

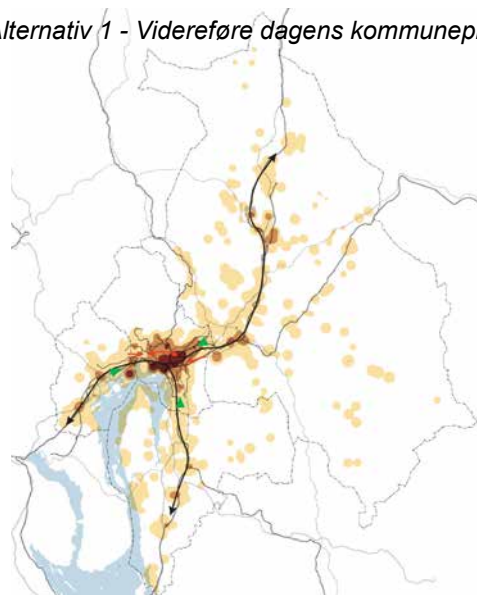
V1 Oppsummering alternativer og konsekvensbeskrivelser

Vedlegg 1 til drøftingsdokumentet. Behandlet i politisk styringsgruppe 15.08.2013

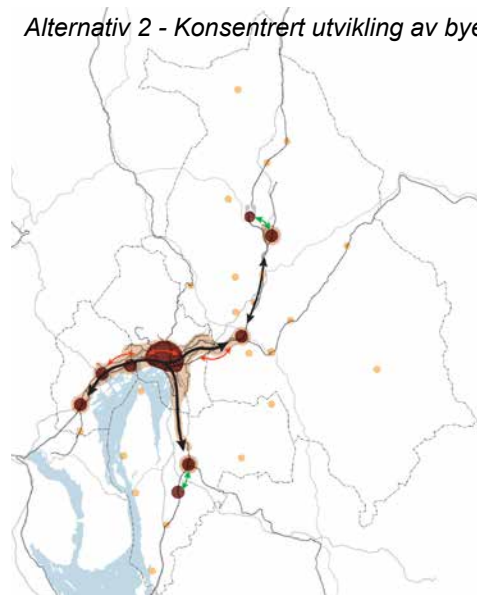
Innholdsfortegnelse

1	Kortversjon alternativer 2030	3
1.1	Alternativ 1	4
1.2	Alternativ 2	6
1.3	Alternativ 3	8
1.4	Fremgangsmåte for detaljert vekstfordeling	10
2	Oppsummering konsekvensbeskrivelser:	
2.1	Næringsutvikling	12
2.2	Boligmarked	14
2.3	Kommuneøkonomi	16
2.4	Nedbygging av arealverdier	18
2.5	Transport - kvalitativ analyse	20
3	Planlegging og utvikling i naboregionene	22
4	2050-perspektiv for hele regionen	
4.1	Innledning og avgrensning	24
4.2	Næringsaksen	28
4.3	Skandinavisk link	29
4.4	Ytre regionale kjerner - rendyrke IC-korridorer	30
4.5	Ytre regionale kjerner - nye tunge korridorer	31
4.6	Indre regionale kjerner	33
4.7	Ringbanebyen	34
4.8	Kjerner og knutepunkt	35
4.9	Stasjonssamfunnet	36
4.10	Kommunal mosaikk	37
4.11	Hvilke av perspektivene bidrar til å fremme målet om en konkurransedyktig region?	38

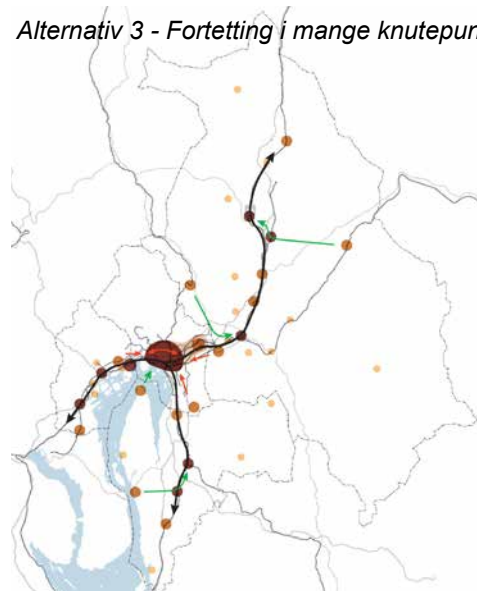
Alternativ 1 - Videreføre dagens kommuneplaner



Alternativ 2 - Konsentrert utvikling av byer



Alternativ 3 - Fortetting i mange knutepunkt



Dette vedlegget gir først en kortfattet beskrivelse av utbyggingsalternativene, og oppsummering av konsekvensbeskrivelsene. Videre gir det en beskrivelse av planer og utvikling i nabofylker og -regioner, beskriver 9 mulige perspektiver for hvordan Osloregionen kan utvikle seg mot 2050, og vurderer hvordan de ulike perspektivene kan bidra til å fremme målet om en konkurransedyktig region.

1 Kortversjon alternativer 2030

Det følgende er en kortversjon av de tre utviklingsmodellene eller alternativene som er lagt til grunn for konsekvensbeskrivelsene. Mer om framgangsmåten, forutsetningene som er lagt til grunn og alternativene i vedlagte notat «Konkretisering av alternativene», som ble vedtatt lagt til grunn i politisk styringsgruppe 29.11.2012.

De tre utviklingsmodellene som er utredet er:

Alternativ 1 - Videreføre gjeldende kommuneplaner

Alternativ 2 - Konsentrert utvikling av byer

Alternativ 3 - Fortetting i mange knutepunkt

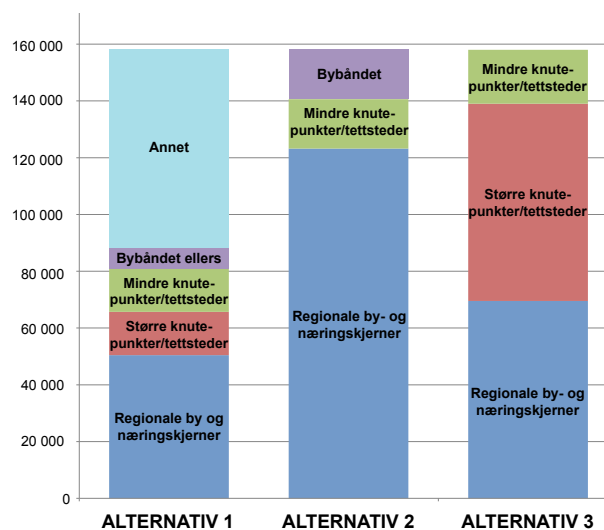
I tillegg er det sett på mulige lokaliseringer av nye byer:

Alternativ 2b) med forsterket vekst i Lillestrøm-området
Alternativ 3b-e) med fire alternative lokaliseringer av en ny by i Akershus: I Heggedal, Rånåsfoss, Minnesund/Langset og Kolbotn/Rosenholm.

Alternativene må ikke sees på som alternative planforslag, men er eksemplifiseringer av ulike prinsipper for utvikling. For å få fram hvordan ulike utbyggingsmønstre gir ulike konsekvenser, har det vært nødvendig å forsøke å gjøre alternativene så forskjellige som mulig. For hvert alternativ er det avklart hvilke steder som skal inngå, og veksten av arbeidsplasser og innbyggere er fordelt forskjellig. I tillegg er hovedtrekkene i transportsystemet i de ulike alternativene beskrevet.

Vekstfordeling Akershus

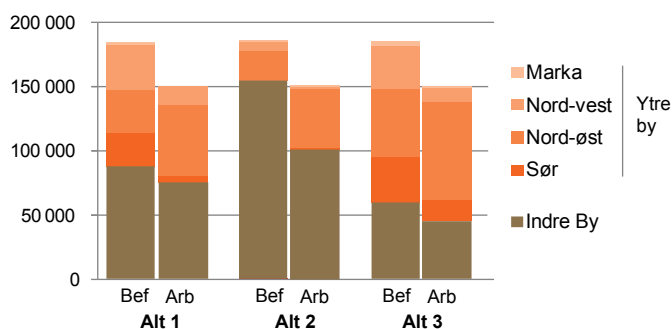
Søylediagrammet viser hvordan vi har fordelt befolkningsveksten i Akershus forskjellig i de tre alternativene for å gjøre dem så forskjellige som mulig. Det er laget et knutepunkthierarki med tre nivåer: Regionale by- og næringskjerner, større knutepunkt og mindre knutepunkt. Diagrammet viser at Alternativ 1 og 3 har relativt lik vekst i de regionale kjernene. Samtidig skjer en stor andel av veksten i alternativ 1 utenfor det som er definert som knutepunkter i alternativ 2 og 3. I alternativ 3 skjer denne veksten i større knutepunkt. I alternativ 2 skjer en stor andel av veksten i regionale kjerner og i «bybåndet» mot Oslo.



Figur 1: Fordeling av befolkningsvekst i Akershus i de tre alternativene.

Vekstfordeling Oslo

Søylediagrammet viser fordelingen innad i Oslo for de ulike alternativene. Indre by tilsvarer sentrum og de fire bydelene Frogner, Sagene, Grünerløkka og Gamle Oslo. Nord-vest tilsvarer bydelene Ullern, Vestre Aker og Nordre Aker. Nord-øst tilsvarer bydelene Bjerke, Grorud, Stovner og Alna. Sør tilsvarer bydelene Østensjø, Nordstrand og Søndre Nordstrand. Føringene for vekstfordelingen i Oslo i alternativ 1 er gjeldene kommuneplan, Kommuneplan 2008. I dette alternativet er det en relativt jevn fortetting i hele byggesonen, men med særlig høy fortetting i indre by. Alternativ 2 har en enda høyere fortetting i indre by, men med større fokus på ytre deler av indre by. I dette alternativet er det lagt til grunn høy utnyttelse i Hovinbyen (området rundt Bryn/Breivold/Økern/Ensjø). Alternativ 3 legger opp til lavere utnyttelse i indre by og høyere utnyttelse av områder i ytre by. Særlig gjelder dette sentrale deler av Groruddalen, men det legges også opp til fortetting og boligbygging i vest og på Gjersrud-Stensrud i sør.



Figur 2: Fordeling av vekst i befolkning og arbeidsplasser i Oslo i de tre alternativene. Tall for bosatte er vekst mellom 2012-2030, tall for ansatte er vekst mellom 2009 og 2030.

1.1 Alternativ 1 – Videreføring av dagens kommuneplaner

Hensikten med dette alternativet er å se på hva som er konsekvensene av dagens areal- og transportpolitikk mot 2030. Hver enkelt kommune løser fremskrevet vekst innen sine kommunegrenser, gjennom en videreføring av dagens kommuneplaner. Det følgende er en kortversjon av alternativbeskrivelsen slik det ble lagt frem som utgangspunkt for konsekvensbeskrivelsene.

Utbyggingsmønster og transportsystem

Kartet og vekstfordelingsdiagrammet viser at en slik utvikling vil føre til tettere arealbruk i Oslo og de regionale kjernene i Akershus, men at nye utbyggingsarealer utenfor knutepunktene fortsatt tas i bruk, særlig i ytterområdene. I Oslo kommer mye av veksten sentralt, i Hovinbyen og i Groruddalen.

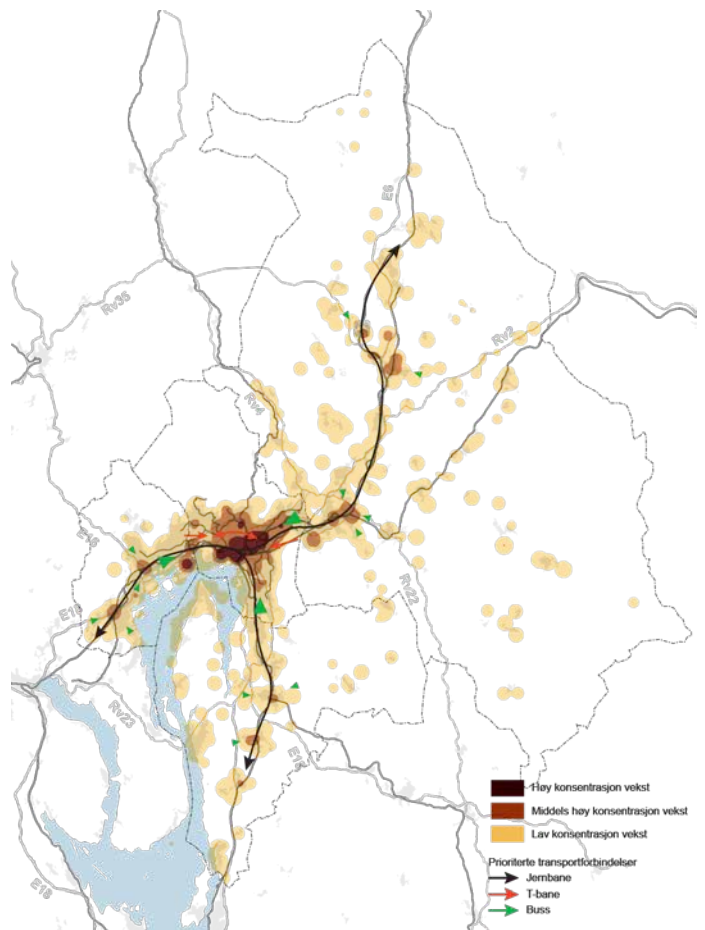
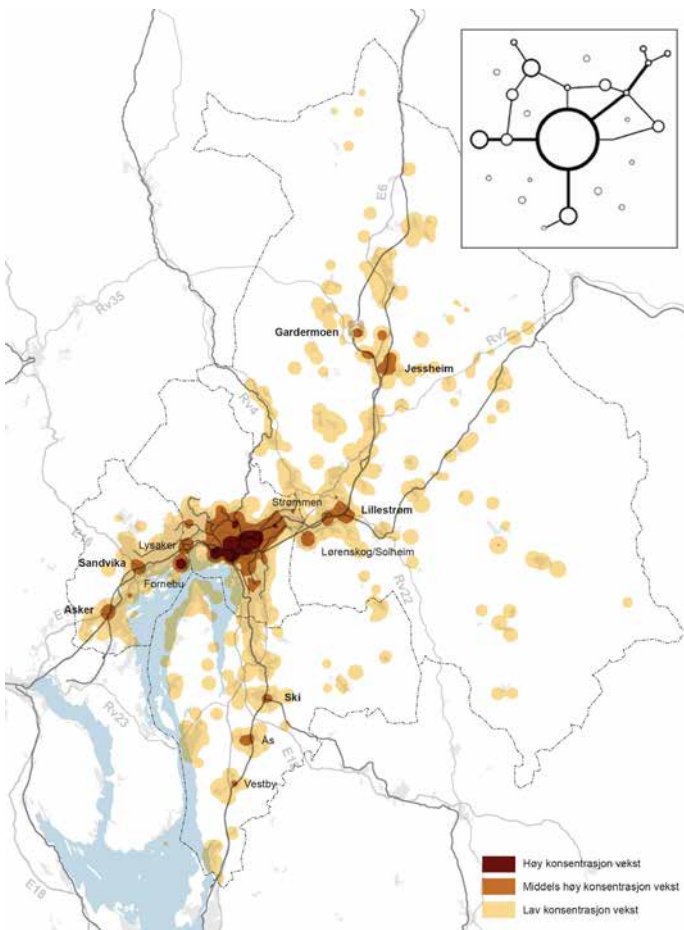
Mer spredt utbygging tilsier mindre effektiv kollektivbetjening og fortsatt vekst i biltrafikken. Jernbane og T-bane, med et bussbasert tilbringersystem, vil i størst mulig grad betjene de Oslorettede reisestrømmene. Samtidig vil buss fortsatt spille en viktig rolle for å betjene den spredte veksten. Transportressursene må spres i større grad

enn i de andre alternativene. Det kan innebære færre store systemutviklende transporttiltak som krever et stort befolkningsgrunnlag, og flere mindre tiltak for å opprettholde akseptabel framkommelighet på veinettet og kollektivbetjening av den spredte veksten.

Nærings- og tjenestestruktur

De regionale kjernene og noen andre tettsteder i Akershus vil få et forsterket befolkningsgrunnlag, og med god stedsutvikling vil disse kunne tilby et bedre lokalt tjeneste- og servicetilbud enn i dag, som kan betjene de daglige gjøremålene til befolkningen i stedene og omlandet. Med denne tjenestestrukturen følger også en del arbeidsplasser med lokal tilknytning.

