



Oslo kommune
Bydel Sagene
Bydelsadministrasjonen

Vedlegg til
BU-sak 11/42

Oslo kommune
Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester
Olav V's gt. 4

Dato : 09.05.2011

Deres ref:

Vår ref (saksnr)

Saksbeh: Erling Baardsen, 23 47 40 46

Arkivkode:

erling.baardsen@bsa.oslo.kommune.no

BYDELSRAPPORTERING PR. 1. TERTIAL 2011

Vedlagt er bydelsrapportering pr. 1. tertial fra Bydel Sagene.

Med vennlig hilsen

for Knut Egger
bydelsdirektør

Uin Berg (fung.)

88



Bydel Sagene
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Thorvald Meyers gate 7

Postadresse:
Postboks 4200 Nvdalen

Telefon: 23 47 40 00
Telefaks: 23 47 40 01

Giro: 6004 06 04092
Org.nr.: 974 778 726

Internett:
www.bsa.oslo.kommune.no

E-post:
postmottak@bsa.oslo.kommune.no

Oslo kommune Bydel Sagene

Tertialmelding 1.tertial 2011

1. Kort konklusjon/oppsummering av virksomhetens økonomiske situasjon

Regnskapet pr 30.4.11 viser et samlet merforbruk i forhold til periodens budsjett på 1 million kroner.

Prognose for resultat 2011 er et merforbruk på 5 mill etter overføring av 3,3 mill i frie midler og 9,6 mill i øremerkede midler fra 2010.

2. Avvik mellom budsjett hittil i år og regnskap hittil i år for netto driftsutgifter.

Tabell 1: bokførte og reelle avvik 1. tertial per funksjonsområde, hele mill kr, (+ = ramme, - = forbruk) Tall i mill. kr

Funk.-område	Netto budsjett 1. tertial	Bokført forbruk 1. tertial	Avvik (- = merforb)
FO-1	64	-61	3
FO-2A	90	-90	0
FO-2B	42	-43	-1
FO-3	138	-139	-1
<i>Sum drift</i>	<i>334</i>	<i>-333</i>	<i>1</i>
Øk.sos.	25	-27	-2
Total	359	-360	-1

De regnskapsmessige avvikene på funksjonsområdene er beskjedne.

3. Avvik mellom justert budsjett og opprinnelig budsjett

Årsbudsjett inkludert mer/mindreforbruk avviker fra opprinnelig budsjett. Avvikene skyldes i hovedsak følgende:

- Overføring av 3,3 mill i frie midler fra 2010
- Overføring av 9,6 mill i øremerkede midler fra 2010

4. Avvik mellom regulert årsbudsjett og regnskapsprognose for året.

Tabell 2: Mill kr.

Funk.-område	Brutto årsbudsjett	Netto årsbudsjett	Prognose årsforbruk	Prognose avvik
FO-1	198	151	143	8
FO-2A	308	213	216	-3
FO-2B	123	113	117	-4
FO-3	433	367	370	-3
Sum drift	1 062	844	846	-2
FO4	90	77	80	-3
Øk.sos.				
Total	1 152	921	926	-5

Årsaken til avvikene ligger hovedsakelig i følgende forhold:

FO1

Mindreforbruket fra 2010 er foreløpig budsjettert på dette funksjonsområdet

Barnehager FO 2A

Bydelen ser ut til å ha budsjettert med kr 1 million for lite i tilskudd til private barnehager og kr 1 million for mye i oppholdsbetaling. I tillegg ser den løpende driften av de kommunale barnehagene ut til å gå med et merforbruk på 1 million.

Barnevernet FO 2 B

Kostbare institusjonsplasseringer ser ut til å føre til merforbruk. Det er derfor foreslått for Bydelsutvalget å disponere de frie overførte midlene fra 2010 til barnevernet.

FO 3

Prognosen viser et samlet merforbruk på 3 millioner kroner. Dette skyldes i hovedsak langsommere nedtrapping i antall sykehjemsplasseringer enn forventet samt et antatt merforbruk på 1,5 millioner til TT-kjøring.

FO 4

Merforbruket skyldes i hovedsak lavere trygderefusjoner enn forventet. Prognostisert merforbruk framkommer etter omdisponering av 2 millioner kroner fra sosialhjelp til VTA (varig tilrettelagt arbeid).

4. Korrektive tiltak ved negativt avvik

Prognosen er på flere områder svært usikker. Dette gjelder i første rekke kjøp av tjenester innen pleie og omsorg og barnevern. Bydelen vil derfor følge utviklingen på disse områdene særlig nøye. Det legges opp til behandling av en budsjettjusteringssak på møtet i bydelsutvalget i juni.

Vedlegg 4

Tabell 3: Årsprognose for mva-refusjon, hele 1000 kr., art 17280 investeringsmva

	Regnskap hittil	Regulert budsjett 2011	Årsprognose (forventet inntekt i 2011)	Avvik (reg. budsjett 2011 – årsprognose)
Kap 217	22	0	66	66

apital	Kapitel(T)	Budsjett nivå i år (1000)	Regnskap nivå i år (1000)	Årsmiddelt - Opprinnelig (1000)	Årsmiddelt - Regulert (1000)	Årsmiddelt - innt. mer-/mindreforbruk (1000)	Årsprognose	Avvik årsprognose (1000)
	0 Lønn og sosiale utgifter	192 830	203 118	558 939	553 644	553 644	556 014 428,39	-2 370
	1 Kjøp av varer og tj. som inngår i egenprod	100 646	95 933	299 132	302 743	302 743	305 543 019,85	-2 800
	3 Kjøp av tj. som erstatter egenprod	65 613	54 862	195 077	195 564	195 564	195 564 124,22	0
	4 Overføringsutgifter	32 910	55 704	8 818	98 883	98 883	98 883 079,49	0
	5 Finansutgifter og finansstrøksaksjoner	492	654	89 902	1 475	1 436,9	1 436 900,00	0
	6 Salgsinntekter	392 491	410 271	1 151 868	1 152 310	1 165 204	1 170 373 651,95	-5 170
	7 Refusjoner	-26 259	-26 644	-88 982	-88 982	-88 982	-88 981 817,68	0
	8 Overføringsinntekter	-3 979	-17 683	-124 578	-121 640	-121 640	-121 639 725,94	0
	9 Finansinntekter og finansstrøksaksjoner	-1 806	-4 729	-18 367	-19 967	-19 967	-19 967 105,00	0
	INNTekt	-123	-127	0	-370	-370	-370 000,00	0
	INNTekt	-32 167	-49 183	-231 927	-230 959	-230 959	-230 958 648,62	0
3	003 Bydel Sagene (3) (B)	360 323	361 089	919 941	921 351	934 245	939 415 003,33	-5 170
	1 Kjøp av varer og tj. som inngår i egenprod	0	111	0	0	0	0,00	0
	4 Overføringsutgifter	0	28	0	0	0	0,00	0
	5 Finansutgifter og finansstrøksaksjoner	0	0	0	0	0	0,00	0
	UTGIFT	0	138	0	0	0	0,00	0
	7 Refusjoner	0	-50	0	0	0	0,00	0
	INNTekt	0	-50	0	0	0	0,00	0
1	271 Byomfattende barnehageoppgaver (BOU)	0	88	0	0	0	0,00	0
	5 Finansutgifter og finansstrøksaksjoner	0	0	0	0	0	0,00	0
	UTGIFT	0	0	0	0	0	0,00	0
	7 Refusjoner	0	0	0	0	0	0,00	0
	9 Finansinntekter og finansstrøksaksjoner	0	0	0	0	0	0,00	0
	INNTekt	0	0	0	0	0	0,00	0
0	480 Handlingsprogram Oslo indre øst	360 323	361 177	919 941	921 351	934 245	939 415 003,33	-5 170

91

Kapittel (T)	Årsbudsjett - Opprinnelig	Årsbudsjett - Regulert (1000)	Årsbud - Inkl. særskilte overl.	Regnskap hitil (1000)	Årsprognose (1000)	Avvik årsprognose (1000)
133008	0	154	154	1	154	0
133009	0	937	937	0	937	0
133010	0	500	500	0	500	0
133011	0	500	500	0	500	0
133012	0	10 267	10 267	967	10 267	0
134016	0	2 000	2 000	230	2 000	0
134017	0	150	150	-6	150	0
134019	883	883	883	294	883	0
134020	0	418	418	0	418	0
136009	0	246	246	0	246	0
136010	0	2 500	2 500	0	2 500	0
133001	-6 701	-4 188	-4 188	409	-4 188	0
133002	1 790	2 130	2 130	878	2 130	0
133004	1 032	832	832	196	832	0
133009	2 028	1 949	1 949	688	1 949	0
133012	398	398	398	226	398	0
133016	964	844	844	232	844	0
133017	629	1 001	1 001	325	1 001	0
133019	0	78	78	208	78	0
133020	892	380	380	130	380	0
133023	0	195	195	0	195	0
133024	0	0	0	1 020	0	0
133025	0	0	0	413	0	0
133026	0	0	0	37	0	0
133029	0	0	0	-400	0	0
133031	0	167	167	49	167	0
133032	0	100	100	0	100	0
134016	0	960	960	157	960	0
134017	0	0	0	-268	0	0
134019	0	700	700	457	700	0
134020	0	200	200	157	200	0
134021	0	180	180	0	180	0
134701	0	0	0	-400	0	0

kapittel	Kapittel(T)	Årsbudsjett - Opprinnelig	Årsbudsjett - Regulert (1000)	Årsbud - Inkl. seerskilde overf.	Regnskap hittil (1000)	Årsprognose (1000)	Avvik årsprognose (1000)
134703	Leksehjelp	0	0	0	-25	0	0
134704	Helsetgruppen	0	0	0	-69	0	0
134705	Ridestiltek Knegg	0	0	0	-50	0	0
134706	Musikktiltak Ungmedia	0	0	0	-42	0	0
134710	Storbytrial	0	0	0	-100	0	0
136006	EU people and politics	0	0	0	-95	0	0
139001	Hplan pasienttiltak	3 394	3 394	3 394	1 598	3 394	0
139002	Hplan Helsestasjon	2 110	2 360	2 360	911	2 360	0
139005	Hplan ungdomstiltek	820	820	820	304	820	0
139006	Hplan psykisk helsevern	780	780	780	308	780	0
139008	Hplan Vøysensvingen dagsenter	1 398	1 398	1 398	503	1 398	0
139009	Bornhøfjenssten	1 630	1 630	1 630	590	1 630	0
139010	Hplan Vøysensvingen Bofellesskap	3 162	3 162	3 162	1 305	3 162	0
139011	Hplan Kyrre grepp Bofellesskap	919	919	919	298	919	0
139013	Hplan konsulent sysseisseting	335	335	335	175	335	0
139014	Hplan psyk.sykepl.	2 916	4 566	4 566	1 736	4 566	0
139016	Hplan Avlastning	1 946	296	296	139	296	0
139017	Hplan Familiegruppe bhg	400	400	400	131	400	0
139019	Hplan Mandalsveien 244+250	2 768	3 761	3 761	1 051	3 761	0
043009	AETAT - tilbake til arbeid	0	0	0	-8	0	0
043020	Arbeid med bistand	0	0	0	-41	0	0
049002	Hplan helsestasjon	0	0	0	9	0	0
049010	Hplan Vøysensvingen Bosenter	0	0	0	0	0	0
3	003 Bydel Sagene (3) (B)	24 493	48 303	48 303	14 628	48 303	0
		24 493	48 303	48 303	14 628	48 303	0

9.3

(Bydel Sagene) OKSO46 - Tertialrapport investeringsprosjekt

Spalte	Kapitel(T)	Brak av ansettning (y-disp) (1000)	Årsbudsjett - Opprinnelig (1000)	Årsbudsjett - Regulert (1000)	Regnskap hittil i år (1000)	Årsprognose (1000)	Åvrik årsprognose (1000)
	1	3 222	0	3 222	201	3 222	0
	4	1 001	0	1 001	50	1 001	0
	7	4 223	0	4 223	251	4 223	0
	9	0	0	0	-50	0	0
		-698	0	-698	0	-698	0
		-698	0	-698	-50	-698	0
		3 525	0	3 525	201	3 525	0
		3 525	0	3 525	201	3 525	0
		3 525	0	3 525	201	3 525	0

94

post	Kapittel(T)	Årsbudsjett - Opprinnelig (1000)	Regnskap hittil i år (1000)	Årsbudsjett - Reguleret (1000)	Årsbudsjett - Inkl. mer-/mindreforb (1000)	Årsprognose (1000)	Avvik årsprognose (1000)
1	Helse, sosial og nærmiljø	153 823	61 410	151 529	164 423	156 993	7 430
2A	Barnehager	210 569	90 592	213 563	213 563	216 563	-3 000
2B	Oppvekst	111 659	42 655	112 801	112 801	116 401	-3 600
3	Pleie og omsorg	365 690	139 041	366 879	366 879	369 879	-3 000
3	003 Bydel Sagene (3) (B)	841 742	333 698	844 772	857 666	859 836	-2 170
2A	Barnehager	0	88	0	0	0	0
1	271 Byormfattende barnetlegeoppgaver (BOU)	0	88	0	0	0	0
		841 742	333 786	844 772	857 666	859 836	-2 170

95

ipittel	Kapittel(T)	Årsbudsjett - Opprinnelig (1000)	Regnskap hittil i år (1000)	Årsbudsjett - Regulert (1000)	Årsbudsjett - Inkl. mer-/mindreforb (1000)	Årsprognose (1000)	Avvik årsprognose (1000)
4	Økonomisk sosialhjelp	78 199	27 391	76 579	76 579	79 579	-3 000
3	003 Bydel Sagene (3) (B)	78 199	27 391	76 579	76 579	79 579	-3 000
		78 199	27 391	76 579	76 579	79 579	-3 000

TABELL 1 Rapportering om driftsutgifter

	I	II	III	IV	V	VI
	Resultat 2009	Resultat 2010	Måltall 2011	Status 1. tertia 2011	Ars- prognose 2011	Avvik (III V)
Kapnr 003 Bydel Sagene						
Brutto driftsutg. til adm, styring og fellesutgifter i % av totale brutto driftsutgifter.	3,8 %	3,4 %	3,8 %	3,6 %	3,8 %	0,0 %

For alle måltall der det forventes større avvik i 2011, skal dette forklares. Ved negative avvik skal det redegjøres for korrektive tiltak for å nå måltallene.

TABELL 1 Rapportering om måltall for sosialtjeneste m.m

	I	II	III	IV	V	VI
	Resultat 2009	Resultat 2010	Måltall 2011	Status 1. tertia 2011	Ars- prognose 2011	Avvik (III V)
Kapnr 003 Bydel Sagene						
Finansiering til kjøp av boliger - andel søknader behandlet innen 1 mnd	78 %	84 %	80 %	96 %	90 %	10
Søknad om kommunal bolig - andel søknader behandlet innen 3 mnd'er	95,00 %	92,00 %	95 %	87 %	95 %	0
Andel positive vedtak for kommunal bolig effektivert innen 6 mnd'er	84 %	90 %	80 %	89 %	90 %	10
Antall personer i døgnovernatningssteder uten kvalitetsavtale	10	3	0	0	0	0
Antall personer med opphold over 3 måneder i døgnovernatting	4	10	0	2	2	-2
Økonomisk sosialhjelp - andel søknader behandlet innen to uker	82 %	75 %	95 %	75 %	95 %	0
Minimum andel fornøyde brukere etter brukerundersøkelsen i sosialtjenesten NAV-kontorene **	-	57 %	70 %	-	70 %	0

For alle måltall der det forventes større avvik i 2011, skal dette forklares. Ved negative avvik skal det redegjøres for korrektive tiltak for å nå måltallene.

