapasitet for personer, særlig i indre by.

Det er en utfordring å videreutvikle kapasitet og kvalitet på kollektivnettet. For Akershus vil utfordringen være å utvikle boliger og næringsliv i knutepunkter og kjerner slik at utbyggingsmønsteret bygger opp om bruk av kollektive transportmidler.

Fortetting med kvalitet

Offentlig planlegging har i økende grad fokusert på å redusere byspredningen gjennom fortetting. Det er en utfordring å sikre arealer til blant annet mer offentlig sosial infrastruktur som for eksempel skoler og barnehager, dersom byveksten rettes innover, dvs. gjennom fortetting i allerede bebygde områder.

I en del områder med lav arealutnyttelse kan fortetting bidra til bedre utnyttelse av ledig kapasitet for eksisterende kommunaltekniske anlegg og anlegg for kommunal service, helse og undervisning. Fortetting kan også bidra til alternative botilbud ved at områder med ensidig boligsammensetning suppleres med andre boligtyper. Fortetting kan gi bedre servicetilbud gjennom opprettholdelse av offentlig og privat tjenestetilbud og at nye tjenester kan etableres i nærmiljøet.

Fortetting kan redusere miljøproblemer, men er likevel ikke uproblematisk, fordi den forutsetter at ny utbygging skjer gjennom mer effektiv bruk av arealene. Et økende press på arealene kan blant annet føre til at grønne lunger bygges ned og at barn mister lekearealer. Fortettingen må derfor skje med kvalitet, dvs. at verdifulle kvaliteter ved arkitektur, bygningsmiljøer, kulturhistorie og grønne områder samtidig må ivaretas gjennom fortettingen.

Tilrettelegging for urbane transportløsninger (tilrettelegging for sykkel, hyppige og rimelige kollektivtilbud) kan gi en merverdi i stedsutviklingen i form av økt tilgjengelighet og redusert trafikkbelastning.

Arealbehov og arealbruksmønster – fortetting gir plass

For å kunne bygge ut boliger, infrastruktur og næringsarealer som veksten vil kreve, må arealutnyttelsen i alle kommunene effektiviseres, i tillegg til at utnyttelsesgrad og utbyggingsprinsipper vurderes i sammenheng på tvers av kommunene. Utbyggingsmulighetene er begrenset av areal avsatt til landbruk, grønne områder og Marka.

Det er anslått at det må bygges 85 000 nye boliger i Akershus og 107 000 nye boliger i Oslo for å gi rom for en befolkningsvekst på 306 000 innbyggere over 16 år, henholdsvis 139 000 i Akershus og 166300 i Oslo i perioden 2010-2030 (Johansen og Barlindhaug 2010).

I Oslos kommuneplan fra 2008 er nær halve potensialet for nye boliger vist i indre by. Den faktiske utbygging siden 2000 har i ennå større grad vært konsentrert i indre by, og indre by har fortsatt potensial for flere boliger. I en delutredning fra Rambøll og Plan- og bygningsetaten er det gitt teoretisk anslag på hvor mange bosatte og ansatte arealreservene ved knutepunktene kan gi plass til. Det ble anslått at økt arealutnyttelse i Oslo kunne gi plass til en tilvekst på ca 150 000 bosatte og ansatte i eksisterende knutepunkter utenfor indre by. Fordelingen av denne veksten i byggesonen er basert på Kommuneplanens prioriteringer av de ulike typer knutepunkter. For Akershus er det tilsvarende tallet ca 250 000 der veksten forutsettes fordelt på de større knutepunktene og knutepunkter i randsonen rundt Oslo. Fordelingen forutsetter en sterkere fortetting i disse knutepunktene. I sum for Oslo og Akershus var potensialet nesten 400 000 bosatte og ansatte. Det samlede potensialet i alle knutepunktene i Akershus overstiger langt utbyggingsbehovet mot 2030 (Johansen og Barlindhaug 2010).

Selv med høy grad av fortetting, vil det være en utfordring at over halvparten av dagens befolkning i Akershus bor mer enn én km fra et knutepunkt med et kollektivtransporttilbud. Det vil fortsatt være etterspørsel etter boliger og næringsarealer med slik beliggenhet, hvor utfordringen er å håndtere dette i samsvar med målene.

Økonomiske utfordringer

De framtidige utfordringene som er trukket opp, skaper flere økonomiske utfordringer.

For det første er det behov for å oppgradere eksisterende infrastruktur for å håndtere dagens utfordringer på en bedre måte. Det krever offentlige investeringer i infrastruktur og materiell innenfor transport og økte finansieringsbehov til drift av kollektivtrafikk.

For det andre vil befolkningsveksten kreve både kommunale og statlige investeringer for å øke kapasiteten og holde tritt med den økte etterspørselen etter både transporttjenester og kommunale tjenester. Samtidig vil aktivitetsøkningen og befolkningsveksten skape økt inntektsgrunnlag og dermed et økt finansieringsgrunnlag for å møte disse investerings- og driftsutgiftene. Nettovirkningen av økt inntektsgrunnlag i regionen og økte utgifter, vil avgjøre omfanget av de økonomiske utfordringene og behovet for ekstrasfinansiering.

For det tredje vil fordelingen av veksten og valg av utbyggingsmønster skape ulike kommunaløkonomiske utfordringer innenfor regionen. Sterk befolkningsvekst på kort tid utløser gjerne investeringsbehov og kommunale driftsutgifter som på kort sikt ikke fanges opp gjennom tilsvarende økning i de kommunale inntekter. Dette er en planleggingsutfordring som en rekke vekstkommuner i Osloområdet har erfart, og som reiser en diskusjon om hvordan eventuelle ekstraordinære kostnader for enkeltkommuner eller delregioner kan kompenseres.

For det fjerde er sammenhengen mellom befolkningsvekst og investeringsbehov ikke lineær. Eksisterende infrastruktur kan betjene en økende befolkning inntil et visst nivå, som så overstiger en terskelbegrensning som utløser betydelige investeringsbehov for å øke kapasiteten ytterligere.

Det er behov for å identifisere omfang og fordeling av slike økonomiske utfordringer nærmere, slik at det blir mulig å behandle dem innenfor de løpende budsjettprosessene i stat, fylkeskommune og kommuner, samt at det gjennom langtids økonomiplanlegging kan legges til rette for å håndtere disse utfordringene på en forutsigbar måte.

Planleggings- og styringsutfordringer

Den regionale planleggingens generelle utfordring, å skape forbindelser mellom nasjonal, regional og kommunal politikk, og samarbeid og sammenheng mellom etater og ikke minst kommunene, gjelder også for Oslo og Akershus.

Planleggings- og styringsutfordringene kan oppsummeres til å:

- Bedre sammenhengen mellom nasjonale samferdselspolitiske mål og statlige/regionale transportplaner, som Nasjonal transportplan (NTP), Oslopakke 3 og Ruters strategiske kollektivplaner
- Bedre sammenhengen mellom transportplaner og kommunenes arealplaner
- Bedre sammenhengen mellom de kommunale arealplanene
- Etablere forpliktelser i planer og avtaler knyttet til infrastruktur- og arealbruksutvikling
- Bedre koordineringen og forutsigbarheten fra statlig og regional side innenfor jordvern, kulturminneforvaltning, naturmangfold og marka samtidig som man ivaretar utbyggingsbehov
- Takle veksten gjennom felles forståelse og forpliktelse i regionen
- Sikre statlig og regional finansiering av investeringer og drift i kollektivtransporten

LANGSIKTIGE UTVIKLINGSMULIGHETER

Kort om utviklingsmulighetene

Det kan tenkes en rekke ulike måter å møte utfordringene i Oslo og Akershus på. En økt befolkning på 350 000 – 400 000 og en betydelig vekst i antall arbeidsplasser, kan plasseres på ulike måter. Og transportbehovene kan dekkes gjennom ulike kombinasjoner av bane, veg, privatbil og kollektivtransport. I dette kapitlet avgrenses beskrivelsen til tre utviklingsmuligheter fram mot 2030, men med perspektiv mot 2050. Utviklingsmulighetene illustrerer prinsipielle forskjeller i utbyggingsmønster og transportsystem.

De tre utviklingsmulighetene er å forstå som illustrasjoner av det aktuelle handlingsrommet for å løse areal- og transportutfordringene. Dette skal gi et grunnlag for å vurdere utviklingsmulighetene og være et utgangspunkt for valg som gjøres i planprogrammet.

- **Videreføre historisk utbyggingsmønster.** Dette er en utvikling der framtidig utbyggingsmønster har samme hovedmønster som endringene i utbyggingsmønsteret de siste 20-30 årene. Begrunnelsen for å ta med en slik utviklingsmulighet, er å synliggjøre hvordan utbyggingsmønsteret kan bli og hvilke muligheter det gir til å ivareta transportbehov, håndtere klimagassutslipp, håndtere økende biltrafikk, ta vare på grønne arealer og natur dersom trendene de siste tiårene forlenges.

- **Konsentrert utvikling av byer.** Veksten konsentreres til Oslo og noen få byer i Akershus. Begrunnelsen for å ha med en slik mulighet, er at den rendyrker en utviklingsidé om å redusere transportbehovene gjennom konsentrasjon. Hovedideen er å utvikle urbane kvaliteter, tyngdepunkter for økonomisk aktivitet og å oppnå mer effektiv arealbruk i regionale sentra.
- **Fortetting i mange knutepunkter.** Veksten kanaliseres til knutepunkter i kollektivnettet og stasjonsbyer i Akershus og til Oslo. Begrunnelsen for å ta med en slik utviklingsmulighet er at den illustrerer en fordeling av veksten til flere tettsteder langs eksisterende infrastrukturkorridorer. En slik utviklingsmulighet kan illustrere hvordan en desentralisert konsentrasjon av veksten kan gi mulighet til å ivareta målene om miljøvennlig transport og arealøkonomisering.

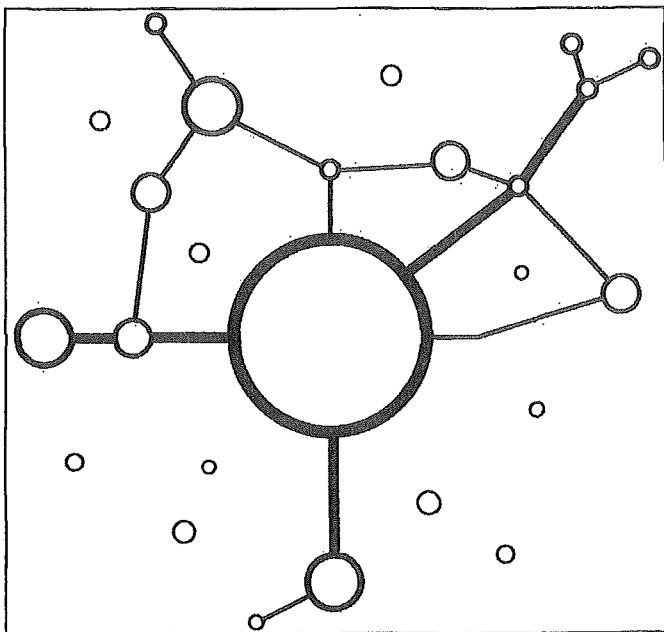
Det er mulig å tenke seg helt nye bydannelser utenfor Oslo, der det i dag er liten eller ingen bebyggelse og der nye baner eller veier kan sikre rask transport til sentrum av Oslo. Drabantbyutbyggingen i Oslo på 1950- og 1960-tallet er eksempel på slike nye bydannelser ut fra en overordnet byplanidé. En tilsvarende tenkning i dag kunne være at det ble bygd nye byer med både boliger, arbeidsplasser og servicetilbud innenfor 10-15 minutters reiseavstand fra Oslo, med høyhastighetsbane eller motorveg, eller at det legges til rette for å avlaste sentrum, ved å fordele veksten lengre unna Oslo, gjennom nye småbyer eller mer spredt nybygging. Det er valgt å se bort fra nye byer på 50 000 – 60 000 innbyggere utenfor eksisterende steder, fordi beregninger viser at den ventede veksten i arbeidsplasser og boliger kan plasseres i eksisterende byer og tettsteder.

Forutsetninger for utviklingsmulighetene

I plansamarbeidet legges det til grunn at alle kommuner kan få en begrenset befolkningsvekst fram mot 2030. Befolkningsveksten i perioden 2000-2009 var på 142.000 i Oslo og Akershus samlet, noe som gir i gjennomsnitt 1,3 % årlig. Hele 25 % av tilveksten i Akershus var i områder uten kollektiv transportbetjening. Det forutsettes at veksten framover vil skje i områder som har kollektiv transportbetjening. Videre ligger det viktige felles forutsetninger til grunn i form av investeringer i og drift av transportsystemet, jfr.:

- Det vedtatte handlingsprogrammet for Oslopakke 3 (2011-2014). Den videre utviklingen i Oslopakke 3 vil være påvirket av blant annet hovedinnholdet i areal- og transportplanen for Oslo og Akershus
- Ruter K2010 – Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2010-2030. De forestående justeringene av Ruters plan vil måtte tilpasses areal- og transportplanen for Oslo og Akershus
- Inter City tog på nye dobbeltspor på Østlandet etableres innen 2030

Innenfor de tre utviklingsmulighetene plasseres og transporteres en økt befolkning på 350 000 – 400 000 på forskjellige måter, og det lokaliseres nye arbeidsplasser etter ulike hovedprinsipper.



Figur 12: Videreføre historisk utbyggingsmønster

Sirklene i figuren viser tettsteder med ulik størrelse og funksjon, linjene viser transportlinjer av ulik betydning.

Videreføre historisk utbyggingsmønster

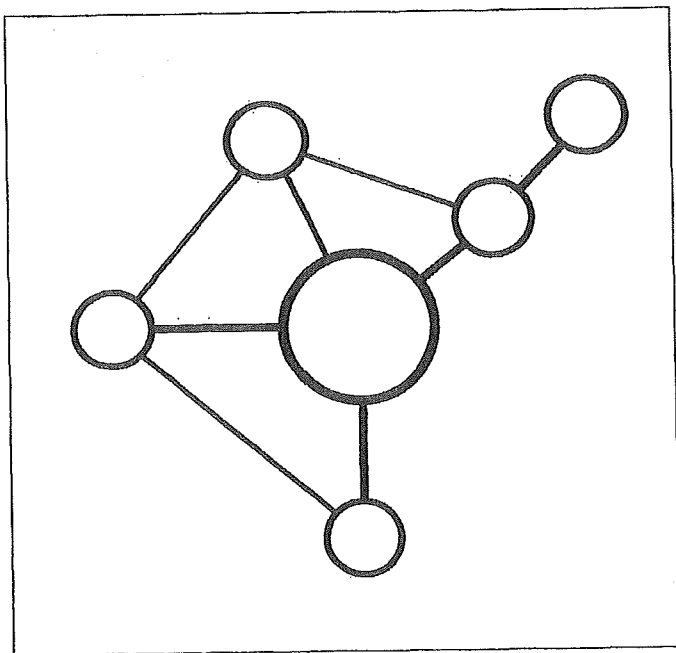
I denne utviklingsmuligheten rendyrkes et framtidig utbyggingsmønster med de samme hovedtrekkene som endringene i utviklingen de siste tretti årene. En slik utvikling ville ført til en tettere arealbruk i Oslo og nabokommunene, men fortsatt ville nye utbyggingsarealer blitt tatt i bruk, særlig i ytterområdene. Kollektivtransporten ville økt, men kapasitetsgrensen ville nås på stadig flere strekninger. Bilbruk og miljøbelastning ville også økt.

Det ville skjedd sterkere fortetting i Oslo og nabokommunene, men nye områder ville også bli tatt i bruk til utbyggingsformål. Utviklingen av utbyggingsmønsteret ville følge etterspørselen og offentlig utbygging ville skje uten en regional samordning. Offentlige investeringer i teknisk og sosial infrastruktur ville dimensjoneres ut fra hvordan etterspørselen i bolig- og arbeidsmarked påvirker lokaliserings- og utbyggingsmønsteret. Dette ville gi mange kommuner en fleksibilitet til å tilpasse sin investeringstakt etter lokal etterspørsel, mens statlige investeringer ville følge regional og sektorvis planlegging.

Personbilbruken ville øke samtidig med en sterk økning i godstransport på veiene. Utviklingen ville mange steder føre til økte miljøbelastninger for omgivelsene. Kollektivtransporten ville øke på strekninger med tilstrekkelig passasjergrunnlag, men kapasitetsgrenser ville nås både på veg- og bane inn mot Oslo sentrum. Driften av kollektivtransporten ville bli mer kostbar, men det ville ikke være driftsgrunnlag for å tilby attraktivt kollektivtilbud på mer perifere steder.

Areal- og transportkrevende virksomheter ville få en spredt og perifer lokalisering samtidig med en sterk økning i transportert godsvolum i regionen. Større andel gods ville gå med bil. Konsolidering av et allerede spredt utbyggingsmønster for boliger, ville øke personbilbruken. Det ville blitt store utfordringer mht kapasitet og framkommelighet på vegnett for bil, buss og trikk og for jernbane og deler av T-banenettet. Dette ville særlig berøre de sentrale strøk og korridoren fra sør-øst. Oslosentrert arbeidspendling ville forsterkes. Spredt utbyggingsmønster ville bidra til kostbar kommunal infrastruktur. Det ville bli vanskelig å sikre at nye virksomheter plasseres på riktig sted og det ville forventes vekst i bilbasert handelsvirksomhet. En videreføring av historisk utbyggingsmønster ville innebære at dyrka mark og grønne arealer tas i bruk til utbyggingsformål og biologisk mangfold blir redusert. Økte transportbehov kombinert med bilbasert reisemønster ville bidra til økte klimagassutslipp.

Planleggingen i Akershus har de senere årene lagt opp til å dreie utbyggingsmønsteret bort fra en slik historisk trend, og gjeldende planer legger opp til konsentrasjon om knutepunkter, tettsteder og sentrumsnære områder.



Figur 13: Konsentrert utvikling av byer

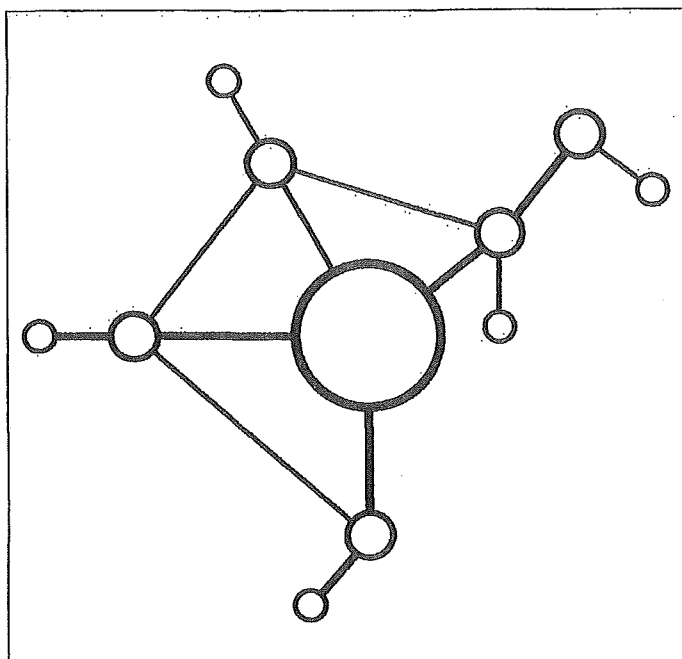
Sirklene i figuren viser tettsteder med ulik størrelse og funksjon, linjene viser transportlinjer av ulik betydning.

Konsentrert utvikling av byer

Veksten i befolkning og arbeidsplasser konsentreres i Oslo og noen få byer i Akershus. Her rendyrkes ideen om å redusere transportbehovene gjennom konsentrasjon, ved å legge til rette for miljøvennlig transport, øke kollektivtrafikken og utnytte eksisterende infrastruktur i Oslo og i regionen.

De største regionale sentrene i Akershus utvikles til byer (for eksempel Lillestrøm, Ski, Jessheim, Sandvika og Asker). Fortettingen i Oslo vil fortsette med vekt på utvikling av større knutepunkter. Det vil bli moderat til lav vekst i øvrige tettsteder og sentra i regionen. Jernbane og T-bane blir ryggraden i transportsystemet og det etableres et sterkt kollektivsystem til byene. Behovet for ny tunnel for jernbane og T-bane eller andre kapasitetssøkende tiltak gjennom Oslo styrkes. Det vil også bli behov for et utvidet transportsystem for å bringe reisende videre i Oslo (T-bane, trikk, buss).

Utbyggingsformen sparer grønne arealer, men presset øker på grønne arealer i byene. Rundt byene kan det bli nødvendig med inngrep i dyrka mark og marka, men i svært liten grad utenfor byene. Det søkes et mest mulig arealeffektivt utbyggingsmønster, bl.a. med mer fortetting av næring og boliger i sentrumsområdene. Planleggingen i byene blir krevende og det blir konfliktfylte transformasjonsprosesser. Større del av næringsveksten skjer i byene, med det utvikles et bredere arbeidsplasstilbud her. Byene blir i økende grad selvstendige bolig- og arbeidsmarkeder. Trafikkmessig oppnås bedre balanse i trafikken begge veier mellom byene og Oslo (motstrøms trafikk). Utbyggingsmønsteret vil gi grunnlag for å dekke større del av transportbehovet med gange og sykkel internt i byene. I tillegg vil det være marked for å utvikle mer attraktivt kollektivtrafikk mellom byene og internt i de større byene som vil gi økt motorisert kollektivandel. Med aktiv virkemiddelbruk for å regulere biltrafikken, vil dermed denne utviklingsmuligheten gi redusert press på deler av vegsystemet sammenlignet med videreføring av historisk utbyggingsmønster. Det vil kunne oppstå kapasitetsproblemer på deler av vegnettet, særlig lokalvegnettet parallelt med hovedvegene.



Figur 14: Fortetting i mange knutepunkter

Sirklene i figuren viser tettsteder med ulik størrelse og funksjon, linjene viser transportlinjer av ulik betydning.

Fortetting i mange knutepunkter

Fortetting i mange knutepunkter skjer ved at en mindre andel av veksten skjer i byer og større knutepunkter og en større andel i de øvrige knutepunktene som ligger langs kollektivnettet i Akershus og Oslo. Jernbane- og til dels T-banenettet vil være ryggraden i et transportsystem som suppleres med et forbedret matebusstilbud.

Veksten skjer i større knutepunkter langs transportnettet, særlig jernbane, men er også aktuelt ved enkelte T-banestasjoner og bussknutepunkt. Utenfor det kollektive transportnettet vil mange tettsteder få lavere eller moderat vekst. Jernbanen vil være ryggraden i det regionale transportsystemet. Det etableres et bedre bussbasert tilbringersystem til jernbanen. Det blir behov for å styrke transporttilbudet for å bringe reisende videre i Oslo. Behovet øker for en ny sentrumstunnel eller andre tiltak som kan øke kapasiteten for jernbane og T-bane gjennom Oslo. Noen knutepunkter vil få betydelig mer vekst enn andre fordi de har særlige forutsetninger når det gjelder tilbud og etterspørsel etter transport, varer og tjenester, boliger og arbeidsplasser. Dette vil kunne innebære utvikling av et mer differensiert hierarkisk tettstedsmonster.