Noen av de regionale by- og næringskjernene har i dag mye spesialisert næring som henvender seg til et regionalt arbeidsmarked. Disse næringsklyngene vil kunne utvikle seg uavhengig av befolkningsveksten i kjernene. Det er likevel grunn til å tro at de delene av det regionale næringslivet som søker seg til urbane omgivelser, i mindre grad vil etablere seg i de regionale kjernene i Akershus i alternativ 1 og



3 enn i alternativ 2. Det gjelder særlig de kjernene som i liten grad har spesialisert næring i dag. I sum fremmer økonomiske mekanismer sterkere sentralisering og tettere arealbruk i Oslo kommune med nabokommuner, samtidig som nye arealer blir tatt i bruk i ytterområdene. Denne utviklingen bidrar til opprettholdelse av den funksjonelle ubalansen ved at flere næringsetableringer skjer i vest, mens en større andel av boligbyggingen skjer i øst.

Vekstfordeling

Vekstfordelingen i alternativ 1 følger SSBs framskrivning av vekst for hver kommune fram til 2030. Oslo vokser med 173 000 innbyggere, og Akershus med til sammen 158 000. Tabellen nedenfor viser hvordan vekstframskrivningen er for hver kommune, og hvordan veksten i arbeidsplasser er fordelt på kommune i alternativet (se beskrivelse av framgangsmåte for vekstfordeling s. 10-11).

Kommune	Befolkning 2012	Befolkning 2030	Befolkningsvekst 2012 - 2030	Årlig gjennomsnittlig befolkningsvekst	Arbeidsplasser 2009	Arbeidsplasser 2030	Arbeidsplassvekst 2009 - 2030	Årlig gjennomsnittlig arbeidsplassvekst
Vestby	15 143	19 607	4 464	1,4 %	3 680	7 271	3 591	3,3 %
Ski	28 970	35 532	6 562	1,1 %	11 477	14 636	3 159	1,2 %
As	17 284	26 191	8 907	2,3 %	6 709	9 537	2 828	1,7 %
Frogn	15 154	18 623	3 469	1,2 %	3 486	4 533	1 047	1,3 %
Nesodden	17 809	21 497	3 688	1,1 %	3 287	4 381	1 094	1,4 %
Oppegård	25 520	29 889	4 369	0,9 %	8 564	10 052	1 488	0,8 %
Bærum	114 489	136 803	22 314	1,0 %	63 839	85 638	21 799	1,4 %
Asker	56 447	68 849	12 402	1,1 %	22 814	28 281	5 467	1,0 %
Aurskog-Høland	14 905	19 838	4 933	1,6 %	2 018	5 684	3 666	5,1 %
Sørumsund	16 091	25 159	9 068	2,5 %	2 747	5 190	2 443	3,1 %
Fet	10 626	13 245	2 619	1,2 %	2 165	2 624	459	0,9 %
Rælingen	16 170	20 618	4 448	1,4 %	2 219	2 615	396	0,8 %
Enebakk	10 487	13 199	2 712	1,3 %	2 050	2 584	534	1,1 %
Lørenskog	33 709	41 853	8 144	1,2 %	15 894	19 955	4 061	1,1 %
Skedsmo	49 698	70 347	20 649	1,9 %	23 117	30 892	7 775	1,4 %
Nittedal	21 454	26 980	5 526	1,3 %	6 583	8 028	1 445	0,9 %
Gjerdrum	6 152	8 578	2 426	1,9 %	335	1 688	1 353	8,0 %
Ullensaker	31 044	48 674	17 630	2,5 %	14 051	30 634	16 583	3,8 %
Nes	19 462	23 090	3 628	1,0 %	2 704	5 415	2 711	3,4 %
Eidsvoll	21 621	28 954	7 333	1,6 %	3 696	7 612	3 916	3,5 %
Nannestad	11 362	14 183	2 821	1,2 %	1 359	2 736	1 377	3,4 %
Hurdal	2 657	2 667	10	0,0 %	420	847	427	3,4 %
Akershus	556 254	714 376	158 122	1,4 %	203 214	290 833	87 619	1,7 %
Oslo	613 285	786 027	172 742	1,4 %	395 090	544 772	149 682	1,5 %

Tabell 1: Vekstfordeling befolkning og arbeidsplasser alternativ 1.

1.2 Alternativ 2 – Konsentrert utvikling av byer

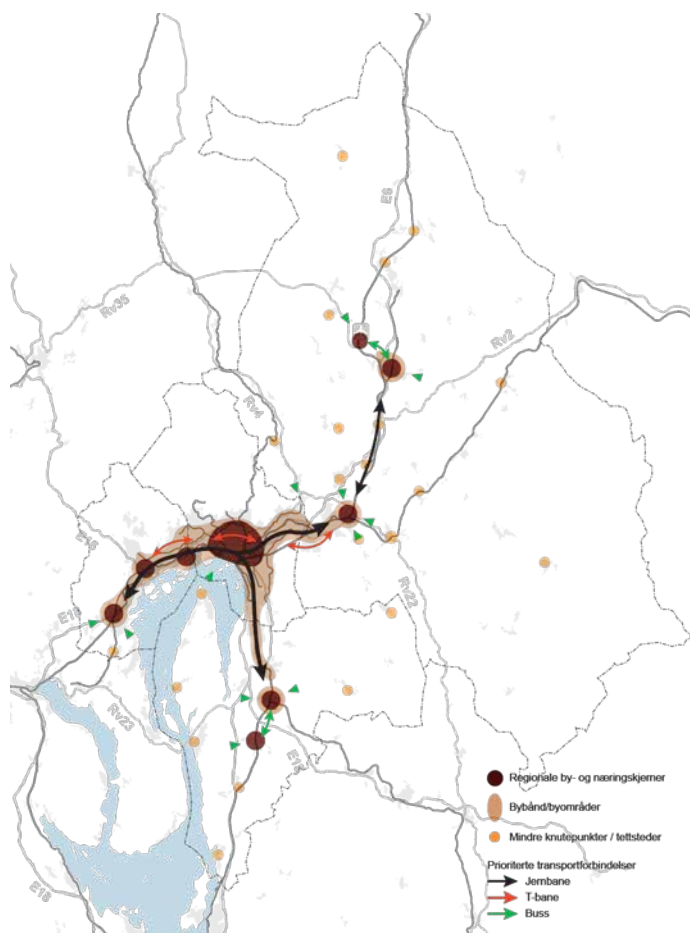
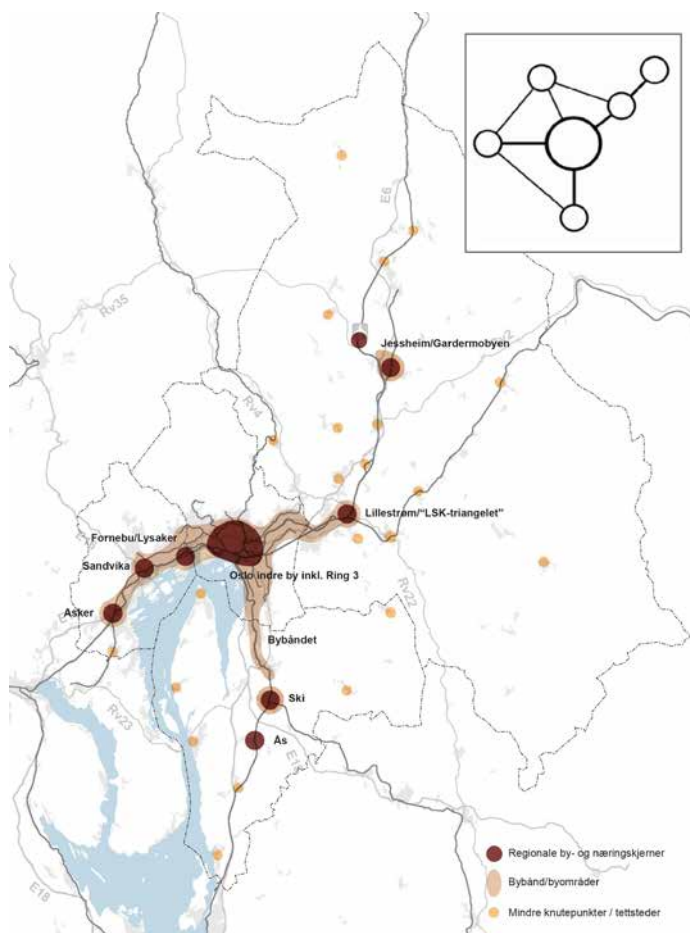
Hensikten med dette alternativet er å se på hva som er konsekvensene av et sterkt regionalt grep, der veksten løses gjennom konsentrasjon i Oslo og noen få byer i Akershus. Ideen om å redusere transportbehovene gjennom konsentrasjon, og utnytte eksisterende infrastruktur i Oslo og regionen, rendyrkes. Det følgende er en kortversjon av alternativbeskrivelsen slik det ble lagt frem som utgangspunkt for konsekvensbeskrivelsene.

Utbyggingsmønster og transportsystem

I alternativ 2 styrkes et lite utvalg steder som får viktige regionale roller. Utbyggingsstrukturen underbygger et regionalt kollektivtransportsystem med gode forbindelser mellom kjernene, og lokale nettverk inn mot og i kjernene. Hensikten er å utnytte veksten målrettet for å bygge opp noen livskraftige bysentra, som kan bidra til å balansere Oslos dominans i regionen når det gjelder næring, tjenestetilbud og reisestrømmer. En slik prioritering innebærer vekst «innenfra og ut» i de regionale kjernene så vel som i Oslo, og en helhetlig areal- og transporttenkning for «bybåndet» mellom Oslo og de indre delene av Akershus.

Jessheim og Gardermoen er et vekstkraftig tyngdepunkt regionalt og nasjonalt, med potensiale for å videreutvikle næring knyttet til hovedflyplassen. Lillestrøm har gode forutsetninger i transportsystemet, arealreserver og næringsutvikling. I sør vil ny Follobane medføre et enormt kapasitetsløft. Ski som regionsenter og handelssted, og Ås som universitetsby, utgjør et potensielt dobbelt tyngdepunkt. Den etablerte knutepunktstrukturen i vestkorridoren med Asker, Sandvika og Lysaker/Fornebu, er viktig i dagens regionale arbeidsmarked. Økt befolkningsvekst i vest vil være positivt for øst-vest-balansen i jernbanesystemet.

I alternativ 2 er de indre bykjernene i Akershus er en integrert del av Oslos bysystem. Veksten skjer «innenfra og ut» i kjernene både i Akershus og Oslo. I Oslo vil det si en styrking og utvidelse av indre by med blant annet utvikling av Hovinbyen. Samtidig skjer det en utvikling i hele «bybåndet», med sikte på å utnytte forbedret kapasiteten og frekvens på lokaltog og T-bane, gi grunnlag for tverrforbindelser, og eventuelle nye baneforbindelser som binder kjernene sammen og muliggjør motstrømstrafikk.



Nærings- og tjenestestruktur

Med et kraftig forsterket befolkningsgrunnlag i de regionale kjernene og bedre lokale transporttilbud, vil disse stedene kunne spille en større rolle i sitt omland enn i dag med tanke på tjenestetilbud og samfunnsfunksjoner. De blir mer urbane, med høyere tetthet og bedre blanding av boligmiljøer, kontorbedrifter og handelstilbud, og kan få tilbud som i dag kun finnes i Oslo. Økt befolkning og dermed sentralitet en viktig premis for at spesialisert/kunnskapsbasert næringsliv som søker seg til urbane omgivelser, vil ønske å lokalisere seg i de regionale kjernene. Økt befolkning øker dermed muligheten for at de regionale kjernene kan utvikle seg som komplementære sentra til Oslo.

Vekstfordeling

Vekstfordeling i alternativet er vist i figuren nedenfor. Det meste av veksten i Akershus konsentreres til de regionale by- og næringskjernene. Veksten i det sentrale Oslo vil fortsette med vekt på forsterking og utvidelse av indre by. I tillegg kommer mye vekst til «bybåndet» mellom indre Oslo og byene i Akershus. De 22 mindre knutepunktene/tettstedene får lav, men konsentrert vekst.

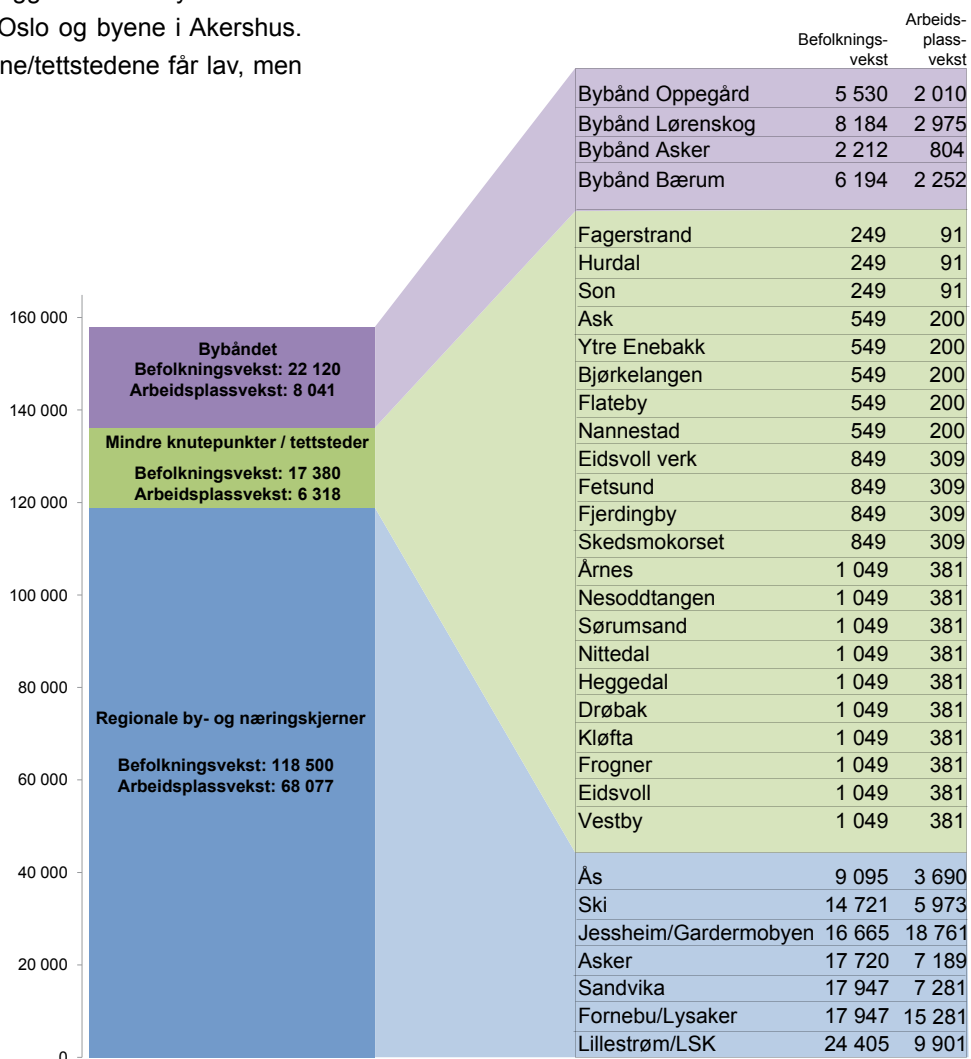
Ny by

Innenfor alternativ 2 er det sett på konsekvensene av at én eller flere av de regionale kjernene får en kraftig forsterket vekst, på bekostning av de andre. Lillestrøm med Strømmen og Kjeller («LSK-triangelet») ble vurdert til å være mest aktuell for videre analyser.

LSK-triangelet har et stort fortettings- og transformasjonspotensiale, og har et potensielt betydelig utviklingsområde på Kjeller flyplass. Kraftig vekst på Lillestrøm er meget aktuelt for å utnytte eksisterende infrastruktur og kapasitet på Hovedbanen og Gardermobanen. Med sin næringsstruktur, strategiske plassering og tilgjengelighet til Oslo sentrum, Groruddalen/Lørenskog og Gardermoen, kan Lillestrøm ha en reell mulighet til å bli et tyngdepunkt i regionen, som en motvekt til Oslo og vestkorridorens dominans i kunnskapsbaserte tjenesteytende næringer.

Figur 3:
Fordeling av vekst i befolkning og arbeidsplasser i Akershus i alternativ 2.