Flere tyngre boligsaker som krever mer enn tidligere i saksbehandlingsprosessen gjør at saksbehandlingstiden i enkelte boligsaker tar lengre tid enn 3 måneder. Vi jobber aktivt ift dette.

TABELL 2a Rapportering om måltall for barnehage

Obligatoriske sentrale måltall	I	II	III	IV	V	VI
	Resultat 2009	Resultat 2010	Måltall 2011	Status 1. tertia 2011	Ars- prognose 2011	Avvik (III V)
Kapnr 003 Bydel Sagene						
Andel barn 1-5 år med barnehageplass (%)						
Dekningsgrad	83,4	84,1	90,0	79,3	91,3	1,3p.p.

For alle måltall der det forventes større avvik i 2011, skal dette forklares. Ved negative avvik skal det redegjøres for korrektive tiltak for å nå måltallene.

1971 barnehageplasser - 2159 i befolknings - tall (1-5 år)

TABELL 2b Rapportering om måltall for barnevern						
	I	II	III	IV	V	VI
	Resultat 2009	Resultat 2010	Måltall 2011	Status 1. tertial 2011	Ars-prognose 2011	Avvik (III-V)
Kapnr 003 Bydel Sagene						
Andel avsluttede undersøkelser innen 3 mnd'er	100,00 %	97,00 %	100 %	100,00 %	100,00 %	0
Antall gjennomførte tilsynsbesøk pr fosterbarn under 18 år hvor Oslo har plasseringsansvaret	3,2	3,2	4	0,64	4	0
Antall gjennomførte tilsynsbesøk pr fosterbarn	4	3,5	4	0,5	4	0
Andel barn i hjelpetiltak med gyldig tiltaksplan pr. 31.12	97,70 %	99,60 %	100 %	93,64 %	100 %	0

For alle måltall der det forventes større avvik i 2011, skal dette forklares. Ved negative avvik skal det redegjøres for korrektive tiltak for å nå måltallene.

Når det gjelder måltall for tilsynsbesøk pr fosterbarn så har barnevernet en rutine på å sende ut 2 brev i året om purring til de kommune som ikke oppfyller tilsynsbesøkene.

TABELL 3 Rapportering om måltall Pleie og omsorg						
Obligatoriske sentrale måltall	I	II	III	IV	V	VI
	Resultat 2009	Resultat 2010	Måltall 2011	Status 1. tertial 2011	Ars-prognose 2011	Avvik (III-V)
Kapnr 003 Bydel Sagene						
Andel av bydelenes årsverk i pleie og omsorg med relevant fagutdanning 1), 2)	63 %	65 %	65 %	65 %	65 %	0
Brukertilfredshet i hjemmetjenesten - andel fornøyde brukere	82 %	87 %	80 %	-	>80%	0

For alle måltall der det forventes større avvik i 2011, skal dette forklares. Ved negative avvik skal det redegjøres for korrektive tiltak for å nå måltallene.

1) Kilde: NLP (UKE - Datavarehuset, kostrafunksjonene 234, 253, 254)

2) Måltall 2011 og resultat 2009 omfatter fast ansatte og fastlønnete vikarer (ikke timelønnete vikarer)

Status for sykefravær**Status sykefravær for kapittel 003 – bydel Sagene**

%		%	
gjennomsnitt 01.01.2010 – 31.3.2010		gjennomsnitt 01.01.2011 – 31.3.2011	
1. Kvinner	9,2 %	1. Kvinner	11,4 %
2. Menn	7,3 %	2. Menn	9,8 %
3. Totalt	8,8 %	3. Totalt	11,1%

Status for sykefravær:

Sykefraværet for de tre første månedene i 2011 viser en oppgang på 2,3 prosentpoeng sammenlignet med samme periode i 2010.

Økningen i sykefraværet, som i hovedsak er tilknyttet fire relativt store enheter, vil bli analysert og fulgt opp.



Rapportering flertallsmerknader

Byrådet har også besluttet at det skal redegjøres for fremdrift og status for oppfølging av flertallsmerknader som skal utkvitteres på linje med verbalvedtakene etter 1. og 2. tertial. Det vises i denne sammenheng til tildelingsbrevene til virksomhetene. Virksomhetene må klarere med respektiv byrådsavdeling hvilke flertallsmerknader som skal utkvitteres. Det bes om at det gis informasjon om hvilke hovedgrep som gjøres, fremdriftsplan og status for gjennomføringen av flertallsmerknader som gjelder virksomheten.

Vi ber om at informasjonen sendes respektiv byrådsavdeling **innen mandag 18. mai 2011.**

Bydel Sagene:

Etter avklaring med byrådsavdelingene skal det ikke rapporteres på dette pr. 1.tertial 2011.

Verbalvedtak

Byrådet har besluttet at det skal redegjøres om fremdrift og status for oppfølging av vedtatte verbalvedtak i budsjett for 2011 til 1. og 2. tertial.

Vedlagt følger en oppstilling av vedtatte verbalvedtak for 2011. Det bes om at det gis informasjon om hvilke hovedgrep som gjøres, fremdriftsplan og status for gjennomføringen av verbalvedtakene som gjelder virksomheten.

Vi ber om at informasjonen sendes respektiv byrådsavdeling **innen mandag 18. mai 2011.**

OSLO KOMMUNE - BUDSJETT 2011 Vedtatte verbalforslag

VERBALVEDTAK FRA TILDIGERE ÅR SOM FORTSATT GJELDER

F12/2009 Tilskudd til frivillige organisasjoner og til idrett-, kunst- og kulturtiltak

Verbalvedtaket endres til:

F12/2009 Tilskudd til frivillige organisasjoner, herunder også til frivillige organisasjoner innen helse- og sosialsektoren til enkeltpersoner og andre private rettssubjekter, og til idrett-, kunst- og kulturtiltak

For tilskudd til frivillige organisasjoner, herunder også til frivillige organisasjoner innen helse- og sosialsektoren til enkeltpersoner og andre private rettssubjekter, og til idrett, kunst- og kulturtiltak til enkeltperson og andre private rettssubjekter som følge av bystyrets budsjettvedtak, skal Regler for tilskuddsforvaltning – Instruks for utforming av tilskuddsordninger i Oslo kommune, bystyrevedtak 18.12.2002 (sak 503), jf Instruksens pkt 1 siste ledd, legges til grunn.

Bydel Sagene:

Bydel Sagene følger instruksen.

F8/2007 Lærlingplasser

Byrådet ber alle kommunens etater og virksomheter igangsette tiltak for å rekruttere flere lærlinger.

Bydel Sagene:

Bydelen har lagt opp til en økning - det vil være 10 lærlinger fra og med høsten 2011.

KULTUR- OG UTDANNINGSKOMITEEN

K12. Kvalitet i barnehagetilbudet

Byrådet bes orientere bystyret om innhold og framdrift i arbeidet med å innføre en Oslo – standard for kvalitet og innhold i barnehagene.

Bydel Sagene:

Bydelen er representert med 3 ansatte: - En i styringsgruppen, en leder av et delprosjekt og en deltaker i et annet delprosjekt.

VERBALVEDTAK FRA TILDIGERE ÅR SOM FORTSATT GJELDER

K1B/2010 Privat drift av barnehager

Det åpnes for at driften av nye kommunale barnehager kan settes ut til private fra og med barnehageåret 2010. Samme opptakskrav skal stilles til private som drifter slike barnehager, som til de ordinære kommunale barnehagene

Bydel Sagene:

Bydel Sagene har ingen nye kommunale barnehager som egner seg til privat drift.

K12/2010 Vedlikeholdspott barnehager

Bystyret ber byrådet opprette en særskilt søknadsbasert ordning for tilskudd til oppgradering av lekeapparater og utearealer i barnehager. Private og kommunale barnehager kan søke på lik linje.

Bydel Sagene:

Kommunale og private barnehager kan søke om midler fra vedlikeholdspotten. En fjerdedel er øremerket private barnehager. Dette tilsvarer andelen av private barnehageplasser i bydelen.

K1/2009 Myndighet til å fatte vedtak etter opplæringsloven § 7-6. Skyss til barn under opplæringspliktig alder

Bystyrets vedtak av 05.05.2004 i sak 235 punkt 45 om myndighet til å fatte vedtak om skyss for barn under opplæringspliktig alder oppheves fra 01.01.2009.

Bydelene delegeres myndighet til å treffe vedtak med hjemmel i opplæringsloven § 7-6 om skyss for barn under opplæringspliktig alder fra 01.01.2009.

I reglement for bydelene vedtatt av bystyret 20.10.1999 sak 595, gjøres følgende endringer: nytt punkt 9 skal lyde, *Vedtak om spesialpedagogisk hjelp og skyss, jfr opplæringsloven §§ 5-7 og 7-6.* Endringen gjelder fra 01.01.2009.

Bydel Sagene:

Bydelen har pr. 30.04.2011 - 47 vedtak etter oppl. loven §5-7 og 2 vedtak etter oppl. loven §7-6.

HELSE- OG SOSIALKOMITEEN

H7. Øremerkede midler til styrking av det kommunale barnevernet

Byrådet gis fullmakt til å søke Fylkesmannen om midlene til styrking av det kommunale barnevernet i tråd med de rammer og frister som er satt for tilskuddet.

H8. Plan for statlige midler - "barnevernspakka"

Byrådet bes innen 01.04.2011 orientere bystyret om resultatet av søknad om statlige barnevernsmidler, og de konkrete planer for bruk av midlene.

H7 og H8 Bydel Sagene:

Bydelen har fått tildelt 3,5 stillinger (årsverk) og kr 0.4 mill til kompetansesatsing. Stillingene er under utlysning og plan for bruk av kompetansemidler er under utvikling.

102

H11. Redusert saksbehandlingstid ifm. adopsjonssøknader

Byrådet bes iverksette tiltak som bidrar til redusert saksbehandlingstid for søknader om adopsjon, herunder vurdere om det er riktig ressursbruk at denne saksbehandlingen ligger til bydelsbarnevernet.

Bydel Sagene:

Barneverntjenesten leier inn ekstern hjelp for å ta unna disse sakene. Bydelen vurderer det som en bedre løsning at adopsjonsakene tas sentralt i kommunen.

H12. Innføring av PDA i hjemmesykepleien

Bruk av håndterminaler/PDA skal innføres hos både kommunale og private leverandører av hjemmesykepleie og praktisk bistand innen 01.10.2011

Bydel Sagene:

Bydelen har innført PDA i hjemmetjenesten og driver oppfølging vedrørende bruk. Brukergrupper utvides i 2011.

H22. Økt kvote for mottak av flyktninger:

Oslo kommune øker kvoten for mottak av flyktninger fra 350 til 410 flyktninger i 2011.

Bydel Sagene:

Bydelen forholder seg til antallet (24 personer) i tildelingsbrevet fra EST.

H34. Homestart i bydelene

Byrådet bes gå i dialog med de organisasjonene som i dag tilbyr Homestart og de bydelene som har dette tilbudet, og vurdere fremtidig modeller for ordningen.

Bydel Sagene:

HomeStart familiekontakten for Bydel Sagene drives gjennom Betanien.

H42. Salgspris for tilbud på kap. 312 Storbyavdelingen

Salgspris for tilbud på kap. 312 Storbyavdelingen skal være kostnadsdekkende og fastsatt i samsvar med vedtatte effektiviseringskrav og inntektsforutsetninger. Når avtaler om kjøp av botilbud/tjenester til utviklingshemmede inngås, skal det være dialog med kjøperbydel om tjenesteinnhold. Justering av pris på avtaler om salg av tjenester til bydelene skal holdes innenfor kommunens deflator. Ved aktivitetsendringer i tjenestekjøpene skal avtalene reforhandles i dialog med kjøperbydelene.

Bydel Sagene:

Bydelen har fått reforhandlet/justert sine avtaler.

H67. Motivasjonsarbeid for rusavhengige

Byrådet bes videreføre og intensivere arbeidet med å motivere rusavhengige til å komme i behandling slik at de kan komme ut av sin rusavhengighet. De som ønsker å få et medikamentfritt liv, skal ha hjelp til dette.

Bydel Sagene:

Motivasjonsarbeid til behandling følges løpende opp i tjenesten.

VERBALVEDTAK FRA TILDIGERE ÅR SOM FORTSATT GJELDER**H5/2008 Seniorveiledertjeneste**

Alle bydeler skal tilby en seniorveiledertjeneste som har ansvar for å tilrettelegge systematisk oppsøkende virksomhet og gjennomføre forebyggende hjemmebesøk hos alle over 80 år som ikke er i kontakt med kommunens tjenester. I tillegg skal det vurderes om andre målgrupper er aktuelle

for dette. Bydelenes seniorveiledertjeneste bør samarbeide med seniorsentrene i bydelene om oppgaven.

Bydel Sagene:

Bydelen har aktivt samarbeid med seniorsenteret i bydelen.

H24/2008 Barn av sosialklienter

Byrådet bes i samarbeid med bydelene medvirke til at sosialkontorene også legger vekt på barnas behov for fritidsaktiviteter når de vurderer støtten til barnefamilier.

Bydel Sagene:

Bydelen følger opp kommunens retningslinjer mht til sosialhjelp til familier med barn.

H55/2006 Eldresentrene – tilfredsstillende tilbud til alle over 67 år

Bystyret mener eldresentrene er en viktig del av tiltakskjeden for eldre i byen, og ber bydelene innenfor rammen av de økte økonomiske rammene sørge for at eldresentrene gir alle eldre over 67 år et godt tilbud.

Bydel Sagene:

Bydelen har inngått en flerårig kontrakt med bydelens private eldresenter – Sagene-Torshov Seniorsenter som har utviklet et meget godt samarbeid med bydelens tjenestesteder.

TERTIALSTATISTIKK FOR BYDELENE**Pr. 1. tertial****2011****01.01-30.04****BYDEL SAGENE****BYDEL:** Sagene **BYDELSNR:** 3**Utfylling av data er utført av:** Erling Baardsen, controller **Telefon:** 23 47 40 46**(navn og stillingsbetegnelse)** **Telefax:** 23474001**E-postadresse:** erling.baardsen@bsa.oslo.kommune.no

VIKTIG!

Gule felt inneholder formler eller kobling til andre celler. IKKE skriv inn tall her. Kontroller likevel tallene for å sikre at formler ikke er blitt endret.

Felt markert med "xxxxx" skal ikke fylles ut eller endres. Tallene registreres i fargeløse celler merket med 0.