Arealutnyttelsen blir mindre effektiv enn i Konsentrert utvikling, men grønne arealer spares i forhold til alternativet Videreføre historisk utbyggingsmonster. Presset på grønne arealer og dyrket mark ved knutepunktene øker. Større del av næringsveksten skjer i byene, med utvikling av et mer fullverdig arbeidsplassstilbud. Næringsvirksomhet som søker urbanitet, vil først og fremst søke seg til Oslo. De urbane boligtilbudene vil fortsatt i hovedsak være i Oslo. En viss næringsvekst skjer ved stasjonsbyene som gir grunnlag for lokale service- og kulturtilbud. Knutepunktene blir i sum i mindre grad egne arbeidsmarkeder enn i alternativet Konsentrert utvikling av byer. Økt fortetting vil kunne føre til konfliktfylte transformasjonsprosesser i knutepunkter som berøres. Pendlingsmønsteret vil fortsatt være Oslo-orientert.

Det vil kunne bli større transportmessig ubalanse på strekningene mellom stasjonsbyene og Oslo S som følge av mindre motpendling enn i Konsentrert utvikling av byer. Dette vil kunne gi økt press på transporttilbudet og dårligere utnyttelse av tilgjengelig kapasitet. Det vil også bli lavere andel som kan dekke reisebehovet til fots eller med sykkel som følge av lengre avstander. Økt trafikk leder til større problemer med framkommelighet i Oslo. Kapasiteten i transportkorridorene (hovedvegnett og lokalvegnett) fylles opp.

Vurdering

Konsekvensene av å videreføre den langsiktige trenden med fortsatt spredt utbygging og økt biltrafikk, gjør det vanskeligere å nå målene om reduserte klimagassutslipp. Presset vil øke for å bygge i ubygde arealer, grønne lunger, innenfor sammenhengende grønne områder og på dyrket mark. Det er ønskelig å bryte en slik trend ved å legge til rette for en større grad av konsentrasjon og fortetting langs hovedpunkter i kollektivsystemet, slik de to andre utviklingsmulighetene innebærer.

VIDERE PLANLEGGING

Valg av plantype og modell for plansamarbeid

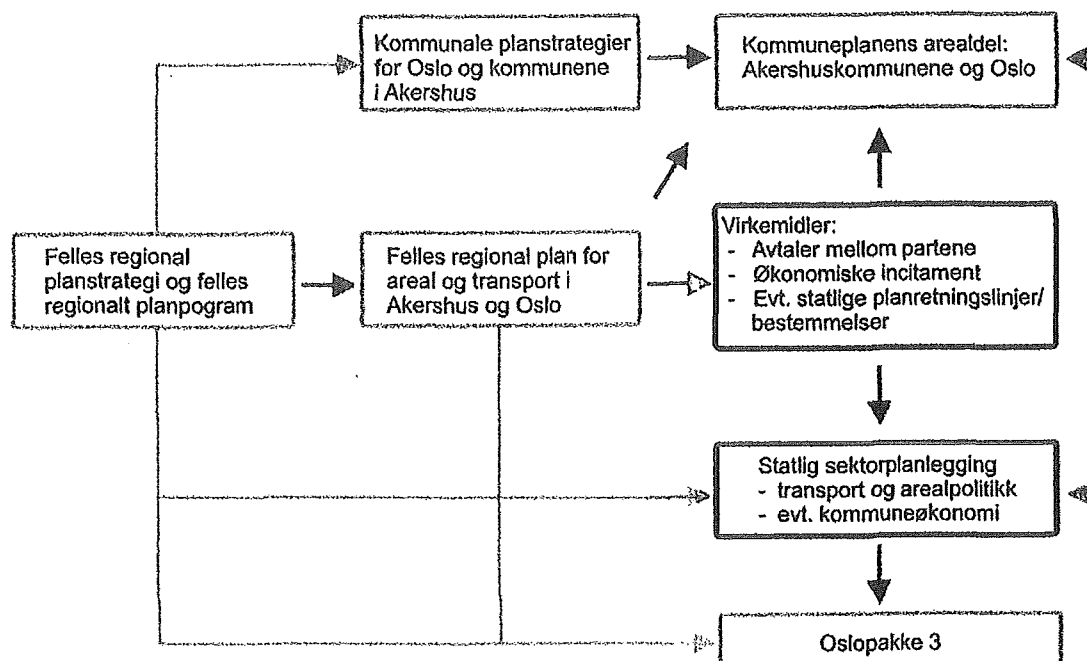
Det utarbeides en felles regional plan for areal og transport i Akershus og Oslo. Planen skal inneholde et strategisk arealkart som også avklarer prinsipper for grenser mot LNFR-områder². Videre skal planen behandle virkemiddelbruk, finansiering og gjennomføringsforpliktelser.

Planen skal legges til grunn for

- kommuneplanenes arealdel
- fylkeskommunale prioriteringer innen areal og transportutvikling
- statlig sektorplanlegging innen areal og transport
- forpliktende avtaler mellom aktørene.

Den felles regionale planen skal legges til grunn for kommunale planstrategier og Oslopakke 3 i tillegg til avtaler kan en vurdere økonomiske insitamentter og eventuelt statlige planretningslinjer eller planbestemmelser.

² LNFR er forkortelse for landbruk, natur, friluftsliv og reindrift.



Figur 15: Planverket

Målkonflikter

Utviklingsmulighetene trekker opp tre forskjellige hovedprinsipper for hvordan utfordringene kan møtes, og regionen står overfor konkurrerende hensyn og konflikter mellom ulike typer mål. De sentrale målkonfliktene knytter seg til følgende:

- Målet om knutepunktfortetting kontra målet om å ta vare på dyrket mark lokalt
- Lokale ønsker om vekst kontra regionale mål om regionalt begrunnet vekstfordeling for å redusere transportbehovet og oppnå utslippsreduksjon
- Målet om best mulig livskvalitet, å opprettholde grønnstruktur og skape gode oppvekstmiljøer, kontra målet om fortetting som kan gi tap av arealer, økte belastninger på grønne områder, økt lokal luftforurensing og støy og gjøre det mer krevende å realisere gode estetiske kvaliteter i utbyggings- og fortettingsområder
- Målet om en styrt arealbruk i ytre områder kontra utbyggers og andre næringsinteressers lokaliseringssøker

I avveiningen mellom målet om å bygge tettere og utvide tettstedene ved stasjoner i transportsystemet og målet om å unngå nedbygging av dyrket mark og verdifulle grønne områder, anbefales det at målet om fortetting gis forrang på nærmere bestemte vilkår, hvis det kan bidra til bolig- og næringsutbygging som gir gangavstand mellom kollektivknutepunktet og nye boliger/arbeidsplasser. En slik avveining av denne målkonflikten, kan legge til rette for en utbygging og et utbyggingsmønster som på lang sikt demper utbyggingspresset på dyrket mark, og slik sett øker muligheten til å oppnå målet om å unngå tap av dyrket mark.

En konsentrert utbygging til byer i Akershus og i Oslo, gjør at denne målkonflikten oppstår færre steder enn i en utvikling basert på desentralisert konsentrasjon, med vekst i stasjonsbyer. På den annen side vil det kunne bli større konflikter knyttet til transformasjon i de få store byene i Akershus enn i utviklingsmuligheten som kjennetegnes av fortetting i flere mindre stasjonsbyer.

Alle kommuner trenger og ønsker en viss vekst i befolkning og arbeidsplasser. Begge de to utviklingsmulighetene gir rom for det. Men det innebærer også at kommunenes planlegging, i Oslo og alle deler av Akershus, vil måtte ta utgangspunkt i ulike overordnede utviklingsprinsipper når de skal legge til rette for utvikling av sine lokalsamfunn, tettsteder og næringsområder. Begge de to utviklingsmulighetene (konsentrasjon og desentralisert konsentrasjon) vil legge til rette for at kommunene i Akershus kan profilere sine attraksjoner og fortrinn, utvikle gode bosteder og lokalsamfunn som samlet sett gir befolkningen i Oslo og Akershus varierte valgmuligheter når de skal velge bosted og realisere "det gode liv".

Spørsmål som skal tas opp i videre planlegging

Hovedspørsmålet som skal tas opp i den videre planleggingen er koplingen mellom arealbruksutviklingen og transportløsninger. Det skal legges et langsiktig perspektiv til grunn fram mot 2050. Det skal vurderes regional politikk for:

- Lokalisering av privat og offentlig virksomhet, – konkretisering av konseptet om rett virksomhet på rett sted der en ser arealbruk, konkurransekraft, senterstruktur, parkering og transporttilbud i sammenheng.
- Boligbygging og boligmarkedet
- Differensiert fortetting med kvalitet – prinsipper for utvikling av det enkelte tettsted og knutepunkt inklusive nærhet til viktige funksjoner for husholdninger og bedrifter
- Tiltak og virkemidler innen veg, kollektiv og gang/sykkel som må gjennomføres for å betjene arealbruksutviklingen og oppnå overordnede mål for tilgjengelighet, framkommelighet, lokal miljøkvalitet og klima
- Bruk av virkemidler – herunder avtaler mellom partene, økonomiske incentivordninger og statlige planretningslinjer

Gjensidige forventninger

Forventninger fra kommunene i Akershus

For å sikre en nødvendig koordinert innsats både i oppfølgende planlegging og i gjennomføringen av tiltak etter planen, ønsker kommunene at regjeringen og Akershus fylkeskommunen gjennom sin behandling av planstrategien, gir trygghet for en forutsigbar statlig og fylkeskommunal areal- og transportpolitikk som en forutsetning for kommunenes oppfølging av planen. De foreslår derfor at følgende statlige og regionale forpliktelser innlemmes som del av plan og planstrategi:

Forventninger til fylkeskommunen

- Bedre planmessig og forvaltningsmessig sammenheng mellom areal- og tettstedsutvikling som er et kommunalt ansvar, og transportinvesteringer som et statlig og fylkeskommunalt ansvar.
- Mulighet til å finansiere løsninger av lokale transport og trafikkutfordringer i kommuner som velger å styre utbygging og vekst inn mot en tettere utbygging, og til dels omfattende bymessig utvikling av de største tettstedene. Det gjelder lokale tiltak for å utvikle det kollektive transporttilbudet, tiltak for å sikre god tilgjengelighet til stasjoner for alle trafikantgrupper, utvikling av gode tilbud om overgang mellom reisemidler for pendlere og andre transportbrukere, tiltak på og langs det lokale vegnettet for å opprettholde nødvendige standarder for trafiksikkerhet og miljø.'

- En trygghet for at regionens midler til utvikling av transportsystemene styres til disse stedene når kommunene forvalter arealene i samsvar med den kommende regionale planen, vil være et viktig og effektivt virkemiddel for å sikre et utbyggingsmønster i samsvar med planen.
- Fylkeskommunen skal bidra til en effektiv og god kollektivbetjening og nødvendige investeringer i terminaler og vegnett for trafikkavvikling, der kommunene følger opp den kommende planen med tett arealutnyttelse i byer og tettsteder.

Forventninger til staten

- Planens strategier vil ha som ett av formålene å redusere presset på natur- og landbruksområder, og bør i denne sammenheng legge et grunnlag for bedre samhandlingsmønstre mellom forvaltningsnivåer og mellom faginstanser. Dette kan oppnås dersom planen representerer en reell overordnet samordning av statlig arealpolitikk slik at de forskjellige krav som stilles til kommunenes arealforvaltning, blir mer forenlige.
- For alle tettstedene i fylket ligger store utfordringer i å avveie målkonflikter knyttet til nasjonale mål for arealforvaltningen. Særlig gjelder dette forholdet mellom knutepunktutvikling og utøvelsen av en politikk knyttet til nasjonale mål for vern av landbruksjord og kulturminner.
- Planen skal behandle målkonflikter knyttet til nasjonale mål for arealforvaltningen og representere en reell overordnet samordning av statens og fylkeskommunens virkemidler i de aktuelle områdene. Det skal ved utarbeidelse og behandling av kommuneplaner, når disse etterfølger den kommende regionale planens strategier, inngås avtaler som gir forutsigbarhet for kommunen med hensyn til avveining av målkonflikter og som forenkler den kommunale behandling av reguleringsplaner og enkeltsaker innenfor nærmere definerte områder for framtidig by- og tettstedsutvikling.

Forventninger fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

For at Oslo og Akershus skal ha nødvendig forutsigbarhet i den videre planleggingen av et klima- og miljøvennlig utbyggingsmønster bør regjeringen, gjennom behandling av planstrategien, gi trygghet for en forutsigbar statlig areal- og transportpolitikk. De foreslår at følgende statlige, regionale og lokale forpliktelser om kollektivtransport og arealbruk legges til grunn for planstrategien:

Transport

Et utbyggingsmønster basert på at kollektivtrafikken skal ta det meste av trafikkveksten, krever sterk prioritering av kollektivtrafikk. En slik politikk må forankres i både økte rammer til drift av kollektivtransport og i den igangsatte rulleringen av Nasjonal transportplan.

- Kollektivtransportkapasiteten i Oslo og Akershus må videreutvikles raskere enn forventet befolkningsvekst.
- Staten må prioritere videre utbygging og opprusting av jernbanesystemet i og rundt Oslo, blant annet nødvendig kapasitet på Oslo S og gjennom sentrum. Jernbanesystemet skal ikke bare ha økt kapasitet, men må også være driftssikkert og robust i avvikssituasjoner, og ha nødvendige marginer for et publikumsvennlig rutemønster.
- Oslo og Akershus må sikres sin rettmessige andel av belønningsordningen. Skal hoveddelen av den økte transporten de nærmeste 20 årene skje kollektivt, må Oslo og Akershus sikres tilstrekkelig inntekter til å utvikle og drifte T-bane, trikk, buss og båt.
- Oslo, Akershus og staten skal samarbeide om et rasjonelt samvirke mellom tog, buss, T-bane, trikk og båt i hovedstadsområdet. De ulike driftsartenes utvikling må vurderes i forhold til utbyggingsmønster og befolkningskonsentrasjoner.

Areal

Et klimavennlig utbyggingsmønster i byer og knutepunkter i Oslo og Akershus forutsetter høy arealutnyttelse i områdene rundt de kollektivknutepunktene hvor den kommende regionale planen åpner for utvikling.

- Staten må tillate at stasjonsnære LNF-områder, herunder dyrket mark, omdisponeres når en helhetsvurdering tilsier at dette vil bidra til ønsket by- og tettstedsutvikling basert på en effektiv kollektivbetjening.
- Kommunene skal sørge for tett arealutnyttelse i byer- og tettsteder hvor den kommende planen åpner for utvikling basert på en effektiv kollektivbetjening.

Forventninger fra regjeringen

De statlige forventningene forankres i regjeringens politikk rettet mot regionen og temaet areal og transport. De legger til grunn at oppfølgingen av planen skal skje innenfor eksisterende økonomiske rammer og i henhold til prinsippene for ramkestyring av kommunesektoren. Den statlige transportpolitikken i hovedstadsområdet fastsettes gjennom ordinære prosesser, blant annet i Nasjonal transportplan, Oslopakke 3 samt retningslinjene for tildeling av midler fra belønningsordningen. Forventninger og innspill om statlig transportpolitikk må vurderes i tilknytning til disse prosessene. Staten vil behandle de lokale og regionale forventningene til den regionale planstrategien i forbindelse med den endelige godkjenningen av planstrategien ved kongelig resolusjon, etter endelig behandling i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Staten har følgende forventninger til regionalt og kommunalt nivå i plansamarbeidet om areal og transport i Oslo og Akershus:

- Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene i Akershus forplikter seg til å stå sammen om det regionale planarbeidet.
- Kommunene følger opp den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus når denne er vedtatt. Den vil ha betydning for økt arealutnytting, styrking av kollektivknutepunkter og etablering av langsiktige utbyggingsgrenser. Det må ikke omdisponeres verdifulle arealer utenfor definert langsiktig utbyggingsgrense.
- Areal- og transportpolitiske virkemidler må samordnes. En samordnet utvikling av arealbruk og transportsystem må legge til rette for næringslivets behov for effektive transporter, herunder en effektiv godshåndtering. Videre må samordningen bidra til bedret framkommelighet for persontransporten samt en reduksjon i privatbilbruken og økt andel av dem som reiser kollektivt, på sykkel eller til fots.
- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune bør tilstrebe en helhetlig tilnærming i virkemiddelbruken hvor det går tydelig fram hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal håndteres på kort og lang sikt. I denne forbindelse oppfordres det til bruk av restriktive tiltak som for eksempel køprising og parkeringspolitikk for å bidra til reduksjon i biltrafikken og dermed oppnå en bedre luftkvalitet.
- Innenfor definert langsiktig utbyggingsgrense vektlegger kommunene hensynet til naturmangfold, jordvern, landskapskvaliteter og tilgjengelighet til rekreasjonsarealer i arealplanleggingen både i og utenfor tettsteder.
- Nasjonal politikk for universell utforming innen areal- og transport og planlegging følges opp.

FRAMDRIFT OG MEDVIRKNING

Framdriftsplanen for planstrategi, planprogram og planarbeidet sett i sammenheng

Vinteren 2010 ble det gjennomført drøftingsmøter med alle kommunene i regionen der utfordringene innenfor areal og transport ble diskutert og der en tok opp hvilke spørsmål som er av strategisk interesse og hvilke planoppgaver som burde gjennomføres. Dette ligger til grunn for planstrategien og planprogrammet.

Planstrategien og planprogrammet sendes på høring i april til juli 2011. Plansamarbeidet forutsetter at forslag til planstrategi og planprogram kan danne grunnlag for innspill til planfasen til Nasjonal transportplan (NTP) og arbeidet med handlingsplan 2012-2015 til Oslopakke 3.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune vil vedta planstrategien og planprogrammet i løpet av annet halvår 2011, slik at selve planleggingsarbeidet, inklusive utredninger, kan starte høsten 2011. Planleggingsarbeidet ventes å ta halvannet år. Høringsperioden skal være minst seks uker. Sluttbehandlingen av plandokumentet/dokumentene ventes i løpet av 2013.

Høringsutkast bør foreligge slik at det kan danne grunnlag for forslag til NTP og for kommunale planstrategier.

Medvirkning

Kravene til medvirkning er nedfelt i plan- og bygningslovens § 5-1. I utgangspunktet er det den som fremmer forslag til plan som skal legge til rette for medvirkning, og i dette tilfellet vil det være Oslo kommune og Akershus fylkeskommune sammen.

Berørte interesser bør trekkes inn i en tidlig fase, før premisser og løsninger er fastlagt for sterkt, slik at relevante hensyn bringes inn og blir avveid sammen med de øvrige planfaglige spørsmål som skal avklares. Derfor ble det gjennomført en drøfting av utfordringer med alle kommunene vinteren 2010.

Medvirkningen i utformingen av selve planen bør, siden plansamarbeidet for areal og transport omfatter hele Oslo og Akershus, fange opp interesser som artikuleres av aktører/grupper på et regionalt nivå.

Kommunene er gjennom deltakelsen i prosessen med planstrategi og -program (politisk styringsgruppe og referansegruppe), allerede trukket direkte inn i arbeidet, og vil i tillegg være formelle høringsinstanser i selve planleggingen.

Medvirkningen i planleggingen kan skje gjennom flere former for deltakelse og involvering:

- Høring
- Konsultering og informasjonsmøter
- Direkte deltakelse i arbeidsgruppe, styringsgruppe eller referansegruppe
- Levere faglige bidrag til planpremisser eller selve planen(e)

DEL II
PLANPROGRAM

INNLEDNING

Planprogrammet konkretiserer det oppdraget som er gitt gjennom planstrategien, og beskriver et opplegg for prosess, medvirkning og organisering av planarbeidet, inkludert kommunenes deltagelse. Som en del av planprogrammet inngår et program for konsekvensutredning.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er ansvarlige planmyndigheter for en felles areal- og transportplan for Oslo og Akershus og fastsetter endelig planprogram. Kommunene i Akershus og Oslo er arealplanmyndigheter og skal gjennomføre den konkrete arealplanleggingen. Kommunene vil derfor delta i arbeidet med å utforme forslaget til en regional areal- og transportplan (ATP).

Planarbeidet har som mål å bidra til et bærekraftig utbyggingsmønster og transportsystem uavhengig av fylkes- og kommunegrenser i Oslo og Akershus. Den regionale areal- og transportplanen skal omhandle strukturer som har betydning for det regionale fellesskapet, og skal være mer grovmasket enn de kommunale arealplanene. Planen skal ikke avklare problemstillinger som mer hensiktsmessig kan avklares gjennom kommuneplanene, f.eks den konkrete utforming av areal- og transportsystem innenfor de enkelte tettstedene og bydelene.

Planens hovedprinsipper skal fremgå i form av et strategisk arealkart og retningslinjer. Planen skal være et grunnlag for inngåelse av nærmere avtaler mellom kommuner, fylkeskommune og stat om videre planlegging og gjennomføring av transporttiltak og arealutvikling. Dette gjelder også i prioriteringen av transporttiltak ved statlige og fylkeskommunale samferdsels- og økonomiplaner, herunder de prioriteringer som samordnes gjennom Oslopakke 3.

Den regionale planen skal bidra til å styrke hovedstadsområdets bærekraft

Samarbeidsalliansen Osloregionens overordnede mål i samordnet areal- og transportstrategi (vedtatt 18.1.2008) ligger til grunn for arbeidet med den regionale areal- og transportplanen:

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

Osloregionen utmerker seg i europeisk sammenheng med sterk økonomi og gode levekår. Men Osloregionen har samtidig en perifer lokalisering i forhold til andre byer og store markeder i Europa. Det er derfor i samspillet mellom byen og omlandet at hovedstadsområdet med øvrige deler av Osloregionen kan oppnå en størrelse og en næringsmessig sammensetning som kan måle seg med andre storbyregioner i Europa. Selv om lokaliseringen er gitt, er det likevel mye som kan gjøres for å bedre konkurranseevnen.

For at målet om bærekraft skal nås, er det nødvendig å utvikle samordnede og effektive areal- og transportløsninger der innbyggerne i større grad bor tettere og er mindre avhengige av personbil enn i dag. En slik utvikling vil representere en regional beredskap for en forventet framtidig situasjon med høyere energipriser og krav til reduksjon av klimagassutslipp.