Søylen til venstre viser hvordan veksten er fordelt på de ulike knutepunktkategoriene, mens tabellen til høyre viser hvordan veksten i kategoriene er fordelt til hvert enkelt område/knutepunkt. Tall for bosatte er vekst mellom 2012-2030, tall for ansatte er vekst mellom 2009 og 2030.



1.3 Alternativ 3 – Fortetting i mange knutepunkter

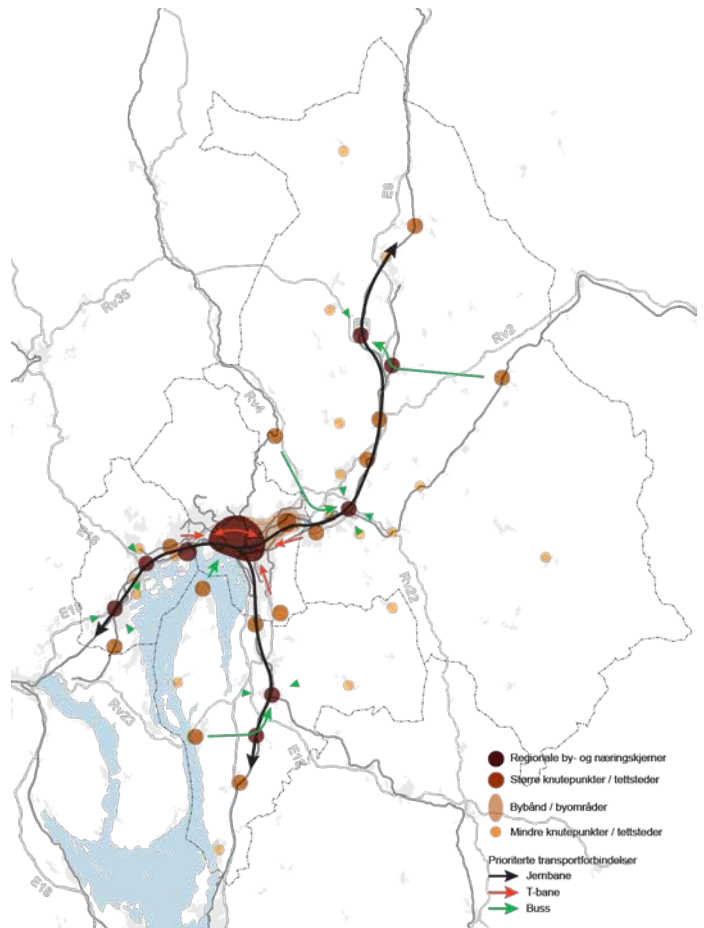
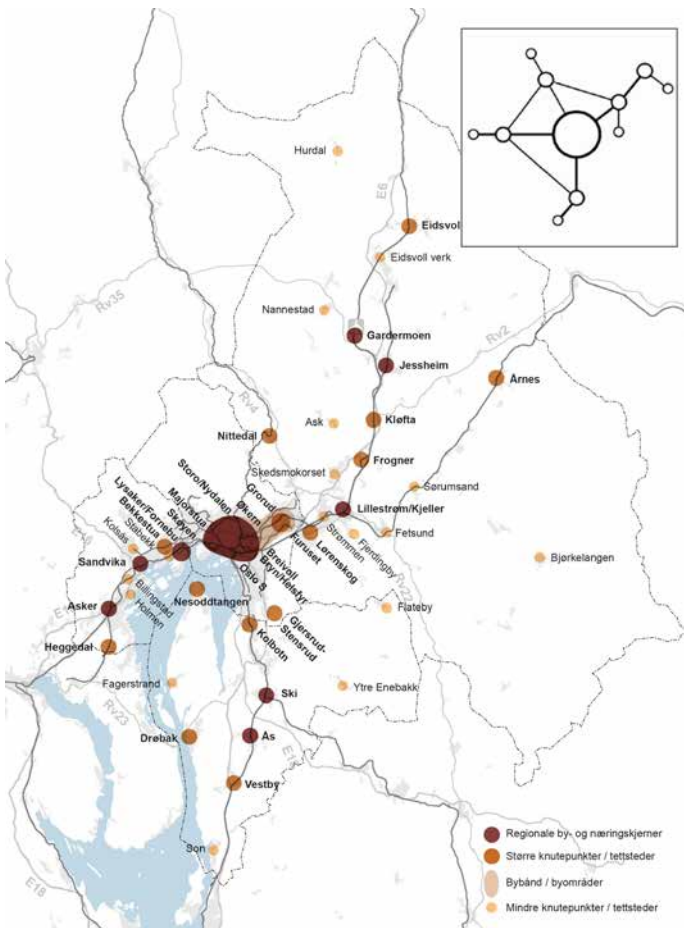
Hensikten med dette alternativet er å vise konsekvensene av et regionalt grep, der veksten løses gjennom konsentrasjon i flere knutepunkter i Oslo og hver korridor. Gjennom desentralisert konsentrasjon får flere steder befolkningsgrunnlag nok til å ha et godt lokalt tjenestetilbud, godt kollektivtilbud og høye gang- og sykkelandeler. Det følgende er en kortversjon av alternativbeskrivelsen slik det ble lagt frem som utgangspunkt for konsekvensbeskrivelsene.

Utbyggingsmønster og transportsystem

I alternativ 3 styrkes et utvalg steder i tillegg til de regionale kjernene, som blir viktige i sitt omland. Utvalget av steder underbygger et transportsystem der de tunge Oslo-rettete reisestrømmer tas med jernbane og T-bane, samtidig som det bygges opp sterkere tverrforbindelser ute i regionen. Tanken er å utnytte veksten til å bygge opp flere større tettsteder og knutepunkter i hele regionen, som har befolkningsgrunnlag nok til å utvikle et godt lokalt tjenestetilbud og få en god regional kollektivtilknytning, samtidig som de er konsentrerte nok til at kollektivtransport og daglige gjøremål kan nå innenfor gang- og sykkelavstand.

I nordøstkorridoren kommer hovedvekten av veksten i byer og tettsteder langs Hovedbanen, som den viktigste transport-åren med best mulighet for kapasitetsøkning. Forsterket vekst i Årnes og Nittedal, på Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen, styrker andre deler av regionen og underbygger strategiske tverrforbindelser. I sørkorridoren bygges det videre på dagens knutepunktstruktur langs Østfoldbanen. Både Drøbak og Nesoddtangen er med sine beliggenheter meget attraktive bosteder, og forsterket vekst her underbygger viktige forbindelser mot Ås og Ski, og direkte til Oslo sentrum. Den delen av vestkorridoren som ligger innenfor planområdet er i hovedsak en del av det sammenhengende byområdet. Banestrukturen er i stor grad på plass, og veksten i knutepunktene bidrar til å underbygge denne.

I Oslo fordeles veksten til flere knutepunkt og utviklingsområder i ytre deler, i tillegg til vekst sentralt. Sammenlignet med alternativ 2 vektlegges her en «utenfra og inn»-vekst i Oslo. Knutepunktene betjenes av et linjebasert kollektivsystem som i stor grad fortsatt er Oslorettet.



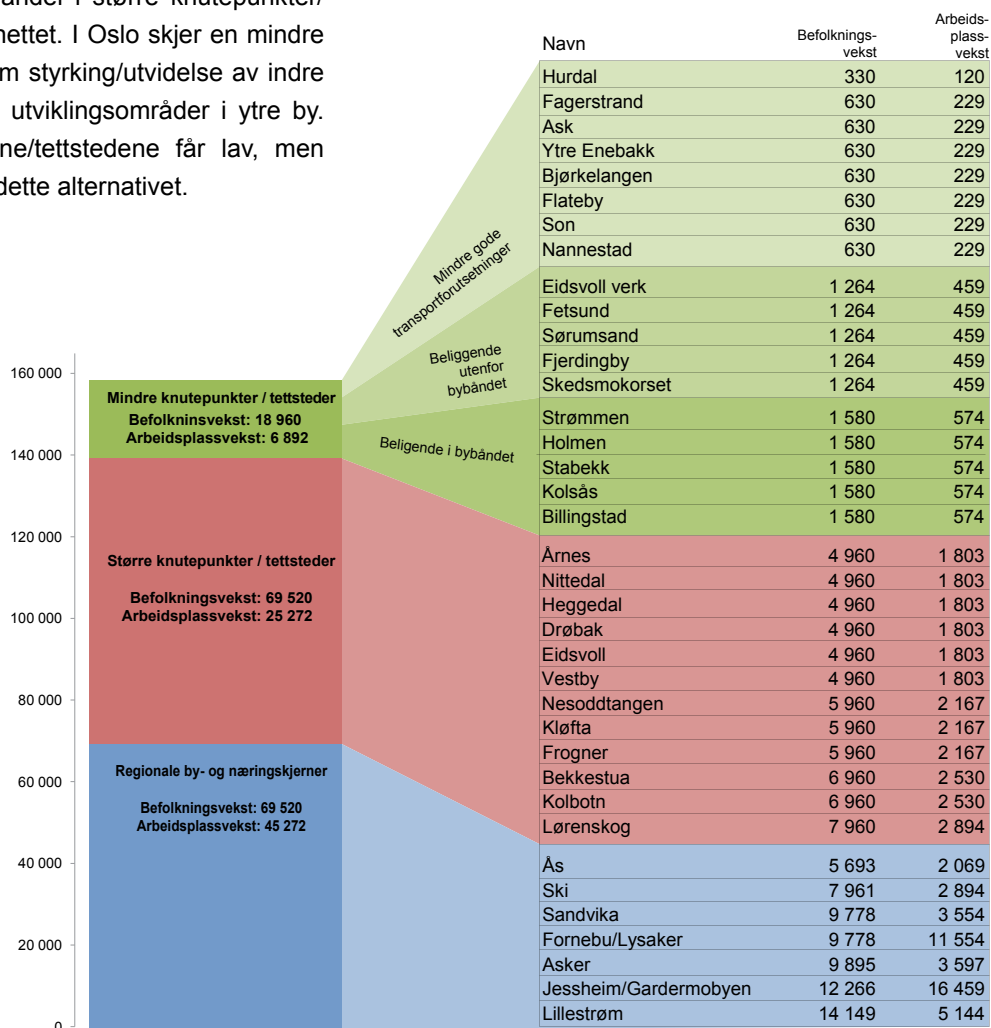
Nærings- og tjenestestruktur

Med et forsterket befolkningsgrunnlag i flere knutepunkter i regionen, vil flere steder kunne tilby et godt lokalt tjeneste- og servicetilbud, som kan betjene de daglige gjøremålene til bosatte på stedet og i omlandet. Med denne tjenestestrukturen følger arbeidsplasser med lokal tilknytning. Noen av de regionale by- og næringskjernene har i dag mye spesialisert næring som henvender seg til et regionalt arbeidsmarked. Disse næringsklyngene vil kunne utvikle seg videre. Det er likevel grunn til å tro at de delene av næringslivet som søker seg til urbane omgivelser, i mindre grad vil etablere seg i de regionale kjernene i Akershus i alternativ 1 og 3 enn i alternativ 2. En stor andel av den regionalt orienterte næringsveksten vil derfor fortsatt komme i Oslo.

Vekstfordeling

Vekstfordeling i alternativet er vist i figuren nedenfor. Sammenlignet med alternativ 2 skjer en mindre andel av veksten i de regionale by- og næringskjernene og bybåndet, og en større andel i større knutepunkter/tettsteder langs kollektivnettet. I Oslo skjer en mindre andel av veksten gjennom styrking/utvidelse av indre by, og en større andel i utviklingsområder i ytre by. De mindre knutepunktene/tettstedene får lav, men konsentrert vekst også i dette alternativet.

Figur 4:
Fordeling av vekst i befolkning og arbeidsplasser i Akershus i alternativ 3.
Søylen til venstre viser hvordan veksten er fordelt på de ulike knutepunktkategoriene, mens tabellen til høyre viser hvordan hvordan veksten i kategoriene er fordelt til hvert enkelt område/knutepunkt. Tall for bosatte er vekst mellom 2012-2030, tall for ansatte er vekst mellom 2009 og 2030.



Nye byer

Innenfor alternativ 3 er det sett på konsekvensene av å plassere en ny by på ulike steder i bysystemet. Fire steder er vurdert: Heggedal, Rosenholm/Kolbotn, Minnesund/Langset og Rånåsfoss.

Heggedal ligger i vestkorridoren på eksisterende infrastruktur, og er interessant med tanke på å bedre øst-vest-balansen i banesystemet. *Rosenholm/Kolbotn* ligger i bybåndet i sørkorridoren, på eksisterende infrastruktur som vil få mulighet for kraftig økt kapasitet med ny Follobane. Området har et stort utbyggings- og fortettingspotensial. *Minnesund/Langset* ligger langt ute i nordøstkorridoren. Lite utbygging i dag muliggjør helt ny bystruktur. Ligger på Hovedbanen, men krever ny stasjon og utvidelse av lokaltogområdet. *Rånåsfoss* ligger på Kongsvingerbanen i nordøstkorridoren. Ny by her kan bidra til å bygge opp under trafikkgrunnlaget til banen og muliggjøre økt frekvens.

1.4 Fremgangsmåte for detaljert vekstfordeling

Notatet *Konkretisering av alternativene* (av 29.11.2012) beskriver det innledende arbeidet med å fordele vekst til geografiske områder i de ulike alternativene. Den konkrete vekstfordelingen av arbeidsplasser og befolkning skal gjenspeile intensjonene i de tre utbyggingsalternativene som er skissert i planprogrammet.

For å gjennomføre gode konsekvensbeskrivelser er det nødvendig med en detaljert beskrivelse av den geografiske fordelingen av den framtidige befolkningen og de framtidige arbeidsplassene. En transportanalyse, gjennomført ved bruk av en transportmodell, har klare og detaljerte krav til inngangsdata. Dette behovet ble derfor benyttet som mal for gjennomføringen av den detaljerte vekstfordelingen. Transportmodellen benytter befolknings- og arbeidsplassdata på grunnkrets nivå (grunnkretser pr. 2005), fordelt på kjønn, alder og ni næringsgrupper. Det er derfor utarbeidet slike datasett for de tre hovedalternativene, samt underalternativene som omfatter nye byer. Disse datasettene er benyttet i konsekvensbeskrivelsene boligmarked, kommuneøkonomi og transport. Konsekvensbeskrivelsen om arealverdier har et høyere krav til geografisk detaljering og det har derfor vært nødvendig å benytte andre datauttak i tillegg. Alle alternativene tar utgangspunkt i SSBs befolkningsframskrivning MMMM fra 2011, på kommunenivå for alternativ 1, og på fylkesnivå for alternativene 2 og 3.

I konsekvensbeskrivelsen knyttet til transport er det i tillegg lagt inn til sammen 10 000 personer i aldersgruppen 20-30 år for å kompensere for studenter som ikke registreres i studiekommunen. Antallet er basert på registrerte studentboliger, og hver grunnkrets har fått det antallet som tilsvarer registrerte studentboliger i grunnkretsen.

Vekstfordeling i alternativ 1

Et arbeid utført av PROSAM i 2011 har vært utgangspunktet for alternativ 1. I dette arbeidet ble det laget en 2030-situasjon på grunnkrets nivå, basert på gjeldene kommuneplaner og SSBs MMMM-framskrivning. Metoden som baserer seg på antatt bolig- og næringsutbygging pr. grunnkrets fram mot 2030. Opplysninger ble hentet ut fra gjeldene kommuneplaner, og kvalitetssikret av kommunene høsten 2011 med bistand fra Asplan Viak. Hensikten med kvalitetssikringen var å ta ut utbyggingsområder som ble ansett som urealistiske å bygge ut før 2030.

Metoden fra dette arbeidet er videre benyttet for å fordele vekst i Oslo i samtlige alternativer, ved at det er lagt inn varierende bolig- og næringsvekst i ulike deler av byen i tråd med intensjonene i utbyggingsalternativene. Den detaljerte vekstfordelingen for alternativ 1 for Akershus og for samtlige alternativer for Oslo, har dermed grunnkretsen som mest detaljerte nivå.

Metoden legger SSBs framskrevne befolkningstetthet til grunn for hver kommune. Videre benyttes detaljerte opplysninger om antall personer pr. eksisterende bolig, og gjennomsnittlige verdier for antall personer i planlagte boliger for å fordele den framskrevne befolkningstettheten innad i kommunen. Tilsvarende metode benyttes for næringsutbygging og arbeidsplassfordeling innad i kommunen.