**Det skal ikke settes inn nye rader eller enkeltceller.
En kan ikke slette rader eller enkeltceller.**

Tabeller med lysegrønt navnefelt inneholder spørsmål om data som er relatert til obligatoriske måltall vedtatt av bystyret. Jf. også måltalltabeller i "Grønt hefte".

FUNKSJONSOMRÅDE 1 - HELSE, SOSIAL OG NÆRMILJØ

Tabell 1 - 1 - Bydelens endringer i sosialhjelpsrammen:	I hele 1000 kroner
Overføring fra sosialhjelp til driftsrammen:	
1. Overføring til lønn under introduksjonsordningen ført på KOSTRA-funksjon 275 (art 089/ 10890)	0
2. Overføring til lønn under kvalifiseringsordningen ført på KOSTRA-funksjon 276 (art 089/ 10891)	0
3. Til aktive tiltak overfor klienter og styrkingstiltak ved sosialkontorene	2 000
4. Rehabiliterings- og omsorgsinstitusjoner under Rusmiddeletaten	0
5. Til andre driftsformål i bydelen	0
Sum overføringer fra sosialhjelp til driftsrammen	2 000
Overføringer fra driftsrammen til sosialhjelp	0
Netto omdisponert sosialhjelpsmidler	-2 000

Sosialhjelpsramme forstås som tildelt bydelen i tab. 4.1. i grønt hefte, hensyntatt endringer i DOK 3 (Bystyrets budsjettvedtak) og virkning av kommunaldirektørens sak 16/2011 vedr. omberegning av rammen som følge av fjorårets regnskap.

BYDELENES KOMMENTARER OG SAMLEDE VURDERINGER**Spesielt skal kommenteres :**

1. Avvik mellom helårsforbruk og disponibel budsjetttramme for både ordinær drift og sosialhjelp (merinntekter/merutgifter og mindreinntekter/mindreutgifter)
2. Har revisjoner av 2011-budsjettet medført vesentlige endringer i aktivitetsnivået siden førstegangsbehandling og vedtak av budsjettet i BU, og med de aktivitetsendringer som ble beskrevet der (jf. obligatorisk budsjettspesifikasjon)?

Kommentér ressursbruken sett i forhold til årets budsjett ut fra overnevnte punkter:

Se Tertialmelding

Tabell 1 - 3 - A - Bistand til kjøp/utbedring av bolig	Antall hittil i år
Antall husstander gitt finansiering til <u>kjøp</u> av bolig gjennom Husbanken - <u>faktisk utbetalte lån*</u>	14
Antall husstander gitt finansiering til <u>utbedring</u> av bolig gjennom Husbanken- <u>faktisk utbetalte lån*</u>	2

*Faktiske utbetalte lån - ikke forhåndstilsagn (innvilgede lån)

Tabell 1-3 - B1 - Saksbehandlingstid - bistand til bolig	Antall 1. tert.	Antall hittil i år
Finansiering til kjøp av bolig gjennom Husbanken		
1. Antall mottatte søknader	72	72
2. Antall behandlede søknader...	67	67
3. Herav antall behandlet innen 1 mnd. 1)	64	64
4. Andel behandlet innen 1 mnd.	95,5%	95,5%
5. Antall innvilgede søknader (tilsagn)	38	38
6. Antall avslåtte søknader	29	29
Tildeling av kommunal bolig		
7. Antall mottatte søknader	140	140
8. Antall behandlede søknader...	141	141
9. Herav antall behandlet innen 3 mnd. 1)	123	123
10. Andel behandlet innen 3 mnd.	87,2%	87,2%
11. Antall innvilget kommunal bolig*	84	84
12. Antall søknader som ble avslått	56	56
13. Antall effektuerte boligtildelinger	92	92
14. - herav effektuert innen 6 md.	82	82
15. Andel effektuert innen 6 mnd.	89,1%	89,1%

1) Saksbehandlingstid skal regnes fra komplett søknad er mottatt til vedtak er fattet.

* "innvilges" forstås her som tilsagn / positivt vedtak

Tabell 1 - 4 Perioden 01.01.-30.04.: Bruk av private døgnovernattingstilbud (som hospits, hotell og pensjonat)	Antall personer hittil i år - etter oppholdslengde 1)					Antall personer som har vært på steder UTEN kvalitetsavtale
	Oppholds- lengde inntil 1 mnd	Oppholds- lengde fra 1 og inntil 3 mnd	Oppholds- lengde fra 3 og inntil 6 mnd	Oppholds- lengde 6 mnd eller lengre	Sum	
Antall barn under 18 år i priv. døgnovernattingstilbud	4	0	0	0	4	0
Antall voksne over 18 år i priv. døgnovernattingstilbud	11	10	2	2	25	2
Sum antall personer	15	10	2	2	29	2

1) Registrering av oppholdslengde skal ikke begrenses av årsskiftet.

Kontrollformel: **Husk å kommenter nedenfor**

Eksempelvis skal et opphold som startet 05.12.2010 regnes fra dette tidspunktet.

Tabell 1 - 5 Status pr. 30.04.: Bruk av private døgnovernattingstilbud - antall som er i tilbudet pr. 30.04. (som hospits, hotell og pensjonat)	I steder med kvalitetsavtale	I steder uten kvalitetsavtale	Antall personer
Antall barn under 18 år i priv. døgnovernattingstilbud	0	0	0
Antall voksne over 18 år i priv. døgnovernattingstilbud	7	0	7
Sum antall personer	7	0	7

Kontrollformel:

Antall personer i tilbudet (både med og uten kval.avtale) pr. 30.04. med opphold på 3 mnd eller mer	2
--	----------

Til tabell 1-4/1-5: Kommenter årsaken til at bydelen benytter steder uten kvalitetsavtale:

Steder uten kval avtale blir kun benyttet i de tilfeller hvor det ikke er ledige plasser på steder med kval avtale.

Tabell 1 - 6 Bydelens oppfølging av personer i private døgnovernattingstilbud 1) Antall personer som er i tilbudet pr. 30.04.	Antall personer besøkt innen 14 d etter innflytting m/avtale	Antall personer besøkt innen 14 d etter innflytting u/avtale	Personer i steder besøkt hvert kvartal m/avtale	Personer i steder besøkt hver måned u/avtale	Antall personer ikke besøkt m/avtale	Antall personer ikke besøkt u/avtale	Antall med alternative planer 2)
Antall barn under 18 år i priv. døgnovernattingstilbud	0	0	0	0	0	0	0
Antall voksne over 18 år i priv. døgnovernattingstilbud	0	0	0	0	0	0	7
Totalt	0	0	0	0	0	0	7

1) Jfr. Fellesskriv 7/2004 Sosialtjenestens formidling og betaling av døgnovernatting

2) Jfr. Fellesskriv 7/2004, pkt 3.2

Til tabell

107

Det gis en tett oppfølging av saksbehandler og boligkonsulent

Tabell 1 - 7 Saksbehandlingstid ved sosialsentrene i perioden 01.01. - 30.04. 1) (Bystyrets krav er 2 uker)							Sum saker	Andel < 2 uker
	< 2 uker	2 uker-2 md.	2-4 md.	4- 6 md.	6-12 md.	> 12 md.		
Antall saker beh. administrativt	3629	1142	64	21	4	0	4860	75%

1) Saksbehandlingstiden er å regne tiden fra dato søknad er levert til dato vedtak er fattet.

74,67 % 23,50 % 1,32 % 0,43 % 0,08 %

Tabell 1 - 8 Behandlingstid for klagesaker til Fylkesmannen i perioden 01.01. - 30.04. 1)							Sum saker	Andel < 2 uker
	< 2 uker	2 uker-2 md.	2-4 md.	4- 6 md.	6-12 md.	> 12 md.		
Antall saker	1	9	5	4	7	1	27	4%

1) Med behandlingstid menes tiden fra klagen sendes fra klienten til bydelen og til bydelen sender

klagen videre til Fylkesmannen.

3,70 % 33,33 % 18,52 % 14,81 % 25,93 % 3,70 %

Merknad til tabellene 1-7 og 1-8

Tabellene tilsvare bydelenes tilbakemelding til Fylkesmannen.

Tabell 1 - 9 - Tilgjengelighet ved sosialsentrene pr. 30.04.	Sosial-senter
Ventetid: (angitt i antall dager)	
- for ordinær timeavtale:	5
- for timeavtale w/akutte behov:	0
- for nysøkere (mottak):	1

Ventetid oppgis i dager (en uke = 5 dager). Oppgi kun ett tall. Dersom f.eks. 1 - 3 dager, oppgi gjennomsnittet (2 dager).

Skriv kun tallet, ikke "d" eller "dager" bak.

Tabell 1-11-A	Antall registrerte søknader 01.01.-30.04.	Antall vedtak om innvilgelse 01.01.-30.04. 1)	Antall vedtak om avslag 01.01.-30.04. 1)	Herav avslagsgrunn	
				Antall avslag p.g.a. søker fyller ikke vilkårene	Antall avslag p.g.a. ikke egnede tiltak
Kvalifiseringsprogrammet - saksmengde i perioden 1.1. - 30.04. (- skal samvare med Quest-back-rapporteringen til AV-dir)	36	36	0	0	0

1) Gjelder vedtak som er fattet i perioden - uavhengig av når søknaden ble registrert

Tabell 1-11-B	
Kvalifiseringsprogrammet - antall deltakere i program pr 30.04. - aldersfordelt	
18-24 år	15
25 år og eldre	136
SUM	151

Antall deltakere i KVP pr 30.04. med individuell plan iht. til lov om sosiale tjenester i NAV § 33	77
--	----

Antall deltakere i Introduksjonsprogram pr. 30.04. 1)	32
---	----

1) Personer som mottar introduksjonsstønad ved deltakelse i introduksjonsprogram, som er ført på KOSTRA-funksjon 275. art 10890 (KOSTRA-art 089)

Tabell 1-11-C Tiltaksbruk i sosialtjenesten: Antall deltakere som er i tiltak pr 30.04. 1)	Deltakere i KVP	Deltakere i INTRO	Andre tiltak (Ny sjanse m.m.)	SUM
Antall som kun har arbeidsmarkedstiltak i statlig regi ²⁾	46	0	59	105
Antall som kun har tiltak/aktiviteter i kommunal regi	97	30	21	148
Antall som har tiltak/aktiviteter både i statlig og kommunal regi (kombinasjon)	8	2	4	14
SUM	151	32	84	267

1) Inkluderer også de som er i permisjon

2) Med "regi" menes her den instans som betaler tiltakskostnaden. Med "statlig regi" menes tilfeller der det er Nav stat som over det statlige tiltaksbudsjettet betaler tiltakskostnaden og eventuell livsoppholdsytelse knyttet til tiltaket, f eks i form av kjøp av tiltaksplass, tilskudd til ordinær arbeidsgiver og/eller individstønad - jf forskrift om arbeidsmarkedstiltak.

Tabell 1-11-D	Deltakere i KVP	Deltakere i INTRO	Andre tiltak (Ny sjanse m.m.)	SUM
Bruken av ulike KOMMUNALE tiltak (både alene og i kombinasjon med statlige tiltak): Antall deltakere i ulike typer tiltak i kommunal regi i løpet av perioden 01.01.-30.04. 1)				
Arbeidspraksis i kommunal arbeidstreningsgruppe	18	2	30	50
Språkopplæring m/arbeidspraksis	24	23	29	76
Kun språkopplæring ²⁾	5	6	18	29
Arbeidspraksis i ordinær virksomhet (uten individstønad)	19	23	30	72
Andre kommunale kurs og aktiviseringstiltak	3	5	1	9

1) Her skal det føres opp totalt antall deltakere i de ulike typene tiltak i kommunal regi i løpet av 2011. Dersom en person har hatt flere ulike tiltak i løpet av perioden 01.01.-30.04. skal vedkommende telles med på alle de aktuelle tiltakene.

2) Herunder også Språkopplæring

Tabell 1-11-E	Antall
Avsluttede kvalifiseringsprogram i perioden 01.01.-30.04.	
Utfall ved gjennomførte/planmessig avviklede program ¹⁾ (skal samsvare med Questback-rapporteringen til AVdir) :	60
- Ordinært arbeid	12
- Tidsbestemt lønnstilskudd	0
- Andre arbeidsmarkedstiltak i statlig regi (jf forskrift om arbeidsmarkedstiltak)	7
- Skolegang/utdanning	1
- Over til varig inntektssikring (uførepensjon)	2
- Over til arbeidsavklaringspenger (AAP)	1
- Over til økonomisk sosialhjelp på grunn av avklaring av AAP/uførepensjon	17
- Over til økonomisk sosialhjelp som hovedinntektskilde uten slik avklaring	16
- Annet (omfatter her <u>ikke</u> drop-outs eller flytting)	4
Delsum 1: Antall gjennomførte/planmessig avviklede program	60
Flytting:	4
- Flyttet til annen bydel	2
- Flyttet ut av kommunen	2
Delsum 2: Antall flyttet	4
Drop-outs ²⁾	11
Delsum 3: Antall drop-outs	11
SUM: Totalt antall avsluttede program i perioden 01.01.-30.04.	75

1) Dersom flere kategorier er aktuelle for en deltaker (f eks arbeid og utdanning), registreres den kategorien som utgjør hovedtyngden.

2) Drop-outs defineres her som de tilfeller der det er fattet vedtak om varig stans av deltakerens program som følge av uteblivelse - jf QuestBack-rapporteringen.

Tabell 1-11-F Resultat for deltakere som avsluttet introduksjonsprogram i perioden 01.01.-30.04.	Antall
Ordinært arbeid	0
Utdanning	0
Midlertidig inntektssikring 1)	0
Andre arbeidsmarkedstiltak	0
Varig inntektssikring (uførepensjon)	0
Sosialhjelp som hovedinnt. Kilde	0
Annet	0
Flyttet 2)	0
Sum resultat deltakere introduksjonsprogram	0

1) F. eks. AAP (arbeidsavklaringspenger)

2) Gjelder både internt i Oslo kommune og til andre kommuner

Tabell 1-11-G Resultat for andre tiltaksdeltakere som avsluttet tiltak i perioden 01.01.-30.04. (ikke vedtak om KVP eller INTRO)	Antall
Ordinært arbeid	11
Utdanning	1
Midlertidig inntektssikring 1)	31
Andre arbeidsmarkedstiltak	0
Varig inntektssikring (uførepensjon)	3
Sosialhjelp som hovedinnt. Kilde	8
Annet	1
Flyttet 2)	17
Sum resultat deltakere tiltak	72

1) F. eks. AAP (arbeidsavklaringspenger)

2) Gjelder både internt i Oslo kommune og til andre kommuner

Tabell 1 - 11 - H Antall personer som har eller har hatt et institusjonstilbud innen russektoren i 2011 1)	Antall hittil i år
I rehabiliterings- og omsorgsinstitusjon 3)	96
I statlig behandling sinstitusjon	10
Antall personer som har fått ett eller flere tilbud 4)	106

Kontrollformel: $\frac{96}{106}$

Kontrollformel: $\frac{70}{76}$

Antall pr. 30.04. 2)
70
6
Sum 76

- Her skal det føres opp antall personer som har fått behandlingss plass og/eller rehabiliterings- og omsorgstilbud gjennom bydelen i 2011. Dersom en person har hatt mer enn ett opphold i den enkelte kategori, skal vedkommende kun telles en gang i denne kategorien. Dersom en person har benyttet et institusjonstilbud i mer enn en av kategoriene i løpet av perioden, skal vedkommende tas med på hver av de aktuelle linjene.
- Antall personer som har et tilbud den 30.04. En person kan bare ha ett tilbud på en gitt dato. Tallet må være likt eller lavere enn tilsvarende tall for 30.04.
- Gjelder de kommunale og private institusjoner som er administrert av Rusmiddeletaten (jf. etatens "Tiltakskatalog").
- Det er ikke summen av tiltakene den enkelte klient har fått som skal føres opp her, men antall personer som har benyttet ett eller flere tilbud. Må være lik eller mindre enn summen av antall personer i de to kategoriene.