KONKRETISERING AV PLANOPPGAVEN

Gjennom planarbeidet skal en fremtidig senter- og knutepunktsstruktur i Oslo og Akershus avklares, der de viktigste områder for forventet tettsteds-, bolig og næringsvekst og utvikling av transportsystemet skal fremstå:

- a. Se utbyggingsmønstre i sammenheng med kapasitet i transportsystemet og potensialet for å unngå vekst i biltrafikken.
- b. Det må søkes etter et utbyggingsmønster som legger til rette for at langt flere kan få dekket sine hverdagsgjøremål innenfor gang- og sykkelavstand eller med kollektivtransport i fremtiden.
- c. Avklare prinsipper for avgrensning mellom områder for tettstedsutvikling og regionale LNFR-områder.

Nye boliger

Hvor stort areal som trengs til boligbygging, vil i stor grad være avhengige av befolkningsvekst og typen boliger som blir bygget. En enebolig forbruker ca 10 ganger så mye areal som en leilighet, og mer enn det dobbelte av et rekkehus. Det må bygges ca 200 000 nye boliger i Oslo og Akershus fram mot år 2030 for gi rom for en befolkningsvekst på ca 350 000 nye innbyggere (NIBR 2010).

Den regionale areal- og transportplanen skal bidra til at ny boligbebyggelse lokaliseres slik at innbyggerne får bedre muligheter til å dekke sitt daglige transportbehov med gange, sykkel og kollektivtransport. Dette gjelder også hverdagsreiser utenom arbeidsreisene.

Boligsammensetningen i Oslo og Akershus er i varierende grad tilpasset en demografisk utvikling med bl.a. en sterk økning i antall eldre. Det vil bli viktig å vurdere hvordan en best kan tilpasse de eldres boligbehov framover mht boform og tilgjengelighet til ulike former for service.

Det må vurderes hvordan lokalisering av boliger kan utnytte eksisterende skole- og barnehagekapasitet og annen sosial infrastruktur.

Arealer til næringsliv og offentlige virksomheter

Bedrifters og institusjoners lokalisering har stor betydning for å nå mål om å redusere bilavhengigheten og for å styrke regionens konkurransekraft ved å understøtte utviklingen av nasjonale og regionale næringsklynger. Det er viktig å utarbeide prinsipper for lokaliseringen av store kontorbedrifter, utdanningsinstitusjoner og andre typer offentlig virksomhet, fordi dette er aktiviteter som skaper mye persontransport.

Behov for arealer til næringsliv og offentlige virksomheter, vil i stor grad være avhengige av generell økonomisk utvikling og vekst i lokal etterspørsel som resultat av befolkningsvekst. Hvor stort areal som trengs, varierer også sterkt mellom næringsgrupper, fra om lag 50 m² tomteareal pr sysselsatte i tjenesteenheter til over 300 m² pr sysselsatte i industri- og transportbedrifter³. Lokaliseringskravene til disse ulike næringstyper er også meget varierende, fra sentrale tomter for kontor- og hotellbygg og større institusjoner, arealer til befolkningsrettede tjenester i nærheten av boligområder, til store tomter for industri- og lagerbedrifter.

Ifølge (NIBR 2010), kan det være behov for inntil 15 km² med tomteareal for framtidig næringsliv og offentlige virksomheter fram til 2030. Om lag 80 % av dette arealanslaget er til transportvirksomheter, offentlige tjenester og industri. Hvis lokal etterspørsel øker sterkt (jf SSBs høye befolkningsframskrivning), kan utbygging av offentlige tjenester og varehandel øke mer. Behovet for nye tomter må også avveies i forhold til tilgang til bygninger og områder som egner seg til transformasjon.

³ Dagens arealproduktivitet, beregnet for Oslo og Akershus ut fra SSB statistikk.

JS

Det skal avklares hvilke steder som skal utvikles til sterke nav i transportsystemet og som skal være utgangspunkt for konsentrasjon av persontransportintensive arbeidsplasser og tjenestetilbud. Slike klynger skal ha tilgang til et regionalt arbeidsmarked via sterke regionale kollektivforbindelser, og i tillegg ha godt lokalt kollektivtilbud for å betjene et lokalt arbeidsmarked.

I planarbeidet skal det utarbeides prinsipper for lokalisering av varehandel basert på den senterstruktur for Oslo og Akershus som defineres gjennom planen. Disse prinsippene skal kunne benyttes som et grunnlag for at Akershus skal kunne revidere gjeldende bestemmelser for lokalisering av kjøpesentre og ulike former for offentlig service.

Lokalisering av gods- og logistikkvirksomhet

Større områder for gods- og logistikkvirksomhet må sees i sammenheng med langsiktige planer for utvikling av hovedtransportnett og terminalområder, byutvikling og miljøforhold. Med en forventet vekst i gods- og varetransporten på 30-40 % fram mot år 2030, understrekes behovet for å sikre kapasitet i transportsystem og i terminaler. Arealer til logistikk krever nærhet til hovedtransportnettet.

Gjennom Samarbeidsalliansen for Osloregionen deltar Oslo og Akershus i et samarbeid med statlige transportetater for å utvikle en felles regional strategi for gods- og logistikkvirksomhet i Osloregionen. Dette vil gi et strategisk grunnlag for samordnet utvikling av logistikkarealer og de tunge transportstrukturene i en større regional sammenheng.

Resultatet av dette arbeidet⁴ vil være et viktig innspill i forbindelse med areal- og transportplanen for Oslo og Akershus. Mindre områder for lager og produksjonsvirksomhet som ikke berører arealer i tilknytning til overordnet vegnett, kan avklares gjennom kommuneplanene.

Transportsystemets betydning og kapasitet

Det forventes at en befolkningsvekst i Oslo og Akershus på vel 30 % frem mot år 2030 vil gi omtrent like stor økning i transportetterspørselen i hovedstadsområdet. Det er samtidig ventet en noe sterkere vekst i næringstransporter og lokal varedistribusjon. Med fortsatt befolkningsvekst vil det være behov for betydelige investeringer i transportinfrastrukturen i Oslo og Akershus også utover et 2030-perspektiv.

Planlagte nye vegprosjekter i Oslo og Akershus vil bare i begrenset grad kunne bidra til økt transportkapasitet frem mot år 2030. For eksempel kan ny E18 - Vestkorridoren gi noe økt kapasitet i denne korridoren, men muligheten for økt persontransport med bil er også avhengig av mottakskapasitet for personbiler i Oslo og andre steder.

Økt persontransport frem mot år 2030 må derfor i hovedsak løses gjennom en betydelig vekst i kollektivtrafikken, i størrelsesorden en dobling. Det er nødvendig å vurdere hvordan alternative utbyggingsmønstre kan utnytte ledig kapasitet i dagens system og i planlagte eller aktuelle nye forbindelser. Full utnyttelse av kollektivsystemet vil uansett kreve opprustning og utbedring av dagens systemer og et forsterket driftsopplegg.

- Med fullføring av de nye dobbeltsporene tilføres jernbanesystemet økt kapasitet. Det er et betydelig behov for supplerende investeringer – bl.a. vendekapasitet og oppstillingsplasser for tog og stasjonsutbedringer. Dette utredes i f m NTP. Det samme gjelder de langsiktige kapasitetsutfordringene i Oslostunnelen.
- Gjennom Oslopakke 3 er det planlagt å forsterke T-banesystemet, bl.a. utbedring av fellestunnelen og ny "Lørensving" som kobler Grorudbanen mot T-baneringen. Andre aktuelle tiltak er banebetjening av Fornebu og A-hus, samt økt kapasitet gjennom Oslo sentrum. Disse prosjektene er p.t. ikke fullfinansiert i Oslopakke 3.

⁴ Sluttrapport med forslag om en gods- og logistikkstrategi for Osloregionen ventes fremlagt for politisk vurdering sommeren 2011.

- Buss utgjør en stor kapasitetsreserve for persontransport, men forutsetter prioritering av buss fremfor personbiler i vegnettet og/eller omfattende utbygging av kollektivfelt. Mottakskapasitet for buss i Oslo sentrum er en kritisk faktor for et utbyggingsmønster basert på direktelinjer med buss fra områder som ligger utenfor rekkevidde av skinnegående tilbud.
- Trikken har et stort kapasitetspotensial gitt videre satsing. Trikkebydelene i indre by antas å få en befolkningsvekst på over 40 % frem mot 2030. Ruter ønsker å utvikle trikken til en moderne bybane, gjennomgående for noe lengre reisestrekninger enn i dag. Dette vil kunne overføre betydelig kapasitet fra vegnettet. I K2010 beskrives et behov for å anskaffe nye trikker, både til fornyelse av dagens vognpark, til frekvensforbedring og til eventuelle linjeutvidelser. De fleste av disse trikkeprosjektene ligger i dag ikke inne i Oslopakke 3.

Virkemiddelbruk, finansiering og gjennomføringsforpliktelser

I planstrategien (kapittel om videre planlegging) er det lagt vekt på at den regionale planen kan legges til grunn for forpliktende avtaler mellom aktørene, og at det i tillegg til avtaler kan vurderes økonomiske insitamenter og eventuelt statlige planretningslinjer eller planbestemmelser. Før planen er ferdig behandlet, kan regional planstrategi og planprogrammet legges til grunn for innspill til kommunale arealplaner samt regionale og statlige samferdselsplaner.

Som del av planarbeidet skal utredes hvordan disse virkemidlene skal tas i bruk og samordnes.

- Det må utredes på hvilken måte det er hensiktsmessig, slik PBL § 8-1 krever, å utarbeide årlige handlingsprogrammer for oppfølging av planen.
- Det må utredes hvordan gjennomføringsforpliktelsene omtalt i planstrategien skal følges opp i praksis, for eksempel
 - styring av transportinvesteringer
 - politisk og juridisk regional styring av arealbruk
 - håndtering av uenighet mellom oppfølgingsansvarlige
 - et opplegg for evaluering og eventuell framtidig revisjon av planen
 - hvilke typer avtaler som er aktuelle for å realisere planen

TRE ALTERNATIVE MODELLER FOR UTBYGGINGSMØNSTER

I planarbeidet vil alternative fremtidsløsninger bli drøftet dels tematisk, og dels som tre alternative modeller for utbyggingsmønster, transport og boligvekst i tråd med de tre alternative utviklingsmulighetene som er vist i planstrategien.

De tre alternativene er altså å forstå som *eksempler* på framtidige utviklingsmuligheter. De er *ikke* konkrete planforslag. Forslaget til plan vil da kunne bestå av elementer fra alle de tre alternativene og andre elementer som kommer frem gjennom planprosessen. De brukes som metode for å gi grunnlag for å vurdere mulighetene og være et utgangspunkt for å diskutere innholdet i planen. De tre modellene skiller seg fra hverandre ved at veksten kanaliseres til ulike typer sentra i ulik grad. *Videreføre dagens kommuneplaner* sprer veksten i mange sentra, mens *fortetting i mange knutepunkter* forutsetter at veksten skjer i noen færre sentra, mens *konsentrert utvikling av byer* forutsetter at hovedtyngden av veksten skjer i enda færre sentra. Det legges for øvrig til grunn at alle kommuner får en viss befolkningsvekst. I alle de tre modellene for utbyggingsmønster skal det utredes hvilke virkemidler som må anvendes for å nå de ulike målene for plansamarbeidet.

Modell 1 Videreføre dagens kommuneplaner

I planstrategien er drøftet et "trendalternativ" som her konkretiseres til å omhandle en videreføring av gjeldende kommuneplaner. Dette innebærer et behov for å sammenstille dagens kommuneplaner. Følgende utredningstema er aktuelle for å utvikle dette alternativet:

- Sammenstille fakta om utbyggingspolitikken for næring og bolig i samtlige kommuner. Hvilke planer foreligger, og hva vil disse medføre i årene fremover?
- Beskrive et sannsynlig samspill mellom areal- og transportutvikling ut fra dagens transportplaner.
- Utrede hvor spredt boligbyggingen vil være og i hvilken grad utbygging vil skje i tilknytning til hovedkorridorene i kollektivsystemet.
- Avklare i hvilket omfang dette alternativet berører LNFR-områder.

Modell 2 Konsentrert utvikling av byer

Veksten i befolkning og arbeidsplasser konsentreres i Oslo og noen få byer i Akershus. Transportbehovet i regionen søkes redusert gjennom konsentrasjon, ved å legge til rette for høyfrekvente kollektivlinjer og vektlegging av gang- og sykkelavstander ved utbygging. Utvikling av store tettsteder med sterkere bymessig karakter vektlegges. Fortettingen i Oslo vil fortsette som i den siste tiårsperioden med vekt på utvikling av større knutepunkter, men behovet for å utnytte potensialet i Groruddalen forsterkes. For nærmere beskrivelse, se planstrategien.

Følgende utredningstema er aktuelle for å utvikle dette alternativet:

- Avklare hvilke byer i Akershus som skal inngå i modellen, og hvordan utviklingen i Oslo vil være i en slik modell.
- Med sterk byvekst vil en større andel av persontransport enn ellers kunne betjenes med bane. Hvor mye kan kollektivtrafikkens konkurransekraft styrkes og baneandelen økes?
- Vurdere muligheten for boligfortetting langs prioriterte kollektivakser inn mot byene.
- Fortetting ved byene kan føre til økt utbyggingspress på bynære grøntarealer. Det kan være behov for å utrede hvilke LNFR-områder ved byene som skal kunne bygges ut.
- Vurdere om prioritering av stasjonsnære boligområder med høy tetthet vil endre boligsammensetningen i så stor grad at det vil føre til for lavt tilbud av småhus og familieboliger.
- Vurdere kommunaløkonomiske konsekvenser av høy vekst i i noen få byområder, blant annet spørsmålet om skolekapasitet.

Modell 3 Fortetting i mange knutepunkter

Fortetting i mange knutepunkter skjer ved at en noe mindre andel av veksten kommer i byer og større knutepunkter og en større andel til de øvrige knutepunktene som ligger langs kollektivnettet i Akershus og Oslo. Dette innebærer en hierarkisk tilnærming for fordeling av framtidig vekst, basert på en nærmere vurdering av tilbud og etterspørsel etter transport, varer og tjenester, boliger og arbeidsplasser. For nærmere beskrivelse, se planstrategien.

Følgende utredningstema er aktuelle for å dette alternativet:

- Det må avklares nærmere hvilke og hvor mange tettsteder det er ønskelig og mulig å utvikle fram til år 2030.
- Vurdere muligheten for boligfortetting langs prioriterte kollektivakser inn mot lokale sentra.
- Vurdere i hvilke områder det ligger til rette for styrket lokal eller regional handelsvirksomhet, og i hvilke områder er det behov for restriksjoner på videre vekst i arealer for handel.
- Vurdere kommunaløkonomiske konsekvenser av høy vekst i utvalgte knutepunkter, blant annet spørsmålet om skolekapasitet.

KONSEKVENsutREDNING

En regional plan for samordnet areal og transport i Oslo og Akershus vil gi føringer/retningslinjer for fremtidig utbygging i kommunene, og omfattes av kravet om konsekvensutredning (KU) er etter forskrift om konsekvensutredninger i plan- og bygningsloven. Konsekvensutredningen skal belyse hvordan planens føringer/retningslinjer for utbyggingsmønster og transportsystem vil påvirke miljø- og samfunn. Kommuneplaner i kjølvannet av en regional plan fritas ikke for krav om KU. Men senere utredninger på kommuneplannivået vil kunne bygge på utredningene i denne planen. Mer detaljert utredning hører hjemme på kommuneplan- eller reguleringsplannivå. Det betyr at en regional plan kan konsekvensutredes på et mer grovmasket nivå.

Metoder

Hensikten med planarbeidet er å avklare et hensiktsmessig utbyggingsmønster på overordnet nivå, sett i forhold til transportsystem. Metodebruken for utredning av konsekvenser må tilpasses dette nivået slik at man får fram de vesentlige konsekvensene av ulike valg. Hensikten er å bidra til at viktige miljø- og samfunnshensyn er godt belyst i planprosessen og ved planbeslutningen. Det legges opp til at de tre modellene for areal- og transportstruktur skal konsekvensutredes i nødvendig grad under veis i arbeidet.

- Videreføre dagens kommuneplaner.
- Konsentrert utvikling av byer
- Fortetting i mange knutepunkter

Ved fremlegging av et endelig planforslag skal alle nedenfor nevnte KU-temaer være belyst. Det er sannsynlig at man i diskusjonen vil vurdere kombinasjoner eller tilpasninger av alternativene. Slik sett er det ikke nødvendigvis slik at endelig plan med KU beskriver akkurat ett av alternativene ovenfor. Kravet i forskriften er at planforslaget skal være utredet og utredningen skal kunne finnes igjen i forslaget.

Det er ikke mulig eller hensiktsmessig å løse oppgaven ved å lage et samlet "regnestykke" som leder frem til en entydig konklusjon. KU på dette overordnede plannivået vil fokusere på kvalitative vurderinger og beskrivelser av virkningene av de valg som tas i planen. Der det er mulig tas kvantitative metoder i bruk for å avklare størrelsesforhold og begrense usikkerheten, f.eks konsekvenser som et utbyggingsomfang vil ha transport og arealbehov. Viktigere enn stor nøyaktighet i hvert enkelt regnestykke, er å belyse helheten.

Hvilket utbyggingsmønster som vil ivareta målene for planarbeidet vil bero på et samspill av flere faktorer som offentlige og private beslutningstakere Oslo og Akershus kan påvirke (lokalisering av boliger, bedrifter, institusjoner; utforming og styring av transportsystemet), og faktorer som regionen i mindre grad kan påvirke (teknologi, energipriser, nasjonal og internasjonal klima- og miljøpolitikk).

Konkret metodebruk vil bli nærmere belyst for hvert av utredningstemaene. Regionale strategier for lokalisering av næringsvirksomhet, regionale institusjoner m.v. antas ikke å variere mye mellom de tre alternativene, og kan eventuelt omtales og konsekvensutredes som eget tema.

Tema for konsekvensutredning

Flere av forskriftens KU-tema er ikke relevant for dette planarbeidet, da det forutsetter et detaljeringsnivå som mer hører hjemme i kommuneplan eller reguleringsplansammenheng. Dette gjelder tema som befolkningens tilgjengelighet til uteområder, bygninger og tjenester (universell utforming). Andre tema som konsekvenser for befolkningens helse utredes ikke som eget tema i denne sammenheng, men ansees som ivarettatt gjennom øvrige tema som utredes.

Vurdering av samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet (ROS) inngår som del av KU.

Havnivåstigning

Sandvika, Lysaker og Oslo sentrum er de større tettstedene i området som på lang sikt vil kunne bli berørt av en mulig havnivåstigning. I tillegg vil en evt fremtidig utvikling av tettstedene Holmen i Asker og Nesoddtangen kunne bli berørt. Både Bærum og Oslo kommuner har gjennomført analyser og tar forhåndsregler om havnivåstigning i sin planlegging.

Konklusjon: Beregninger av forventet havstigning og stormflo for alle kystkommunene i Akershus i et 50 og 100 års perspektiv foreligger. Temaet foreslås ikke utredet nærmere i denne sammenheng.

Skred- og flom

I CIENS-rapport 1-2007 "Tilpasninger til klimaendringer i Osloregionen" pekes på økt fare for skred og flommer i hovedstadsområdet, og det pekes særlig på Romerike som har hatt mange historiske forekomster av flom og leirras i perioder med mye nedbør. Det skal sjekkes ut med NVE hva som allerede er kartlagt i f m Lillestrøm, Fetsund, Sørumsand, Årnes og Eidsvold og evt andre tettsteder langs Vorma og Glomma. Hvis det etter slik utsjekk fremdeles er usikkerhet knyttet til spørsmålet på overordnet nivå, skal det bestilles en supplerende analyse fra NVE.

Konklusjon: Temaet sjekkes ut på et oversiktsnivå på grunnlag av kjent kunnskap, evt med en enkel tilleggsutredning. Temaet må i hovedsak avklares på kommuneplannivå hvor man mer konkret avklarer løsninger og avgrensninger av de enkelte tettstedene.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet vil kunne påvirkes av valg av utbyggingsmønster ved at et mer vegbasert utbyggingsmønster vil generere større fare for trafikkulykker. Bildet påvirkes imidlertid av en rekke faktorer som trafikkreguleringer, investeringer i vegnettet m.fl som gjør at forskjellen mellom alternativene blir vanskelig å identifisere.

Konklusjon: Temaet utredes på et overordnet nivå basert på om planforslaget vil fremme bruk av gang-/sykkel og kollektivtransport framfor økt vegtrafikk.

Klimagassutslipp

Valg av utbyggingsmønster påvirker utslippet av klimagassutslipp på lang sikt. Utslippet påvirkes av mange andre faktorer som ligger utenfor denne planen. Det må fokuseres på de faktorer hvor alternative utbyggingsmønstre vil kunne gjøre en forskjell på fremtidige klimagassutslipp.

Utslipp knyttet til transport: Med et tett utbyggingsmønster kan flere nå arbeidsplass, skole, butikk, fritidssysler m.v. uten bruk av privatbil; dvs til fots, med sykkel eller med kollektivtransport. Det er en kjent sak at terskelen for å bruke bil i dag er meget lav, de fleste reiser er på under 5 km. Utvikling av kompakte gang/sykkelbyer vil ta lang tid. I en analyse må man avklare hvilket potensial for redusert klimagassutslipp fra transport de to tette utbyggingsmønstrene har som del av en helhetlig og langsiktig satsing, og det må belyses hvor stor betydning lav-utslippsbiler vil kunne få i et 2030-perspektiv.

Utslipp knyttet til bygninger og infrastruktur: Med et tett utbyggingsmønster vil utslipp fra hver kvadratmeter bygning bli mindre, utbygging vil også gi mindre behov for ressurskrevende infrastruktur i form av kloakkledninger, lokale fordi bymessig bebyggelse innebærer mer kompakte og mer

energieffektive løsninger. Kompakt veier osv. Disse sammenhengene er gjenstand for forskning og belyses blant annet i pågående prosjekt i Oslo og Buskerud "Future build".

Konklusjon: På grunnlag av kjent kunnskap utarbeides et fagnotat om betydningen av utslippsfrie biler, og i hvilken grad utbyggingstetthet vil kunne påvirke fremtidige klimautslipp. Med utgangspunkt i notatet og transportmodellberegninger av de alternative utbyggingsmodellene skal belyses i hvilken grad valg av areal- og transportløsning for Oslo og Akershus kan bidra til reduserte klimagassutslipp.

Luftforurensning og støy

Vegtransport er den viktigste faktoren med hensyn til luftforurensning og støy. Tilsvarende som for klimagassutslipp vil utbyggingsmønster samt bruk av virkemidler som regulerer utslippsnivået fra transportsektoren kunne påvirke disse forholdene. Miljøbelastningene påvirkes samtidig i stor grad av hvordan man utformer og skjærer boligområder fra trafikk. Det er vanskelig på overordnet nivå å skille mellom konsekvenser av ulike utbyggingsmønstre, siden det er mange forhold som påvirker resultatet. Generelt vil dog gjelde at et kollektivbasert utbyggingsmønster vil gi opphav til redusert biltrafikk, men samtidig forutsetter en større andel boliger i tettbygde områder med lokale miljøproblemer.