Etttersom det ikke finnes offentlige framskrivninger av arbeidsplassertilsvarende detsom finnes for befolkning, er arbeidsplassveksten basert på befolkningsveksten. I 2011 var ca. 70 % av befolkningen i aldersgruppen 16-74 i arbeid. Dette forholdet er satt som en forutsetning også for 2030. Også fordelingen på næringsgrupper er holdt fast. Fordeling av arbeidsplasser til hver kommune baseres på to faktorer:

- Antall arbeidstakere som bor og jobber i samme kommune. Faktor hentet fra dagens situasjon. Når befolkningen i kommunen vokser, vokser antall arbeidsplasser basert på dette forholdet.
- Innpendlingsfaktor: Kommunens attraktivitet for pendlere. Hvor stor andel av regionens pendlere arbeider i kommunen i dag. Når befolkningen i regionen øker, øker kommunens antall ansatte basert på denne faktoren. I denne beregningen inneholder regionen også enkeltkommuner i Østfold, Hedmark, Oppland og Buskerud.

Fordeling av befolkningsvekst i Akershus i alternativ 2 og 3

For utbyggingsalternativ 2 og 3 er det benyttet en noe annen innfallsvinkel enn alternativ 1. Her ble det gjennom en medvirkningsprosess valgt ut 38 knutepunkt i Akershus. For alternativ 3 er all befolkningsvekst i Akershus fordelt til 1- og 2 kilometeroner rundt disse knutepunktene. For alternativ 2 er det i tillegg forutsatt en generell vekst i bybåndet mellom Oslo og de indre byene. For å følge intensjonene for utbyggingsalternativene ble det først avgjort hvor stor andel av veksten som skulle komme til de ulike kategoriene (by- og næringskjerne, større og mindre knutepunkt, bybånd). Resultatet av denne fordelingen kan sees i figur 1.

Den videre fordelingen innad i kategoriene er foretatt gjennom en faglig vurdering som har fulgt følgende prinsipper:

- Kobling til eksisterende kollektivtransport.
- Framskrevet vekst ifølge SSB. Hvilke knutepunkt vokser mest, og forventes å vokse mest?
- Total vekst i kommunen. Noen kommuner har flere prioriterte knutepunkter. Den samlede prosentvise veksten i hver enkelt kommune er forutsatt ikke å overstige 2,5 % årlig gjennomsnittlig vekst fram mot 2030 (for underalternativene *nye byer* er det sett bort fra denne forutsetningen).
- Transporttiltak og annet som tilsier/muliggjør stor vekst
- Lokalt utbyggingspotensial
- Regional vekstavstemming mellom korridorene

Fordeling av arbeidsplassvekst Akershus i alternativ 2 og 3

I alternativ 2 og 3 er all befolkningsvekst lagt til de utvalgte knutepunktene. Ved vekstfordelingen av arbeidsplasser, er dette moderert noe. Noen næringsgrupper er det ikke hensiktsmessig å fordele til knutepunkt. Disse næringsgrupper er derfor holdt utenfor, og følger vekstfordelingen fra alternativ 1. Dette gjelder jordbruk, skogbruk, fiske, oljeutvinning, bergverksdrift, industri, kraft- og vannforsyning og bygg og anlegg. Veksten i resterende næringsgrupper i Akershus er på totalt 57 000, og disse er fordelt til de prioriterte knutepunktene etter samme faktor som befolkningsveksten.

I tillegg til denne vekstfordelingen av arbeidsplasser har enkelte områder fått tillegg i antall arbeidsplasser i ulike alternativ. Dette gjør at den totale arbeidsplassveksten er ulik for de ulike alternativene. Arbeidsplassveksten som omtales her er imidlertid kun brukt i utredningen knyttet til transport, og transportmodellen som er benyttet bruker arbeidsplassene på en måte som gjør at dette ikke skaper skjevheter i resultatene.

På Fornebu/Lysaker og i Gardermoenområdet er det lagt til totalt 20 000 arbeidsplasser (hhv. 8 000 og 12 000) i alternativ 2 og 3 fordi dette er områder som forventes å få stor arbeidsplassvekst, men som ikke får denne veksten gjennom den opprinnelige framgangsmåten. I alternativ 2 er det forutsatt at de regionale by- og næringskjernene vil få et nødvendig befolkningsgrunnlag til å kunne tiltrekke seg en større andel kontorarbeidsplasser. I dette alternativet er det derfor lagt inn til sammen 6 000 arbeidsplasser i de regionale by- og næringskjernene, fordelt etter befolkningsveksten.

2 Oppsummering konsekvensbeskrivelser

2.1 Næringsutvikling

Formål

Formålet med utredningen er å avdekke hvor attraktivt det vil være for næringslivet å etablere seg i Oslo og Akershus etter de ulike alternativene for utbyggingsmønster fram mot 2030. En overordnet målsetting for planarbeidet er å tilrettelegge for et utbyggingsmønster som gjør at Osloregionen blir en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Det knytter seg to hovedutfordringer til oppgaven. Den ene er hvordan redusere den arealmessige spredningen av næringsvirksomhet utenfor Oslo. Den andre utfordringen er å trekke kontorarbeidsplasser inn i sentrum.

Funn

64 % av arbeidsplassene i Oslo/Akershus er i Oslo, som også har 71 % av kompetansearbeidsplassene. Næringsstrukturen i Akershus er differensiert, regionalisert og ulikt fordelt i delregionene. Bedriftene ligger mange steder spredt i randsonen rundt byer og tettsteder i Akershus. Dette gjelder for både kompetansearbeidsplasser, offentlig tjenesteyting, produksjon og arealkrevende handel og service.

Sentralisering, økonomisk vekst, globalisering og politikk er viktige drivkrefter for næringsutvikling. Politiske enkeltføringer på nasjonalt nivå har betydning for næringsutvikling i store regioner, som eksempel at hovedflyplassen er lagt til Gardermoen og at universitet og veterinærhøgskole er lagt til Ås. Oljesektoren er en viktig pilar i landets økonomi. Bedrifter som er knyttet til denne sektoren trekker vestover ut av Oslo. Det utvikles en teknologi-akse fra Skøyen, via Lysaker/Fornebu og Asker til Kongsberg. Lokaliseringen er blant annet forårsaket av hvor den aktuelle arbeidskraften bor.

Utvikling rundt Gardermoen har vært begrenset til flyplassrelatert virksomhet. Ullensaker er for langt unna Oslo og der høykompetansens bor, til at Gardermoen er blitt et næringscenter for kompetansearbeidsplasser slik vi ser ved flyplasser i andre byer. Gardermoen forventes å vokse i takt med globalisering og økonomisk vekst. Med kompetansebedriftenes sterke preferanse mot vestkorridoren, forventes Gardermoens potensial å knytte seg til videre vekst innen distribusjon, transport, logistikk sammen med kurs/konferanse og flyplasshandel.

Lørenskog og Skedsmo har tilrettelagt for arealkrevende virksomhet som trekker ut av Oslo, eller ikke har funnet areal i Oslo. Store offentlige virksomheter/etater (Posten, A-Hus) ligger i Lørenskog, men har ikke bidratt til bydannelsen. Med nær beliggenhet til Oslo og god tilrettelegging for næringsliv, vil Lørenskog kunne ha potensial for næringsvekst fremover sammen med Strømmen og Lillestrøm.

Desto lenger unna man kommer Oslo, desto svakere kan en forvente at næringsveksten innen kompetansearbeidsplasser vil være. Det blir viktig å avsette sentrumsareal til kontorbygg, selv om det ikke er etterspørsel i dagens marked, slik at ikke sentrum utvikles for boliger alene. Byene må bygges med næring som langsiktig mål. Etter gjennomgang av næringsstrukturen i ulike avstandssoner fra knutepunktene, finner vi at en stor andel av bedriftene ikke ligger i selve sentrumsområdet, men i en ring rundt. Det er viktig at kontorarbeidsplasser ligger i bykjernen. Med utgangspunkt i UMB på Ås, bør det her legges til rette for utvikling innen life science og biovitenskap. I planleggingen vil det være fruktbart å trekke synergier av forskningsinstitusjonen mot privat sektor. Denne tilretteleggingen bør skje mellom Campus og Ås sentrum for å styrke en bydannelse med kompetanseprofil. Ski har administrativ virksomhet i sentrum (administrasjon, personal og produksjon), men har for øvrig stor næringsaktivitet innen produksjon og distribusjon langs E6.

Vurdering

Alternativ 1 - Videreføring av dagens kommuneplaner tar utgangspunkt i en utvikling i tråd med gjeldende kommuneplaner. Dette alternativet ligger tett opp til referansealternativet som viser framskrivninger av antall arbeidsplasser gitt at dagens politikk videreføres. Oppsummert vil alternativ 1 bidra til en forsterking av eksisterende næringsstruktur med tydelig geografisk differensiering mellom de sentrale og mer spredtbygde områdene. Det kan forventes ytterligere konsentrasjon av kompetansearbeidsplasser i Oslo og langs vestkorridoren. Videre kan det forventes økt trykk på arealer tett opp mot Oslo og langs hovedtransportårene E6 og E18. De byer og tettsteder som i dag har svakt næringsliv, vil fortsatt stå overfor utfordringer i forhold til urbanisering med næringsvekst.

Alternativ 2-Konsentrert utvikling av byer legger til grunn sterk byvekst, der 80 prosent av befolkningsveksten konsentreres i 7 byer. Økt tilflytting mot byene bidrar til boligrelatert vekst i handel, service og tjenesteyting sammen med økt aktivitet i offentlig administrasjon/tjenesteyting. Det må utvikles gode arealmessige rammebetingelser for næringslivet, slik at ikke boliger opptar alt areal i sentrum. Alle deler av næringsliv og offentlig sektor vil vurdere de lavere kostnadene knyttet til arealer i byenes randsone opp mot fordeler ved å etablere seg i sentrum. Områdene nærmest Oslo vil være de mest attraktive for næringslivet.

Alt 3 – Fortetting i mange knutepunkt. Uansett størrelse på by/tettsted/kjerne vil det være attraktivt for næringslivet å etablere seg i randsone på grunn av tilgjengelighet til hovedvei og lavere arealpriser. Ønsker en å stimulere næringslivsetablering og offentlig administrasjon i sentrum, må det tilrettelegges for næringsarealer i sentrum i arealplanene. Dette inkluderer også offentlig virksomhet, som utgjør en større andel av kontorarealene i mindre tettsteder. De kommunene som har tettsteder som grenser tett opp mot Oslo, har et fortrinn ved at de har god tilgang til ulike typer arbeidsplasser innenfor korte reiseavstander. Desto lenger ut fra Oslo man kommer, desto større andel av sysselsettingen er offentlig sektor og handel, og desto lavere er etterspørselen etter kontorlokaler.

Etablering av arbeidsplassene er en viktig forutsetning for utvikling av mindre tettsteder. Mest aktuelt er kommunal drift og handel og service. Med økt forbruk øker etterspørselen etter varer og tjenester. Faktorene pris og utvalg styres av kundegrunnlaget. Det ligger en kritisk grense i et kundegrunnlag på 8-10.000 innbyggere for at tilbudet kan dekke behov i hverdagen. En mindre by bør derfor ha minimum 10.000 innbyggere og samtidig være et kommunesenter, for at det skal være grunnlag for etablering av et levedyktig boligrelatert tilbud.

Nye byer

Alternativ 2 B – Utbygging av ny by i Lillestrøm med Strømmen og Kjeller (LSK) er mindre viktig for næringslivet enn at næringsmiljøene her får utvikle seg innenfor bybåndet. Lillestrøm kan utløse flere kompetansearbeidsplasser sammen med Kjeller, dersom dette fagmiljøet blir styrket. Strømmens

handelsvirksomhet representerer en annen næringsprofil. Ved en utvikling av bybåndet LSK blir det viktig å kunne prioritere spesifikke områder til ulike næringsmiljøer. Næringslivet flokker seg sammen med konkurrenter i felles næringsmiljøer. Dette må skje uavhengig om det utvikles et bybånd eller ikke.

Alt 3b-e med Heggedal, Rosenholm/Kolbotn, Rånåsfoss, Minnesund/Langset. Heggedal planlegges utviklet for et relativt bredt sammensatt næringsliv. Kolbotn er møteplass for Opegård. Begge disse kan fungere som sentre. Rånåsfoss og Langset er i planene foreslått utviklet til 25.000 innbyggere. Begge områdene ligger så langt fra Oslo at utvikling av annet næringsliv enn det boligrelaterte, vil være utfordrende. 25.000 innbyggere er imidlertid tilstrekkelig til å utvikle et godt boligrelatert tilbud.

Konklusjon

Alternativ 2 vil være mest attraktivt for næringslivet i nordøst- og sørkorridoren, dersom det arbeides aktivt for å regulere areal til kontorbygg i sentrum (til bruk på lang sikt). Det kan ikke forventes stor etterspørsel etter kontorareal med det første, men areal må likevel avsettes. Offentlig sektor må gå foran med et godt eksempel og ikke trekke seg ut i randsone. Dersom alternativ 2 bidrar til at det blir så mange boliger i sentrum at næringslivet presses ut, er det bedre at boligveksten også skjer i mindre tettsteder, slik man har i alternativ 3.

Hovedfokus for næringsutviklingen de neste 10-15 årene må i alle kommunene være på de fortrinn hvert tettsted har. Attraktive boliger for kompetansearbeidsplasser er særlig viktig.

Alternativ 3 synes mest aktuelt i vestkorridoren der presset på sentrumsareal er stort og etterspørsel etter kontorlokaler vil fortsette å øke. Det sterke presset på sentrum vil derfor antas å komme i konflikt med boliger. Den arealkrevende virksomheten bør samlokaliseres i næringsområder med en spesifikk profil. Dette for å utnytte de samlokaliseringfortrinn disse næringene har og kan utvikle videre.

2.2 Boligmarked

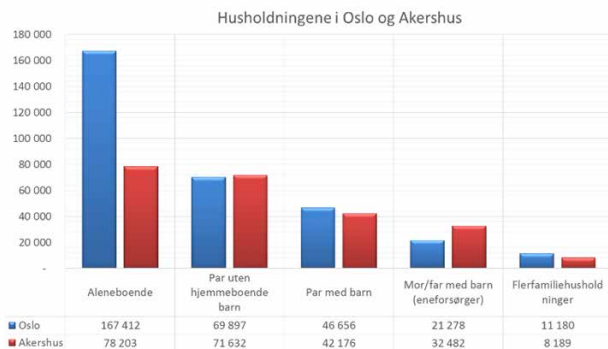
Om oppgaven

Formålet med utredningen har vært å avdekke i hvilken grad de ulike alternativene til utbyggingsmønster vil bidra til å imøtekomme de boligbehovene ulike befolkningsgrupper vil ha i Oslo og Akershus fram mot 2030.

Konsekvensanalysen av boligmarkedet er gjennomført i to faser. I første del er det gjennomført en analyse av dagens boligmarked i Oslo og Akershus. I denne delen gis det en oversikt over dagens boligmasse og husholdningsstruktur fordelt på regioner, kommuner og bydeler. I tillegg beskrives boligpreferansene til ulike befolkningsgrupper. I andre del er det gjennomført analyse av de tre hovedalternativene til utbyggingsmønster, samt etablering av ny by i Akershus.

Funn

Det er en betydelig overvekt av små husholdninger i Oslo og Akershus i dag. 74 % av boligmassen i Oslo er leiligheter, mens 78 % av boligmassen i Akershus



er eneboliger/småhus. I følge Prognosesenteret er boligmassen i Oslo tilpasset husholdningsstrukturen med en stor andel leiligheter. Forholdet mellom boligmassen og husholdningsstrukturen i Akershus tyder derimot på en ubalanse mellom tilbuds- og etterspørselssiden. En lav andel leiligheter i kombinasjon med en stor andel små husholdninger tyder på en underdekning av leiligheter i Akershus.