Tabell 1-15- Bruk av Individuell Plan (IP) pr. 30.04. - For klienter med behov for langvarige og koordinerte tjenester 1)	Antall klienter pr. 30.04.
1. Antall klienter/brukere som har fått utarbeidet IP (sum av A og B- fylles ut automatisk)	393
A) - herav barn (0 -18 år)	21
B) - herav voksne ((B= sum av pkt. a-d nedenfor- fylles ut automatisk):	372
- a) - herav med overvekt av rusproblemer	67
- b) - herav med LAR-behandling (legemiddelassistert rehabilitering)	15
- c) - herav med overvekt av psykiske lidelser	147
- d) - herav med utviklingshemming	16
- e) - annet	127
2. Antall klienter/brukere over 67 år som har fått utarbeidet individuell plan	1
3. Antall klienter/brukere der IP ikke er ferdig utarbeidet	20
4. Antall klienter/brukere som har takket nei til å få IP	43

1) Retten til å få utarbeidet/plikten til å utarbeide en individuell plan er hjemlet i sosialtjenesteloven § 4-3a, lov om sosiale tjenester i NAV §§ 28 og 33, pasientrettighetsloven § 2-5, arbeids- og velferdsforvaltningsloven § 15, kommunehelsetjenesteloven § 6-2A, spesialisthelsetjenesteloven § 2-5 og psykisk helsevernloven § 4-1.

Tilleggsspørsmål:

Antall klienter/brukere som har søkt om å få utarbeidet IP, men har fått avslag. 1)	0
---	---

1) Som er definert til ikke å ha behov for langvarige og koordinerte tiltak.

Kommenter eventuelt tabellen nedenfor:

Mange har koordinert oppfølging med ansvars- og samarbeidsmøter uten IP

111

FUNKSJONSOMRÅDE 2 A - BARNEHAGER

Tabell 2A - 1 - A - Ansatte i barnehager pr. 30.04.	Komm. barnehager	Ikke-komm. barnehager 1)	SUM
Antall barnehager i bydelen	26	7	33
Antall ansatte i bydelens barnehager	378	117	495
Antall ansatte omregnet til årsverk	361,4	113,43	474,83
Antall ansatte med førskolelærerutdanning	117	44	161
Antall ansatte som styrer	32	8	40
Antall ansatte som pedagogisk leder 2)	119	41	160
Antall ansatte med dispensasjon fra kravet om førskolelærerutdanning	40	9	49
- herav ansatt som styrer	0	1	1
- herav ansatt som pedagogisk leder	40	8	48

1) Inkluderer familiebarnehager

2) Gjelder også førskolelærer 2 stillinger og til svarende

Kontrollsum (tre nederste celler)	0
--	----------

Tabell 2A - 1 - B - Pedagogiske ledere med dispensasjon fra kravet om førskolelærerutdanning pr. 30.04.	Kommunale barnehager		Ikke-kommunale barnehager 1)		Sum
	Annen ped. Utdanning 2)	Ikke annen ped. Utdanning 3)	Annen ped. Utdanning 2)	Ikke annen ped. Utdanning 3)	
Varig dispensasjon	0	6	0	0	6
Midlertidig dispensasjon	24	10	8	0	42
Sum	24	16	8	0	48

1) Inkludert familiebarnehager

2) Eksempler på annen ped. Utdanning: allmennlærer, faglærer, spesialpedag og barnevernspedagog

3) Barne- og ungdomsfagarbeider tilhører kategorien "Ikke annen pedagogisk utdanning".

Kontrollsum (total)	0 Riktig
----------------------------	-----------------

Tabell 2A - 1 - C - Direkte spesialpedagogisk hjelp til førskolebarn etter opplæringsloven § 5-7	Sum
Antall barn fra bydelen med vedtak om direkte hjelp pr. 30.04.	41
Antall timer hjelp pr. uke totalt blant bydelens barn pr. 30.04.	529
Gjennomsnittlig størrelse på vedtak i timer pr. uke	12,90

FUNKSJONSOMRÅDE 2 B - OPPVEKST

Rapporter tas direkte ut fra datavarehus.

FUNKSJONSOMRÅDE 3 - PLEIE OG OMSORG

Om institusjoner og boliger knyttet til pleie og omsorg for eldre og funksjonshemmede

Lovhjemlede boliger (*Institusjoner*)

Sykehjem eller boform for heldøgns omsorg og pleie (hjemlet i kommunehelsetjenesteloven).

Helseinstitusjon som skal gi beboeren nødvendig behandling og pleie ved opphold av lengre varighet og/eller korttidsopphold, innrettet på en eller flere av følgende oppgaver:

- a) medisinsk rehabilitering med sikte på tilbakeføring til hjemmet
- b) avlastning
- c) permanent opphold
- d) spesielt tilrettelagt opphold for funksjonshemmede
- e) skjermet boenhet for senil demente
- f) selvstendig boenhet for barn / ungdom
- g) dagopphold
- h) nattopphold
- i) terminalpleie

I tilknytning til oppholdet skal det være organisert legetjenesteste, fysioterapitjeneste og sykepleiertjeneste i samarbeid med andre deler av den kommunale helse- og sosialtjenesten.

Helsetilsynet i Oslo fører tilsyn.

Bolig med heldøgns omsorgstjeneste, hjemlet i sosialtjenesteloven:

- > Aldershjem
- > Bolig for barn og unge under 18 år som bor utenfor foreldrehjemmet som følge av behov for særlig omsorg
- > Privat forpleining (brukes i begrenset grad)

Tilbudet omfatter både bolig og omsorgstjenester. Omsorgstjenesten skal være tilgjengelig hele døgnet. Ut over dette er det ingen definerte oppgaver og heller ikke spesifiserte krav til personell, utstyr eller bygningsmessig utforming. Fylkesmannen fører tilsyn.

Definisjoner på ulike botilbud for eldre og funksjonshemmede:

Uhjemlede boliger er boliger som ikke hjemlet i kommunehelselov eller sosialtjenestelov.

Omsorgsboliger: Boliger som fyller Husbankens krav til utforming for å få tilskudd til denne typen bolig. (Enkeltleiligheter kan i enkelte tilfeller hjemles i lov om sosiale tjenester eller lov om helsetjenester i kommunene, og vil da bli karakterisert som sykehjem eller bolig med heldøgns omsorg og pleie).

Tilrettelagte boliger: Omsorgsboliger og andre boliger som er fysisk tilpasset orienterings- og bevegelseshemmede. Den er tilrettelagt slik at beboerne skal kunne motta heldøgns omsorg og pleie ved behov.

Trygdeboliger/serviceboliger: Boliger som tilbys trygdede personer som har dårlig bostandard. Boligene er ofte ikke spesielt tilrettelagte for funksjonshemmede, annet enn at de har heis. De fleste trygdeboligene i Oslo er små (ett- eller toroms). Dette er et botilbud som er på vei ut.

Tabell 3 - 1 - B Antall beboere i institusjon som bydelen betaler for 1) pr 30.04. - etter kjønn og alder	0-17 år	18-49 år	50-66 år	67-74 år	75-79 år	80-84 år	85-89 år	90 år +	SUM
Menn	3	10	21	15	11	12	10	6	88
Kvinner	1	6	8	16	15	21	48	84	199
Sum egne beboere	4	16	29	31	26	33	58	90	287
Herav:									
- i sykehjem	0	3	21	26	21	32	58	90	251
- i aldershjem	0	0	1	0	0	0	0	0	1
- i boform m/ heldøgns oms. og pleie	0	13	7	5	5	1	0	0	31
- i barneboliger/avlastningsboliger	4		0	0	0	0	0	0	4
Kontrollsum	4	16	29	31	26	33	58	90	287
Herav:									
- med vedtak om korttidsopphold	0	1	4	9	4	5	2	9	34
2) - i skjermet plass for demente	0	0	3	3	4	8	9	17	44
Sum	0	1	7	12	8	13	11	26	78

1) Beboere i plasser som forvaltes av Sykehjemsetaten (SYE) innenbys og utenbys samt plasser utenbys som bydeler kjøper direkte.

Benytt obligatorisk veileder for uttak av tall til årsstatistikk 2011. Oppdatert mai 2011.

Gjelder institusjoner som er hjemlet i kommunehelsetjenesteloven eller sosialtjenesteloven,

2) Alle typer korttidsopphold

Kontrollformel

Andel beboere i korttidsplasser i sykehjem som bydelen betaler for, i forhold til samlet antall beboere i sykehjem

13,5%

Regnes ut automatisk når tab. 3-1-B er fylt ut.

Andel beboere i skjermede enheter som bydelen betaler for, i forhold til samlet antall beboere i sykehjem

17,5%

Regnes ut automatisk når tab. 3-1-B er fylt ut.

Tabell 3 - 1 - D1 Beboere i utenbys sykehjem pr. 30.04. 1) 2) Skriv inn sykehjemets navn (én rad pr. sykehjem):	Komm. nr.	Antall pasienter		Sum beboere
		Langtidsopphold	Korttidsopphold	
Plasser kjøpt utenbys i regi av SYE:				
Villa Skaar		1		1
Søster Nina Sykehjem		1		1
				0
				0
				0
				0
Sum beboere i utenbys plasser i regi av SYE:		2	0	2
Plasser kjøpt utenbys i regi av bydelen selv:				
Høyenhall		1		1
Nøstret		7		7
				0
				0
				0
				0
Sum beboere i utenbys plasser i regi av bydelen selv:		8	0	8
Sum beboere i utenbys sykehjem 3)		10	0	10

Benytt obligatorisk veileder for uttak av tall til årsstatistikk 2011. Oppdatert mai 2011.

1) Kun plasser med sykehjemsstandard skal registreres i denne tabellen. Sett inn flere rader ved behov. Sjekk sumformel!

2) Hvis for eksempel plasser i utlandet er kjøpt via en annen kommune i Norge, redegjør under kommentarer nedenfor.

3) Beboere i disse plassene skal være inkludert i tabell 3-1-B

Kommentarer:

114

Tabell 3 - 1 - D2 Beboere i øvrige plasser som bydelen kjøper - pr. 30.04. 1)	Komm.-/ bydelsnr.	Sum beboere
Skriv inn institusjonens navn (én rad pr. inst.): 2)		
Mosserød		1
Hauen Gård		4
Omsorgspartner		1
Stovner Barnebolig		1
Andebu / Nøkkelbo		2
Prosjek Felles Fremtid		1
Torstad bo- og omsorgssenter		1
Holtet, Storbyavdelingen		1
Tamburhaugen		2
Delekant		1
Rød Bo- og omsorgssenter		1
Hennum		1
Torsrud		1
Grøstad		1
Sjåstad		1
Storåsvn		1
Sum beboere i plasser som bydelen kjøper direkte		21

Benytt obligatorisk veileder for uttak av tall til årsstatistikk 2011. Oppdatert mai 2011.

1) Gjelder institusjonsplasser som ikke har sykehjemsstandard. Både plasser utenbys og eventuelt plasser innenbys.

2) Institusjoner hvor det kan kreves vederlag for opphold i institusjon etter vederlagsforskriften

Kommentarer.

Tabell 3 - 2 - A Antall personer som venter på fast plass i sykehjem pr. dato 1)	Tidsintervall							Sum personer
Angi hvor lenge personene har ventet på fast plass i sykehjem	< 1 md. (1-30d)	1-2 md. (31-60d)	2-3md. (61-90d)	3-4md. (91-120d)	4-6 md. (121-180d)	6-12 md. (181-365d)	>12 md. (> 366 d)	
Antall personer som venter på sykehjemsplass:								
a) I eget hjem 2)								0
b) I andre typer institusjoner (aldershjem, sykehus med mer)								0
c) Korttidsplasser 3)	2	2						4
Sum ant. personer som venter på plass	2	2	0	0	0	0	0	4
Antall personer som bor i sykehjem, men som iht. til fritt sykehjemsvalg venter på plass i et annet bestemt sykehjem	2	3	3	1	1			10

Benytt obligatorisk veileder for uttak av tall til årsstatistikk 2011. Oppdatert mai 2011.

Gjennomsnittlig ventetid i dager for fast plass i sykehjem (alle kategorier ventestatus). 4)

30

1) Sykehjem som er hjemlet i lov om helsetjenesten i kommunene der det kan kreves vederlag for opphold i institusjon.

2) Også personer som etter eget ønske venter hjemme på plass ved et bestemt sykehjem medregnes her.

3) KOSTRA-def.: "Innleggelse i institusjon med formål rehabilitering/avlastning. Tidsbegrenset opphold der vedtak og

4) Beregnes som gjennomsnitt i de enkelte grupper, dvs. < 1 md.=15 dager, 1-2 md.= 45 dager osv., > 12 md.=365 dager

Tabell 3-2-B Saksbehandlingstider i pleie- og omsorgstjenesten - pr. 30.04. - Institusjonstjenester	Antall dager
Saksbehandlingstid for søknad om institusjonsplass 2)	14,7
- Herav saksbehandlingstid for søknad om langtidsopphold i sykehjem	41,1
- Herav saksbehandlingstid for søknad om tidsbegrenset opphold i sykehjem	4,5
- Herav saksbehandlingstid for søknad om plass i aldershjem	60,5
- Herav saksbehandlingstid for søknad om plass i andre boform med heldøgns omsorg og pleie	78,5

Benytt obligatorisk veileder for uttak av tall til årsstatistikk 2011. Oppdatert mai 2011.

1) Gjennomsnittlig saksbehandlingstid i perioden

2) Gjelder institusjoner som er hjemlet i kommunehelsetjenesteloven eller sosialtjenesteloven.

115

Tabell 3 - 3 - B Gjennomsnittlig antall liggedøgn i sykehjem for beboere som har avsluttet sitt opphold i løpet av året 2011	Langtidsopphold	Korttidsopphold
Antall beboere som har avsluttet opphold i sykehjem i perioden	27	108
Antall avsluttede opphold (korttids) i perioden 1)		127
Antall liggedøgn totalt for alle beboere som har avsluttet sitt opphold i 2011 2)	32 909	4 517
Gjennomsnittlig antall liggedøgn per beboer 2)	1 219	42
Gjennomsnittlig antall liggedøgn per opphold (korttid) 1) 2)		36

Benytt obligatorisk veileder for uttak av tall til årsstatistikk 2011. Oppdatert mai 2011.