Konklusjon: Støy og lokal luftforurensning utredes ikke som del av det regionale planarbeidet, men må ivaretas på et lavere plannivå som del av konseptvalgutredninger og konkrete utredninger på kommune- og reguleringsplannivå.

Radon

Radioaktivitet i innlufta har nær sammenheng med berggrunnen. Det er mulig å forebygge problemer ved å unngå å legge boligområder m.v. i områder med mye radioaktivitet. Lokalt spiller også andre forhold inn, blant annet gassbevegelser i løsmasser som kan gi opphav til lokale konsentrasjoner i områder som ikke har høye bakgrunnsverdier.

I Oslo og Akershus er det i Vestområdet, Oslo og de vestligste delene av Romerike (i første rekke Hurdal og Nittedal) hvor det finnes berggrunn med høy radioaktivitet. Området Oslo - Hurdal - Gran er beskrevet i et eget aktsomhetskart for Radon (NGU 2006). Bortsett fra Oslo sentrum er ingen av dagens tettsteder i Oslo og Akershus lokalisert i områder med spesielt høye bakgrunnsverdier.

Konklusjon: I utgangspunktet gjennomføres ikke konsekvensutredning av radon for valg av utbyggingsmønster med mindre det foreslås å satse på utvikling av nye tettsteder (satellitter). Innenfor dagens tettstedsstruktur er det kommunenes ansvar å sørge for nødvendige tilpasninger gjennom kommune- og reguleringsplaner, og krav til avbøtende bygningstekniske tiltak.

Store hendelser i samferdselssystemet

Hvordan areal- og transportsystemet er utformet på kan ha betydning for samfunnets robusthet i forhold til store ulykker-, hendelser- eller store endringer i rammebetingelsene for samferdsel, for eksempel:

- Hvordan dekke transportbehovet ved redusert tilgjengelighet til drivstoff eller ved langvarig strømbrudd?
- Manglende reserveplaner i veg- eller kollektivsystemet ved store ulykker i tunneler.

Disse problemstillingene er omfattende og fortjener en større utredning som kan være relevant uavhengig av dette planarbeidet. Det er neppe slik at de alternative areal- og transportsystemene som skal vurderes vil være vesentlig forskjellige i de kritiske snittene inn mot Oslo i et 2030 perspektiv. Derfor vil det være vanskelig å påvise forskjell i konsekvenser for dette temaet

Konklusjon: Tema robusthet overfor store hendelser i samferdselssystemet utredes på et overordnet nivå i den hensikt å belyse de prinsipielle sammenhenger mellom samfunnssikkerhet og forslag til langsiktig utforming av areal- og transportsystemet i hovedstadsområdet.

Landbruks-, natur- og friluftsområder (LNFR)

Det skal utredes i hvilken grad valg av langsiktig utbyggingsmønster vil komme i konflikt med LNFR-områder, herunder områder av betydning for biologisk mangfold.

Et spredt utbyggingsmønster vil over tid gi store inngrep i natur- og landbruksområder, fordi landskap stykkes opp, og fordi det går med mye arealer til villa/småhusbebyggelse og til nye veier. På kort sikt har man handlingsrom til å styre unna dyrka mark og viktige naturområder, f.eks ved å ta i bruk lavproduktive skogområder i ytterkant av dagens byggesone. Konsekvensene av alternativet "videreføring av dagens planer" vil måtte ta utgangspunkt i erfaringstall fra tidligere perioder.

For de to tettstedsalternativene er det relevant å ta utgangspunkt i de konkrete analysene for hvert enkelt av tettstedene. For alternativ c) (flere mindre tettsteder) tas utgangspunkt i metodikken og resultatene fra rapporten "Utbyggingspotensialet i kollektivknutepunkter" som ble utarbeidet av Plan- og bygningsetaten og Rambøll våren 2010. Det er behov for supplerende analyser for de tettsteder som ennå ikke er analysert. For alternativ b) (konsentrert utvikling av byer) må gjennomføres mer tilpassede analyser basert på aktuelle kollektivbaserte utbyggingsakser innenfor hvert enkelt tettsted.

Konklusjon: Basert på forutsetninger om et samlet boligbehov og tetthet må det gis en tallfestet og kvalitativ vurdering av behov for omdisponering av landbruks- og naturarealer i hvert enkelt tettsted og de virkninger dette medfører. Prinsipper for LNFR-grenser på overordnet nivå skal fastsettes. Konsekvensvurderinger knyttet til konkret avgrensning og løsninger innenfor det enkelte tettsted må skje på kommuneplannivå.

Landskap og kulturmiljø

Det skal utredes i hvilken grad valg av langsiktig utviklingsalternativ vil komme i konflikt med områder som er, eller er foreslått, vernet eller fredet.

Konklusjon: Det gis en vurdering av regionale landskapsområder, inkl. vernede eller fredede og kulturmiljøer som vil kunne komme i konflikt med tettstedsutvikling. Tilgjengelig kartfestet data legges til grunn. Konsekvensvurderinger knyttet til konkret avgrensning og løsninger innenfor det enkelte tettsted må skje på kommuneplannivå.

Transport

Valg av utbyggingsmønster og transportsystem vil ha konsekvenser for transportomfanget, fordelingen mellom personbil/kollektiv/gang- og sykkel og fremkommelighet i vegnettet. Transportomfang, fordeling og fremkommelighet i vegnettet er viktige tema i planarbeidet. Det er uttrykt som overordnet mål at den regionale planen skal bidra til bedre fremkommelighet for næringstransporter samtidig som veksten i persontransportveksten skal skje gjennom overføring til gang/sykkel og kollektivtransport. Dette vil avhengige av et samspill med en rekke faktorer som ligger delvis- eller helt utenfor denne planens rekkevidde som f.eks bruk av ulike former for trafikkstyring, brukerbetaling, drivstoffkostnad, p-politikk eller økt statlig/regional innsats til å styrke driften av kollektivsystemet.

Konklusjon: Det skal gjennomføres en trafikkmodellberegning av de tre areal/transportløsningene i en 2030 situasjon. Konsekvensene for transportfordeling og fremkommelighet i vegnettet må også drøftes i lys av relevante supplerende virkemidler.

Næringsutvikling og konkurransekraft

Osloregionen har som mål å bli en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har laget et felles regionalt utviklingsprogram. Utformingen av en regional areal- og transportplan kan tenkes å ha betydning for næringsutviklingen og konkurransekraft gjennom kvaliteten i tettstedene og befolkningens livsvilkår, rammebetingelser for utvikling av sterke næringsklynger, fremkommelighet i transportnettet og tilgangen på arbeidskraft.

Konklusjon: Det gjøres en enkel vurdering knyttet til dette temaet basert på kjent kunnskap og foreliggende utredninger.

Behov for kommunal infrastruktur (økonomiske konsekvenser)

Utbygging krever kommunale investeringer i infrastruktur som veier, vannforsyning, barnehager, skoler og idrettsanlegg. Normalt er dette utfordringer kommunene vil takle innenfor inntektssystemets rammer. Det kan ikke utelukkes at et utbyggingsmønster som forutsetter høy og langvarig vekst innenfor en enkelt kommune vil kunne kreve problematisk store investeringer, særlig innenfor skolesektoren.

Konklusjon: På grunnlag av en demografisk fremskrivning, kunnskap om eksisterende skolekapasitet og flyttekjeder sjekkes ut på et meget overordnet nivå om det kan oppstå store kommunal- økonomiske utfordringer knyttet til investeringer i sosial infrastruktur.

Folkehelse

Det regionale utbyggingsmønsteret; særlig lokalisering av boliger, handel, service m.v. kan ha betydning for befolkningens helse.

Gjeldende normer for nye boligområders tilgang på grøntområder og lekeplasser, sammen med en streng markapolitikk vil bidra til at viktige betingelser for befolkningens helse er ivarettatt på et overordnet plannivå.

Konklusjon: Sammenhengen mellom folkehelse og utbyggingsmønster bør avklares på et lavere plannivå, og temaet konsekvensutredes dermed ikke i denne sammenheng.

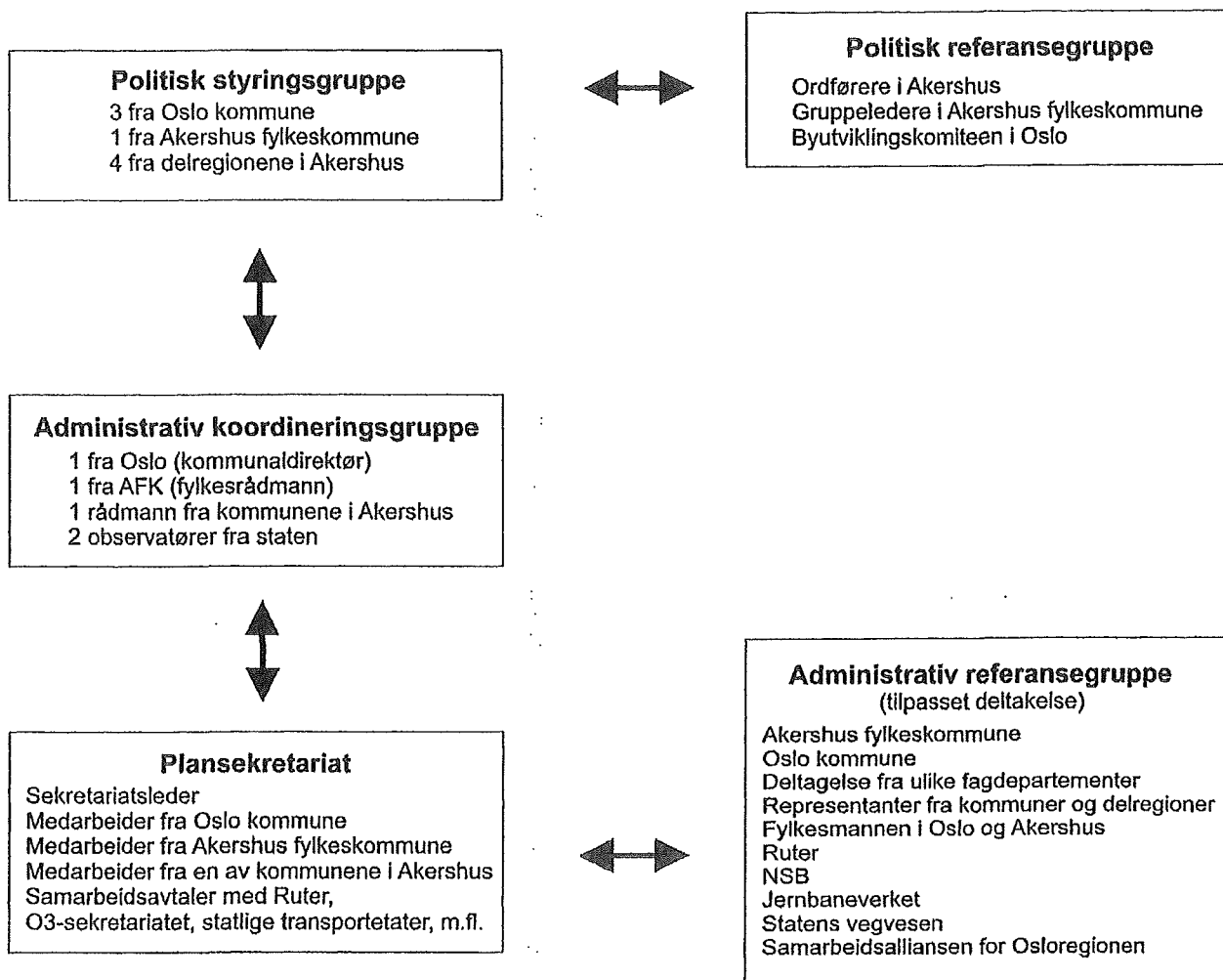
Eksisterende utredninger og planer

Ved oppstarten av planarbeidet foreligger følgende utredninger:

- Plansamarbeidets delutredninger fra 2010:
 - Tomtearealbehov 2010-2030 Oslo og Akershus. NIBR notat 2010:101
 - Utbyggingspotensialet i knutepunkt. PBE/Rambøll 2010-06-2
 - Transportenes kapasitet i Oslo og Akershus. Rambøll 2010-06-14
- Akershus fylkeskommunes regionale (Vestregionen, Follo, Romerike) kollektivtransportutredninger fra 2005
- Oslotrender 2009. Oslo kommune, juni 2009.
- Flerkjerneutvikling, PBE, Oslo kommune, 2005
- Oslo mot 2025. Kommuneplan 2008. Plangrunnlag. Oslo kommune, 2008.
- NTP 2010-2019 - Byanalyse for Oslo. Statens vegvesen m. fl., 2006.
- Akershus fylkeskommune, Oslo lufthavn m.fl. 2008: Gardermoen 2040. Strategisk utviklingsplan for Gardermoen.
- Ruters strategi K 2010.
- Miljø- og samfunnsregnskap for fortetting ved stasjonsnære jorder. Asplan Viak på oppdrag av Ruter, Akershus fylkeskommune og Miljøverndepartementet (april 2010)
- Statens vegvesen og Jernbaneverket, 2007: Konseptvalgutredning Oslopakke 3 (desember 2007)
- Oslopakke 3. Kvalitetssikring av konseptvalg. Dovre og TØI for Samferdsels- og Finansdepartementet (juli 2008)
- Hvor kom veksten i Akershus? AsplanViak 2010.
- Tilpasninger til klimaendringer i Osloregionen, CIENS-rapport 1-2007.
- Klimahandlingsplan 2030 for Osloregionen, administrativt forslag fra Oslo, Akershus- og Buskerud fylkeskommuner, april 2009.

ORGANISERING

Arbeidet med regional plan bør styres av en politisk styringsgruppe. Det trengs et plansekretariat som kan forestå arbeidet under ledelse av en administrativ koordineringsgruppe. Utvalgene/ gruppene bør bestå av følgende representanter:



Det tegnes samarbeidsavtale mellom plansekretariatet og Ruter, Oslopakke 3-sekretariatet og statlige transportetater om å gi transportfaglige bidrag til planarbeidet. Som støtte- og medspiller for den politiske styringsgruppa opprettes en politisk referansegruppe med representanter fra alle kommunene og et politisk kontaktutvalg som skal gi styringsgruppen avklaringer om nasjonale og regionale interesser underveis i arbeidet.

Som støtte- og medspiller for plansekretariatet defineres en administrativ referansegruppe med deltakelse fra alle berørte plan- og transportetater og alle kommuner.

Arbeidet vil preges av ulike former for seminarer med varierende temaer og ulik deltakelse:

- Konferanser med bred deltakelse hvor alle kommuner m.fl. deltar.
- Seminarer og arbeidsmøter med fokus på en korridor eller et bestemt fagtema.
- Tradisjonelle møter for å drøfte saker som skal behandles i styret.

Deltagelse og medvirkning

Det legges til rette for en aktiv involvering fra kommunene og delregionene i alle faser av planarbeidet. Dette fremgår av overstående forslag til organisering av planarbeidet. Kommunenes deltagelse er viktig og nødvendig både for å sikre en god og egnet regional plan men også for å bidra til best mulig oppfølging når planen er vedtatt.

Det legges opp til en prosess som omfatter ulike former for medvirkning og deltagelse underveis i planarbeidet. Ulike interessenter vil bli invitert med. Nettsider, planverksted, Idédugnader og utstillinger kan være aktuelle kanaler for dialog og meningsdannelser om hvordan regionen bør utvikle seg. Det er i fremdriften lagt opp til en formell høring av et ferdig planforslag etter at planprogrammet er fastlagt. Den politiske styringsgruppa vil kunne fremme alternative planforslag til denne høringen. Aktuelle organisasjoner å drøfte planarbeidet med er f.eks. arbeidslivsorganisasjoner, interesseorganisasjoner og frivillige organisasjoner.

FREMDRIFT I PLANARBEIDET

Fremdriften er lagt opp med sikte på at det fra planarbeidet våren 2012 skal kunne gis innspill som kan gi føringer for:

- En planlagt større revisjon av Oslopakke 3
- Regionens høringsuttalelser til etatenes forslag til NTP 2014-2023

Et samlet planutkast vil ikke foreligge før politisk behandling av Oslopakke 3 våren 2012. Styringsgruppa vil under veis vurdere på hvilken måte kunnskap og eventuelle foreløpige konklusjoner fra drøftingsfasen skal spilles inn til revisjonen av Oslopakke 3 våren 2012. Et politisk behandlet høringsforslag vil kunne legges til grunn for møter med stortingskomiteen om forslag til NTP 2014-23 utpå våren 2013.

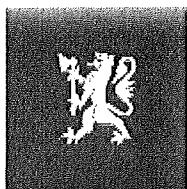
Planarbeidet vil ha flere faser med ulik varighet:

Utredningsfasen vil bestå av en konkretisering av alternative modeller og gjennomgang av delanalyser og sammensetning grunnlagsmateriale knyttet til transportsystemet.

I drøftingsfasen vil alternative modeller for vekst bli vurdert, herunder prinsipper for lokalisering av næring, handel og service m.v. Det arrangeres bl.a åpne møter i regionene samt møter med kommunene.

Konklusjonsfasen består hovedsakelig i utarbeiding av planforslag og konsekvensutredning.

Planforslag sendes ut på høring våren 2013 etter behandling i politisk styringsgruppe med referansegruppe. Endelig behandling av planen i Oslo bystyre og Akershus fylkesting kan skje høsten 2013.



HELSE- OG OMSORGSDEPARTEMENTET

Du er her: regjeringen.no / [Helse- og omsorgsdepartementet](#) / [Dokumenter](#) / [Høringer](#) / [2010](#) / Høringsbrev

Høringsnotat - forslag til ny folkehelselov

Høringsbrev , 14.10.2010

Deres ref.

Vår ref.
201003835

Dato
18.10.2010

Høringsnotat - forslag til ny folkehelselov

Helse- og omsorgsdepartementet sender med dette på høring forslag til ny folkehelselov. Den nye loven vil sammen med forslaget til ny helse- og omsorgslov erstatte kommunehelsetjenesteloven, sosialtjenesteloven og lov om fylkeskommuners oppgaver i folkehelsearbeidet.

Høringsfristen er 18. januar 2011.

1. Regjeringens oppfølging av samhandlingsreformen

Høringsnotatet med forslag til ny folkehelselov er en oppfølging av St.meld. nr. 47 (2008-2009) *Samhandlingsreformen*, Innst. 212 S (2009-2010) Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om samhandlingsreformen og om en ny velferdsreform. I tillegg følger høringsnotatet opp blant annet innspill fra høringen av lov om fylkeskommuners oppgaver i folkehelsearbeidet og St.meld. nr. 20 (2006-2007) Nasjonal strategi for å utjevne sosiale helseforskjeller. Høringsforslaget følger videre opp behov for tiltak på beredskapsområdet.

Samhandlingsreformen bygger blant annet på en overordnet målsetting om å redusere sosiale helseforskjeller, og at alle skal ha et likeverdig tilbud om helse- og omsorgstjenester uavhengig av diagnose, bosted, personlig økonomi, kjønn, etnisk bakgrunn og den enkeltes livssituasjon. Når sykdom rammer, er det viktig at folk skal oppleve at de får tilbud om nødvendig behandling og omsorg med kort ventetid og med størst mulig nærhet til brukeren. Målene med samhandlingsreformen er:

- Økt livskvalitet og redusert press på helsetjenesten gjennom satsing på helsefremmede og forebyggende arbeid
- Dempet vekst i bruk av sykehustjenester ved at en større del av helsetjenestene ytes av den kommunale helse- og omsorgstjenesten – forutsatt like god eller bedre kvalitet samt kostnadseffektivitet
- Mer helhetlige og koordinerte tjenester til pasienter og brukere gjennom forpliktende samarbeidsavtaler og avtalte behandlingsforløp

Målene i reformen skal realiseres gjennom et sett av flere virkemidler. Samtidig som forslag til ny folkehelselov sendes på høring, sender vi også forslag til ny kommunal helse- og omsorgslov på høring, samt en nettbasert høring om Nasjonal helse- og omsorgsplan. Den sistnevnte høringen er et ledd i departementets arbeid med planen som tas sikte på å fremmes i form av en stortingsmelding våren 2011. Det tas også sikte på at lovforslagene kan fremmes for Stortinget i form av lovproposisjoner våren 2011.

2. Hovedinnhold i høringsnotat og lovforslag

Ny folkehelselov er et viktig tiltak for å kunne nå samhandlingsreformens intensjon om å forebygge mer og bedre. Blant annet har Stortinget uttalt ved behandlingen av samhandlingsmeldingen at *"kommunene gjennom lovverket må gis et tydelig ansvar som gjenspeiler folkehelseperspektivet, forebygging og tidlig intervensjon"*.

Formålet med en ny folkehelselov er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse og motvirker sosiale helseforskjeller. Loven skal tydeliggjøre ansvar og oppgaver, samt gi kommunene og fylkeskommunene et bedre verktøy i folkehelsearbeidet. Videre forpliktes staten til å understøtte kommunene og fylkeskommunene i dette arbeidet. En gevinst ved å samle bestemmelser om folkehelsearbeid på alle forvaltningsnivåer er at loven kan legge til rette for en mer samordnet innsats.

Hovedtrekk i lovforslaget er at:

- Ansvar for folkehelsearbeid legges til kommunen som sådan. I dag ligger ansvaret i kommunen ved sin helsetjeneste. Forslaget innebærer at kommunen skal bruke alle sine sektorer for å fremme folkehelse, ikke bare helsesektoren.
- Kommunen skal fastsette mål og strategier for folkehelsearbeidet egnet for å møte kommunens egne helseutfordringer. Mål og strategier skal forankres i planprosessen etter plan- og bygningsloven
- Kommunens ansvar for å ha oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer blir konkretisert, slik at de får et tydelig bilde av hva som er de lokale helseutfordringer i den enkelte kommune. Statlige helsemyndigheter og fylkeskommunene skal gjøre opplysninger tilgjengelig og understøtte kommunene
- En drøfting av kommunens helseutfordringer skal blant annet danne grunnlag for lokal planstrategi. På samme måte skal en drøfting av fylkets helseutfordringer inngå i regional planstrategi.
- Kommunene skal iverksette nødvendige tiltak for å møte lokale utfordringer

Lovforslaget legger i større grad enn dagens regelverk opp til langsiktig og systematisk innsats og integrering av helsehensyn inn i kommunens øvrige aktiviteter. Kommunen skal prioritere folkehelse tiltak ut fra lokale utfordringer. Dette forutsetter at kommunene og fylkeskommunene har oversikt over helseutfordringene (lovforslaget § 5). Det foreslås at statlige helsemyndigheter får i oppgave å gjøre tilgjengelig opplysninger om helsetilstand og påvirkningsfaktorer fra nasjonale kilder, for eksempel fra sentrale helseregistre (lovforslaget § 24). Dette vil gjøre det enklere for kommunene å få oversikt over de spesielle helseutfordringene som er i den enkelte kommune, og som kommunene må forholde seg til.