Boligmassen 2011	Oslo	Akershus	O+A
Boligtyper:			
Enebolig	10 %	51 %	27 %
Småhus	16 %	27 %	21 %
Leilighet	74 %	23 %	52 %
Eierform:			
Selveier	36 %	71 %	51 %
Borettslag	33 %	10 %	24 %
Leier	30 %	18 %	25 %
Areal:			
< 50 m ²	19 %	6 %	14 %
50-99 m ²	52 %	30 %	42 %
100-139 m ²	13 %	22 %	17 %
140-199 m ²	8 %	21 %	14 %
200 m ² +	6 %	19 %	12 %
Ukjent	1 %	3 %	2 %
Antall rom:			
1 rom	10 %	3 %	7 %
2 rom	26 %	13 %	21 %
3 rom	28 %	18 %	24 %
4 rom	19 %	25 %	21 %
5 rom	9 %	18 %	13 %
6 rom +	6 %	19 %	12 %
Ukjent	2 %	4 %	3 %

Tabellene viser boligmassen i Oslo og Akershus fordelt på boligtyper. Boligmassen i Oslo er rimelig godt tilpasset husholdningsstrukturen, mens det er ubalanse i Akershus.

Akershus	Aleneboende	Par u. hjb. Barn	Par m. barn	Mor/far m. barn	Flerfamilie	Total
Vest-regionen	35 %	30 %	18 %	15 %	3 %	100 %
Follo-regionen	32 %	32 %	18 %	14 %	4 %	100 %
Nedre Romerike	34 %	31 %	18 %	14 %	4 %	100 %
Øvre Romerike	33 %	31 %	18 %	13 %	4 %	100 %
Akershus	34 %	31 %	18 %	14 %	4 %	100 %

Oslo	Aleneboende	Par u. hjb. Barn	Par m. barn	Mor/far m. barn	Flerfamilie	Total
Oslo Sentralt	66 %	17 %	10 %	4 %	3 %	100 %
Oslo Vest	52 %	24 %	17 %	4 %	3 %	100 %
Oslo Sør Øst	41 %	26 %	23 %	6 %	4 %	100 %
Oslo Nord	45 %	24 %	21 %	6 %	5 %	100 %
Marka+uoppgift	38 %	30 %	23 %	4 %	6 %	100 %
Oslo	53 %	22 %	17 %	5 %	4 %	100 %

Tabellene og søylediagrammet viser en betydelig overvekt av små husholdninger i Oslo og Akershus.

	Førstegangsetablerere	Småbarnsfamilier	Storbarnsfamilier	Dessertgenerasjonen	Pensjonistene
Alder	20-29 år	30-39 år	40-54 år	55-64 år	65 år+
Bosituasjon	«Fra kollektiv til singel-liv»	Fra «compactness til family living»	«Big & beautiful»	Ingen forpliktelser!	Stort og upraktisk
Boligen - nå	Hybel-/leilighet	Fra leilighet/rekkehus	Enebolig - enebolig	Fra størrelse XXL til M?	Det enkle er det beste!
Boligvalget ...	«Value-for-Money» - prisfokus	«Value-for-Money» - pris & boligtype	«Quality & Design» -> områdefokus	«Quality & Design» -> område & funksjon	«Quality & Function» -> funksjonsfokus
Boområde	Urban living!	Fra urbanister til naturister?	SemiUrban	SemiUrban	Mer sentralt ...
Flyttekriterier	Større bolig!	Enda større bolig!	Større & enda bedre bolig	Mer lettstelt bolig	Mer lettstelt bolig
Kjøpekraft	85 %	97 %	108 %	109 %	105 %
Valgkriterier	«Value-for-Money»	«Value-for-Money»	«Quality & Design»	«Quality & Design»	«Quality & Function»
Boligdrømmen	Noe større!	Enebolig	Bedre enebolig	NY leilighet	Enkel boform
Eierpreferanser	Leier, men vil eie	Eier	Eier	My home is my castle!	1: eie! 2: ... leie ...
Stilpreferanser	Koselig ...	Moderne & koselig	Design, trender foran moter	Design inn i evigheten!	Bruker det man har!
Livsstil	Aktive & moderne, Moter & trender	Hjemmesittere - Tidsklemma	Aktivt EGET liv - Tidsklemma	Har mye av alt! Tid - \$ - plass	Nøktert og generøst!
Hvem er de?	«Hyper-generasjonen»	IKEA generasjonen	De engasjerte!	De bemidlede	De nøkterne

Tabellen viser en oppsummering av hovedfunnene fra Prognosesenterets boligpreferanseundersøkelse *Future living*, der de har kartlagt hvordan ulike befolkningsgrupper bor og deres preferanser for kjøp av neste bolig.

Prognosesenteret gjennomfører hvert år en boligpreferanseundersøkelse (*Future living*) og denne undersøkelsen viser bl. a:

- ✓ Andelen som foretrekker enebolig/småhus er høyest blant de yngre aldersgruppene, mens andelen som foretrekker leilighet er høyest blant de eldre aldersgruppene.
- ✓ De yngre flytter fordi de ønsker større bolig, mens de eldre flytter fordi de ønsker mindre og mer lettstelt bolig uten hage.
- ✓ Ønske om nærhet til offentlig kommunikasjon og gangavstand til butikker og annet service- og tjenestetilbudet øker med økende alder.
- ✓ Eldre som vil flytte ut av sin enebolig ønsker å bli boende i tilknytning til dagens boområdet.

Vurdering av alternativene

Alternativ 1 (videreføring av dagens kommuneplaner) vil i minst grad tilrettelegge for å imøtekomme boligbehovet i 2030. Alternativet vil bidra til en fortsatt utbygging av en betydelig andel eneboliger/småhus, også i områder der det ikke er et reelt behov for slike boliger. Alternativet vil føre til større prisforskjeller/prisbarrierer mellom brukt-boliger og nye leiligheter, noe som igjen vil bidra til mindre sirkulasjon i boligmassen. Alternativet vil i minst grad tilrettelegge for en urbanisert boligutvikling.

Alternativ 2 (konsentrert utvikling av byer) vil i stor grad tilrettelegge for å imøtekomme boligbehovet i 2030

og vil bidra til en markedsmessig riktig boligutvikling, dvs. en høy andel leiligheter. Alternativet kan føre til markedsmessige barrierer ved for store prisforskjeller på nye og brukte boliger. Dette vil være en særlig utfordring i de områdene der bruktboligprisene er relativt lave. Flere vil velge å bli boende i eneboligen hvis prisen på ny leilighet blir for høy sammenliknet med eneboligprisen. Alternativ 2 møter i liten grad befolkningens ønske om å bli boende i tilknytning til dagens boområde.

Alternativ 3 (fortetting i mange knutepunkter) vil i stor grad tilrettelegge for å imøtekomme boligbehovet i 2030. Alternativet vil minimere markedsmessige barrierer ved prisforskjeller på nye og brukte boliger og imøtekommer befolkningens ønske om å bli boende i tilknytning til dagens boområde. Alternativet stimulerer til en god sirkulasjon av boligmassen.

Anbefalinger

Med basis i den gjennomførte analysen konkluderer Prognosesenteret med å anbefale alternativ 3a, fortetting i mange knutepunkter, som det beste utbyggingsalternativet. Dette utbyggingsalternativet vil dels bidra til betydelig tilførsel av nye leiligheter, samtidig som man ivaretar boligkjøpernes lokale forankring i sitt nåværende boområde. Ved å satse på fortetting i knutepunktene vil boligsirkulasjonen stimuleres, og man vil forsyne de med lavere kjøpekraft brukte og rimeligere boliger.

2.3 Kommuneøkonomi

Om oppgaven

Formålet med utredningen har vært å avdekke hvilke kommunaløkonomiske utfordringer som følger med de tre alternativene til utbyggingsmønstre i Oslo og Akershus, samt etablering av en ny by i Akershus fram mot 2030. Oppgaven har bl. a. omfattet følgende:

- Oppsummere kunnskap om kommunaløkonomiske problemstillinger knyttet til vekst.
- Gjøre konkrete beregninger av driftsresultatene i kommunene i Oslo og Akershus de neste 20 årene med utgangspunkt i gjeldende kommuneplaner.
- Gjøre betraktninger om hvordan driftsresultatene vil bli dersom alternative utbyggingsmønstre til gjeldende kommuneplaner forutsettes.

Funn

Kommuner med langvarig befolkningsvekst har ikke like gode rammeforutsetninger som andre kommuner. Inntektssystemet kompenserer ikke for de økte investeringene veksten fører med seg fullt ut. Beregninger viser at en kommune med en vekst på 2 % må drive ca 2,1 % mer effektivt enn kommuner som ligger på gjennomsnittsveksten i Norge (1,3 %) for å holde kommunen på samme gjeldsnivå. Kommuner med befolkningsvekst på 3 % og 4 % må drive henholdsvis 4,3 % og 6,2 % mer effektivt.

Beregninger av kommuneregnskapene i alternativ 1 (Videreføre gjeldende kommuneplaner) viser at et flertall av kommunene i Oslo og Akershus vil gå med underskudd i 2030, dersom dagens kostnadsnivå i de enkelte tjenestene videreføres. Høyt kostnadsnivå i dag er like viktig som veksten for å forklare de økonomiske resultatene.

Agenda Kaupang har vurdert kommunens tålegrense for vekst og denne viser at en vekst på mellom 0,5 og 2 % er gunstig for kommunene i Oslo og Akershus. Det gir styringsfart og mulighet til å utnytte de stordriftsfordelene veksten gir. Langvarig vekst mellom 2 % og 3 % gir utfordringer, men kan håndteres. Vekst over 3 % medfører svært store utfordringer for kommuneøkonomien.

Vekst under 0,5 % vurderes som uheldig i Oslo/Akershus. Årsaken er at de fleste kommunene i

Akershus har hatt en relativt høy vekst og har planlagt og investert for en relativt høy vekst i tiden framover. Hvis kommunene ikke får utnyttet den investerte kapasiteten i teknisk og sosial infrastruktur vil dette gi utfordringer. Dette vil i følge Agenda Kaupang kun gi kommunaløkonomiske konsekvenser av moderat omfang.

Mer vekst et annet sted enn planlagt vil kunne føre til dårligere utnyttelse av grunnskolekapasiteten, da elever har rett til å gå på nærmeste skole. Mer sentralisert utbygging, som i alternativ 2 og 3, kan derfor føre til behov for noe høyere grunnskoleinvesteringer enn alternativ 1. Dette problemet er mindre når det gjelder annen infrastruktur med stor betydning for kommunens økonomi, som barnehage, sykehjem mv. Disse tjenestene har ikke samme krav til lokalisering.

Vurdering av alternativene

Tabellen under viser den gjennomsnittlige befolkningsveksten pr år fra 2012 – 2030, gitt de ulike alternativene til utbyggingsmønster. Dette er gjennomsnittsbetraktninger. Veksten vil imidlertid med stor sannsynlighet variere gjennom perioden. Kommunene vil kunne oppleve både høyere vekst og lavere vekst enn det gjennomsnittstallene viser. Derfor kan realitetene være mer utfordrende enn det som framkommer i tabellen.

Alternativ 1 vil gi en utfordrende vekst i tre kommuner (2-3 %), men den kan håndteres med sterk styring. De andre kommunene får gunstig vekst (0,5-2 %). En kommune får uheldig lav vekst.

Alternativ 2a vil føre til at antall kommuner med utfordrende høy vekst øker fra tre til fire kommuner, mens antall kommuner med uheldig lav vekst øker fra en til åtte kommuner i forhold til alternativ 1. Heller ikke i dette alternativet får noen kommuner vekst ut over det som kan håndteres.

Alternativ 3a gir ingen overbelastning i kommuneøkonomien i noen kommuner. I dette alternativet vil antall kommuner med utfordrende høy vekst reduseres fra tre til to kommuner, mens antall kommuner med uheldig lav vekst øker fra en til tre kommuner i forhold til alternativ 1.

	Årlig gjennomsnittlig vekst ulike alternativ fra 2012 - til 2030							
	Hovedalternativene			Fortetting mange knytnepunkt, ulik lok ny by				Alt 2 b Kons utvikl nye byer for ve Li strøm
	Alt 1 Viderfør gj kom plan	Alt 2 a Kons utvikl nye byer	Alt 3 a Fortetting mange kn pu	Alt 3 b Heggedal	Alt 3 c Langset	Alt 3 d Rånåsfoss	Alt 3 e Kolbotn	
Bærum	1,0 %	1,8 %	1,3 %	1,1 %	1,1 %	1,1 %	1,2 %	1,5 %
Asker	1,1 %	1,8 %	1,6 %	2,8 %	1,3 %	1,3 %	1,5 %	1,5 %
Ullensaker	2,5 %	2,5 %	2,6 %	2,3 %	2,3 %	2,3 %	2,5 %	2,1 %
Ski	1,1 %	2,3 %	1,4 %	1,2 %	1,2 %	1,2 %	1,3 %	1,9 %
Ås	2,3 %	2,4 %	1,6 %	1,4 %	1,4 %	1,4 %	1,5 %	2,0 %
Skedsmo	1,9 %	2,3 %	1,6 %	1,5 %	1,4 %	1,4 %	1,6 %	4,0 %
Oppegård	0,9 %	1,1 %	1,3 %	1,2 %	1,2 %	1,2 %	2,2 %	0,9 %
Lørenskog	1,2 %	1,2 %	1,2 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,1 %	1,0 %
Sørum	2,5 %	0,7 %	2,1 %	1,8 %	1,8 %	6,2 %	2,0 %	0,6 %
Nesodden	1,1 %	0,4 %	1,8 %	1,6 %	1,5 %	1,5 %	1,7 %	0,3 %
Nittedal	1,3 %	0,3 %	1,2 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,1 %	0,2 %
Nes	1,0 %	0,3 %	1,3 %	1,1 %	1,1 %	1,1 %	1,2 %	0,2 %
Frogn	1,2 %	0,4 %	1,6 %	1,4 %	1,4 %	1,4 %	1,5 %	0,3 %
Eidsvoll	1,6 %	0,5 %	1,4 %	1,2 %	5,0 %	1,2 %	1,4 %	0,4 %
Vestby	1,4 %	0,5 %	1,8 %	1,6 %	1,5 %	1,5 %	1,7 %	0,4 %
Rælingen	1,4 %	0,3 %	0,4 %	0,4 %	0,4 %	0,4 %	0,4 %	0,2 %
Fet	1,2 %	0,4 %	0,6 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,6 %	0,3 %
Enebakk	1,3 %	0,6 %	0,6 %	0,6 %	0,5 %	0,5 %	0,6 %	0,5 %
Hurdal	0,0 %	0,5 %	0,7 %	0,6 %	0,6 %	0,6 %	0,6 %	0,4 %
Gjerdrum	1,9 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,4 %
Aurskog-Høland	1,6 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %
Nannestad	1,2 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %
Oslo	1,4 %							

Konklusjonene er oppsummert i figuren over. Gunstig vekst (0,5-2 %) er markert med mørk grønt. Uheldig lav vekst (under 0,5 %) er markert med gult. Ufordrende høy vekst (2-3 %) er markert med oransje. Svært ufordrende høy vekst er markert med rødt (over 3 %).

Alternativene 3b-e fører til svært ufordrende vekst i Eidsvoll (ny by på Langset) og Sørum (ny by på Rånåsfoss). Både Asker og Oppegård vil iht. Agenda Kaupang sine beregninger, klare å håndtere en ny by. De nye byene er ikke særlig store (vekst på 25 000 innbyggere), og endringene i de øvrige akershuskommunenes planer blir små. De nye byene påvirker derfor veksten lite i de øvrige kommunene. Det trengs imidlertid statlig medvirking til å finansiere infrastruktur i nye byer.

Alternativ 2b med forsterket vekst i Lillestrøm/Kjeller/Strømmen med 50 000 innbyggere gir svært ufordrende vekst i Skedsmo kommune. Som en konsekvens av at mer vekst kanaliseres til Skedsmo vil 12 akershuskommuner få uheldig lav vekst.

Anbefaling

Det er ikke rimelig at innbyggere i kommuner med

ufordrende høy vekst (2-3%) eller svært ufordrende høy vekst (over 3%) skal få et dårligere tjenestetilbud enn innbyggere i andre kommuner. Agenda Kaupang sin anbefaling er derfor at staten øker nivået på veksttilskuddet til kommuner med langvarig vekst over 2% og at de kommunene med langvarig vekst over 3% får direkte støtte.

Alternativ 3a ser ut til å være det utbyggingsalternativet som fører til minst økonomiske vekstsmarter blant kommunene i Akershus de neste 20 årene. Alternativ 3a er marginalt bedre enn alternativ 1.

Alternativ 2a-b og 3b-e fører til større kommunaløkonomiske utgifter totalt enn for alternativ 1 og 3a. Dette skyldes blant annet at kommunene alt i alt må investere mer, siden en del av kapasiteten for eksempel innenfor grunnskolen blir stående ubenyttet i kommuner med uheldig lav vekst.