1) Gjelder kun for korttidsopphold

2) Rapporten teller bakover til førstegangsinleggelsesdatoen på opphold som er påbegynt også før perioden. Dvs at rapporten viser gjennomsnittlig lengde for sykehjemsopphold som ble avsluttet i 2011.

Merk: Det er bare opphold som er avsluttet i perioden 01.01.2011 - 30.04.2011 som kommer med i rapporten. Hvis sak/tjeneste revurderes, eller hvis brukeren har flyttet mellom ulike institusjoner (har flere tjester knyttet til samme sak), og tjenestene er sammenhengende, regnes det som et opphold.

Tabell 3 - 3 - C Antall liggedøgn totalt i syke- og aldershjem i 2011 fordelt på type opphold (Kostrafunksjon 253 - institusjonstjenester)	Kjøp fra SYE	Kjøp fra andre innenbys/utenbys	Drevet av bydelen selv	
	Antall liggedøgn	Antall liggedøgn	Antall liggedøgn	SUM
a) Tidsbegrenset opphold i sykehjem				
Korttidsopphold (eksklusive korttidsopphold for rehabilitering)	2 682	0	104	2 786
Korttidsopphold for rehabilitering	1 426	0	0	1 426
Opphold i plass for lindrende behandling	122	0	0	122
b) Opphold i sykehjem				
Langtidsopphold - ordinært	19 265	0	0	19 265
Langtidsopphold - skjermet enhet for demens	5 403	0	0	5 403
Langtidsopphold - forsterket (psykiatri, rus)	882	0	0	882
Langtidsopphold forsterket - annet	240	0	0	240
Langtidsopphold - spesial (særskilt inngåtte kontrakter om enkeltkjøp)	0	120	0	120
Opphold i MRSA avdeling	0	0	0	0
langtidsopphold -rus	0	0	0	0
c) Opphold i aldershjem og andre boformer med heldøgns pleie				
Opphold i andre boformer med heldøgns omsorg (og evt. pleie)	119	3 673	0	3 792
Langtidsopphold i aldershjem	103	40	0	143
Opphold i barne og avlastningsbolig	0	0	0	0
Sum	30 242	3 833	104	34 179

Benytt obligatorisk veileder for uttak av tall til årsstatistikk 2011. Oppdatert mai 2011.

1) Opphold i sykehjem, aldershjem og andre boformer med heldøgns omsorg (og evt pleie) som er hjemlet i lov om helsetjenesten i kommunene eller sosialtjenesteloven, dvs. boformer der det kan kreves vederlag for opphold i institusjon. Opphold i barneboliger og avlastningsboliger skal med.

Internkontroll i sosial- og helsetjenesten

Forskrift om internkontroll i sosial- og helsetjenestene med ikrafttredelse 1. juli 2003, jf. Forskrift om kvalitet i pleie- og omsorgstjenestene, pålegger kommunene å ha skriftlige og dokumenterte rutiner for å sikre kvalitet i tjenesten.

Har bydelen etablert et skriftlig og dokumenterbart system for internkontroll i sosial- og helsetjenesten?

Ja/Nei

Ja

Når ble bydelens internkontrollsystem for sosial- og helsetjenesten sist revidert?

Mnd år

12/08

Kommentar:

Kommentar:

117

HJEMMETJENESTER OG BOLIGER

Tabell 3 - 5A - Antall personer som mottar hjemmetjenester pr. 30.04. 1)	Mottakere av BARE hjemmesykepleie	Mottakere av BARE praktisk bistand	Mottakere av BEGGE tjenester	SUM mottakere	Herav antall mottakere med private tjenesteytere
Antall mottakere 0-49 år	70	47	75	192	23
Antall mottakere 50-66 år	72	73	92	237	14
Antall mottakere 67-79 år	27	79	83	189	15
Antall mottakere 80-84 år	12	47	56	115	12
Antall mottakere 85-89 år	23	54	61	138	13
Antall mottakere ≥ 90 år	14	44	60	118	13
SUM - alle aldersgrupper	218	344	427	989	90
Sum mottakere ≥ 80 år	49	145	177	371	38

Benytt obligatorisk veileder for uttak av tall til årsstatistikk 2011. Oppdatert mai 2011.

1. Inkl. mottakere som bor i trygde-/serviceboliger, tilrettelagt boliger og bofellesskap

I henhold til loven er praktisk bistand definert som hjemmehjelp, husmorvikar og annen hjelpevirksomhet i hjemmet, herunder miljøarbeid, opplæring i dagliglivets gjøremål, boveiledning og brukerstyrt personlig assistent m.v.

Tabell 3 - 5B - Antall vedtakstimer og antall utførte timer i hjemmetjenesten	Antall vedtakstimer hittil i år	Antall utførte vedtakstimer hittil i år	Herav antall utført av private leverandører
Antall timer praktisk bistand	51 044	22 446	1 832
- herav antall timer praktisk bistand til daglige gjøremål, egenomsorg og personlig stell 1)	18 698	13 399	0
- herav antall timer praktisk bistand - opplæring i daglige gjøremål 2)	23 419	9 047	0
- herav antall timer praktisk bistand - BPA 3)	8 927	0	0
Antall timer hjemmesykepleie 4)	49 376	30 288	21
- herav antall timer hjemmesykepleie innenfor kategorien psykisk helsearbeid/utført av psykiatriske sykepleiere eller andre	1 181	805	0
SUM antall timer hittil i år for hjemmetjenesten 5) ved utgangen av måneden fordelt på:	100 420	52 734	1 853

Benytt obligatorisk veileder for uttak av tall til årsstatistikk 2011. Oppdatert mai 2011.

1) Praktisk bistand - vedtak fattet etter lov om sosiale tjenester §4-2, pkt. a, jfr. § 4-3.

2) Praktisk bistand - opplæring: daglige gjøremål - vedtak fattet etter lov om sosiale tjenester §4-2, pkt. a, jfr. § 4-3. (Formålet med praktisk bistand - opplæring er å gjøre den enkelte mest mulig selvstendig i dagliglivet, dvs. opplæring i husarbeid og matstell, personlig hygiene, påkledning og i forbindelse med måltider) Omfatter også boveiledning.

3) Praktisk bistand: brukerstyrt personlig assistent. Vedtak fattet etter lov om sosiale tjenester §4-2, pkt. a, jfr. § 4-3. Skal registreres uavhengig av hvem som har arbeidsgiveransvaret (kommunen, tjenestemottager eller andelslag for BPA (brukerstyrt personlig assistent) dvs. Uloba).

4) Hjemmesykepleie (jfr. lov om helsetjenesten i kommunene § 1-3 annet ledd nr. 3)

Hjemmesykepleie skal også omfatte tjenester innenfor benevnelsen psykisk helsearbeid.

Tabell 3 - 6 Antall innbyggere 1), og andel mottakere av hjemmetjenester < 67 år, 67-79 år, 80 år-89 år, ≥ 90 år, pr. 30.04.	< 67 år	67-79 år	80-89 år	≥ 90 år	SUM 80 år +
Antall innbyggere i bydelen 1)	32 881	1 341	684	249	933
Andel mottakere av hjemmetjenester 2)	1%	14%	37%	47%	39,8%

1) Antall innbyggere i bydelen basert på befolkningsstatistikk pr. 1.1.2011. For aldersgruppen 67-79 år og 80-89 år, og 90 år -, er det korrigeret for sykehjemsbeboere (grunnlagsdata benyttes i kriteriesystemet). For aldersgruppen < 67 år er slik korreksjon ikke foretatt. (Inngår ikke i kriteriesystemet. Antall beboere i andre bydelers sykehjem i denne aldersgruppen er lavt)
Benytt tall fra tabellen som er lagt ved på egen arkfane; "Bef. 1 i 1.10 - korr.s.h.jeb.-marka" (fargede kolonner)

2) Tallet regnes ut automatisk, og viser forholdet mellom antall mottakere av hjemmetjenester < 67 år, 67-79 år og 80-89 år, og > 90 år og antall innbyggere i bydelen i samme aldersgruppe. Kontroller at tallene harmonerer med KOSTRA-tall for 2011

Tabell 3-7 - Saksbehandlingstider i pleie- og omsorgstjenesten - hittil i år - Hjemmetjenester 1)	Antall dager
Saksbehandlingstid for søknad om praktisk bistand	9,9
Saksbehandlingstid for søknad om hjemmesykepleie	7,0
Iverksetningstid for vedtak om praktisk bistand 2)	10,2
Iverksetningstid for vedtak om hjemmesykepleie	7,7

Benytt obligatorisk veileder for uttak av tall til årsstatistikk 2011. Oppdatert mai 2011.

1) Gjennomsnittlig saksbehandlingstid hittil i år (Fra søknad er mottatt til vedtak er fattet)

2) Med fritt brukervalg for leverandør av hjemmetjenester vil også private leverandører ha ansvar for iverksetningstid for vedtak om hjemmetjenester. Bydelene vil likevel ha et oppfølgingsansvar for iverksettelse av vedtakene, i tillegg til å ha ansvaret for iverksetningstid der kommunen ved bydelen er leverandør.

Kvalitetsmåling i hjemmetjenesten

Brukerundersøkelse

Andel fornøyde *) brukere i %

Angi tidspunkt for når måling ble gjennomført (skriv slik: 11/00):

Mnd år

*)Angi verdien som representerer brukernes svar på spørsmål om helhetlige vurdering av hjemmetjenesten

Kommentarer til "Brukertilfredshet i hjemmetjenesten":

Kvalitetsrevisjon i hjemmetjenesten

Er det gjennomført kvalitetsrevisjon i hjemmetjenesten i løpet av året?

Ja/Nei

Har kvalitetsrevisjonen avdekket større avvik?

Ja/Nei

Kommentarer:

Tabell 3 - 8 - A Antall personer som har hatt dagsenter/dagopphold/dagtilbud og totalt antall vedtakstimer i 2011, fordelt på type tjeneste	Antall personer	Antall vedtakstimer
Dagopphold - gericatjenesten dagrehabilitering 1)	0	0
Dagsenter/dagtilbud 2)	95	30 923
Herav gericatjeneste Dagsenter	72	19 283
Herav gericatjeneste Dagsenter for fysisk funksjonshemmede	4	960
Herav gericatjeneste Dagtilbud for psykisk utviklingshemmede	19	10 680

Benytt obligatorisk veileder for uttak av tall til årsstatistikk 2011. Oppdatert mai 2011.

1) Opphold med pleie og rehabilitering (vedtak etter lov om helsetjenester i kommunen § 2-1, jf. § 1-3, andre ledd nr 6)

2) Dagsenter/ dagtilbud (vedtak etter lov om helsetjenesten i kommunen § 2-1, lov om sosiale tjenester § 4 - 2 bokstav a eller uhjemlet vedtak)

Lavterskeltilbud/ åpne kommunale tilbud der personer kan komme og gå uten avtale skal ikke registreres.

Kommentarer:

BOLIGER FOR ELDRE OG FUNKSJONSHEMMEDE

Tabell 3 - 9 - Beboere med vedtak om bolig til pleie- og omsorgsformål - etter kjønn og alder, pr. 30.04. 1)	Antall beboere 0-17 år	Antall beboere 18-49 år	Antall beboere 50-66 år	Antall beboere 67-74 år	Antall beboere 75-79 år	Antall beboere 80-84 år	Antall beboere 85-89 år	Antall beboere 90 år +	SUM antall beboere
Menn									
Eldre	0	0	2	15	16	15	9	7	64
Fysisk funksjonshemmede	0	3	12	7	0	0	0	0	22
Utviklingshemmede	0	9	4	1	0	0	0	0	14
Personer med psykiske lidelser	0	32	14	1	1	0	0	0	48
SUM menn	0	44	32	24	17	15	9	7	148
Kvinner									
Eldre	0	0	0	17	17	20	12	4	70
Fysisk funksjonshemmede	0	1	20	4	1	0	0	0	26
Utviklingshemmede	0	7	0	0	0	0	0	0	7
Personer med psykiske lidelser	0	22	21	3	2	0	0	0	48
SUM kvinner	0	30	41	24	20	20	12	4	151
SUM menn + kvinner	0	74	73	48	37	35	21	11	299
- herav beboere med omsorg+ bolig 2)			0	0	0	0	0	0	0

1) Med bolig til bolig- og omsorgsformål menes kommunalt eide eller disponerte boliger (boenheter) for eldre, funksjonshemmede, utviklingshemmede og personer med psykiske lidelser

2) Boliger innenfor omsorg+ konseptet, dvs. minimum 50 samlokaliserte boliger med heldøgns vaktjeneste, aktivitetssenter og middagservering syv dager i uken. (Byrådssak 243/09 Omsorgs + organisering og innhold, byrådssak 174/10 Forskrift om tildeling av bolig i omsorg+ i Oslo kommune)

NB ! Boform i institusjon som er hjemlet (som det kan kreves vederlag for) etter kommunchelseloven, eller sosialtjenesteloven skal ikke registreres her, men i tabell 3-1-A

FUNKSJONSOMRÅDE 4 - ØKONOMISK SOSIALHJELP

(I 1000 kroner)

Tabell 4 - 1 Økonomisk sosialhjelp Regnskapsført pr. 30.04.	"Ordinære" sosialhjelps- mottakere		Flyktn./ pers m/opphold på humanitært grunnlag 1)		Sum pr. 30.04.
	Bidrag	Lån	Bidrag	Lån	
Diverse tap 2)	745		0		745
Basisbeløp	9 036	0	127	0	9 163
Husleie 3)	15 723	640	153	0	16 516
Midlertidig botilbud 4)	916	0	19	0	935
Boligetablering	738	0	66	0	804
Renter/avdrag boliglån	33	0	0	0	33
Annen hjelp til livsopphold	718	14	5	0	737
Andre formål - tilleggssytelser	1 289	0	9	0	1 298
Omgjøring til bidrag	0	0	0	0	0
Sum brutto	29 198	654	379	0	30 231
Inntekter	2 841	0	0	0	2 841
Sum netto	26 357	654	379	0	27 390

1) Utgifter skal gjelde tilskuddsberettigede flyktninger i 5-årskullet.

2) Her føres summen av tap på sosiallån (artskonto 4731), tap på renter ved omgjøring til bidrag (artskonto 4732) og tap på refusjon trygd (artskonto 4739). Bydelene må summere beløpene og sette inn totalsummen.

3) Lån gitt til "husleiedeposium - kostnadsart 5209 - føres her, i kolonnen for lån.

4) Herunder døgnovernatting, jf. kostnadsart 4703

Bydelens kommentarer til tab 4-1:

Tabell 4 - 2 Antall aktive klienter pr. måned 1)	Gj.snitt antall 1. tert. 2)	Gj.snitt antall hittil i år 3)
Antall aktive klienter med øk. støtte, pr. md. i perioden som fordeler seg slik:	776	776
- herav klienter 18-24 år, flyktninger	1	1
- herav klienter 18-24 år, øvrige	72	72
- herav klienter 25 år og eldre, flyktninger	7	7
- herav klienter 25 år og eldre, øvrige	696	696
Kontrollsum (alle herav)	776	776

Kontrollformel:

1) Aktive klienter er det antall klienter som har fått utbetalt økonomisk støtte i perioden.