For å møte kommunens helseutfordringer foreslår Helse- og omsorgsdepartementet i § 6 at kommunen fastsetter mål og strategier for folkehelsearbeidet, og at disse skal inngå i kommunens plansystem etter plan- og bygningsloven. Dette er viktige lovmessige føringer som skal sikre politisk forankring av folkehelsearbeidet, og at folkehelse skal bli bedre integrert i arbeidet med å utvikle lokalsamfunnet. Dette systematiske folkehelsearbeidet er det gjort rede for i høringsnotatet kapittel 11 til 13.

Regelverket for miljørettet helsevern i kommunehelsetjenesteloven kapittel 4a videreføres i ny folkehelselov, jf. lovforslaget kapittel 3. Dette innebærer at kommunene fortsatt skal ha ansvar for å føre tilsyn med miljørettet helsevern, herunder med barnehager og skoler, men at kommunens tilsyn må dokumenteres særskilt. En evaluering foretatt av Helsedirektoratet i 2009 viser at 88 prosent av kommunene mener at regelverket er hensiktsmessig for å ivareta kommunenes ansvar for miljørettet helsevern. Departementet ønsker derfor ikke å foreta større endringer i dette regelverket nå. Det vises til høringsnotatet kapittel 14.

På beredskapsområdet foreslås en presisering av statlige helsemyndigheters rolle, spesielt når det gjelder kjemikalieberedskap. Videre foreslås en forskriftshjemmel for en melde- og varslingsplikt til helsemyndighetene i forbindelse med kjemikalie-hendelser. Forslagene er en oppfølging av foreslåtte tiltak i rapporten fra tilsynsetatene om erfaringer fra myndighetenes samlede håndtering av Vest-Tank ulykken i Gulen i 2007.

Lovforslaget inneholder også forslag til hjemmel for å kunne gjennomføre WHOs internasjonale helsereglement fullt ut i norsk rett.

3. Høringsfrist

Departementet ber om at eventuelle merknader til høringsnotatet sendes elektronisk til: postmottak@hod.dep.no innen 18. januar 2011.

Merknader kan også sendes til:

Helse- og omsorgsdepartementet
Postboks 8011 Dep
0030 Oslo

Høringsnotatet er lagt ut på Helse- og omsorgsdepartementets internettside på følgende adresse:
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/hod/dok/hoeringer.html?id=1904>.

Spørsmål om høringsnotat og lovforslag kan rettes til: seniorrådgiver Arne Marius Fosse på e-post: amf@hod.dep.no eller telefon: 22 24 87 60 eller seniorrådgiver Ragnhild Spigseth på e-post: rag@hod.dep.no eller telefon: 22 24 87 07.

Med vennlig hilsen

Anne-Grete Strøm-Erichsen

Brev i pdf-format



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 06.05.2011

Saksmappe:

2010/1320

Saksbeh:

Svein Hjelmteit, 953 07 138

Arkivkode:

512.1

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
PS 11/20	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	26.05.2011

ØVRE SKOGVEI 2B, 4, 6 OG 8 - VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSPLANARBEID - OMREGULERING FRA BOLIG TIL BOLIG I KOMBINASJON MED KULTURMILJØ

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Byantikvarens forslag til omregulering av eiendommene Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8 slik det fremgår i byantikvarens brev av 01.05.2011 støttes.

Saksfremstilling

Eiendommene søkes omregulert fra "bygeområde for boliger" til "bebyggelse og anlegg – boligbebyggelse" i kombinasjon med "sone med angitte særlige hensyn (kulturmiljø)-hensynssone C". Hensikten med omreguleringen er å sikre eksisterende eiendommers kulturminneverdier, grønnstruktur og eldre villabebyggelse m/ hager.

Økonomiske konsekvenser

Ingen

Administrative/organisatoriske konsekvenser

Ingen

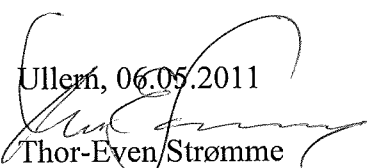
Bydelsdirektørens vurderinger

Bydelsdirektøren ser ingen grunn til å endre bydelens tidligere uttalelse som støtter byantikvarens forslag til omregulering. Derfor støttes byantikvarens forslag, jfr vedlagte brev av 01.05.2011.

Trykte vedlegg:

Brev av 01.05.2011 m/ kartvedlegg fra byantikvaren til høringsinstanser.
Bydelens tidligere uttalelse datert 23.11.2010 m/ vedlegg.

Ullern, 06.05.2011


Thor-Even Strømme
bydelsdirektør



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051



Oslo kommune
Bydel Ullern
02. MAI 2011
Bydelsadministrasjonen

Til adressater ifølge vedlagt liste

Dato: 01.05.11

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

-

10/1335

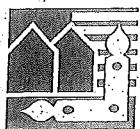
Magnus Torp, 23 46 02 56

512 - 6/88

Varsel om oppstart av reguleringsarbeid jf. Plan- og bygningslovens § 12-8, Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8, Gnr/Bnr 6/88 m.fl. - Bestum

Byantikvaren varslar med dette om oppstart av arbeid med reguleringsplan for ovennevnte eiendommer. Eiendommene søkes omregulert fra *Bygeområde for boliger til Bebyggelse og anlegg – boligbebyggelse* i kombinasjon med *Sone med angitte særlige hensyn (kulturmiljø) - hensynssone C*.

Hensikten med arbeidet er å sikre eksisterende eiendommers kulturminneverdier og grønnstruktur, herunder eldre villabebyggelse i Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8 med tilhørende hager. Eiendommene ønskes ikke bebygget utover dagens bebyggelse. Planen fremmes på bakgrunn av Byutviklingskomiteens vedtak om midlertidig forbud mot tiltak på eiendommene, datert 15.09.10.



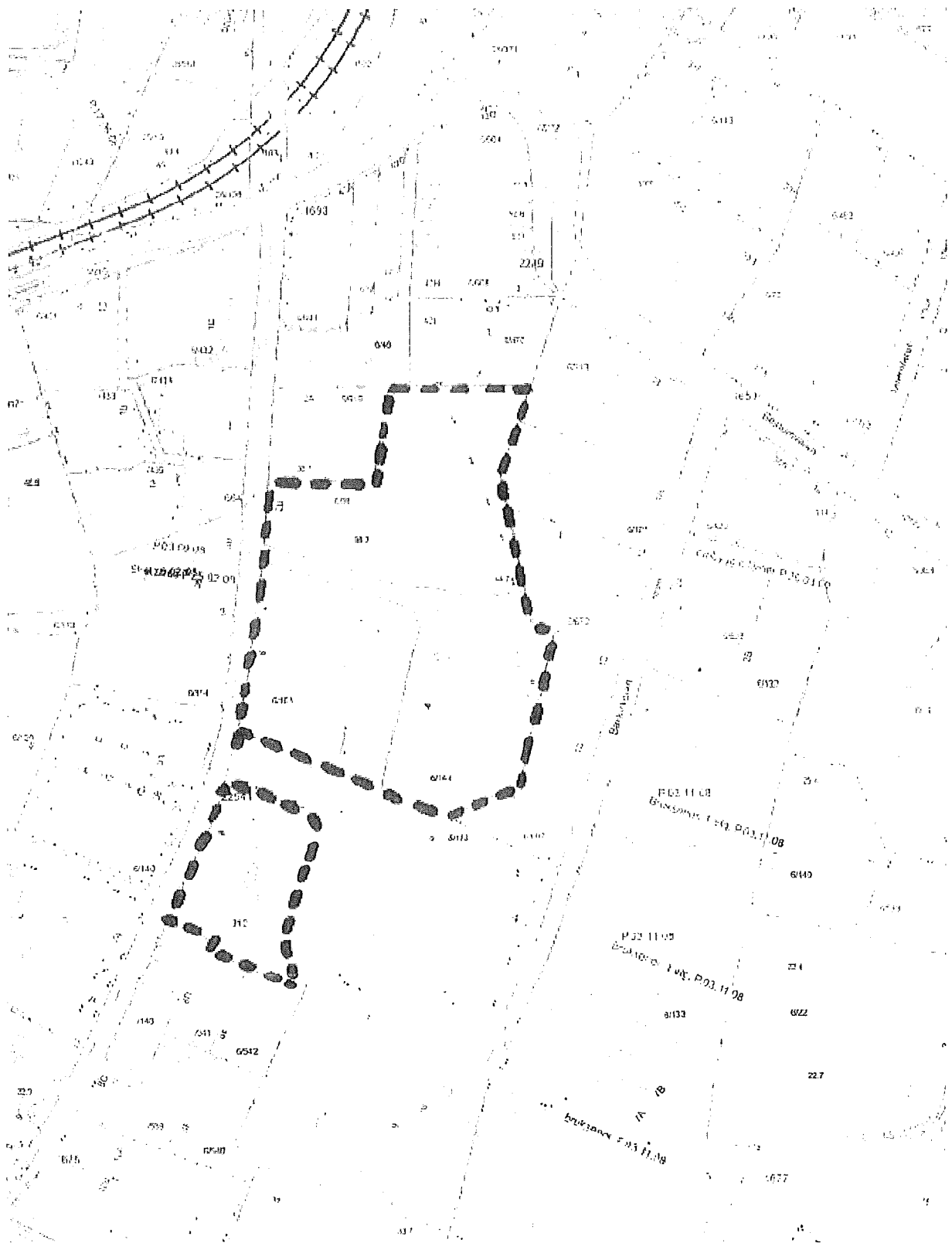
Byantikvaren

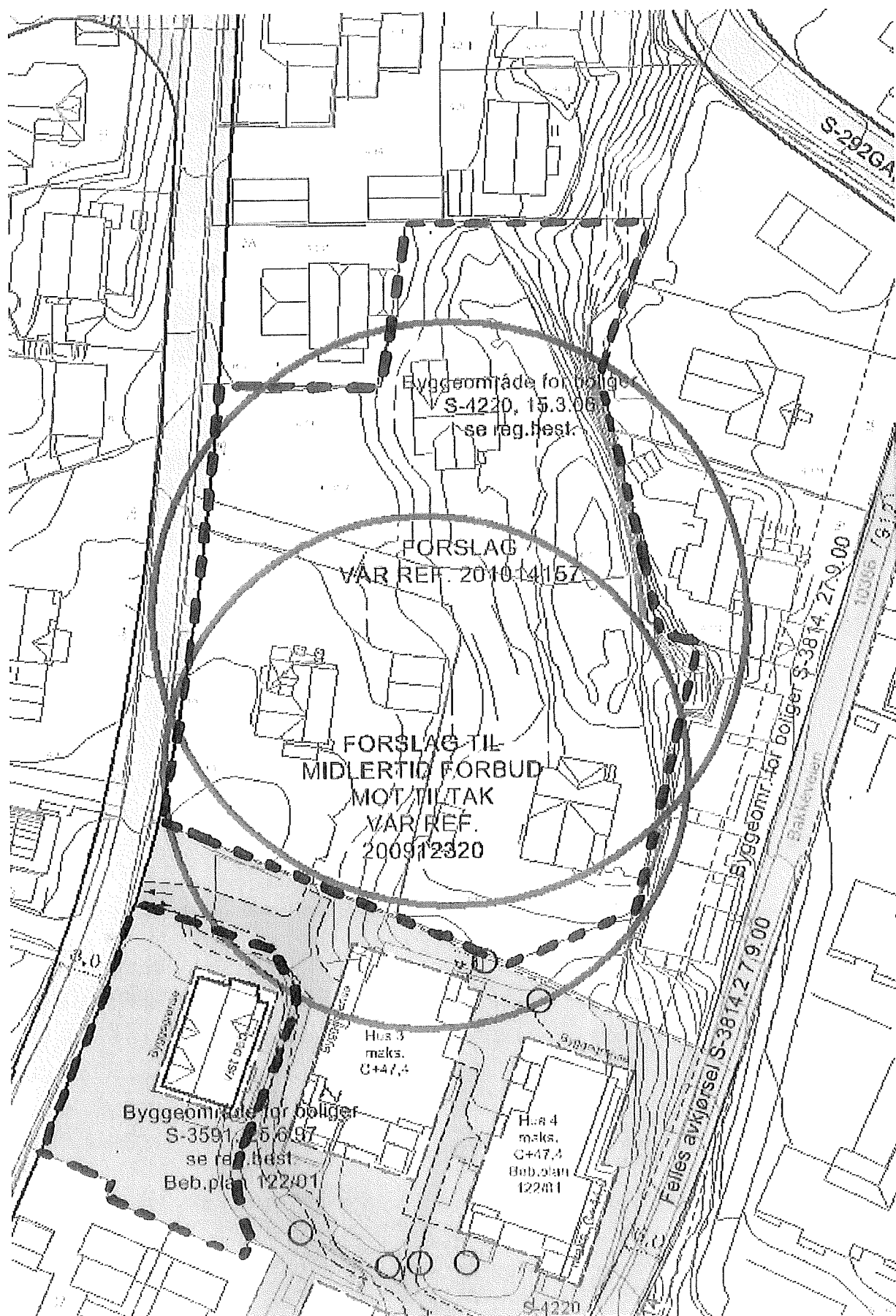
Postadresse:
Postboks 2094 - Grünerløkka
0505 Oslo

Besøksadresse:
Mørdalsveien 3
0178 Oslo

Sentralbord: 02 180
Publikumsservice: 23 46 02 95
Telefaks: 23 46 02 51
E-post: postmottak@
bya.oslo.kommune.no

71







Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Plan- og bygningsetaten

Postboks 364 Sentrum
0102 Oslo

Dato: 23.11.2010

Deres ref:
Saksnr 201014157

Vår ref (saksnr):
10/1320

Saksbeh:
Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:
512.1

ØVRE SKOGSVEI 2B-4-6 OG 8 - OMRÅDE- OG PROSESSAVKLARING

Det vises til Deres brev av 10.11.2010.

Saken er behandlet som hastesak av leder og nestleder i Ullern byutviklings- og samferdselskomite ihht. delegasjon av myndighet gitt av Ullern bydelsutvalg.

Før vedtak ble planinitiativet sendt pr epost til komiteens medlemmer og varamedlemmer for kommentar. Alle kommentarer var positive til planinitiativet.

Leder og nestleder fattet følgende vedtak:

”Ullern bydelsutvalg støtter omregulering av eiendommene som foreslått av Byantikvaren”.

Med hilsen

Mary Anne Johannessen
enhetsleder Samfunn og helse

Svein Hjelmtveit
spesialkonsulent



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

7416



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

Bydel Ullern
Postboks 43 Skøyen
0311 OSLO
postmottak@bun.oslo.kommune.no

BYDELSFORVALTINGEN ULLERN	
Dato: 15.11.10	10/13.20
Saksnr: 55H	1
Arkiv: 512.1	

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 201014157-4
Oppgis alltid ved henvendelse

Saksbeh: Norun Holst

Dato: 10112010

Arkivkode: 512.1

**ØVRE SKOGVEI 2B, 4, 6 OG 8, BESTUM - INVITASJON TIL INNSPILL
FRÅ BYDELEN – OMRÅDE- OG PROSESSAVKLARING**

Plan- og bygningsetaten har mottatt et planinitiativ for ovennevnte eiendom. Planinitiativ for saker fra og med 2008 er i sin helhet tilgjengelig gjennom Plan- og bygningsetatens Saksinnsyn på intranett eller internett (valgfritt).

- <http://terra.pbe.oslo.kommune.no:8080/saksinnsyn/main.asp> (intranett)
- <http://www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/> (internett)

Planinitiativet har saks- og dokumentnummer 201014157-1.

Planinitiativet vil få en område- og prosessavklaring i Plan- og bygningsetatens Planforum. Område- og prosessavklaringen skal avdekke eventuelle problemstillinger i området, fastsette utredningsbehov og gi Plan- og bygningsetatens føringer for området.

Vi ber bydelen spesielt om å kommentere tomtas egnethet til og behov for barnehage.

Som svar på denne e-posten ber vi om tilbakemelding – 2 alternativer:

- **"Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativ i dette området"**
- **"Har følgende bemerkning"**: Dersom planinitiativet kan anbefales videreført gis en kort redegjørelse av forhold som det bør tas hensyn til i planarbeidet, forhold som bør utredes osv. Dersom planinitiativet ikke kan anbefales videreført gis en kort redegjørelse for hvordan planinitiativet vurderes i forhold til overordnede planer (kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner, områderegulering) og eventuelt andre relevante bystyrevedtak.

Tilbakemelding sendes 22.11.2010. Plan- og bygningsetaten kan ikke avvente uttalelser som ikke overholder fristen. Sene uttalelser vil derfor ikke være del av beslutningsgrunnlaget ved område- og prosessavklaringen, men vil bli overlevert forslagsstiller i oppstartsmøtet.



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
www.pbe.oslo.kommune.no

Sentralbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Bankgiro: 6003.05.58920
Org.nr.: 971 040 823 MVA

75

Ved tilbakemelding må saksnummer oppgis i emnefeltet. Svaret må sendes per e-post til:
postmottak@pbe.oslo.kommune.no.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
Avdeling for områdeutvikling
Områdeplaner 1, Åpen by

Dette dokumentet er godkjent elektronisk av:

Norun Holst - Saksbehandler

Planid: 1633**Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8 - Reguleringsplan****Oppdragsgiver**

Firma: Byantikvaren i Oslo

Kontaktperson: Magnus Torp

Telefon: 23460299

Adresse: Maridalsveien 3

Mobil:

Postnr: 505

Poststed: Oslo

E-post: magnus.torp@bya.oslo.kommune.no

Telefax:

Konsulent

Firma: Byantikvaren i Oslo

Kontaktperson: Maridalsveien 3

Telefon: 23460299

Adresse: Maridalsveien 3

Mobil:

Postnr: 505

Poststed: Oslo

E-post: magnus.torp@bya.oslo.kommune.no

Telefax:

Planområdet**Adresse:** Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8**Eierforhold:****Gnr Bnr Hjemmelshaver**

6 88 Kåre H. Skollerud, Siri H. Skollerud og Olaug Skollerud

6 144 Bernt Hjort Heger og Mette Sannes

6 101 Ina Danielsen Lie og Bjørnar Pedersen Westbye

6 113 Siv Kristin Thoresen (seksjon 36)

Planområdets størrelse: 7400 m²**Intensjoner:****Hva er hovedpunktene i forslaget? Hva antas å utløse planbehovet?**

Planforslaget legger opp til en omregulering av eiendommene for å sikre eksisterende kulturminneverdier og grønnstruktur, herunder eldre Villabebyggelse i Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8 med hager. Planen fremmes på bakgrunn av Byutviklingskomiteens vedtak om midlertidig forbud mot tiltak på eiendommene som ble endelig vedtatt av BUK 15.09.10 I sitt forslag datert 15.09.10 uttalte BUK: "Byutviklingskomiteen vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 13-1, 1.ledd midlertidig forbud mot tiltak etter Plan- og bygningslovens § 1-6 for eiendommen Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8, Bestum, som vist i kart merket midlertidig forbud mot tiltak", datert 15.02.10."

Antatt plantype: Reguleringsplan**Reguleringsformål:** Spesialområder**Utfyllende kommentarer om underformål eller fordeling av formål:**

Planen skal utarbeides etter ny plan- og bygningslov vedtatt 01.07.09. Eiendommene søkes regulert til arealformål "Bebyggelse og anlegg" (boligbebyggelse). Planområdet vil i sin helhet omfattes av en sone for angitte særlige hensyn - Hensynssone C - (Kulturmiljø).

Utnyttelse

Eiendommene ønskes ikke bebygget utover dagens bebyggelse.

Overordnede planer**Antas planinitiativet å være i konflikt med overordnede planer?** Nei**Beskriv i såfall hvilke og eventuelt hvordan:****Konsekvensutredning****Antas planinitiativet å falle inn under oppfangskriteriene for konsekvensutredning**

77

etter Plan- og bygningsloven?

Nei

Kommentar:**Spesielle forhold**

Det midlertidige dele- og byggeforbudet, vedtatt av BUK 15.09.10, viser til kart datert 15.02.10. På dette kartet er hele eiendommen Gnr/Bnr 6/113 tatt med. Dette er en seksjonert eiendom hvor i tillegg til en eldre sveistervilla i Øvre Skogvei 8 (seksjon 36), finnes 4 nyere lavblokker oppført ca. år 2000. Ettersom bygge- og deleforbudet gjelder omregulering for å sikre kulturminneverdiene i Øvre Skogvei 2B, 4, 6 og 8, tas de 4 lavblokkene på Gnr/Bnr 6/113 ut av planforslaget.

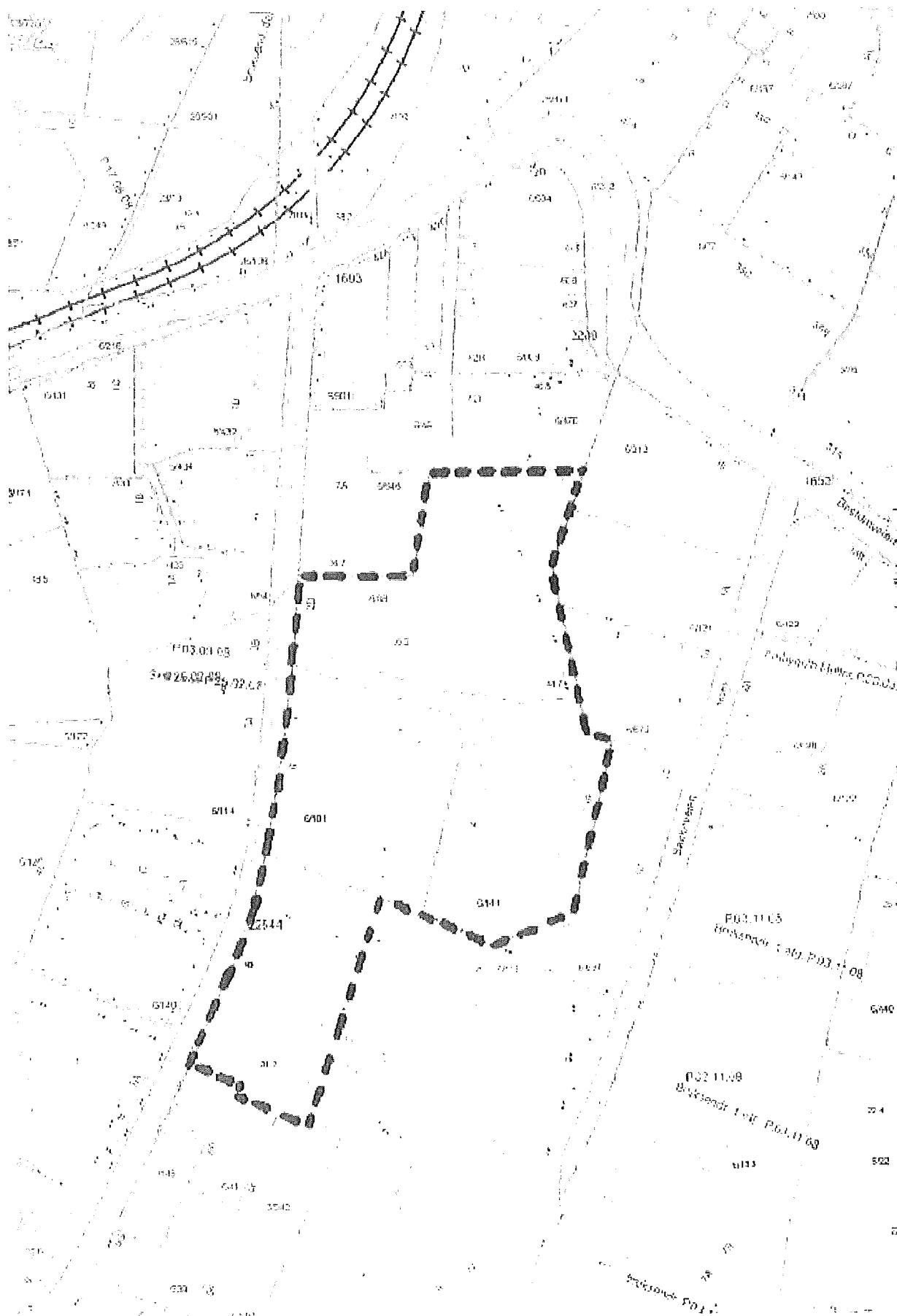
Vedlegg**Filnavn**

eks. regulering.pdf

Kart planinitiativ2.pdf

1633@129332567579531250.xml

78





Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 06.05.2011

Saksmappe:
2009/16

Saksbeh:
Svein Hjeltnet, 953 07 138

Arkivkode:
512.2

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
PS 11/21	Ullern byutviklings- og samferdselskomité	26.05.2011

LILLEAKERVEIEN 26 MED FLERE- MUSTAD NORD - ENDRET PLANFORSLAG MED KONSEKVENSTREDNING - VARSLING OM UTVIDET PLANOMRÅDE

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Forslag til endringer i reguleringsplanen iht brev av 14.14.2011 fra Lund Hagem Arkitekter AS støttes.