2.4 Nedbygging av arealverdier

Formål

Formålet med utredningen har vært å avdekke i hvilke omfang alternativene berører LNF-områdene, spesielt dyrka mark og områder med store naturverdier.

Forutsetninger som er lagt til grunn

Den metodiske tilnærmingen i prosjektet kan deles i to faser. I fase 1 verdisettes og sammenstilles ulike geografiske tema av nasjonal og regional verdi i Oslo og Akershus. I fase 2 blir det gjort uttrekk av denne arealverdikartleggingen, for å avgjøre i hvor stor grad de kartlagte verdiene disse vil påvirkes de ulike utbyggingsalternativene som ligger til grunn for plansamarbeidets konsekvensbeskrivelser.

Kartleggingen er delt inn i fire temaområder:

- Jordvern
- Friluftsliv
- Biologisk mangfold
- Kulturminner og kulturmiljø

Utvalg av geografiske registreringer som inngår i hvert enkelt temaområde, og verdisettingen av disse er utført hos Fylkesmannen i Oslo og Akershus for jordvern, friluftsliv og biologisk mangfold, og av Akershus fylkeskommune for kulturminner og kulturmiljø.

For å avgjøre hvorvidt de ulike utbyggingsalternativene vil kunne føre til en nedbygging av de kartlagte arealverdiene, er arealbruken knyttet til utbyggingsalternativene konkretisert på et så detaljert nivå som mulig. For samtlige alternativ er det utelukkende arealer knyttet til bolig og næringsformål som er kartlagt. For alternativ 1 er gjeldene kommuneplaner for samtlige kommuner i Akershus lagt til grunn. For alternativene 2 og 3 er den framtidige arealbruken i beregnet på bakgrunn av en kartlegging av dagens arealbruk i 2 km radius fra knutepunktet i de regionale kjernene, og i 1 km radius i de resterende knutepunktene. Kartleggingen er delvis utført av Asplan-Viak i 2012 på oppdrag fra plansekretariatet, og delvis av Rambøll i 2010 på oppdrag fra Akershus fylkeskommune. På bakgrunn av denne kartleggingen er det gjort beregninger av hvilke befolknings- og arbeidsplassstettheter som må legges til grunn for å oppnå den befolkningsveksten som følger av alternativet, og hvilke jordbruksarealer som må nedbygges for å oppnå den ønskede veksten. Det

er lagt til grunn høy befolknings- og arbeidsplassstetthet i sentrale deler av knutepunktene og avtagende i mindre sentrale deler.

Kommuneplanene som er lagt til grunn for alternativ 1 har ulike tidshorisonter, og enkelte utbyggingsarealer som er tatt med i denne analysen kan være uaktuelle for utbygging innen 2030. Det har imidlertid ikke vært mulig å foreta en god utvelgelse av arealer som burde tas ut av alternativet, og det vi har derfor valgt å la alternativet inneholde alle arealer avsatt til bolig og næringsformål, både eksisterende og framtidige. Resultatene må tolkes på denne bakgrunnen.

Vurdering av i hvilke omfang alternativene berører LNF-områder generelt og spesielt dyrka og dyrkbar mark og områder med store naturverdier

Alternativ 1

Samlet sett peker alternativ 1 seg ut som alternativet som i desidert størst grad legger beslag på de kartlagte arealverdiene. Innenfor både jordvern, friluftsliv og biologisk mangfold og kulturminner og kulturmiljø er dette en tydelig tendens. Også dersom vi ser kun på de høyest vurderte arealene, er det alternativ 1 som vil føre til størst nedbygging.

Alternativ 2

Forskjellene mellom alternativ 2 og 3 er marginale, men samlet sett legger alternativ 2 beslag på en noe lavere andel verdisatt areal. Trekker vi linjene langt fram i tid, kan det argumenteres for at alternativ 2 vil føre til et noe lavere konfliktnivå, ettersom det i dette alternativet fortettes mye i noen få områder, mens andre vil få en moderat til lav vekst. Denne virkningen er imidlertid ikke tallfestet.

Alternativ 3

Forskjellene mellom alternativ 2 og 3 er marginale, men samlet sett legger alternativ 3 beslag på noe mer verdisatt areal. I alternativ 3 fortettes det moderat i mange knutepunkt, noe som i et langt tidsperspektiv kan føre til at større områder settes under press, enn tilsvarende for alternativ 2.

Nye byer

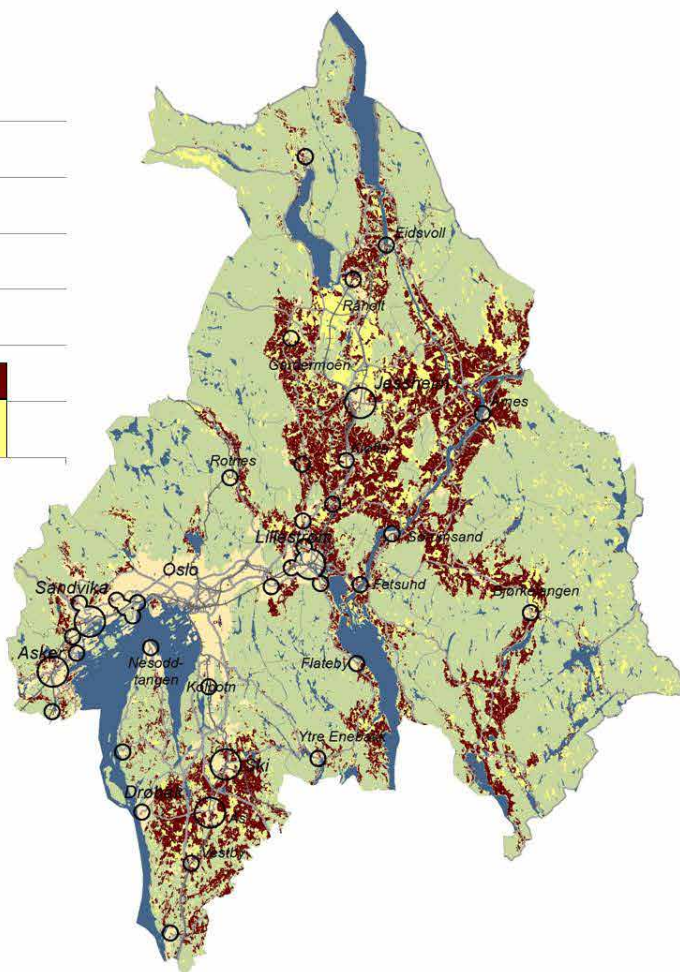
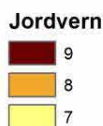
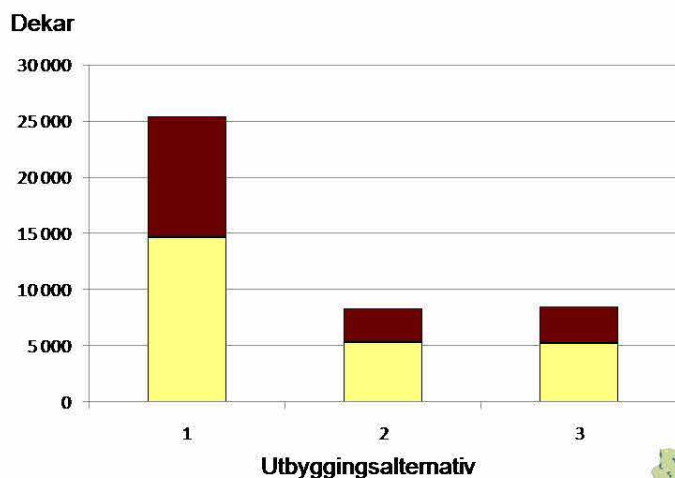
Alternativ 2 m/ny by Lillestrøm. Samlet sett er det grunn til å anta at en forsterket vekst på Lillestrøm vil forsterke

den svake tendensen vi ser i hovedalternativene, der alternativ 2 anses å gi et lavere konfliktnivå en de to andre alternativene.

Alternativ 3 m/ny by Heggedal, Rosenholm/Kolbotn, Rånåsfoss eller Minnesund/Langset. Selv om det er klart at en etablering av en ny by av moderat størrelse vil gi lavere press på arealer i andre knutepunkt, har vi ingen grunnlag for å si hvor dette vil skje. I tillegg vil etablering av en ny by gi nedbygging av arealer knyttet til blant annet samferdsel. Samlet sett har vi ikke grunnlag for å si at etablering av en ny by i alternativ 3 vil utgjøre en betydelig forskjell på nedbygging av de registrerte arealverdiene.

Anbefalinger

Generelt settes større andel verdifulle arealer under press ved en ekstensiv arealbruk. En mer intensiv arealbruk vil kunne føre til lavere press. Intensiv arealbruk fordelt på et fåtall områder, kan tenkes å føre til et lavere konfliktnivå på lang sikt.



Illustrasjon: Kartlagte arealverdier innefor jordvern, samt andelen av disse som blir nedbygd innefor utbyggingsalternativene.

2.5 Transportkonsekvenser av ulike utbyggingsalternativer

Formål

Formålet med utredningen har vært å avdekke sammenhenger mellom areal- og transportutviklingen i de ulike alternativene for utbyggingsmønster fram mot 2030, og hvilken effekt det vil ha på planens måloppnåelse.

Plansamarbeidet har som et hovedmål at transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, tilgjengelig for alle og med lavest mulig behov for biltransport. I tillegg har klimaforliket klimamål som tilsier at veksten i persontransport må tas med kollektiv, gange og sykling.

Bakgrunn

Transportkonsekvenser kan uttrykkes ved omfanget av transport som genereres. Dette kan blant annet beskrives ved antall reiser, reisenes samlede lengde og transportmiddelvalg.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har benyttet tre ulike måter å vurdere transportkonsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene. Transportkonsekvensene er blitt målt ved hjelp av indikatorer, ved hjelp av en enkel modell som TØI har utviklet selv (T1) og ved hjelp av transportmodellen RTM 23+ (T2).

Hvilke transportkonsekvenser har en arealplan?

Transportkonsekvensene av en arealplan avhenger av planens lokalisering og utforming. For eksempel vil en plan for lokalisering av et boligområde i utkanten av et større tettsted forventes å gi flere og lengre daglige bilturer enn om boligområdet lokaliseres nær tettstedssentrum. Dette kommer av at det normalt er lengre avstand til funksjoner som; arbeidsplasser, kommersielle tilbud, servicetilbud av ulike slag, offentlige institusjoner og at kollektivtilbudet vanligvis er best tilrettelagt i desentrumsnære områdene. I tillegg er det påvist sammenhenger mellom tetthet og romlige strukturer og folks valg av reisemåter i større byer. Sammenhengen mellom bystruktur og transport er også påvist gjennom data fra de norske reisevaneundersøkelsene, kombinert med data som beskriver bystrukturen.

De ulike utbyggingsalternativene varierer både når det gjelder lokalisering og tetthet, og dette vil påvirke transportkonsekvensene.

Funn

Generelt viser undersøkelsen at jo lengre fra sentrum folk bor, desto mer brukes bil for de daglige reisene. Jo større tetthet og nærhet til service og arbeidsplasser, desto mindre brukes bilen. I tillegg har kvaliteten på kollektivtilbudet (for eksempel frekvens og flatedekning) og regulering av bilbruk (for eksempel parkeringsrestriksjoner) betydning for transportmiddelbruken.

Konsentrert utvikling av byer forventes å gi minst økning i biltrafikken

Av figur S.1 og tabell S.1 kan vi se at alternativ 2 har det klart mest sentraliserte utbyggingsmønsteret. Alternativ 2 har også lavest gjennomsnittlig avstand til Oslo sentrum av de tre alternativene for så vel arbeidsplasser som for befolkningen, slik det framgår av tabell S.1. Den forsterkede konsentrasjonen som resultatene for disse indikatorene viser, tilsier at det er grunn til å forvente at alternativ 2 vil generere mindre biltrafikk enn de to andre alternativene.

Analysen viser at det er alternativ 2 - med variantene 2a og 2b - skiller seg ut hva gjelder vekst i antall bilreiser til /fra bolig i perioden 2010-2030 (se tabell nedenfor).

Konsentrert utvikling gir flere gang- og sykkelreiser

For Oslo estimerer transportmodellen at antall gang- og sykkelreiser ligger om lag 9 prosent høyere i alternativ 2 enn alternativ 1, mens antallet gang- og sykkelreiser er 3 prosent lavere i alternativ 3 sammenlignet med

Fylke	Delregion	Alternativ 1		Alternativ 2a		Alternativ 3a	
		Befolkning	Bilreiser	Befolkning	Bilreiser	Befolkning	Bilreiser
Akershus	Follo	30 %	25 %	30 %	22 %	34 %	26 %
	Vestregionen	23 %	14 %	40 %	26 %	30 %	22 %
	Nedre Romerike	37 %	29 %	26 %	17 %	27 %	19 %
	Øvre Romerike	41 %	36 %	27 %	20 %	37 %	30 %
	Akershus i alt	32 %	25 %	31 %	21 %	31 %	24 %
Oslo	Ytre by	26 %	15 %	8 %	1 %	33 %	20 %
	Indre by	46 %	-8 %	75 %	-22 %	33 %	-5 %
	Oslo i alt	33 %	11 %	33 %	-3 %	33 %	16 %
Akershus og Oslo i alt		32 %	20 %	32 %	12 %	32 %	20 %

Tabell: Vekst i antall bilreiser til/fra bolig 2012-2030 etter delregion.

alternativ 1. For Akershus sett er antall gang og sykkelreiser høyere både i alternativene 2 og 3 enn i alternativ 1. Samlet sett betyr dette at konsentrert utvikling gir kortere reiser, noe som gir potensiale for økt andel gang- og sykkelreiser.

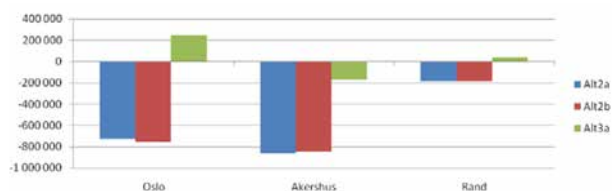
Kollektivtransportsystemet

Transportmodellberegningene viser at utfordringene i kollektivtransportsystemet først og fremst er dominert av det transport- og befolkningsmønsteret som allerede er på plass, og i mindre grad varierer med utbyggingsalternativene. Transportmodellberegningene indikerer kapasitetsmangler i kollektivtransportsystemet men viser de samme tendensene i alle alternativene. Dette gjelder først og fremst deler av stambuss- og trikkenettet i Oslo indre by, samt flere av lokaltogrutene til Oslo.

De signifikante endringene i belastningen for kollektivtransportsystemet er tydeligst i alternativene med forsterket vekst i avgrensede byområder (alt 2b og 3b-e). Blant disse fem byområdene fremstår alt 2b (LSK byen) som mest interessant. Med forutsatt vekst vil LSK-byen bli et byområde på nærmere 95 000 innbyggere og dette befolkningsgrunnlaget vil muligens skape markedsgrunnlag for mer kapasitetssterke transportformer.

Transportarbeid og klimaeffekter

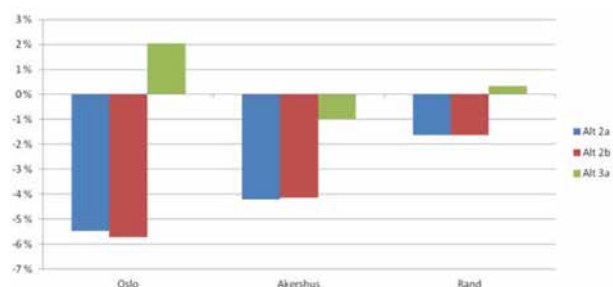
Beregning av transportarbeid sier noe om transportbelastning som de enkelte utbyggingsalternativene resulterer i. Trafikkarbeidet gjenspeiler både antall reiser og kjørelengde. I figur 1 er endringen i det totale trafikkarbeidet for Oslo og Akershus for alternativene 2a, 2b og 3a sammenlignet med alternativ 1.



Figur 1: Endring i transportarbeid (kjøretøykilometer / døgn) ved alternativ 2a, 2b og 3a, sammenlignet med alternativ 1.

Alternativ 2 er totalt sett gunstigs med hensyn til trafikkbetlastning fra biltrafikk og ligger 6 % lavere i Oslo og 5 % lavere i Akershus enn alternativ 1.