2) Alle tall skal regnes pr. md. Månedstallene summeres og deles på 4.

3) Sumtallet for hele året deles med: 4

Tabell 4 - 3A - Brutto utbetaling pr. klient pr. md.	Gj.snitt 1. tert. 1)	Gj.snitt hittil i år 2)
Brutto utbetalt pr. klient m/øk. støtte - pr. md.	9 040	9 040

1) Alle tall skal regnes pr. md. Månedstallene summeres og deles på 4 (sept., okt., nov., des.).

2) Summen for hele året deles med: 4

Ref. OSKAR-melding

121

MÅLTALL OG PROGNOSE

De etterfølgende tabeller omfatter obligatoriske måltall som det skal rapporteres på.

Prognoser for årsresultatet skal være reelle.

Dersom årsprognosen medfører avvik i forhold til de måltall som bydelsutvalget har vedtatt sammen med årsbudsjett (fordelingen av dok. 3 -rammen), må dette kommenteres under respektive tabell.

I gule felter er det innlagt formler eller verdier som er overført fra andre tabeller. Det skal ikke legges inn tall her.

FUNKSJONSOMRÅDE 1
HELSE, SOSIAL OG NÆRMILJØ

Tabell P - 1 - 3 - B Saksbehandlingstid - bistand til bolig	Andel 1. tert.	Prognose for hele året	Vedtatt måltall for i år	Avvik prognose - måltall
Andel søknad om finansiering til kjøp av bolig behandlet innen 1 mnd.	96%	96%	80%	16%
Andel søknad om kommunal bolig behandlet innen 3 mnd.	87%	95%	95%	0%
Andel innvilget kommunal bolig effektivert innen 6 mnd.	89%	89%	80%	9%

Kommentar til prognosen:

Tabell P - 1-5 Perioden 01.01.-30.04. og årsprognose: Bruk av døgnovernattingstilbud uten kvalitetsavtale (hospits, hotell og pensjonat) 1)	Antall som hittil i 2011 har vært på steder UTEN kvalitetsavtale	Prognose for hele året	Vedtatt måltall for i år	Avvik prognose - måltall
Antall <u>barn</u> under 18 år i døgnovernatting uten kval.avtale	0	0	0	0
Antall <u>voksne</u> over 18 år i døgnovernatting uten kval.avtale	2	2	0	2
Sum antall personer	2	2	0	2

1) Bystyrets mål er null.

Kontrollformel:

Kommentar til prognosen:

Tabell P - 1-6 Perioden 01.01.-30.04. og årsprognose: Ant. personer med oppholdslengde i døgnovernatting på 3 måneder eller lengre - gjelder både med og uten kval.avtale 1) 2)	Antall	Prognose for hele året	Vedtatt måltall for i år	Avvik prognose - måltall
Ant. personer	4	4	0	4

1) Jf tabell 1-4 - døgnovernatting etter oppholdslengde

2) Bystyrets mål er null.

Kontrollformel:

Kommentar til prognosen:

182

FUNKSJONSOMRÅDE 4
ØKONOMISK SOSIALHJELP

Tabell P-4-2 Gj.snittlig antall klienter/utbetaling pr. md. i perioden	Resultat 1. tert. 1)	Prognose 2011 2)
Gj.snittlig antall aktive klienter med øk. støtte, pr. md. i perioden	776	776
- herav klienter 18-24 år, flyktninger	1	1
- herav klienter 18-24 år, øvrige	72	72
- herav klienter 25 år og eldre, flyktninger	7	7
- herav klienter 25 år og eldre, øvrige	696	696
Gj.snittlig bto. utbetalt pr. klient m/øk. støtte pr. md. i perioden	9 040	9 040

1) Tallene her overføres automatisk fra tabell 4-2 og 4-3. Sjekk samsvar!

2) Gjennomsnitt pr. md. for hele året under ett.

Kommentarer til tabell P-4-2:

123

Vedlegg til BU-sak 11/44



Oslo kommune
Byrådsavdeling for byutvikling



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

Adressater ifølge vedlagt liste

Dato: 08.04.2011

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

200805201-65

Peter Austin, 23461613

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.

Byrådsavdeling for byutvikling

Postadresse:
Rådhuset, 0037 Oslo

E-post: postmottak@byr.oslo.kommune.no

125

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
Utformning 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 hovedstadsområdet 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 tilgjengelighe 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 artsmangfold.
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.

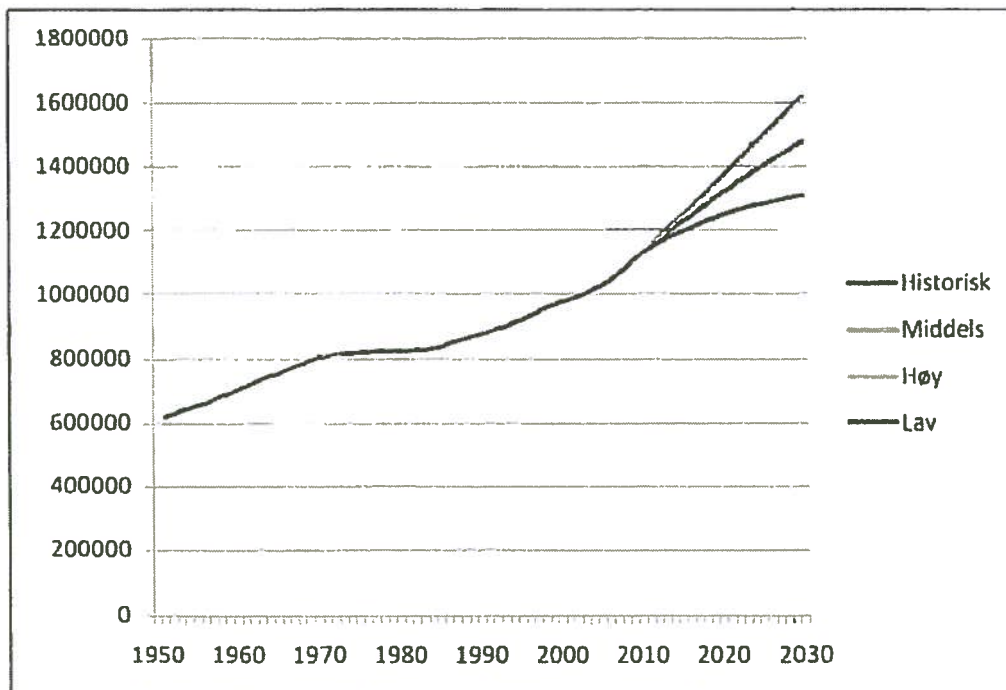
Hovedstadsområdet består av Oslo by med omegn og omfatter i praksis Oslo kommune og Akershus fylke. Området kan defineres som et funksjonelt integrert arbeidsmarked, med fellestrekk i identitet og livsstil, og i oppgavene knyttet til rollen som hovedstad.

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.*



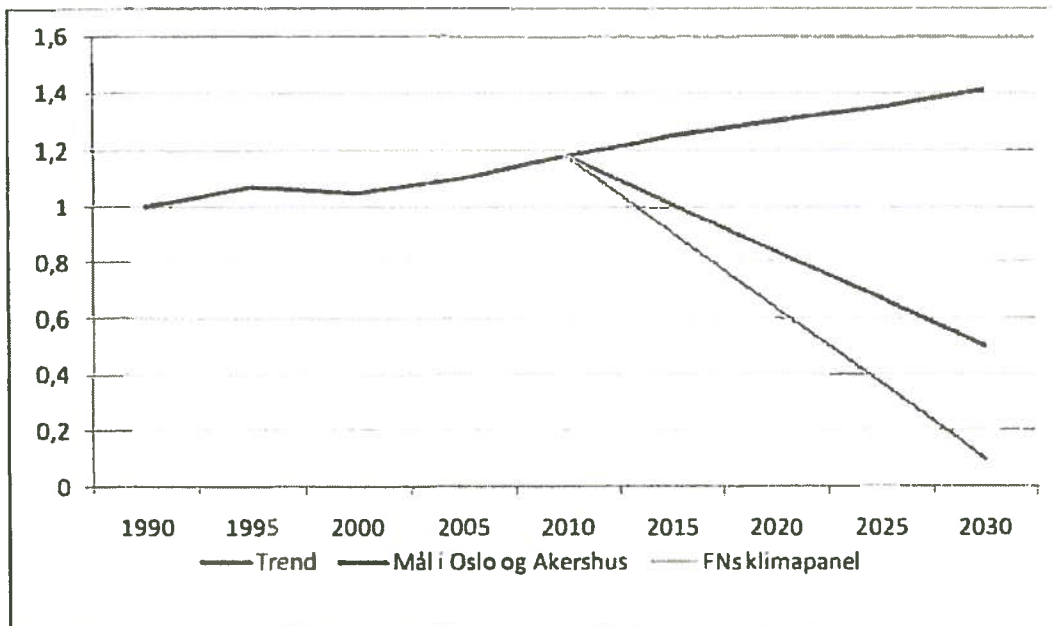
Figur 1: Befolkningsutviklingen i Oslo og Akershus 1950-2030. Registrert og framskrevet i tre alternativer (Oslo og Akershus' framskrivning mai 2010, i samarbeid med SSB)

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 lokalliserer 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.

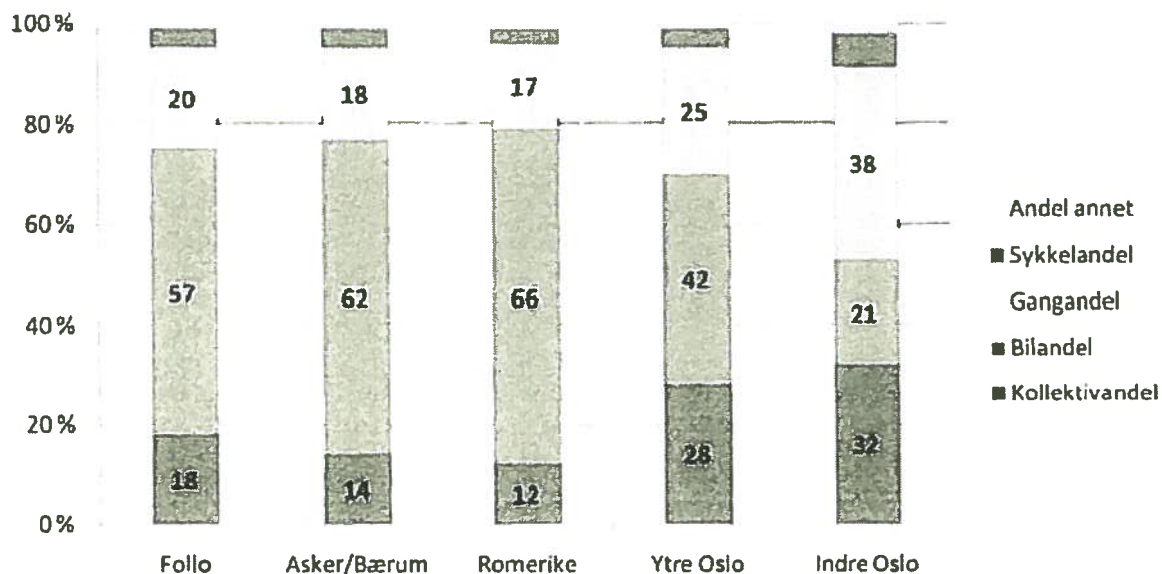
Oslo Lufthavn har snart nådd sin fulle kapasitetsutnyttelse, og det skal bygges nytt terminalbygg.

Godstrafikk

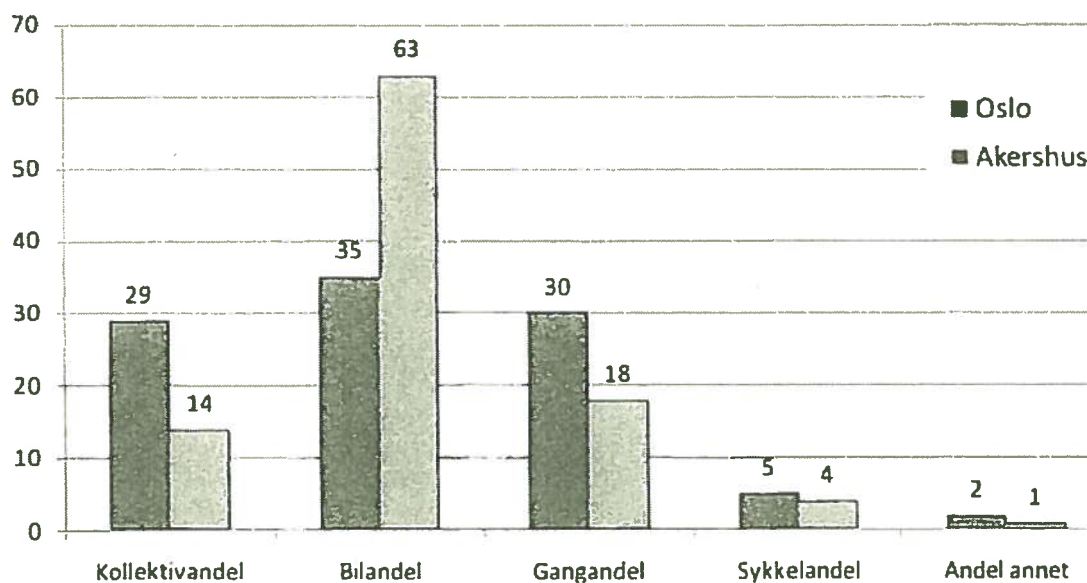
Det er beregnet ca 40 % vekst i godsmengden til Osloområdet fram mot 2030. Dette gjelder lokal distribusjon og transporter knyttet til Oslo som nasjonalt nav i transportsystemet, noe som fører til sterk vekst i transport både for lokal distribusjon og til godsnodene i området. Alnabuområdet med vegtilknytning 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)

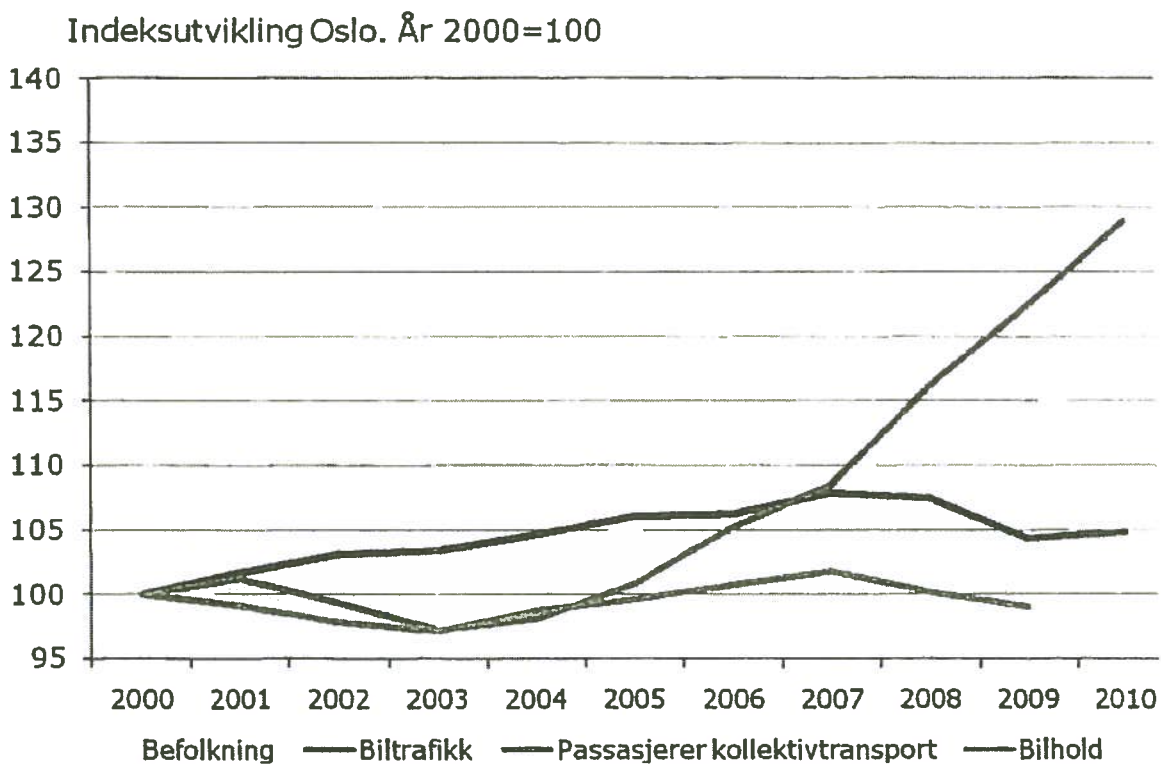
Kollektivtrafikkens markedsutvikling

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 %.