Saksfremstilling

Vedlagte to kart i målestokk 1:1000 datert 14.04.2011 viser i detalj hvilke endringer som foreslås både i nord og syd.

Økonomiske konsekvenser

Ingen

Administrative/organisatoriske konsekvenser

Ingen

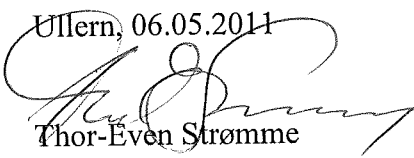
Bydelsdirektørens vurderinger

Bydelsdirektøren oppfatter endringene som minimale og har ikke kommentarer til at endringsforslaget gjennomføres.

Trykte vedlegg:

Brev av 14.14.2011 m/ kartvedlegg fra Lund Hagem Arkitekter AS til Friluftsetaten

Ullern, 06.05.2011


Thor-Even Strømme
bydelsdirektør



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

81

Til Oslo kommune
Friluftsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 OSLO

Att: Miljø- og planavdelingen
Saksnr. PBE: 200701993

Oslo, 14.04.2011

Vedr. **LILLEAKERVEIEN 26 MED FLERE, MUSTAD NORD
ENDRET PLANFORSLAG MED KONSEKVENsutREDNING
SAKSNR.: 200701993**

VARSLING OM UTVIDET PLANOMRÅDE

Ved utarbeidelse av endret planforslag for området Mustad Nord, er det på vegne av Mustad Eiendom AS gjort forslag om noen mindre utvidelser av planområdet. Utvidelsene omfatter arealer nordvest i planområdet i tilknytting til friområde gbnr. 10/115 og regulerte friområder i syd i tilknytting til Lysakerelven (S-3803, 17.3.99, Felt C - Friområde, Turvei (A1)).

I nordvest foreslås endret regulering til gang- og sykkelvei for arealer avsatt til friområde (S-3286, 18.12.91) i tilknytting til krysset Jakob Vaages vei og Vestveien. foreslås del av veiareal for Vestveien (S-3286, 18.12.91) opphevet til fordel for ny trase for gang- og sykkelvei, naturområde og tilleggsareal til boligområde. Utvidelsen omfatter arealer innenfor eiendommen, gbnr.10/115 (jf. kartvedlegg). I tillegg foreslås det i syd og innenfor eiendommen tilhørende Mustad Eiendom AS, omregulert arealer sørøst for Fåbro gård fra felles avkjørsel og friområde (S-3803,17.3.99) til kombinert formål grønnstruktur/samferdselsanlegg (jf. kartvedlegg).

Foreslåtte utvidelser er begrunnet med at dette vil gi en ønsket sammenheng med tilstøtende arealer for på en bedre måte å ivareta intensjonene i planen.

Vedlagt er kartillustrasjoner som viser foreslåtte planutvidelser.

Endret planforslag vil bli lagt ut til offentlig ettersyn i juni 2011 og vi ber om at eventuelle bemerkninger til utvidelse av planområdet sendes Lund Hagem Arkitekter innen 2.mai 2011.

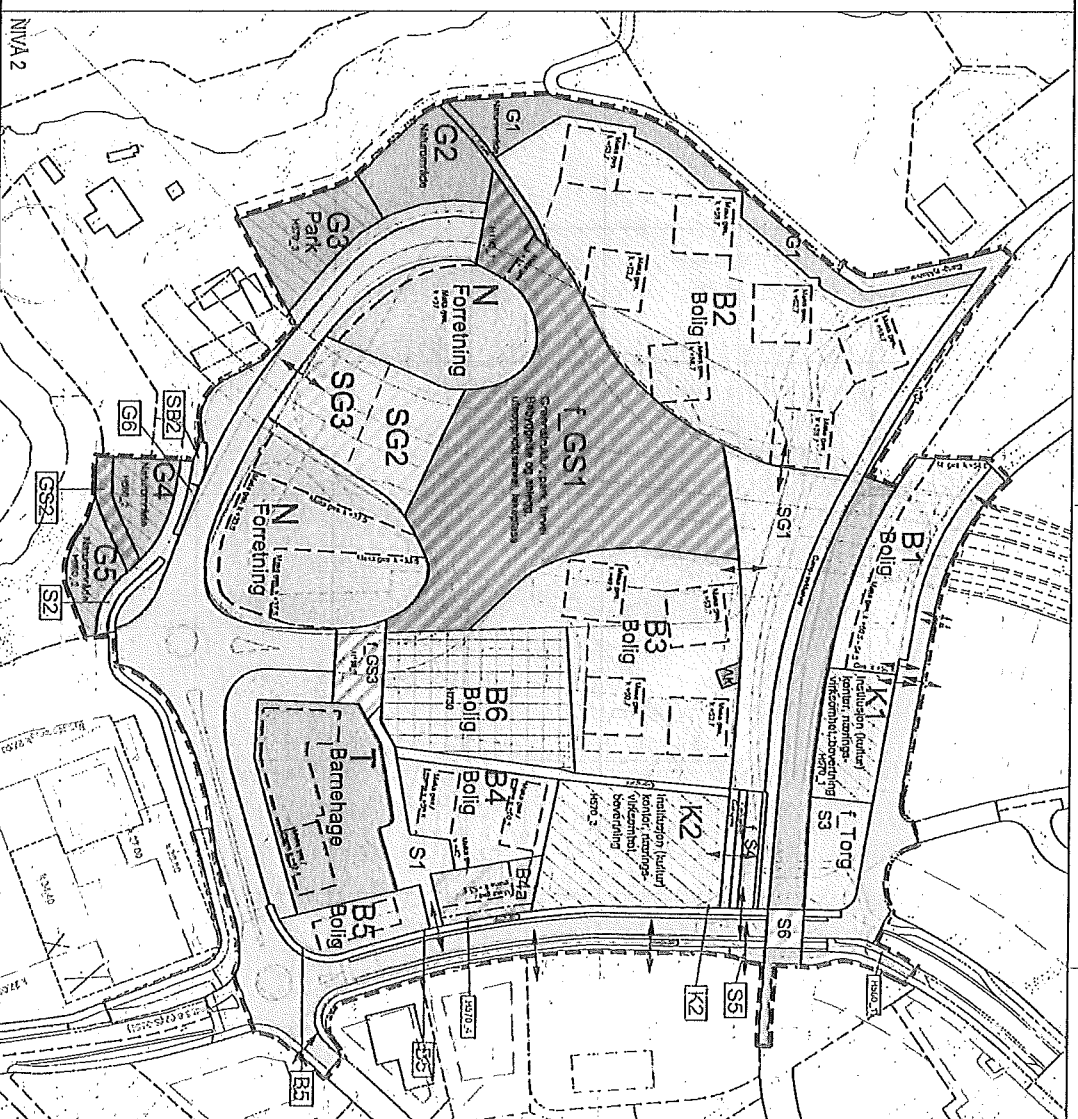
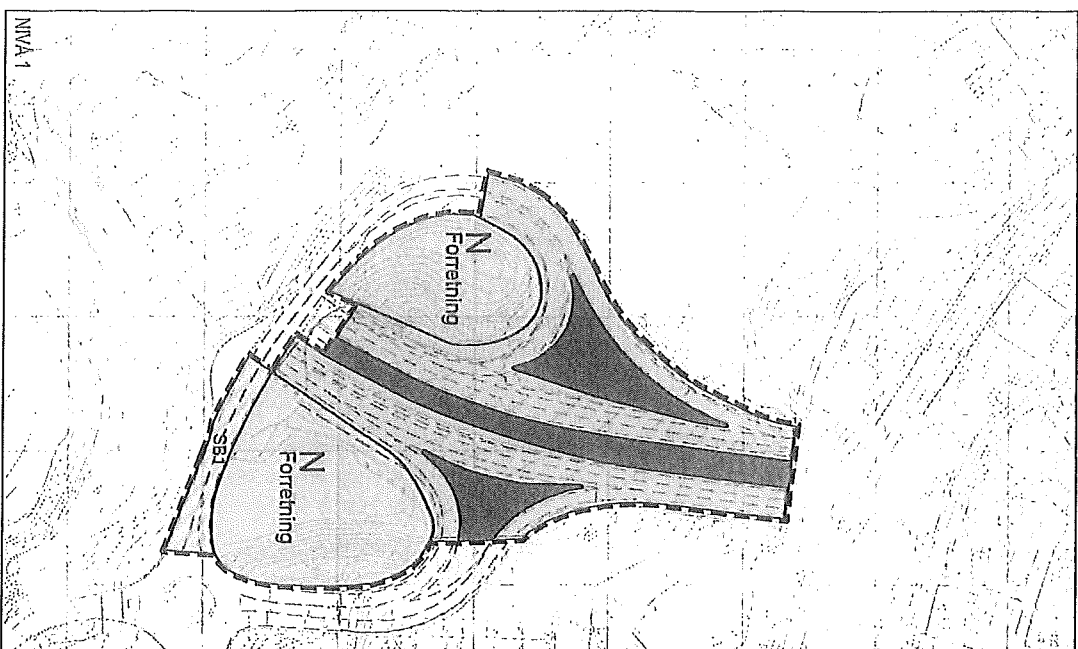
Med vennlig hilsen
Lund Hagem Arkitekter


Sverre Glåmseter

Vedlegg: Foreløpig plankart og utsnitt av plankart

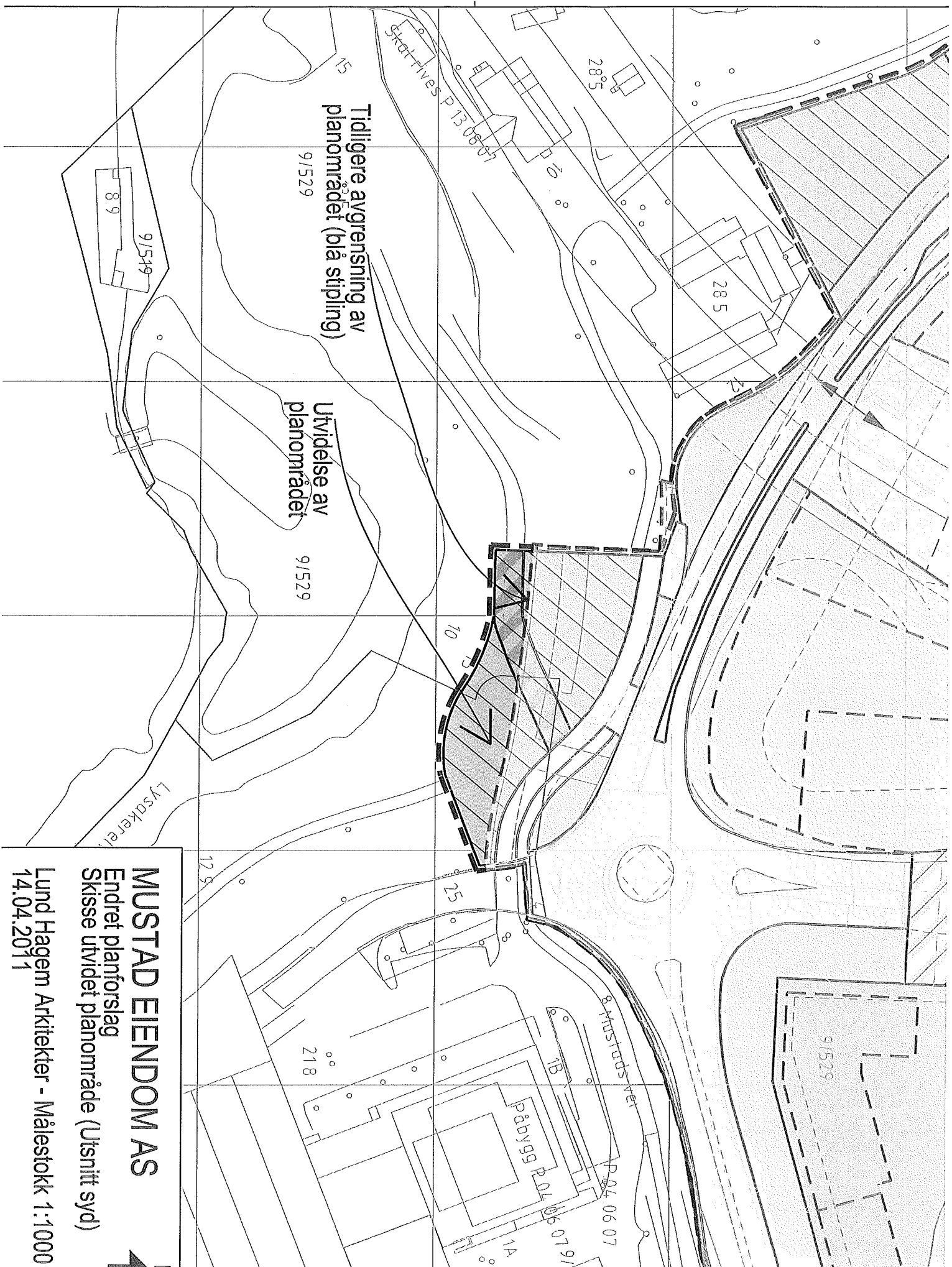
Kopi: Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten
Mustad Eiendom AS

↓
Sa vesta side, samu kant forstøret

[illegible]

5





MUSTAD EIENDOM AS

Endret planforslag

Skisse utvidet planområde (Utsnitt syd)

Lund Hagem Arkitekter - Målestokk 1:1000
14.04.2011



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 09.05.2011

Saksmappe:

2011/498

Saksbeh:

Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:

934.0

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
05 11/11	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	26.05.2011

HØRING - UTKAST TIL FORSKRIFT OM MIDLERTIDIGE TRAFIKKREGULERENDE TILTAK VED HØY LUFTFORURENSNING I OSLO KOMMUNE

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Utkast til forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo kommune, slik det fremgår i brev av 05.05.2011 fra Bymiljøetaten tas til orientering.

Saksfremstilling

Denne saken settes opp til behandling både i Ullern byutviklings- og samferdselskomite og Ullern helse- og sosialkomite.

Denne forskriften har sammenheng med at Oslo kommune arbeider med en beredskapsplan for perioder med høy luftforurensning. Hensikten med forskriften er å sikre seg hjemmel for å iverksette tiltak i perioder med høy luftforurensning. Tiltakene retter seg stort sett imot privat bruk av personbiler. I vedlagte brev av 05.05.2011 fra Bymiljøetaten redegjøres det nærmere for disse tiltakene. I brevet fremgår også at den eneste måten å forhindre at forurensningsnivået bygger seg opp til helsefarlige nivåer er å redusere veitrafikken betydelig, og at tiltakene i forskriftsutkastet retter seg mot å oppnå dette.

Økonomiske konsekvenser

Ingen

Administrative/organisatoriske konsekvenser

Ingen

Bydelsdirektørens vurderinger

Sett på bakgrunn av at den eneste måten å forhindre at forurensningsnivået bygger seg opp til helsefarlige nivåer er å redusere veitrafikken betydelig, er bydelsdirektøren positiv til forskriftsutkastet.



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

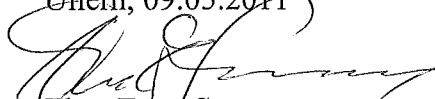
Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

Trykte vedlegg:

- Brev av 05.05.2011 fra Bymiljøetaten (divisjon samferdsel) til høringsinstanser m/ utkast til forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo kommune.
- Brev av 17.12.2010 fra Statens vegvesen m/ med følgende vedlegg: notat av 17.12.2010 til Statens vegvesens regionkontorer m/ eksempel på hvordan lokal forskrift kan utformes.
- Brev av 24.11.2010 fra Samferdselsdepartementet.
- Brev av 03.12.2010 fra fra Klima- og forurensningsdirektoratet
- Bystyresak 39 behandlet i møte den 16.02.2011.

Ullern, 09.05.2011



Thor-Even Strømme
bydelsdirektør



Oslo kommune
Bymiljøetaten
Divisjon samferdsel

BYDELSFORVALTNINGEN ULLERN	
Dato 6.5.11	Saksnr. 111
Saksbeh. SYE	Dok. nr. 1
Arkiv: 934	

Se mottakerliste

Oslo kommune
Bydel Ullern

06 MAI 2011

Bydelsadministrasjonen

Dato: 05.05.2011

Deres ref.:

Vår ref.: 11/00051-31

Saksbeh.: Bente Pladsen Gussiås

Arkivkode: 934

Org. enhet: Utredning
Tlf: 23493095

HØRING - UTKAST TIL FORSKRIFT OM MIDLERTIDIGE TRAFIKKREGULERENDE TILTAK VED HØY LUFTFORURENSNING I OSLO KOMMUNE

Oslo kommune arbeider med en beredskapsplan for perioder med høy luftforurensning, som skal ferdigstilles til vintersesongen 2011/2012. I den forbindelse er det behov for en forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo kommune.

Oslo kommune vedtok en revidert tiltakspakke for bedre luftkvalitet i Oslo 16.02.2011, bystyresak 39. Bymiljøetaten (BYM), divisjon samferdsel, tidligere Samferdselsetaten, har fra Byrådsavdeling for miljø- og samferdsel fått i oppdrag å utarbeide utkast til forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo kommune med hjemmel i vegtrafikklovens § 7, 2. ledd. Dette som en oppfølging av bystyrevedtak og videre arbeid med en beredskapsplan for perioder med høy luftforurensning.

BYM sender med dette utkast til forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo kommune på offentlig høring.

For at saken skal rekke behandling i bystyret innen neste vintersesong er det relativt kort høringsfrist. **Høringsfrist er satt til fredag 27.05.11.**

Bakgrunn

Forurensningsforskriften kap. 7, Lokal luftkvalitet, stiller krav til grenseverdier for blant annet svevestøv (PM₁₀) og nitrogenoksid (NO₂). Statens vegvesen region øst og Oslo kommune arbeider kontinuerlig for å bedre luftkvaliteten i Oslo. Oslo kommune vedtok første handlingspakke for bedre luftkvalitet i 2005. Tiltak som er gjennomført har hatt positiv effekt på forurensningskonsentrasjonen av svevestøv (PM₁₀), og fra 2007 er forskriftskravene for PM₁₀ overholdt.

For NO₂ viser trenden derimot en økning i konsentrasjoner av forurensning, og målinger viser at Oslo kommune ikke overholder krav i forurensningsforskriften for NO₂. Grenseverdiene for NO₂ ble juridisk bindende 1.1.2010. Med bakgrunn i dette var det behov for en revidering av handlingspakke for bedre luftkvalitet i Oslo. En tiltaksutredning for luftkvalitet i Oslo- og Bærum kommune ble ferdigstilt juli 2010, og er grunnlaget for revidert tiltakspakke for bedre luftkvalitet i Oslo, som ble vedtatt av bystyret 16.02.2011.

Kommunene og regionvegkontorene har nå hjemmel i vegtrafikkloven § 7, 2. ledd til å iverksette midlertidige trafikkreduserende tiltak for å hindre overskridelser av forurensningsforskriftens



Bymiljøetaten
Divisjon samferdsel

Besøksadresse:
Strømsveien 102
Postadresse:
Postboks 6703 Etterstad
0609 OSLO

Telefon: 02 180
Telefaks: 23 49 30 09

E-post: postmottak@sam.oslo.kommune.no
Internett: www.sam.oslo.kommune.no

Bankgiro: 6004.06.55045
Org.nr: NO 976 062 035

91

grenseverdier for luftkvalitet. Hensikten er å redusere forurensningskonsentrasjonen, og dermed helsebelastningen, som befolkningen utsettes for når det oppstår perioder med høy luftforurensning.

Behov for lokal forskrift om midlertidige trafikkreduserende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo kommune

I vinterhalvåret inntreffer det årlig perioder med fint og stabilt vær i Oslo, såkalte inversjonsperioder. Dette skyldes topografiske og meteorologiske faktorer. Inversjon oppstår når temperaturen øker med høyden, slik at forurensningen stenges inne i den kalde luften nær bakken og akkumuleres frem til utskifting av luften skjer.

Hovedkilden til forurensning i disse periodene er eksos fra veitrafikken, og særlig utslipp av nitrogen-dioksid (NO_2). Antall kjøretøy som benytter diesel som drivstoff har økt de siste årene. Dieslbiler har høyere utslipp av nitrogen-dioksid sammenlignet med bensinbiler, og dette er en av årsakene til at konsentrasjonene av NO_2 i Oslolufta har økt.

Dersom utslippene fra veitrafikken ikke reduseres når inversjon inntreffer vil forurensningskonsentrasjonen kunne bli svært høy, og overskride tillatte grenseverdi for timesmiddel for NO_2 , som kun tillater 18 timer over $200\mu\text{g}/\text{m}^3$ per år. I løpet av en vintersesong i Oslo inntreffer det vanligvis 1-2 inversjonsperioder med varighet på vanligvis mellom 2-5 dager. For Oslo vil iverksettelse av tiltak derfor kunne være aktuelt i størrelsesorden mellom 2-10 dager i vinterhalvåret.