Klimaeffekter er vurdert ved å gjennomføre et grovt anslag på klimaeffekter i form av utslipp av CO₂ som følge av noen forenklete forutsetninger. Metodikken bygger på de samme forutsetningene og utslippstallene som ble brukt i forbindelse med Klimakurberegningene som TØI utførte for KLIF i 2009. Beregnet trafikkarbeid er den en viktig faktor i utslippsberegningene.



Figur 2: Endring i utslipp av CO₂ ved alternativ 2a, 2b og 3a, sammenlignet med alternativ 1.

Beregningene vist i figur 2 viser at utslippet av CO₂ er nesten 6 prosent lavere i Oslo og litt over 4 prosent lavere i Akershus sammenlignet med alternativ 1, mens alternativ 3 bidrar til en økning på nesten 2 prosent i Oslo og en reduksjon på ca 1 prosent i Akershus.

Anbefaling

Det er alternativene med konsentrert utvikling av byer (2a og 2b) som gir de minste transportmessige konsekvensene. Andelen og antall bilreiser er her minst, og det samme er transportarbeidet og det medfølgende utslippet av CO₂.

Alternativ 1 og 3 fremstår som ganske like med hensyn til transportkonsekvenser. De to alternativene er imidlertid forskjellige om vi ser på effektene i Oslo, mens de er omtrent like i Akershus. I Oslo gir alternativ 1 med konsentrert vekst i indre by en lavere bilvekst enn alternativ 3 (som har en vekst fordelt på knutepunkt i hele Oslo). I Akershus er alternativ 3 marginalt bedre enn alternativ 1 på grunn av konsentrert vekst i kommunene.

Ved utvikling av Oslo og Akershus vil det være nødvendig med sterkt konsentrert utvikling hvis en skal nå hovedmålet om at transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, tilgjengelig for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

3 Planlegging og utvikling i naboregionene til Oslo og Akershus

Planområdets grenser er ikke sammenfallende med den funksjonelle bolig- og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo. Naboregionene i alle de tre korridorene henvender seg i større og mindre grad mot Oslo og Akershus, og som ønsker å ta del i veksten i hovedstadsregionen. Den delen av Vestkorridoren står i en særstilling, der Akershus-delen av korridoren er spesielt «kort». Hurumlandet er her en naturlig del av Ruter-området selv om det ligger i Buskerud.

Det har vært gjennomført faglige møter med nabofylkene- og regionene til Oslo og Akershus. Hensikten har blant annet vært å diskutere utvikling og planlegging i tilgrensende områder, slik at vi kan se planområdet i en større regional sammenheng. Illustrasjonen til høyre viser en oppsummering av overordnet utvikling og planlegging i naboregionene som kan være relevant for Plansamarbeidet.

Vekstframskrivninger

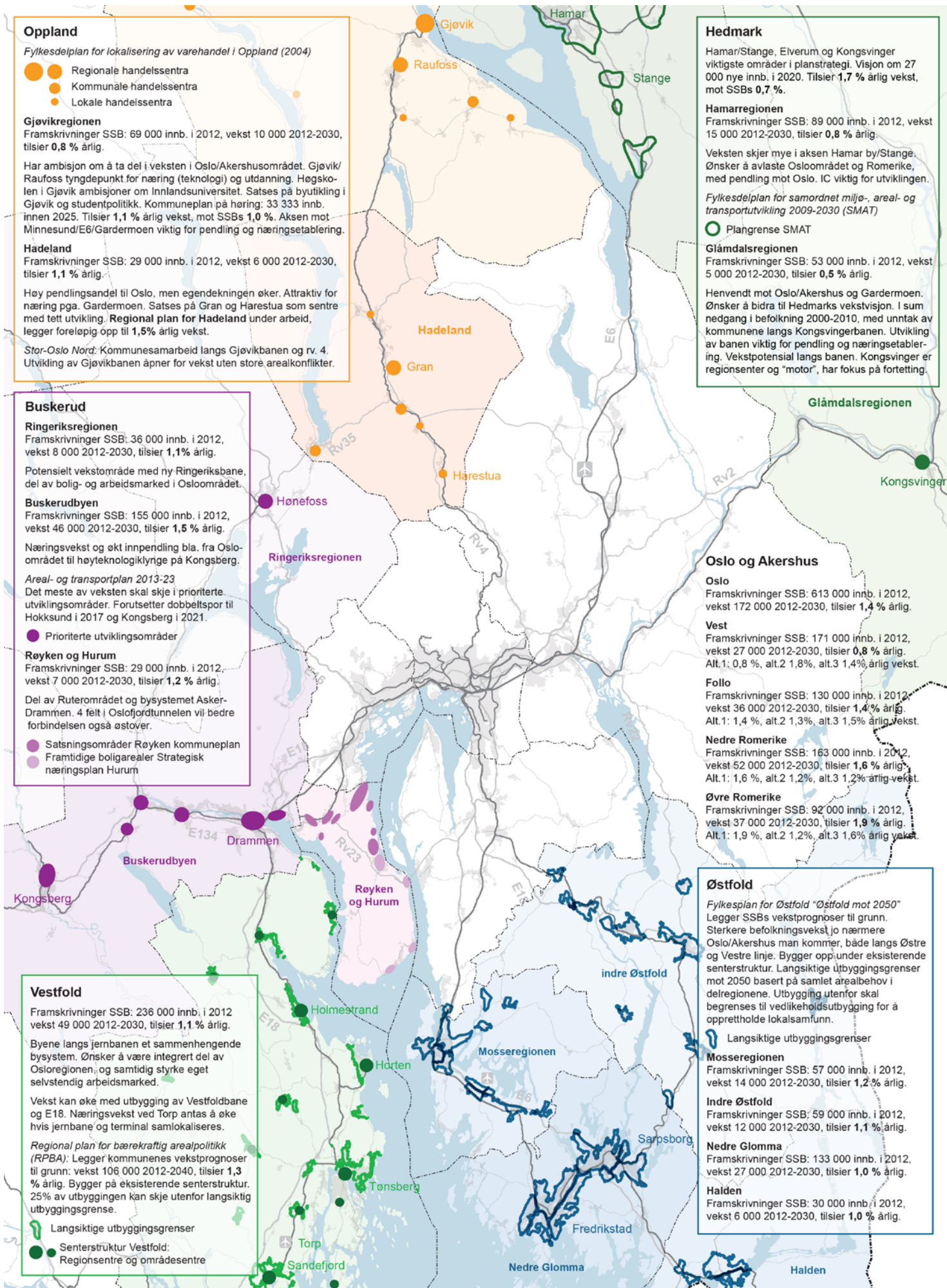
Statistisk sentralbyrås vekstframskrivninger varierer kraftig innenfor regionen i dag. Hovedtrekk er at veksten er større jo nærmere Oslo og Akershus man kommer, og at veksten i de mest folkerike områdene vest og sør for planområdet er større enn i nord og øst. Buskerudbyen er den regionen med høyest framskrevet vekst på 1,5 % per år, Glåmdalsregionen har lavest med 0,5 % per år.

Forventninger om vekst som følge av jernbaneutbygging

Byene som ligger langs de tre InterCity-korridorene forventer en styrket vekst som følge av nytt dobbeltspor. Samtidig rapporteres det i de andre jernbanekorridorene (særlig Ringerike, Kongsbergbanen, Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen) om stort vekstpotensial dersom man får jernbanetiltak som kan øke frekvensen inn mot Oslo.

Planlegging og innvirkning på planområdet

I de fleste naboregionene satses det på tettere byer og knutepunkter, særlig langs jernbanen, i tråd med Osloregionens areal- og transportstrategi. Flere har laget regionale planer som oppmuntrer til knutepunktutvikling og begrenser spredt utbygging i ulik grad.



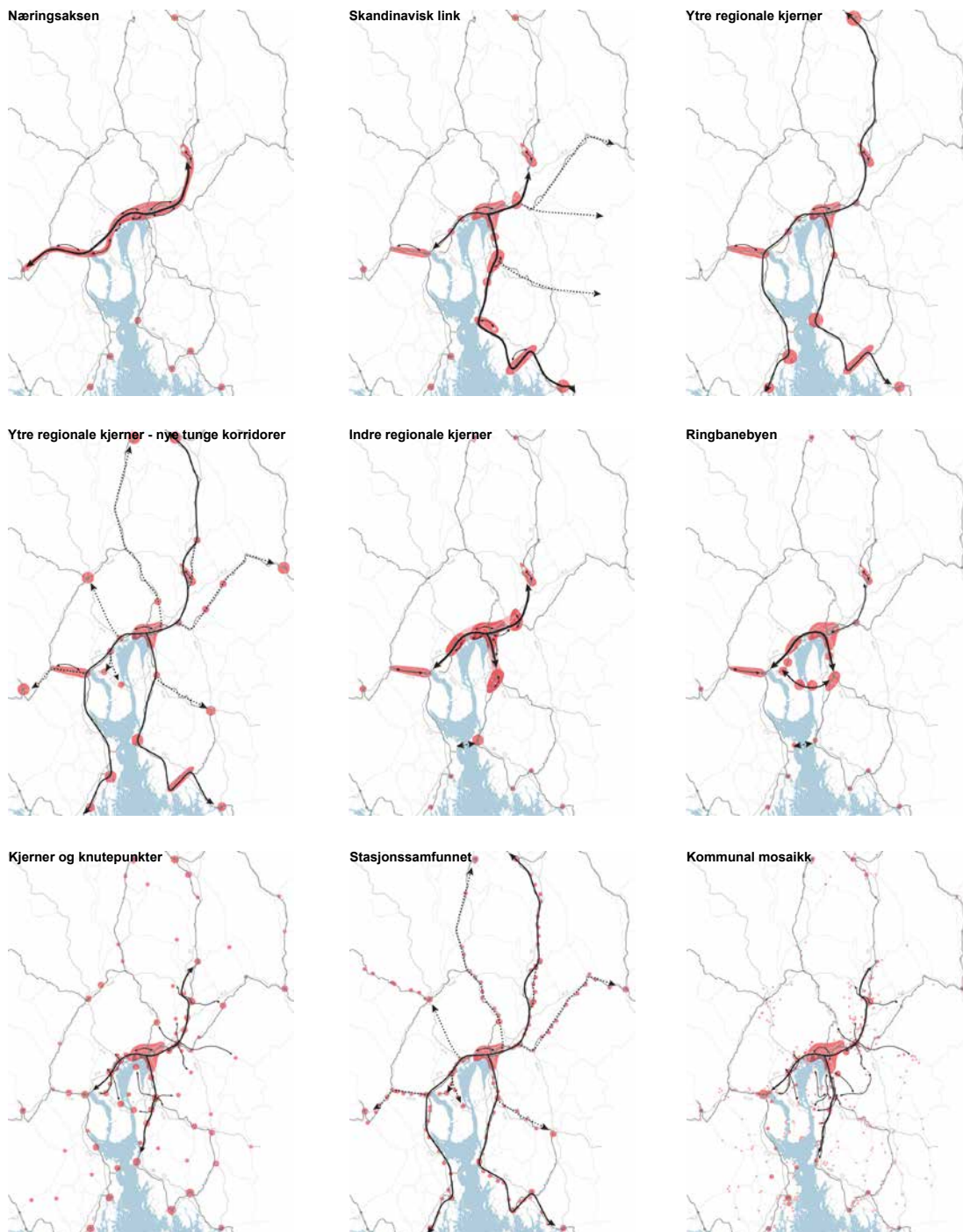
4 Oppdaterte 2050-perspektiv for hele regionen

4.1 Innledning og avgrensning

Ulike strategier for areal og transport gir ulike muligheter for regionens utvikling på lang sikt. I 2050-perspektivene vises noen av disse mulighetene, der overordnede prioriteringer for transportsystemet i regionen er sett i sammenheng med overordnede utviklingsretninger i utbyggingsmønsteret. Det er utarbeidet ni perspektiver. Tre er direkte videreføring av 2030-alternativene, men man kan tenke seg flere mulige sammenhenger. Også andre perspektiver kunne vært vist, men vi tror disse ni til sammen er interessante som bakgrunn både for plandiskusjonen og som oppspill når Osloregionen eventuelt skal

videreutvikle sin areal- og transportstrategi. Hensikten er ikke å utfordre flerkjerne-strategien, men å vise ulike konkretiseringer av den som henger sammen med ulike strategier for utvikling av transportsystemet.

Området omfatter det som vil være innen 1 times rekkevidde etter Jernbaneverkets planlagte InterCity-utbygging, med noen tillegg. Samarbeidsalliansen for Osloregionens nedslagsområde, som i hovedsak er sammenfallende, vil i følge SSBs middelalternativ kunne få en vekst på omkring 800 000 personer fram mot 2050.



I tillegg til areal- og transportstrategier er det til hvert av perspektivene beskrevet hvilke drivkrefter utviklingsstrategiene spiller på, og som dermed får være styrende for utviklingen. Drivkrefter på et generelt nivå er omtalt på neste side.

Areal- og transportstrategiene er overdrevet for å få fram prinsippene. De er beskrevet hver for seg på de neste sidene. De røde feltene i perspektiv-kartene indikerer hvilke områder som får hovedvekten av befolknings- og næringsveksten. Større felt betyr større vekst. Pilene indikerer hvilke transportforbindelser som prioriteres.

Det er gjort enkel vurdering av hver av 2050-perspektivene med utgangspunkt i måloppnåelse. Det er tatt utgangspunkt i konsekvensbeskrivelsene av 2030-alternativene, og annen foreliggende kunnskap.

Drivkrefter som påvirker utvikling av utbyggingsmønsteret

De drivkrefter som påvirker utviklingen av utbyggingsmønsteret vil grovt sett være både *boligbaserte*, dvs. drevet av boliglokalisering, og *næringsbaserte*, dvs. drevet av bedrifters valg av lokalisering for ulike typer virksomheter. *Utbygging av infrastruktur* er en tredje drivkraft som påvirker utbyggingsmønsteret, bl.a. gjennom trasévalg og endring av reisetid/frekvens mellom byene. Hver av disse drivkreftene kan bidra både til spredning og konsentrasjon av boliger og næringsvirksomhet på det regionale nivået.

Utviklingen i regionen vil i årene fremover være gjenstand for både boligbaserte og næringsbaserte drivkrefter. Lokal, regional og statlig areal- og transportpolitikk kan hver for seg påvirke disse drivkreftene. Gjennom regional planlegging søker en å finne felles løsninger på overordnet nivå gjør at summen blir et mest mulig bærekraftig bysystem.

Drivkrefter som gir spredning

Bedre tilgjengelighet og økende bilhold kan føre til en spredning av utbyggingsmønsteret gjennom suburbanisering. I dag bor over 35 % av befolkningen i Osloregionen utenfor tettsted. Det er mange i disse områdene som har fått en rimeligere bolig med bedre bostandard enn de ville ha fått ved å bo i byen. Dette er en form for utspredd byvekst som følger av

økte pendlingsmuligheter, men også som følge av omstruktureringer i næringslivet.

Bedrifter og arbeidsplasser flyttes ofte til mindre sentrale steder for å redusere driftskostnader. Dette har ført til at befolkningen som bor i distriktene etter hvert arbeider i næringsvirksomheter som er storbyrelatert og dermed blir integrert i en stadig voksende funksjonell region. En slik utvikling fører til suburbanisering som bl.a. gir dårligere muligheter for ressurseffektive løsninger for kollektivtrafikk, samfunnsservice og tettstedsutvikling på regionalt nivå. Det går an å motvirke suburbanisering, ved bl.a. å utvikle de ytre bykjernene i pendlingsregionen. Disse byene kan tiltrekke seg bedrifter ved å tilby lavere kostnader for lokaler og arbeidskraft enn i de store byene.

Drivkrefter som gir konsentrasjon

Befolkningens boligpreferanser og bedriftenes outsourcing av deler av sin virksomhet, påvirker den regionale utviklingen mot et mer utflytende og spredt utbyggingsmønster, men samtidig skjer det en sentralisering innenfor mange bransjer. Manges boligpreferanser går også i retning av mer urbane boformer. Det etterspørres tilgang på et mer variert næringsliv, et større og mer variert boligtilbud og bedre tilbud av service og tjenester. Deler av næringslivet søker nærhet til andre bedrifter for varer og tjenester, og muligheter for høyere produktivitet gjennom synergi med andre bedrifter. Dette forsterker utviklingen mot mer sentral beliggenhet.