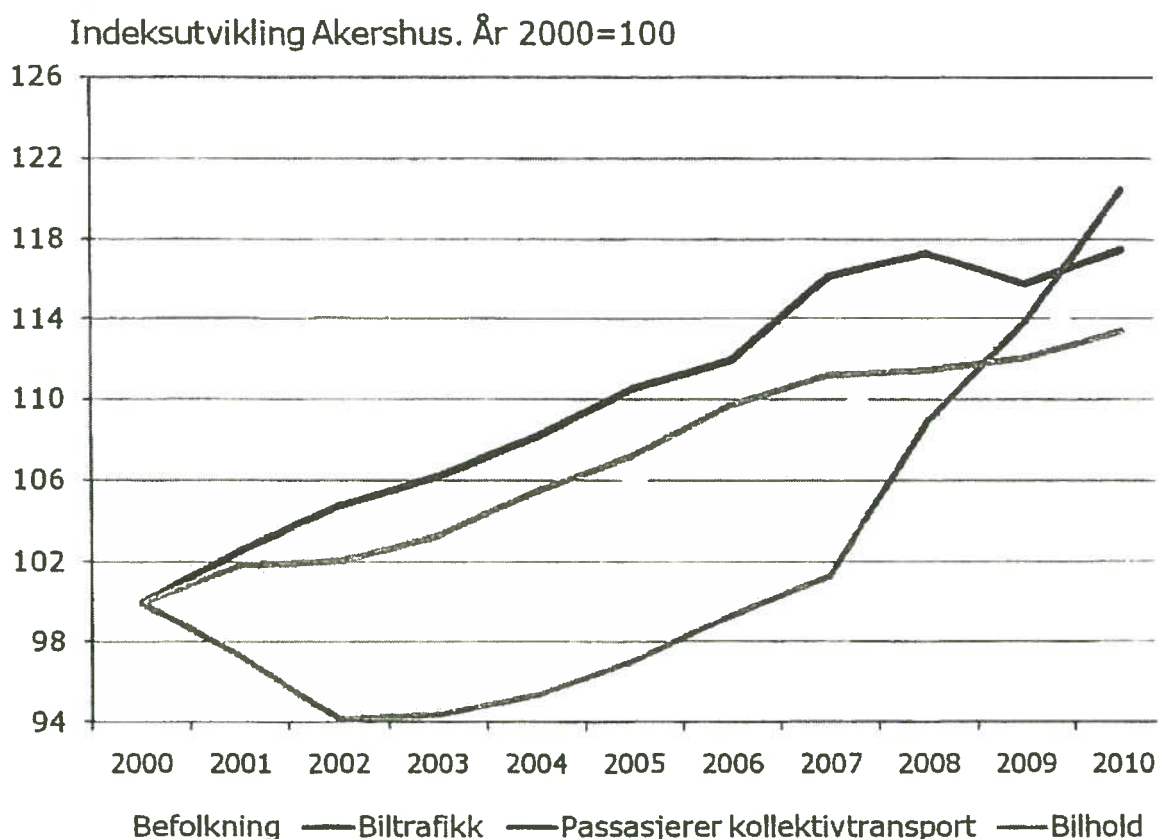
I indre by i Oslo er det bare drøyt halvparten av husstandene som disponerer bil, og kollektivtrafikken og gange/sykkel er tilsvarende høy.

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.



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



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

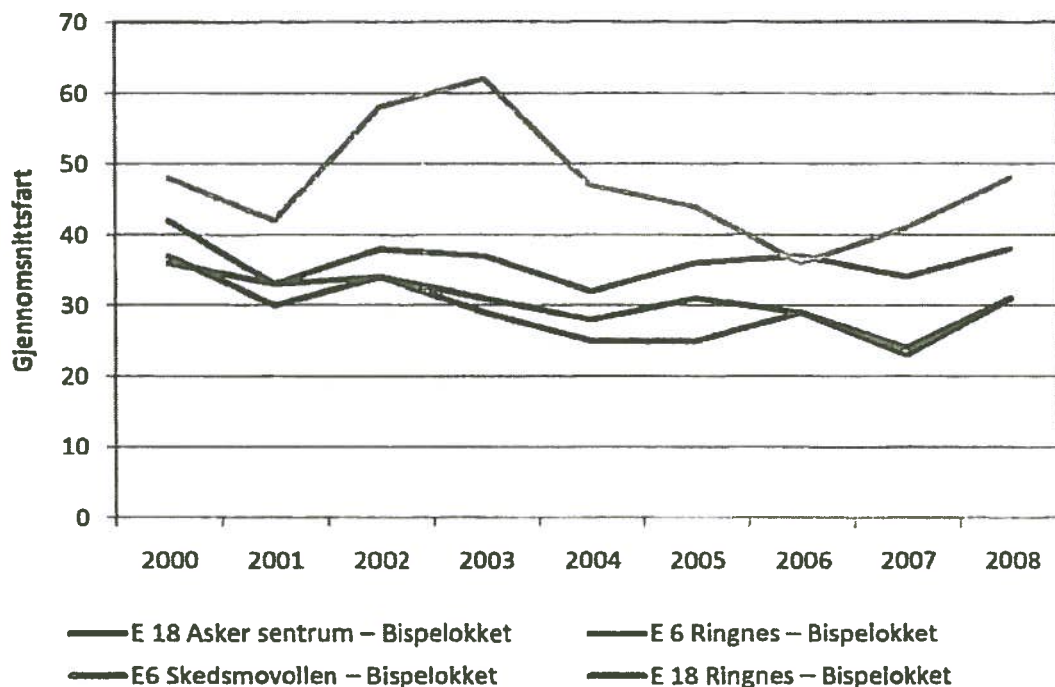
Sentrale deler av vegnettet i Oslo og Akershus er tungt belagt med vegtrafikk og har redusert framkommelighet i rush. I perioden 2000-2008 økte biltrafikken med 8 % i Oslo, mens økningen i Akershus var 16 % (figur 5 og 6). Akershus ligger dermed på landsgjennomsnittet.

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-banevogner 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 relsene 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 Østsjøbanen 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 Østsjøbanen 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 kollektivtilbud 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

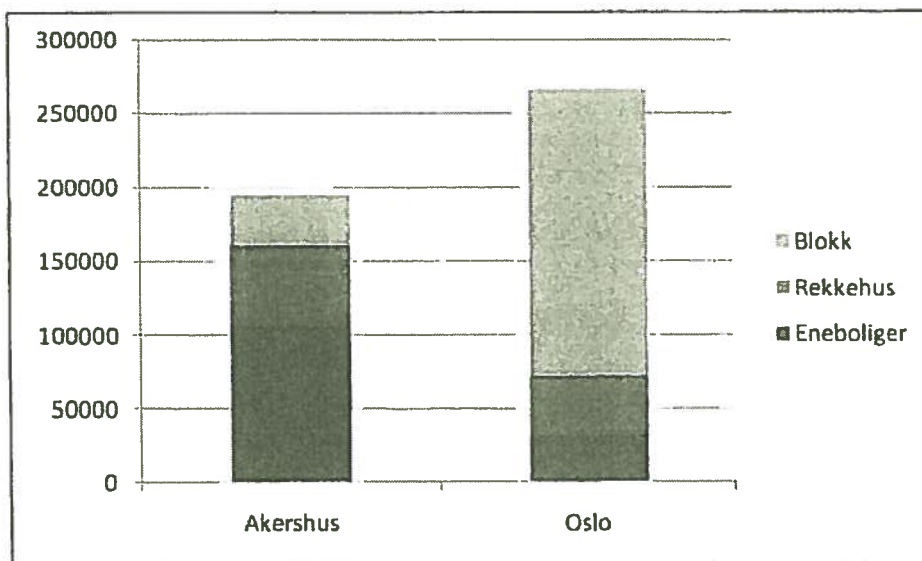
I Akershus utgjorde sykkel 3 % og i Oslo 5 % av det totale antall reiser i 2008 (Ruter MIS). Oslo kommune har som mål å øke andelen til 8 – 12 % innen få år. Sykling fordeler seg over alle aldersgrupper og jevnt på kjønn. 40 % av de bosatte i Oslo og Akershus oppgir at de vil sykle oftere om forholdene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

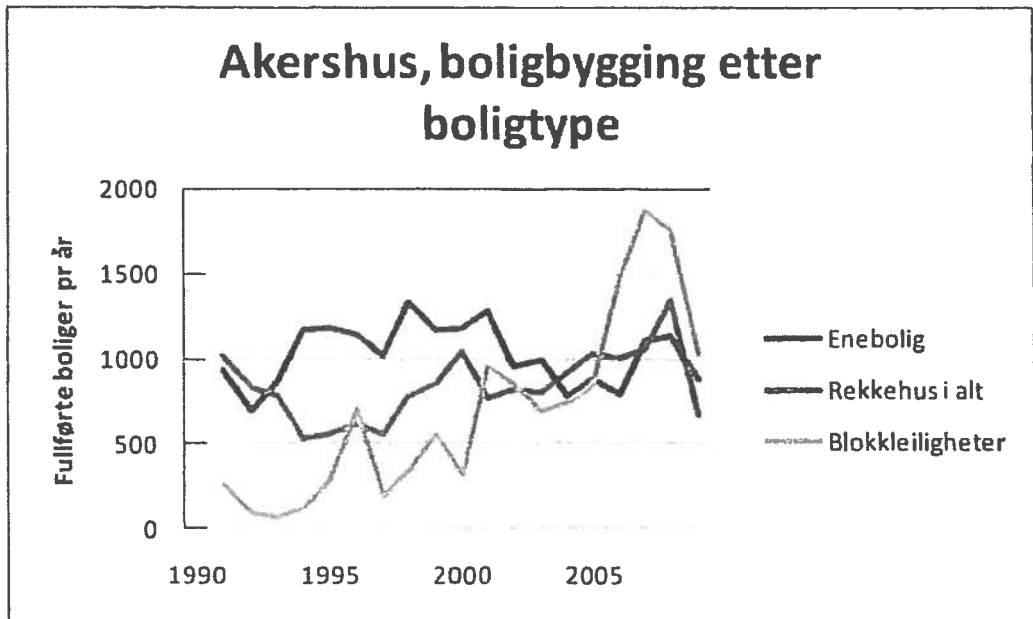
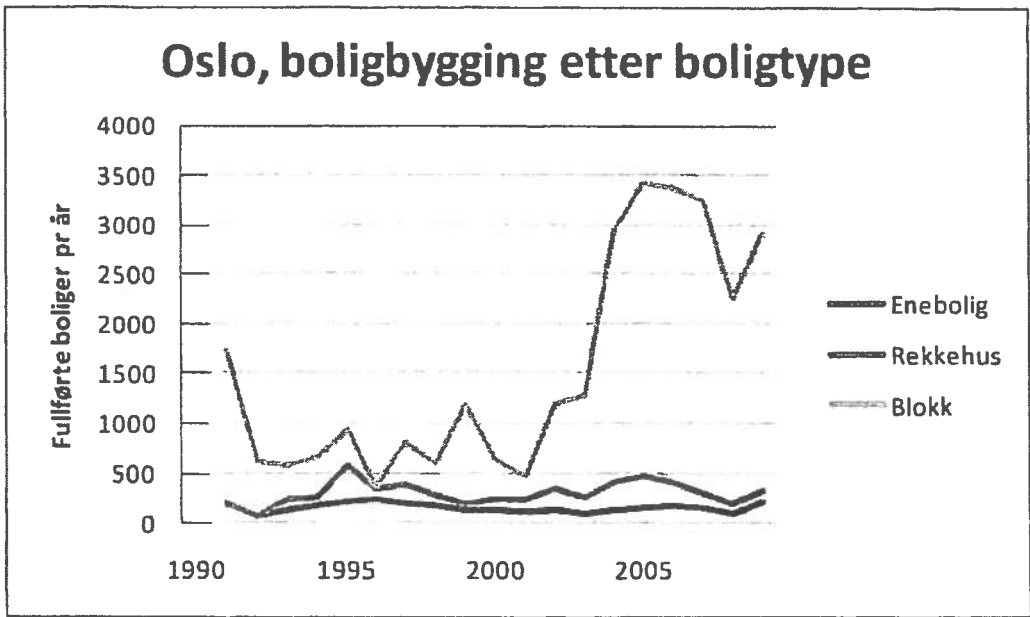
Befolknings- og aktivitetsveksten innebærer et sterkt utbyggingsbehov i boligsektoren og noe mindre for næringsvirksomhet. En undersøkelse av bolig- og næringsutbyggingen i perioden 2002–2007, viser en utvikling i retning av usentral utbygging i forhold til det kollektive transportnettet i regionen. 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 Barlundhaug 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