Den eneste måten å forhindre at forurensningsnivået bygger seg opp til helsefarlige nivåer er å redusere veitrafikken betydelig. Tiltakene i forskriftsutkastet retter seg mot å oppnå dette.

Om innholdet i forskriften

Utkast til forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo, vedlegg 1, baserer seg på et eksempel til forslag til lokal forskrift, som er utarbeidet av Statens vegvesen vegdirektoratet (vedlegg 3).

Utkast til forskrift, med hjemmel i vegtrafikkloven § 7, 2. ledd, gir Statens vegvesen region øst og Oslo kommune mulighet til å iverksette ett eller flere tiltak i perioder med høy luftforurensning, for å redusere luftforurensning fra trafikk innenfor bygrensen til Oslo. I perioder med luftforurensningsverdier som overskrider grenseverdiene for tiltak (jf. forurensningsforskriftens § 7-6), eller når det foreligger fare for overskridelse av disse, gir utkast til forskrift mulighet til å iverksette tiltak etter § 3 Forbud.

Det eller de tiltaket/tiltakene som skal iverksettes vil kunngjøres av kommunen og regionvegkontoret for den enkelte aktuelle periode. Tiltakene er midlertidige og vil oppheves straks det ikke er behov for dem iht. forskriften § 3.

Utkast til forskriften foreslår følgende tiltak;

- a) forbud mot all privat bruk av personbiler med registreringsnummer som slutter på partall på datoer som er oddetall, og/eller
- b) forbud mot all privat bruk av personbiler med registreringsnummer som slutter på oddetall på datoer som er partall, og/eller
- c) forbud mot all privat bruk av personbiler som benytter diesel som drivstoff, og/ eller
- d) forbud mot all privat bruk av personbiler med en person i bilen, og/eller
- e) forbud mot gjennomkjøring for tungtransporttrafikken.

Forbudet § 3, bestemmelse a) til og med d) gjelder all privat bruk av personbiler. Tiltak c) og e) retter seg mot de mest forurensende kjøretøygruppene, dieseldrevne personbiler og tyngre kjøretøy. Bestemmelse e) gjelder tyngre kjøretøy som ikke har bestemmelsessted i Oslo, men kun skal passere gjennom byen.

I unntaksbestemmelsen, § 4 unntak – dispensasjon, unntas el-biler, hydrogenbiler, hybridbiler, biler med parkeringstillatelse for forflytningshemmede og utrykningskjøretøy.

Biler som benytter klimanøytralt biodrivstoff er ikke unntatt da utslippene fra disse kan bidra til luftforurensning i minst like stor grad som bensin- og dieseldrevne biler. I perioder med inversjon vil

luftforurensingen akkumuleres hele døgnet. Det er derfor ingen unntak for kjøring på kvelds- eller nattetid eller helgedager. Under kunngjøringen av iverksettelse av tiltak vil det imidlertid fremkomme for hvilken tidsperiode tiltaket/tiltakene gjelder for.

Videre utredninger av foreslåtte tiltak

Videre utredninger av foreslåtte tiltak skjer i en parallell prosess med utarbeidelse av utkast til forskrift. Denne høringen gjelder selve utformingen og innholdet i forskriftsteksten.

Statens vegvesen region øst og Oslo kommune vil fortsette å utrede nærmere effekten de foreslåtte tiltakene i forskriften vil kunne ha på både luftkvaliteten og trafikksituasjonen. I tillegg vil det utarbeides plan for gjennomføring av tiltakene med tilhørende prosedyrer for iverksettelse av tiltak, som vil innbefatte praktiske forhold, informasjon og kostnader.

Tiltak vil iverksettes med utgangspunkt i en beredskapsplan for perioder med høy luftforurensing i Oslo.

Vedlagt følger også brev til kommunene fra Statens vegvesen datert 17.12.10 med informasjon om mulighet til å iverksette tiltak etter vegtrafikkloven § 7 2. ledd ved akutt Luftforurensning inklusive forsalg til forskrift (vedlegg 2 og 3), og sak 39/2011; Revidert tiltakspakke for bedre luftkvalitet i Oslo kommune, som underlag for saken (vedlegg 4).

Kommentarer til utkast til forskrift av midlertidige trafikkreduserende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo sendes til Oslo kommune, Bymiljøetaten, divisjon samferdsel, **innen fredag 27.05.11.**

Postadressen er:

Oslo kommune
Bymiljøetaten
divisjon samferdsel,
Pb 6703 Etterstad, 0607 Oslo.

E-post; postmottak@sam.oslo.kommune.no

Ved eventuelle spørsmål kan Bente Pladsen Gussias kontaktes på tlf.: 23 49 30 95, eller per e-post; bente.gussias@bym.oslo.kommune.no.

Med vennlig hilsen

Ing-Cristine Ericson
divisjonsdirektør
Godkjent elektronisk

Anders Arild
avdelingsdirektør

Kopi til: Bergen kommune, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Trondheim

Vedlegg: 4

- 1 Utkast til forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensing i Oslo.
- 2 Brev til kommunene fra Statens vegvesen datert 17.12.10 med informasjon om mulighet til å iverksette tiltak etter vegtrafikkloven § 7 2. ledd ved akutt Luftforurensning.
- 3 Saksdokumenter til vedlegg 2
- 4 Sak 39/2011; Revidert tiltakspakke for bedre luftkvalitet i Oslo kommune.

Liste over mottakere:

Akershus fylkeskommune
Asker kommune
Autoriserte trafikkskolers Landsforbund
Bellona
Beredskapsetaten
Bergen kommune
Brann- og redningsetaten
Buskerud fylkeskommune
Bydel Alna
Bydel Bjerke
Bydel Frogner
Bydel Gamle Oslo
Bydel Grorud
Bydel Grünerløkka
Bydel Nordre Aker
Bydel Nordstrand
Bydel Sagene
Bydel St. Hanshaugen
Bydel Stovner
Bydel Søndre Nordstrand
Bydel Ullern
Bydel Vestre Aker
Bydel Østensjø
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Bærum kommune
Dekkimportørenes Forening
Det kongelige selskap for Norges Vel
Divisjon friluft
Divisjon idrett
Divisjon trafikk
Eiendoms- og byfornyelsesetaten
Enebakk kommune
Energigjenvinningsetaten
Finansdepartementet
Foreningen Byfolk Oslo sentrum AS

Fremtiden i våre hender
Fylkesmannen i Buskerud
Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Fylkesmannen i Vestfold
Fylkesmannen i Østfold
Greenpeace
Grønn Hverdag Østlandet
Helse- og omsorgsdepartementet
Helse- og velferdsetaten
Helsedirektoratet
HSH Handels- og Servicenæringens
Hovedorganisasjon
Jernbaneverket
Justis- og politidepartementet
Klima- og forureiningsdirektoratet
Kommunal- og regionaldepartementet
Kommunesektorens interesse- og
arbeidsgiverorganisasjon KS
Kongelig Norsk Automobilklubb
Kontaktutvalget for velforeninger i Oslo
landsforeningen for hjerte- og lungesyke
Landsorganisasjonen i Norge
Lastebileiernes forening
Logistikk- og transportindustriens Landsforening
Lunner kommune
Lørenskog kommune
Maskinentreprenørenes Forbund
Miljøverndepartementet
Nasjonalt folkehelseinstitutt
Natur og ungdom
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus
Nesodden kommune
NHO Oslo og Akershus
Nittedal kommune
Norges Astma- og Allergiforbund
Norges Automobil-Forbund
Norges Bilbransjeforbund

Norges Lastebileier-Forbund
Norges Miljøvernforbund
Norges Turbileierforbund
NORPARK
Norsk bioenergiforening
Norsk forening mot støy
Norsk institutt for luftforskning
Norsk Transportarbeiderforbund
Nærings- og handelsdepartementet
Olje- og energidepartementet
Oppegård kommune
Opplysningrådet for veitrafikk
Oslo Bolig og Byplanforeningen
Oslo Havn KF
Oslo Vel
Plan- og bygningsetaten
Plankontoret for Groruddalen
Renovasjonsetaten
Ringerike kommune
Samferdselsdepartementet
Skedsmo kommune
Ski kommune
Statens vegvesen, region øst
Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Syklistenes landsforening
Trafikkaksjonen
Transportbedriftenes landsforening
Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Transportøkonomisk institutt
Trondheim kommune
Trygg Trafikk
Utviklings- og kompetanseetaten
Vestfold fylkeskommune
Visit Oslo AS
WWF-Norge
Yrkestrafikkforbundet
ZERO

Utkast til forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning i Oslo kommune.

Hjemmel: Fastsatt av Oslo kommune og Statens Vegvesen, Region Øst, med hjemmel i vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4 § 7 annet ledd.

§ 1. Formål

Forskriftens formål er å redusere luftforurensningen fra trafikk med motorvogn i Oslo kommune.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder all bruk av motorvogn innenfor bygrensen til Oslo kommune.

§ 3. Forbud

I perioder med luftforurensningsverdier som overskrider grenseverdiene som følger av forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning, kapittel 7 om lokal luftkvalitet, eller i perioder når kommunen anser at det foreligger fare for overskridelse av disse, kan det iverksettes følgende tiltak;

- a) forbud mot all privat bruk av personbiler med registreringsnummer som slutter på partall på datoer som er oddetall, og/eller
- b) forbud mot all privat bruk av personbiler med registreringsnummer som slutter på oddetall på datoer som er partall, og/eller
- c) forbud mot all privat bruk av personbiler som benytter diesel som drivstoff, og/ eller
- d) forbud mot all privat bruk av personbiler med en person i bilen, og/eller
- e) forbud mot gjennomkjøring for tungtransporttrafikken.

Kommunen og regionvegkontoret kunngjør iverksettelse av tiltak etter første ledd.

§ 4. Unntak – dispensasjon

Forskriften gjelder ikke for følgende motorvogn: el-biler, hydrogenbiler, hybridbiler, biler med parkeringstillatelse for forflytningshemmede og utrykningskjøretøy.

Politiet kan gi dispensasjon fra forbudet i § 3 i henhold til vegtrafikkloven § 9.

§ 5. Straff

Overtredelse av forskriften eller av vedtak truffet med hjemmel i forskriften er straffbar etter vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4 § 31.

§ 6. Ikrafttreden

Forskriften trer i kraft straks.



Statens vegvesen

Se adresseliste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Pål Rosland - 22073488

Vår referanse:
2010/237587-009

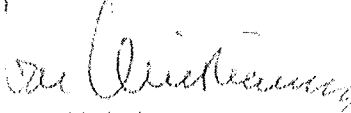
Deres referanse:

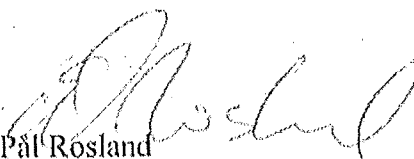
Vår dato:
17.12.2010

Mulighet til å iverksette tiltak etter vegtrafikkloven § 7 andre ledd ved akutt luftforurensning

Det vises vedlagt kopi av notat 17. desember i år til Statens vegvesen ved regionene øst, sør, vest, midt og nord, samt eksempel hvordan det er mulig å utforme en lokal forskrift. Det vises også til vedlagte brev fra Samferdselsdepartementet 24. november og Klima- og forurensningsdirektoratet 3. desember.

Trafikkforvaltningsseksjonen
Med hilsen


Ivar Christiansen
Seksjonsleder


Pål Rosland

Vedlegg
4 vedlegg

Adresseliste:

Klima- og forurensningsdirektoratet, postboks 8100 Dep, 0032 Oslo
Bergen kommune, postboks 7799 5020 Bergen
Bærum kommune, 1304 Sandvika
Drammen kommune, Engene 1, 3008 Drammen
Fredrikstad kommune, postboks 1405. 1602 Fredrikstad
Porsgrunn kommune, postboks 128, 3901 Porsgrunn
Skien kommune, postboks 158, 3701 Skien
Kristiansand kommune, serviceboks 417, 4604 Kristiansand S
Lillehammer kommune, postboks 986, 2626 Lillehammer
Oslo kommune, Rådhuset, 0037 Oslo
Stavanger kommune, postboks 8001, 4068 Stavanger
Tromsø kommune, rådhuset, postboks 6900, 6299 Tromsø
Trondheim kommune, postboks 2300, Sluppen, 7004 Trondheim

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52



Statens vegvesen

Notat

Til: 0.Postmottak øst, 0.Postmottak sør,
0.Postmottak vest, 0.Postmottak midt,
0.Postmottak nord

Fra:

Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:

Pål Rosland - 22073488

Vår dato: 17.12.2010

Vår referanse: 2010/237587-005

Informasjon om mulighet for å iverksette tiltak etter vegtrafikkloven § 7 andre ledd for å redusere lokal akutt luftforurensning fra vegtrafikk

Vi viser til vedlagt kopi av brev av 24. november 2010 fra Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet om ovennevnte, samt et eksempel på hvordan det er mulig å utforme en lokal forskrift. Det vises også til kopi av brev fra Klima- og forurensningsdirektoratet (Klif) til kommunene Oslo, Bergen og Trondheim og til Statens vegvesen ved regionene øst, vest og midt, med hensyn til å gjennomføre tiltak for å unngå helseskadelige nivåer av svevestøv og NO₂.

Departementene har i samarbeid med Justisdepartementets lovavdeling foretatt en fornyet gjennomgang av hjemmelsgrunnlaget etter episoder med høy luftforurensning i flere byer sist vinter. Statsrådene informerer om at regionvegkontor og kommuner har mulighet til å i verksette midlertidige kjøreforbud og andre trafikkregulerende tiltak med hjemmel i vegtrafikklovens § 7 annet ledd dersom det er fare for overskridelse av grenseverdiene i forurensningsforskriften kapittel 7 om lokal luftkvalitet. Følgelig blir midlertidig forskrift med hjemmel i kommunehelsetjenesteloven om tiltak for å hindre helseskader på grunn av luftforurensning i Bergen kommune (om datokjøring) ikke videreført fra nyttår.

Vedtak om innføring av midlertidige tiltak er aktuelt når det kan dokumenteres at befolkningen i kommunen står overfor en periode med fare for overskridelse av grenseverdiene. Avvikling av tiltaket krever nytt vedtak, for eksempel når fare for overskridelse opphører. Varigheten på tiltaket må stå i forhold til hvor omfattende reguleringen griper inn i samfunnets funksjoner. Fare for overskridelse kan oppstå når værutsiktene, prognosene eller trafikkforholdene tilsier at luftforurensningen kan bli så høy at grensene overskrides over kortere eller lengre periode om ikke tiltak blir gjennomført. Regionvegkontorene og kommunene har i så måte tilgang til relevant informasjon på internettssidene www.luftkvalitet.info.

Gjennom Bedre byluft samarbeidet utarbeides det daglig varsler for Bergen, Bærum, Drammen, Fredrikstad, Grenland, Kristiansand, Lillehammer, Oslo, Stavanger, Tromsø og Trondheim. Varslene legges ut på nettsidene til www.luftkvalitet.info, og de angir forventet

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfarei 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

luftkvalitet fram til og med neste dag, og dermed forventet overskridelse av grenseverdiene i forurensingsforskriften om lokal luftkvalitet. I disse byene er det også utplassert målestasjoner for luftkvalitet.

Lokale beredskapsplaner

Det er viktig at regionvegkontorene samarbeider med kommunene og fylkeskommunene om å få på plass lokale beredskapsplaner som sikrer myndighetene mulighet til ikraftsetting av de aktuelle forskriftene og andre tiltak i forkant av perioder med forventet høy luftforurensning. Gode informasjonsrutiner til befolkning og trafikanter er en viktig del av en slik plan. Det er viktig å etterstrebe samvirke mellom flere tiltak for å sikre samlet positiv effekt på luftkvaliteten, samtidig som trafikantene påføres minst mulig ulempe. Det bør gjennomføres effektvurderinger med hensyn til redusert trafikk og luftforurensning. Det bør settes inn busser med lavt utslipp dersom man ønsker å tilby forsterket kollektivtransport.

Nærmere om utforming av midlertidig lokal forskrift

Samtlige norske kommuner og regionvegkontorer har anledning til å innføre trafikkrestriksjoner som nevnt over, når det foreligger dokumentert fare for overskridelse av grenseverdiene i forurensingsforskriften kapittel 7 om lokal luftkvalitet. I praksis gjelder problemet de største og mellomstore byene og da særlig tettbygde områder med mye biltrafikk.

For å kunne effektivt et lokalt vedtak om trafikkrestriksjoner med hjemmel i § 7 andre ledd, bør regionvegkontoret i felleskap med kommunen utforme en lokal forskrift der kommunen og regionvegkontoret fatter likelydende eller felles vedtak. Dette er nødvendig for å sikre felles regler i en sone med ulike veger. Det vises til vedlagt eksempel.

Det kan være krevende å avgrense hvilke vegstrekninger det skal innføres restriksjoner på, samtidig som trafikanter og publikum skal klare å oppfatte og forstå restriksjonene. Videre kan det være fornuftig å gi unntak for enkelte kjøretøy når det gjelder restriksjoner som innebærer forbud mot kjøring innenfor et definert vegnett. Begrunnelsen for unntak bør være balansert. Det kan for eksempel være biler med 0-utslipp, biler godkjent som utrykningskjøretøy, biler spesialinnredet for egen transport av funksjonshemmet, biler med kjennemerke med gule tegn på blå bunn og biler som brukes i hjemmesykepleien. Politiet vil for øvrig ha anledning til å fravike forbudet i henhold til vegtrafikklovens § 9.

Før det vedtas en lokal forskrift er det viktig at forslaget til forskrift blir utarbeidet i samarbeid mellom kommune, regionvegkontor og politi, og at det blir foretatt en høring blant aktuelle instanser som vil kunne bli berørt av forskriften, blant annet fylkeskommunen. Dette kan skje som et høringsmøte med impliserte parter. Imidlertid kan miljøfartsgrense vedtas som et skiltvedtak ved å sette opp midlertidig skilt 362 Fartsgrense.

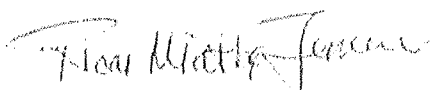
Forskriften bør utformes slik at den trer i kraft når dette bestemmes av lokale myndigheter i henhold til en beredskapsplan og ut fra et beredskapshensyn. Disse beslutter også hvor lang tid den skal virke og når den skal oppheves, for eksempel når beredskapsnivået senkes. Oppstår det en ny situasjon kan den igjen settes i kraft.

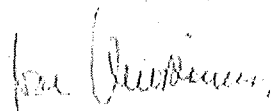
Da hensikten med bestemmelsen er å redusere den lokale luftforurensningen, er det avgjørende at publikum og trafikanter får anledning til å tilpasse seg. Det kan bare skje dersom disse gis nok tid og informasjon om trafikkrestriksjonene og hvilke alternativer som foreligger. Aktuelle alternativer er for eksempel å la bilen stå, flytte tidspunktet for planlagt kjøring,

fremskynde eller utsette utkjøring av varer, gå, sykle, bruke kollektive transportmidler eller finne noen å kjøre sammen med (kameratkjøring).

Vi ber regionene om å melde inn problemstillinger som har behov for sentrale retningslinjer eller felles løsning på landsbasis.

Veg- og transportavdelingen
Med hilsen


for Lars Erik Hauer
Direktør


Ivar Christiansen

Vedlegg

Eksempel til hjelp ved utarbeidelse av forslag til forskrift

http://svvsveisweb.vegvesen.no/sveis_svvb/showelfile.asp?ino=2010474258&b=svvdbcl.kons
http://www.klif.no/nyheter/brev/luftkvalitet_veitrafikklov_kommuner031210.pdf

Vedlegg:

Eksempel til forslag til forskrift som omfatter både kommunal veg og fylkesveg/riksveg vedrørende mulighet for å iverksette midlertidige tiltak etter vegtrafikkloven § 7 andre ledd for å redusere akutt luftforurensning fra vegtrafikk

Forskrift om midlertidige trafikkregulerende tiltak ved akutt luftforurensning i ... kommune

Hjemmel: Pastsatt av ... kommune og Statens vegvesen, Region ... med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 7 annet ledd.

§ 1. Formål

Forskriftens formål er å redusere luftforurensningen fra trafikk med motorvogn i ... kommune.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder all bruk av motorvogn (eller annen angivelse) innenfor: ... (nærmere beskrivelse/avgrensning av aktuelt område/vegnett)

§ 3. Forbud (eksempel på tiltak)

I perioder med luftforurensningsverdier som overskrider grenseverdiene som følger av forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensnng av forurensning, kapittel 7 om lokal luftkvalitet, eller i perioder når kommunen anser at det foreligger fare for overskridelse av disse, gjelder forbud mot all privat bruk av personbiler hvis registreringsnumre slutter på partall på datoer som representerer oddetall. Tilsvarende gjelder forbud mot all privat bruk av personbiler hvis registreringsnumre slutter på oddetall på datoer som representerer partall.

Kommunen og regionvegkontoret kunngjør løpende når vilkårene etter første ledd er oppfylt. (Vedtak om dette bør fortrinnsvis bygge på en beredskapsplan.)

§ 4. Unntak – dispensasjon (eksempel på unntak)

Forskriften gjelder ikke for følgende motorvogn: ... (nærmere opplysning). Politiet kan fravike forbudet i forskriften § 3 i henhold til vegtrafikkloven § 9.

§ 5. Ikrafttreden

Forskriften trer i kraft ...

Tekstforslag på midlertidig skilt 560, Opplysningstavle, når restriksjon er gjeldende:

Sone Miljørestriksjon Info tilf ...	eller	Sone Datokjøring Info tilf ...	(gul bunn)
--	-------	---	------------

**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

68020



Statens vegvesen

Reg.
dato: 26 NOV 2010

Saksnr.: 2010237587-1

Arkivnr.: 313

Se adresseliste

Deres ref

Vår ref
10/7-

Dato
24.11.2010

**Informasjon om mulighet for å iverksette tiltak for å redusere lokal luftkvalitet fra
veitrafikk**

Vinteren 2010 opplevde flere byer i Norge, blant annet Bergen kommune, at luftkvaliteten i perioder var svært dårlig. For å sikre befolkningens helse generelt og utsatte grupper spesielt, er det viktig at kommunene har nødvendige virkemidler.

Samferdselsministeren, helse- og omsorgsministeren og miljøvernministeren vil med dette brevet informere kommuner og anleggseiere om handlingsrommet for å iverksette tiltak for å bedre lokal luftkvalitet gjennom vegtrafikklovens § 7.

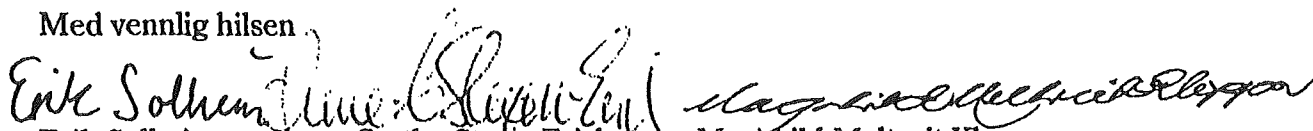
Samferdselsdepartementet har i etterkant av situasjonen i Bergen kommune vinteren 2010, blitt delegert kompetansen i vegtrafikklovens § 7 første ledd til å forby bestemte grupper av kjøretøy. Samferdselsdepartementet har også foretatt en ny vurdering av muligheten for regionvegkontor og kommuner til å iverksette midlertidige kjøreforbud og andre trafikkregulerende tiltak med hjemmel i vegtrafikklovens § 7 annet ledd, på grunn av dårlig luftkvalitet.

Konklusjonen av denne vurderingen av § 7 annet ledd, er at regionvegkontor og kommuner har hjemmel til å vedta slike tiltak. Justisdepartementets lovavdeling har vurdert saken og kommet til tilsvarende konklusjon. Da regionvegkontor og kommuner med hjemmel i § 7 annet ledd selv kan vedta kjøreforbud og andre trafikkregulerende tiltak, er det ikke behov for å videreføre den midlertidige forskriften for Bergen kommune som ga rett til par- og oddetallskjøring for 2010. Vedlagt dette brevet følger en redegjørelse om bruk av vegtrafikklovens § 7 annet ledd.

Det er svært viktig at storbyområdene gjennom bl.a. areal- og transportpolitikken søker å unngå at det oppstår overskridelser av forurensningsforskriftens grenseverdier for lokal luftforurensning. Dersom det likevel oppstår fare for episoder med dårlig

luftkvalitet, har vi forventninger til at kommuner og veikontor nå tar i bruk det handlingsrommet som ligger i bruk av veitrafikklovens § 7. Vi ser frem til videre dialog om tiltak og virkemidler som kan iverksettes for å redusere helseproblemer som følge av lokal luftforurensning.

Med vennlig hilsen


Erik Solheim Anne-Grethe Strøm-Erichsen Maghild Meltveit Kleppa

Adresseliste:

Bergen kommune, postboks 7700, N-5020 Bergen
Bærum kommune, 1304 Sandvika
Drammen kommune, Engene 1, 3008 Drammen
Fredrikstad kommune, postboks 1405, 1602 Fredrikstad
Porsgrunn kommune, postboks 128, 3901 Porsgrunn
Skien kommune, postboks 158, 3701 Skien
Kristiansand kommune, serviceboks 417, 4604 Kristiansand S
Lillehammer kommune, postboks 986, 2626 Lillehammer
Oslo kommune, Rådhuset, 0037 Oslo
Stavanger kommune, postboks 8001, 4068 Stavanger
Tromsø kommune, Rådhuset, Postboks 6900, 9299 Tromsø
Trondheim kommune, Postboks 2300, Sluppen, 7004 Trondheim

Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep., 0033 Oslo
Klima- og forurensningsdirektoratet, Postboks 8100 Dep., 0032 Oslo



**KLIMA- OG
FORURENSNINGS-
DIREKTORATET**

Oslo kommune
Bergen kommune
Trondheim kommune

Statens vegvesen region øst
Statens vegvesen region vest
Statens vegvesen region midt

Klima- og forurensningsdirektoratet
Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo
Besøksadresse: Strømsveien 96

Telefon: 22 57 34 00
Telefaks: 22 67 67 06
E-post: postmottak@klif.no
Internett: www.klif.no

Dato: 03.12.2010
Vår ref.: 2003/2145 713.1
Saksbehandler: Ingrid Myrteveit, telefon: 22573694

Bruk av veitrafikkloven for å redusere luftforurensningen i byene

Klif forventer at vegeiere (kommunen og Statens vegvesen) tar i bruk virkemidlene vegtrafikklovens § 7 gir for å bedre luftkvaliteten. Samferdselsdepartementet har avklart at loven gir et vesentlig handlingsrom for vegeier. Eksempler på mulige tiltak er par- og oddetallkjøring, midlertidig begrensning overfor de mest forurensende kjøretøyene og innføring av miljøfartsgrenser.

Hver vintersesong opplever flere byer i Norge at luftkvaliteten i perioder er svært dårlig. I flere kommuner har det blitt gjennomført en rekke tiltak for å redusere luftforurensningen, først og fremst for svevestøv. Dette har medført at grenseverdiene for svevestøv i forurensningsforskriften gjennomgående blir overholdt i alle kommuner, men det forekommer fortsatt episoder med høye svevestøvnivåer som påvirker folks helse.

Nivået av nitrogendioksid (NO₂) overskrides i flere byer og det har ikke vært noen nedgang, men tvert i mot en økning, i flere kommuner. Her har anleggseiere tidligere manglet virkemidler for å gjennomføre effektive tiltak, noe som ble spesielt tydelig i siste vinters forurensningsepisode i Bergen. Samferdselsdepartementet har derfor fått foretatt en vurdering av vegtrafikklovens § 7 (brev av 24. november 2010). Det åpnes nå for at kommuner (kommunale veger) og regionvegkontor (riks- og fylkesveger) kan gjennomføre tidsbegrensede trafikkregulerende tiltak for redusere luftforurensningen. Det er avklart at politiet har myndighet til å håndheve tiltakene nevnt ovenfor hjemlet i vegtrafikklovens § 7.

Forventer at vegeiere iverksetter tiltak

Vi forventer at vegeiere (kommunen og Statens vegvesen) bruker muligheten de nå har fått til å sørge for at befolkningen i de største byene i vinter ikke blir utsatt for helseskadelige nivåer av svevestøv og NO₂. Vegeiere innen samme kommune bør samarbeide om å gjennomføre tiltak. Det oppfordres også til å ta med Politiet i

planlegging og gjennomføring av tiltak for å sørge for en effektiv håndheving av de aktuelle tiltakene.

Aktuelle trafikkregulerende tiltak av midlertidige karakter kan være:

- ≠ Kortvarig forbud mot all trafikk
- ≠ Par- og oddetallskjøring på ulike dager,
- ≠ Begrensninger overfor de mest forurensende kjøretøyene, for eksempel eldre, tunge kjøretøy
- ≠ innføring av miljøfartsgrenser
- ≠ sambruksfelt

Det er ikke hjemmel til å innføre større endringer i takstsystemer, som bompenger og miljøavgifter.

Kommunen er forurensningsmyndighet

Vi forventer at kommunen som forurensningsmyndighet sørger for at tiltak blir gjennomført slik at antall overskridelser av grenseverdiene i forurensningsforskriften blir redusert. Dette kan gjøres ved å sørge for at det blir utarbeidet beredskapsplaner for akutte situasjoner og, hvis nødvendig, pålegge forurensere å gjennomføre tiltak.

Gjennom avklaringen fra Samferdselsdepartementet om hvilke virkemidler anleggseiere har til rådighet, har det blitt mer aktuelt for kommunen å benytte seg av muligheten som forurensningsforskriften gir til å gi pålegg. Vi oppfordrer derfor kommunen til å bruke sin myndighet dersom det blir fare for at grenseverdiene overskrides og anleggseiere ikke ivaretar sitt ansvar.

Tiltak bør gjennomføres før grenseverdiene faktisk overskrides for å sikre at forskriftskravene overholdes, samtidig som den helsemessige belastningen for befolkningen reduseres. Hvorvidt det er fare for overskridelse må vurderes i hvert enkelt tilfelle mellom anleggseier og kommunal forurensnings- og helsemyndighet. I tilfeller med kortvarige tiltak over dager, bør også meteorolog rådføres.

Med hilsen

Elektronisk godkjent dokument, uten underskrift

Signe Nåmdal
avdelingsdirektør

Hans Aasen
seksjonssjef

Vedlegg:

Brev av 24. november 2010 fra Samferdselsdepartementet

Kopi til:

Bærum kommune, 1304 Sandvika
Drammen kommune, Engene 1, 3008 Drammen
Fredrikstad kommune, postboks 1405, 1602 Fredrikstad
Porsgrunn kommune, postboks 128, 3091 Porsgrunn
Skien kommune, postboks 158, 3701 Skien
Kristiansand kommune, serviceboks 417,4604 Kristiansand S
Lillehammer kommune, postboks 986, 2626 Lillehammer
Stavanger kommune, postboks 8001, 4068 Stavanger
Tromsø kommune, Rådhuset, Postboks 6900, 9299 Tromsø

Statens vegvesen vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep., 0033 Oslo
Statens vegvesen region sør, Serviceboks 723, 4808 Arendal
Statens vegvesen region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø

Hordaland fylkeskommunen
Sør-Trøndelag fylkeskommunen
Akershus fylkeskommunen
Østfold fylkeskommunen
Buskerud fylkeskommunen
Oppland fylkeskommunen
Telemark fylkeskommune
Vest-Agder fylkeskommune
Rogaland fylkeskommune
Troms fylkeskommune



Sak 39 Revidert tiltakspakke for bedre luftkvalitet i Oslo - Byrådssak 285 av 16.12.2010

Sendt til byrådet.

Bystyret har behandlet saken i møtet 16.02.2011 sak 39

Dokument innkommet:

- 17.01.2011 fra Anne Pernille Hveem - Forslag til eventuell gjennomføring av gradert bompengavgift (10/02430-9)
- Ad fra komiteen – Korrigert vedtak, pkt. 12 og 13.

FORSLAG:

Forslag fremsatt i komiteen:

Lederen på vegne av komiteen fremmet følgende forslag:

1. Byrådet bes iverksette følgende tiltak for å redusere biltrafikken i Oslo:
Legge fram sak om innfartsparkering i tråd med tidligere vedtak i bystyret.
2. Byrådet bes i samarbeid med Ruter avklare muligheter for etablering av økt innfartsparkeringskapasitet ved viktige jernbaneknutepunkter utenfor Oslo, for å fremme bruk av kollektivtransport og redusere bilkøene i rushtiden inn og ut av Oslo. Ruter rapporterer tilbake om dette senest i forbindelse med fremleggelsen av K2012.
3. Byrådet bes utarbeide en tydelig informasjonsstrategi knyttet til hvordan byens innbyggere skal varsles om iverksettelse av akuttiltak i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider tillatte grenseverdier.
4. Byrådet bes i samarbeid med Ruter utarbeide en beredskapsplan for økt kollektivtransportkapasitet på dager der luftforurensningsverdiene overskrider tillatte grenseverdier.

Rune Gerhardsen på vegne av A, Annelise Høegh på vegne av H, Trine Dønhaug på vegne av SV, Audun Rødningsby på vegne av V og Ingrid Baltzersen på vegne av R fremmet følgende forslag:

- 1.a) Byrådet bes med hjemmel i vegtrafikklovens § 7, 2. ledd, raskt utrede innføring av en ordning med datokjøring/par- og oddetallskjøring i hele eller deler av Oslo og fremme forslag til retningslinjer for praktisering av en slik ordning. Det forutsettes at datokjøring/par- og

oddetallskjøring kan innføres fra og med vintersesongen 2011/2012, og tiltaket forutsettes benyttet i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider tillatte grenseverdier.

1.b) Det gjøres unntak for følgende kjøretøygrupper: Elbiler, biler som benytter klimanøytralt biodrivstoff, hybridbiler, biler som benyttes til TT-transport, kjøretøy benyttet til næringsvirksomhet, kjøretøy som benyttes i offentlig tjeneste, utrykningskjøretøy, pasienttransportkjøretøy og kjøring knyttet til liv og helse. Det gjøres videre unntak for alle kjøretøy på lørdager og helligdager samt mellom klokken 20.00 og klokken 06.00 på hverdager.

1.c) Det forutsettes at politiet gis fullmakt til å håndheve tiltaket.

2. Byrådet bes innen vinteren 2011/12 utarbeide en plan for økt bussfremkommelighet langs hovedveiene hvor en særlig vurderer omgjøring av bilfelt til kollektivfelt for kortere eller lengre perioder.

Rune Gerhardsen på vegne av A, Trine Dønhaug på vegne av SV, Audun Rødningsby på vegne av V og Ingrid Baltzersen på vegne av R fremmet følgende forslag:

1. Piggdekkgebyret videreføres som en permanent ordning i Oslo.

2. Bystyret ønsker at det innføres differensiert avgift i bompengeringen ut fra kjøretøyenes utslipp og deres virkning på lokalt og globalt miljø. Byrådet bes ta kontakt med staten for å få endret lovverket slik at dette blir mulig.

3. Byrådet bes iverksette følgende tiltak for å redusere biltrafikken i Oslo:

- a) revidere parkeringsnormen med sikte på å innskrenke parkeringsmulighetene i Oslo.
- b) redusere antallet gateparkeringsplasser i Oslo sentrum.
- c) fjerne gratisparkeringsplasser for kommunens ansatte (unntatt tjenestebiler og parkeringsplasser for ansatte med funksjonsnedsettelse)

4. Byrådet bes utrede muligheter for å øke satsene for passeringer gjennom bomringen på dager med høy luftforurensning.

5. Byrådet bes ta initiativ overfor staten for å fremme innfasing av kjøretøy som benytter nullutslippsteknologi og/eller klimanøytrale drivstoffkilder.

Ingrid Baltzersen på vegne av R fremmet følgende forslag:

Tilleggsforslag til A, SV, V og Rs pkt. 3b:

Gateparkering i Oslo Sentrum forbeholdes beboere, bevegelseshemmede og yrkestrafikk.

Rune Gerhardsen på vegne av A, Trine Dønhaug på vegne av SV, og Ingrid Baltzersen på vegne av R fremmet følgende forslag:

1. Byrådet bes stenge kommunale avgiftparkeringsplasser i sentrum i situasjoner med høy luftforurensning.

2. Byrådet bes påse at akuttiltak iverksettes før grenseverdiene overskrides med sikte på å unngå at situasjoner med svært mye luftforurensning oppstår.

109

3. Byrådet bes innlede samarbeid med eiere av offentlig tilgjengelige parkeringsanlegg i Oslo med sikte på å innføre avgift eller andre begrensninger i situasjoner med akutt luftforurensing.

Forslag fremsatt i bystyret:

Rune Gerhardsen på vegne av A, Annelise Høegh på vegne av H, Trine Dønhaug på vegne av SV, Audun Rødningsby på vegne av V og Ingrid Baltzersen på vegne av R fremmet følgende endringsforslag til innstillingens pkt. 5.b):

I annen linje erstattes "biler som benyttes til TT-transport" med "biler for forflytningshemmede".

Rina Mariann Hansen på vegne av A og Trine Dønhaug på vegne av SV fremmet følgende alternative forslag til innstillingens pkt. 9 c):

Fremme sak om ordninger for å fjerne gratisparkeringsplasser for kommunens ansatte som vurderer reduksjoner i antall plasser, innføring av avgift og ulike parkeringssatser. Herunder vurdere hensiktsmessige unntak, slik som tjenestebiler, nødvendig parkeringskapasitet for ansatte som arbeider skift og ansatte med funksjonsnedsettelse.

Votering:

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 12 og 13 ble enstemmig vedtatt.

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 1-4 ble enstemmig vedtatt.

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 5a, b, inkludert endringsforslaget, c og pkt. 6 ble vedtatt mot 9 stemmer (F).

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 7 og 10 ble vedtatt mot 25 stemmer (H og F).

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 8 ble forkastet mot 29 stemmer (A, SV, R og KrF).

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 9 a) og b) ble forkastet mot 27 stemmer (A, SV og R).

A og SVs alternative forslag til pkt. 9 c) ble forkastet mot 24 stemmer (A og SV).

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 9 c) ble forkastet mot 27 stemmer (A, SV og R).

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling pkt. 11 ble vedtatt mot 9 stemmer (F).

Rs forslag ble forkastet mot 3 stemmer (R).

A, SV og Rs forslag ble forkastet mot 27 stemmer (A, SV og R).

Etter dette er bystyrets vedtak:

1.

Byrådet bes iverksette følgende tiltak for å redusere biltrafikken i Oslo:

Legge fram sak om innfartsparkering i tråd med tidligere vedtak i bystyret.

2.

Byrådet bes i samarbeid med Ruter avklare muligheter for etablering av økt

innfartsparkeringskapasitet ved viktige jernbaneknutepunkter utenfor Oslo, for å fremme bruk av kollektivtransport og redusere bilkøene i rushtiden inn og ut av Oslo. Ruter rapporterer tilbake om dette senest i forbindelse med fremleggelsen av K2012.

3.

Byrådet bes utarbeide en tydelig informasjonsstrategi knyttet til hvordan byens innbyggere skal varsles om iverksettelse av akutttiltak i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider tillatte grenseverdier.

4.

Byrådet bes i samarbeid med Ruter utarbeide en beredskapsplan for økt kollektivtransportkapasitet på dager der luftforurensningsverdiene overskrider tillatte grenseverdier.

5.a)

Byrådet bes med hjemmel i vegtrafikklovens § 7, 2. ledd, raskt utrede innføring av en ordning med datokjøring/par- og oddetallskjøring i hele eller deler av Oslo og fremme forslag til retningslinjer for praktisering av en slik ordning. Det forutsettes at datokjøring/par- og oddetallskjøring kan innføres fra og med vintersesongen 2011/2012, og tiltaket forutsettes benyttet i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider tillatte grenseverdier.

5.b)

Det gjøres unntak for følgende kjøretøygrupper: Elbiler, biler som benytter klimanøytralt biodrivstoff, hybridbiler, biler for forflytningshemmede, kjøretøy benyttet til næringsvirksomhet, kjøretøy som benyttes i offentlig tjeneste, utrykningskjøretøy, pasienttransportkjøretøy og kjøring knyttet til liv og helse. Det gjøres videre unntak for alle kjøretøy på lørdager og helligdager samt mellom klokken 20.00 og klokken 06.00 på hverdager.

5.c)

Det forutsettes at politiet gis fullmakt til å håndheve tiltaket.

6.

Byrådet bes innen vinteren 2011/12 utarbeide en plan for økt bussfremkommelighet langs hovedveiene hvor en særlig vurderer omgjøring av bilfelt til kollektivfelt for kortere eller lengre perioder.

7. Piggdekkgebyret videreføres som en permanent ordning i Oslo.

8.

Byrådet bes utrede muligheter for å øke satsene for passeringer gjennom bomringen på dager med høy luftforurensning.

9.

Byrådet bes ta initiativ overfor staten for å fremme innfasing av kjøretøy som benytter nullutslippsteknologi og/eller klimanøytrale drivstoffkilder.

10.

Bystyret tar revidert tiltakspakke for bedre luftkvalitet i Oslo slik den fremgår av vedlegg 1 til orientering.

11.

Bystyret gir byrådet fullmakt til å iverksette tiltak ved akutt luftforurensing.

Oslo bystyres sekretariat, den 17. februar 2011

Siv Songedal

Godkjent og ekspedert elektronisk



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 05.05.2011

Saksmappe:

2011/5

Saksbeh:

Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:

026.0

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
05 11/12	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	26.05.2011

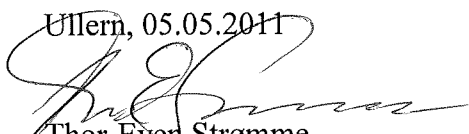
ARBEIDSPPLAN FOR ULLERN BYUTVIKLINGS- OG SAMFERDSELSKOMITE

Eventuell revisjon av arbeidsplanen foretas i møtet.

Trykte vedlegg:

Arbeidsplan for Ullern byutviklings- og samferdselskomite datert 15.04.2011.

Ullern, 05.05.2011



Thor-Even Strømme
bydelsdirektør



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

STATUS FOR RULLERENDE ARBEIDSPLAN UBSK 2011

15.04.2011

	Sak	Tiltak	Behandlet	Status
1	Oppfølging av Samferdsels- og byutviklingsplanen	Nedsette arbeidsgruppe for revisjon av planen		05.03.09: Arbeidsgruppe bestående av A.Helgerud, A.Ouedraogo og B.Nørgård
2	Sikring av skoleveier			Tilsendte saker registrert/arkivert i bydelsadministrasjonen
3	Turvei A3 (Monolitten – Engelske park – Silkestrå – Hoffsdammen – Hoff gård (brudd ved Hoff gård))	Skilte turveien slik at den blir lett tilgjengelig. Opparbeide turveien i hht. gjeldende regulering		Oppgradering av alle turveier i bydelen foreslått til ny kommunedelplan for friluft.
4	Turvei A4	Skilte turveien slik at den blir lett tilgjengelig.		Tatt inn i strategisk plan
5	Vurdering av tomter til skoler, barnehager og andre offentlige behov.	Innhente oppdatert informasjon om boligprosjekter i bydelen		Ivaretatt gjennom Kultur- og oppvekstkomiteens arbeidsgruppe u-skole Ullern øst.
6	Parallell samlevei Smestadkrysset - Radiumhospitalet	Følge opp mht. reguleringsplan		Siste henvendelse til PBE 03.05.2007
7	Lilleakerparken	Endret regulering, parken overtas av bydelen		T. Farestveit legger frem forslag til hvordan parken kan overtas av bydelen
8	Ørakertunellen		Samarbeid med Bærum	Arne Helgerud (H) forhører seg i Bærum kommune
9	Områdene lang Hoffselva mellom Hovfaret 17 og Hoffsvæien 1	Gjennomføring av reguleringsplan		Omfattes av bydelsutvalgets innspill til forslag til grøntplan for Oslo
10	Kyststi langs Bestumkilen – en mulighetsstudie	Utarbeidet av Friluftsetaten		Friluftsetaten inviteres til komiteens møte 26.05.2011 for å orientere komiteen.
11	Anlegg av fotgjengerfelt over Vækerøveien ved Møllefaret			
12	Lokalisering av snødeponi i Bydel Ullern			14.04.2011 nedsatt arbeidsgruppe bestående av Arne Helgerud(H), Anne Sofie Tølfesby(H) og Terje Farestveit(SV)
13	På- og avkjøringsramper på E-18 Vestkorridoren			
14	Forenbubanen, traseer og holdeplasser			



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 05.05.2011

Saksmappe:

2011/5

Saksbeh:

Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Arkivkode:

026.0

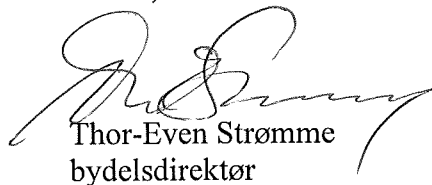
Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
05 11/13	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	26.05.2011

SAKER FRA KOMITEMEDLEMMENE

Det er ikke saksdokumenter til saken.

Ullern, 05.05.2011


Thor-Even Strømme
bydelsdirektør



Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Hoffsveien 48
Postadresse:
Postboks 43 Skøyen
0212 OSLO

Telefon : 02 180
Telefaks: 22 51 58 69
E-post: postmottak@bun.oslo.kommune.no
Internett adresse : www.bun.oslo.kommune.no

Bankgiro : 6004 06 25103
Org.nr : 971 022 051

117