145

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

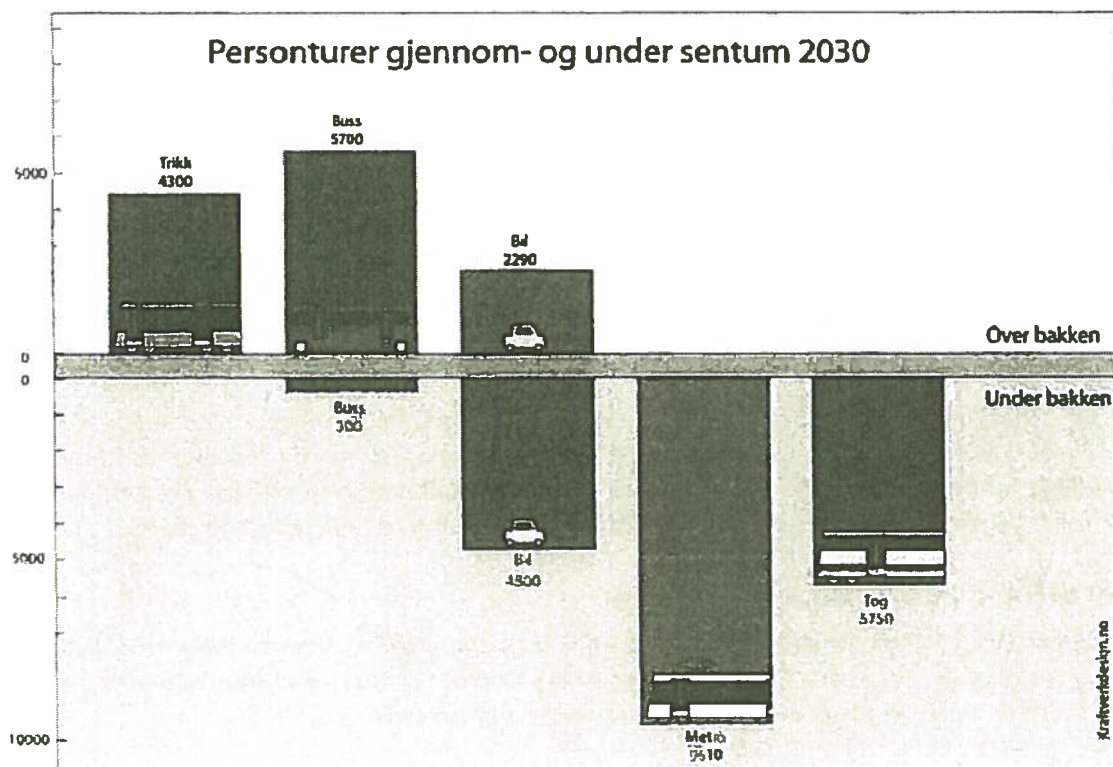
Bærekraftig utvikling inkluderer økonomisk, sosial og miljømessig utvikling. I denne sammenheng legges det vekt på forbedring av miljøet. utfordringen er særlig knyttet til klimagassutslipp, naturmangfold og jordvern. Innenfor areal og transport dreier utfordringene seg hovedsakelig om å:

- 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 jernbanelinjen 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 lokalstasjoner 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 reiseruter, 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 tilgjengellighet 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 ekstrafinansiering.

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.

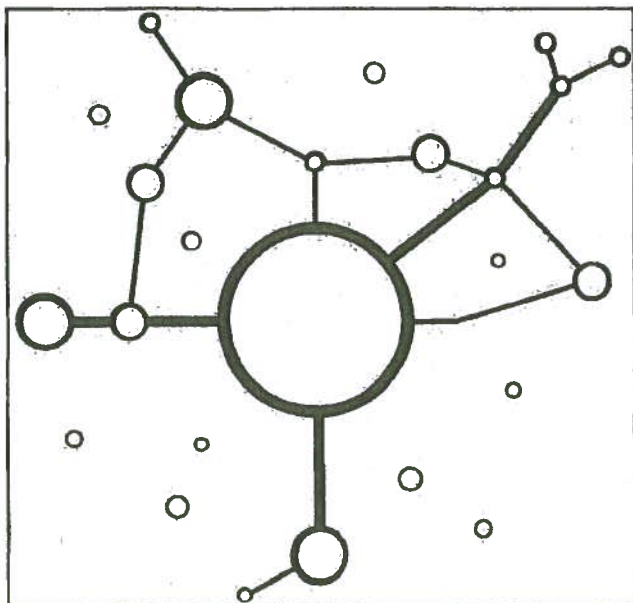
Det er mulig å tenke seg helt nye bydannelser utenfor Oslo, der det i dag er liten eller ingen bebyggelse og der nye baner eller veler kan sikre rask transport til sentrum av Oslo. Drabantbyutbyggingen i Oslo på 1950- og 1960-tallet er eksempel på slike nye bydannelser ut fra en overordnet byplanidé. 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

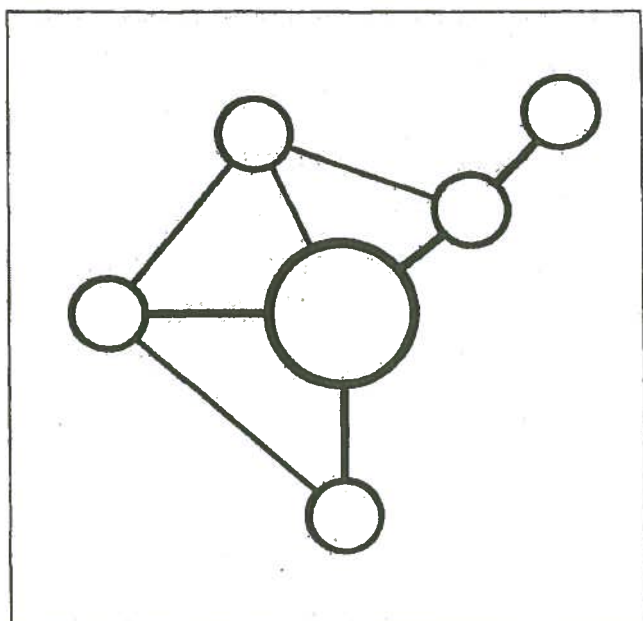
I denne utviklingsmuligheten rendyrkes et framtidig utbyggingsmønster med de samme hovedtrekkene som endringene i utviklingen de siste tretti årene. En slik utvikling ville ført til en tettere arealbruk i Oslo og nabokommunene, men fortsatt ville nye utbyggingsarealer blitt tatt i bruk, særlig i ytterområdene. 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. Oslosentret 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.

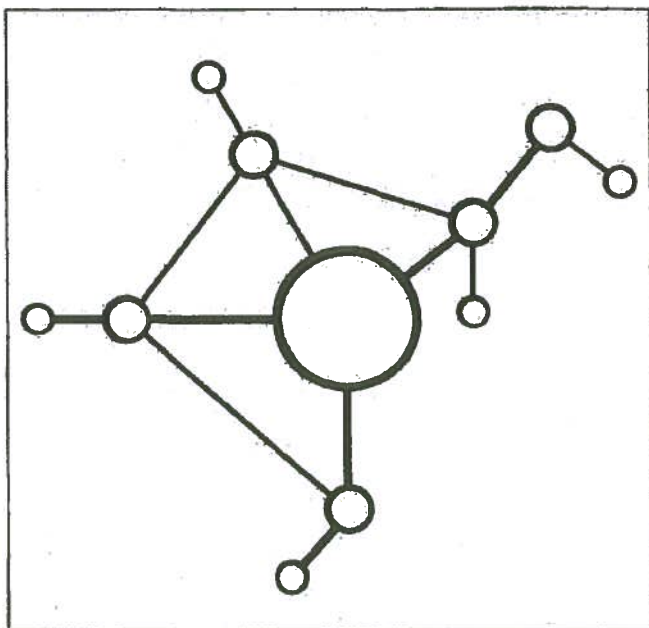
Konsentrert utvikling av byer

Veksten i befolkning og arbeidsplasser konsentreres i Oslo og noen få byer i Akershus. Her revideres 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 arbeidsplassstilbud 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

Sirkelene 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 møtebusstilbud.

Veksten skjer i større knutepunkter langs transportnettet, særlig jernbane, men er også aktuelt ved enkelte T-banestasjoner og busknotepunkt. 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 tettstedsmønster*.

Arealutnyttelsen blir mindre effektiv enn i *Konsentrert utvikling*, men grønne arealer spares i forhold til alternativet *Videreføre historisk utbyggingsmønster*. Presset på grønne arealer og dyrket mark ved knutepunktene øker. Større del av næringsveksten skjer i byene, med utvikling av et mer fullverdig arbeidsplasstilbud. 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

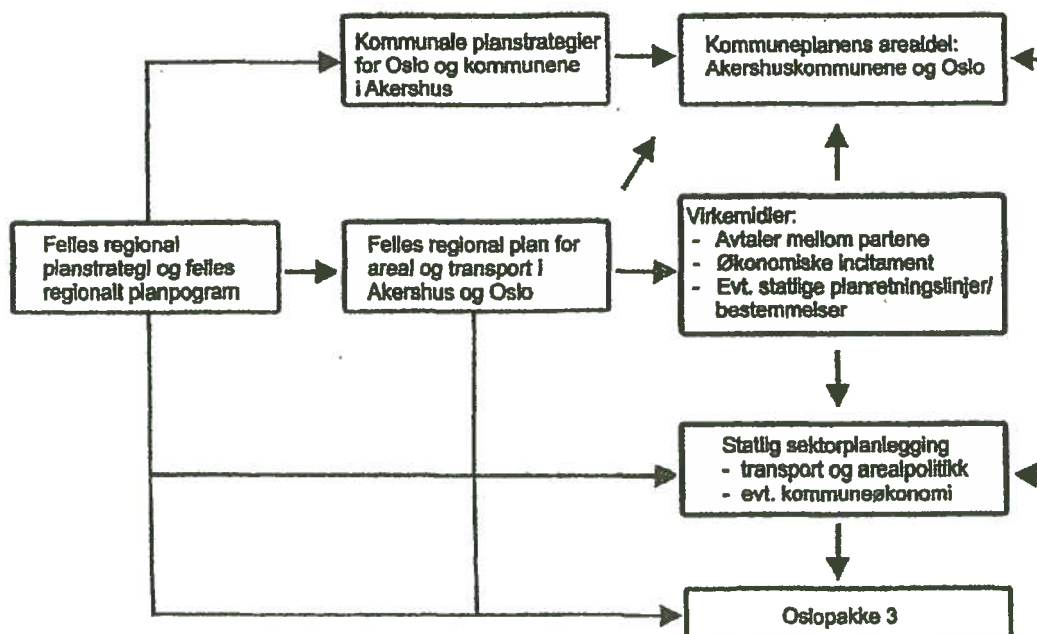
Det utarbeides en felles regional plan for areal og transport i Akershus og Oslo. Planen skal inneholde et strategisk arealkart som også avklarer prinsipper for grenser mot LNFR-områder². Videre skal planen behandle virkemiddelbruk, finansiering og gjennomføringsforpliktelser.

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 insitamerter 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 fortetningsområder
- Målet om en styrt arealbruk i ytre områder kontra utbygges og andre næringsinteressers lokaliseringensønsker

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/sykel 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 rammestyrt 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 arealutnyttelse, 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 transport, 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 knutepunksstruktur i Oslo og Akershus avklares, der de viktigste områder for forventet tettsteds-, bolig og næringsvekst og utvikling av transportsystemet skal fremstå:

- a. Se utbyggingsmønster 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

Bedrifiers 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 tjenesteanlegg 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 (if 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.

Det skal avklares hvilke steder som skal utvikles til sterke knutepunkter 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 hovedtransportnett.

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 transportterspørselen 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.

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 reisestrøkninger 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 insitament 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 mullig 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.

KONSEKVENSTREDNING

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 underveis 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 ivaretatt gjennom øvrige tema som utredes.

Vurdering av samfunnsikkerhet, 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, Åmes 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 strømbrydd?
- Manglende reserveløsninger 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 samfunnsikkerhet 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 avhenge 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 markapolltikk 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.

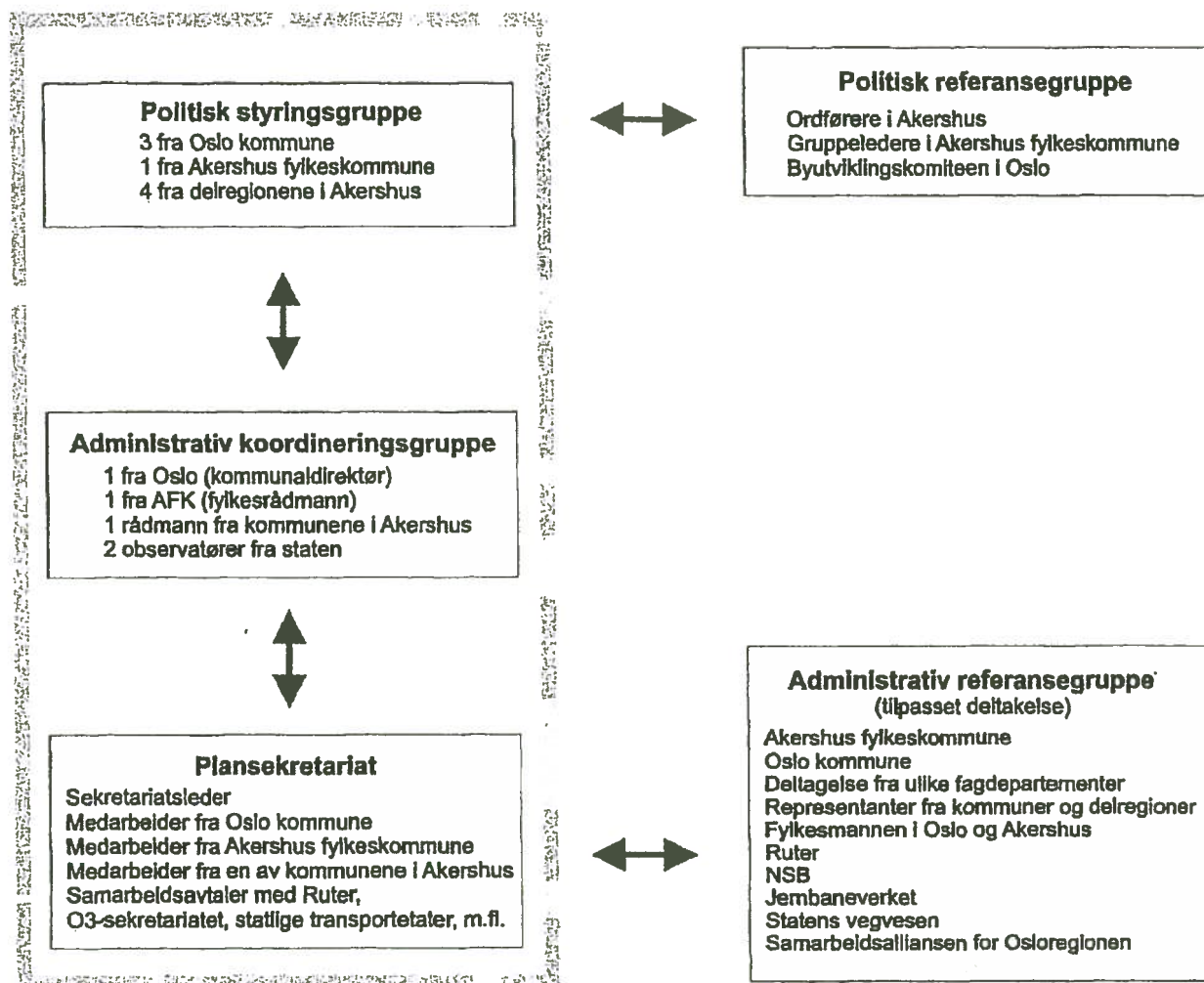
Eksisterende utredninger og planer

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 Osioregionen, CIENS-rapport 1-2007.
- Klimahandlingsplan 2030 for Osioregionen, 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.