Kunnskapsbedrifter søker også nærhet til boligområder med stor andel personer med høyere utdanning og spesialkunnskap. Asker/Bærum-området i Akershus er i dag en økonomisk motor i regionen med en sterk tjenestesektor med høyutdannet arbeidskraft og høye produksjonsverdier. Området har høye andeler spesialiserte tjenester rettet mot bl.a. olje-, it-sektoren og annen kvalifisert næringsvirksomhet. Bedriftene og offentlig virksomhet i dette området omfatter i dag hele 45 % av alle ansatte i fylket. Nedre Romerike har en andel på 25 %, Follo 19 % og Øvre Romerike 10 %. Bynære kunnskaps- og servicebaserte virksomheter vil antagelig øke sin andel av sysselsettingen fremover bl.a. fordi dette er næringer med høyere vekst enn i mange andre bransjer.

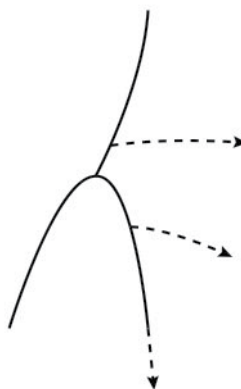
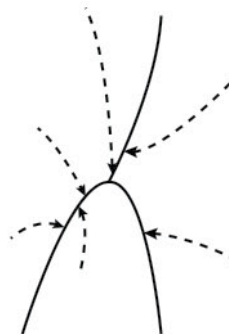
Areal- og transportstrategier

Prioriteringer i transportsystemet har sammenheng med utbyggingsmønster i perspektivene, og omvendt. I det følgende er strategiene brutt ned i deler for å forklare prinsipper og sammenhenger.

I de fleste tilfeller er det vanskelig å spesifisere hvilke konkrete transporttiltak som vil være nødvendig innenfor ulike strategier mot 2050. I beskrivelsen av perspektivene er det lagt mer vekt på hvordan systemene fungerer enn hvilke tiltak de innebærer. Full utbygging av IC-triangelet er en forutsetning i alle perspektivene, og det er sannsynlig at det er behov for kapasitetsutvidende tiltak gjennom sentrum for t-bane og jernbane i perioden. Tilrettelegging for høyere gang- og sykkelandeler omtales ikke spesielt, men dette har nær sammenheng med tetthet og andre urbane kvaliteter i byer og tettsteder. Perspektivene med mer spredt vekst må man derfor anta vil ha lavere gang- og sykkelandeler. Disse perspektivene vil samtidig være vanskeligere å betjene kollektivt, de vil ha høyere bilandeler, og dermed føre til høyere prioritering av veitiltak.

Nye byer som del av fremtidige plangrep

I hvert av perspektivene er det sett på hvordan eventuelle nye byer kan lokaliseres for å bygge opp under prinsippene i de ulike perspektivene, samtidig som arealkonflikter og økt transportarbeid skal bli minst mulig.



Rendyrke IC-korridorer

Fullt utbygd IC-triangel er forutsatt i 2050. En mulig transportstrategi er å prioritere rendyrking av IC-triangelet framfor å utvikle flere korridorer.

Få tunge korridorer gjør det mulig å få et godt regionalt kollektivsystem med høy frekvens selv med regionens relativt begrensede befolkningsgrunnlag.

Videreutvikle grenbaner

Bygge videre på IC-triangelet gjennom dobbeltspor på en eller flere grenbaner, og derigjennom muliggjøre tung utvikling i flere korridorer.

Ringeriksbane og Hurumbane helt ny, Gjøvikbanen ny trasé.

Grenbaner i vest kan være en strategi for å bedre øst-vest-balansen i banesystemet.

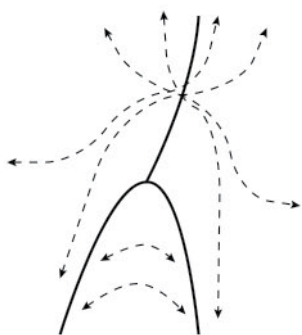
Forbindelser til Europa

Tettere tilknytning til en større Skandinavisk byregion og videre til Europa gjennom hurtigtogforbindelser.

Göteborg og Öresund via Follo-banen og Østfoldbanen, og/eller Stockholm via Kongsvingerbanen/Aurskog-Høland eller Follo-banen/Østre Linje. Strategisk plassering av stopp kan muliggjøre ny byutvikling.

Nye forbindelser mellom korridorene

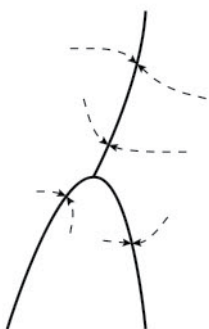
Nye jernbanekoblinger mellom viktige by- og næringskjerner med tanke på tettere integrasjon i regionen og ny byutvikling.



Omkjøring/avlastning

Nye veg- og jernbanekoblinger med tanke på trafikal avlastning av Oslo-navet, særlig med tanke på gods. Muliggjør nedbygging av trafikksystemet i indre byområder og bedre byutvikling på grunn av reduserte lokale miljøulemper.

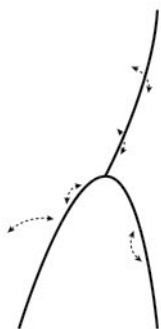
Kan innebære både fjordkrysning (pågående KVV i regi av SVRØ), og ulike varianter av omkjøring på vei vest/nord/øst for Oslo (såkalt ring 4).



Sterke tverrforbindelser

Strategiske tverrforbindelser som er strukturerende for arealutviklingen.

Stive tverrgående busslinjer med høy frekvens som mater til tog og betjener lokale arbeids- og fritidsreiser. Forutsetter sterkt befolkningsgrunnlag langs forbindelsene.



Sterke lokale forbindelser

Sterke kollektivstrenger som binder sammen befolknings- og arbeidsplasskonsentrasjoner lokalt.

Muliggjør tett byutvikling langs strengene/ved holdeplassene.

Styrke noen byer

Utnytte veksten til å bygge opp noen få sterke byer som får egentynge nok til å utvikle spesialiserte arbeidsmarkeder og avlaste Oslo.

Korte reiseavstander

Satse på byer som ligger i kort reiseavstand til Oslo og hverandre. Muliggjør flere forbindelser, synergier og bo- og arbeidskonstellasjoner.

Mer selvstendige byer lenger ut

Satse på byer som ligger lenger ut og dermed er mer selvstendige bolig- og arbeidsmarkeder i dag. Gjennom IC-satsningen kan disse byene styrke næringslivet pga. tettere forbindelse til andre næringsklynger og områder med høyere utdanningsnivå. Akseptabel pendlingsavstand øker folks mulighet til å bo i distriktet og jobbe sentralt.

Fordele på flere steder

Utnytte veksten til å styrke mange byer og tettsteder, slik at de får befolkningsgrunnlag nok til å få gode lokal tjeneste- og servicetilbud, og høye kollektivgang- og sykkelandeler.

Sterke byer + spredt utbygging

Dagens utvikling. Markedskrefter og boligpreferanser fører til både konsentrasjon og spredning.

Sammenhengende byområder

Utvikle kjerneområdene som sammenhengende, helhetlig bystruktur som muliggjør gang- og sykkelandeler vi i dag kun har sentralt i Oslo. Innebærer nedbygging av barrierer og "ingenmannsland" mellom kjerner og knutepunkt.



4.2 Næringsaksen

Strategi for å møte den internasjonale konkurransen ved å videreutvikle og forsterke aksen som i dag har hovedtyngden av spesialisert næring i regionen. Oslo er motor i en næringsutvikling med tyngdepunkter i Kongsberg, Asker, Lysaker/Fornebu, Lillestrøm/Kjeller og Gardermoen.

Drivkrefter: Perspektivet imøtekommer lokaliseringsskrav for et stadig voksende kompetansebasert næringsliv, med kort reisetid og sentralt beliggende boliger. «Næringsaksen» har i dag langt den største andel av arbeidsreiser i landet, og også flest kunnskapsbedrifter, hovedkontorer og offentlige administrasjonsvirksomheter.

Areal- og transportstrategier: Boliger, næringsliv og offentlig virksomhet med mange kontorarbeidsplasser lokaliseres langs aksen, med sterk grad av fortetting rundt de regionale kollektivknutepunktene. Virksomheter med få ansatte og stort arealbehov lokaliseres utenfor sentrum i denne aksen.

Utbygging av offentlige kommunikasjoner skjer med tanke på å få flest mulig reisemuligheter og forbindelser langs aksen, ikke bare inn mot Oslo. Høyfrekvent tilbud på region-, lokaltog og T-bane er ryggraden som knytter regionale målpunkt sammen. Transporttilbud som mater inn mot næringsaksen videreutvikles. Bedre balanse i transportsystemet tilstrebes gjennom utbyggingen av boliger og arbeidsplasser.

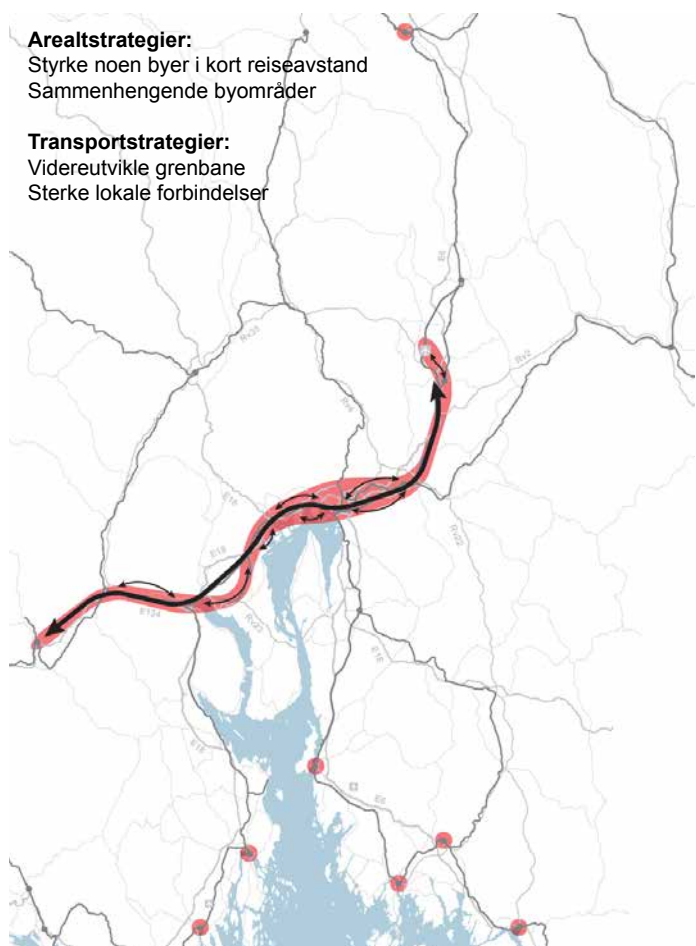
Ny by: I dette perspektivet bør eventuelle nye bydannelser lokaliseres langs kollektivsystemet i næringsaksen. Eksempler kan være Heggedal, bymessig utvikling mellom Asker og Sandvika, Lillestrøm, etc.

Arealstrategier:

Styrke noen byer i kort reiseavstand
Sammenhengende byområder

Transportstrategier:

Videreutvikle grenbane
Sterke lokale forbindelser



4.3 Skandinavisk link

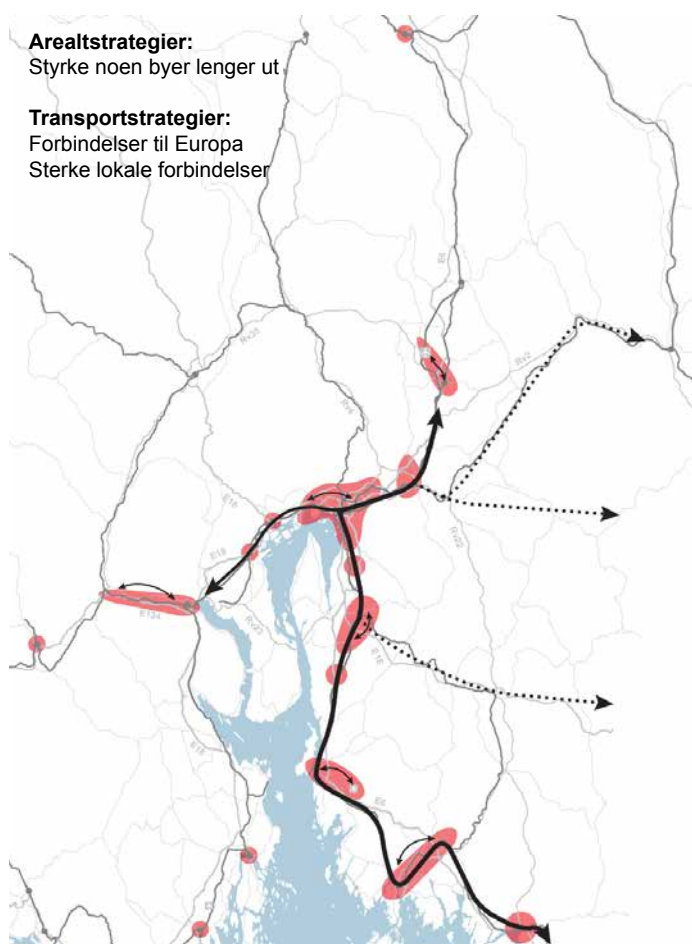
Strategi for å møte den internasjonale konkurransen ved å knytte Osloregionen til en større Skandinavisk byregion. En ny forbindelse kan tenkes på flere måter, men perspektivet viser en forsterket vekst i sørkorridoren som en følge av forbedringer i transportsystemet i aksen Oslo – Østfoldbyene – Göteborg – Øresund.

Drivkrefter: Perspektivet imøtekommer krav om kort reisetid for et stadig voksende kompetansebasert næringsliv og behovet for sentrale boliger. Samtidig imøtekommes behovet for en spredning av virksomheter for å avlaste det sentrale Oslo. Sørkorridoren har i dag ikke like høyt veksttempo som de to andre korridorene, men viktige drivkrefter kan endre dette.

Ny Follobane forkorter reisetid og øker kapasiteten til Oslo sentrum, også for bysystemet sør for Ski. Dette kan bli en viktig driver for utvikling av boliger og arbeidsplasser i sørkorridoren, på samme måte som Gardermobanen er det i nordøst. En kraftig økt vekst i Østfoldbyene kan gjøre regionsenteret Ski til ett av flere tyngdepunkt i bolig- og arbeidsmarkedene i korridoren, bidra til at mer spesialiserte arbeidsmarkeder utvikles, og bedre ubalansen som følge av Oslos dominans. Områdene videre østover er i dag et viktig etableringssted for plasskrevende næringer og logistikknæringer på forbindelsen Oslo-Göteborg-Øresund. Østfoldbyene med sin beliggenhet ved Oslofjorden har kvaliteter som er etterspurt. Sverige er en betydelig arbeidskraftleverandør for Norge, og kan tilsis nærmere tilknytning mellom landene også på samferdselssiden. En forlengelse av Oslos sørkorridor kan i et slikt perspektiv være et område med betydelig vekstpotensial.

Areal- og transportstrategier: Boliger, næringsliv og offentlig virksomhet med mange kontorarbeidsplasser konsentreres i hovedsak i viktige knutepunkter i sørkorridoren. I dette perspektivet er det viktig å få en rask utbygging av Follobanen og IC-triangelet, i tillegg til at gode kollektivsystem rettes inn mot byene. Videre prioriteres en høyhastighets togforbindelse Oslo – Göteborg – Øresund for å integrere Osloområdet og sentrale Østfold i en større skandinavisk byregion. En ny fjordkryssing (som Statens vegvesen er i ferd med å utrede, omtalt under *Ringbanebyen*) kan være en del av en slik strategi, for å bedre den skandinaviske forbindelsen også for den delen av Osloregionen som ligger på vestsiden av fjorden. Et sammenhengende skandinavisk høyhastighetstognettverk kobles på det fremvoksende europeiske nettverket. Man kan tenke seg en tilsvarende utvikling ved en eventuell høyhastighetsbane til Stockholm, via Ski/Askim eller Lillestrøm/Bjørkelangen. Denne muligheten er indikert med stiplede piler, og vil medføre andre arealutviklingsstrategier.

Ny by: I dette perspektivet bør eventuelle nye bydannelse bygge på en eksisterende ytre by med vekstpotensial som kan bidra til å styrke de regionale transportforbindelsene i sørkorridoren.



4.4 Ytre regionale kjerner - rendyrke IC-korridorer

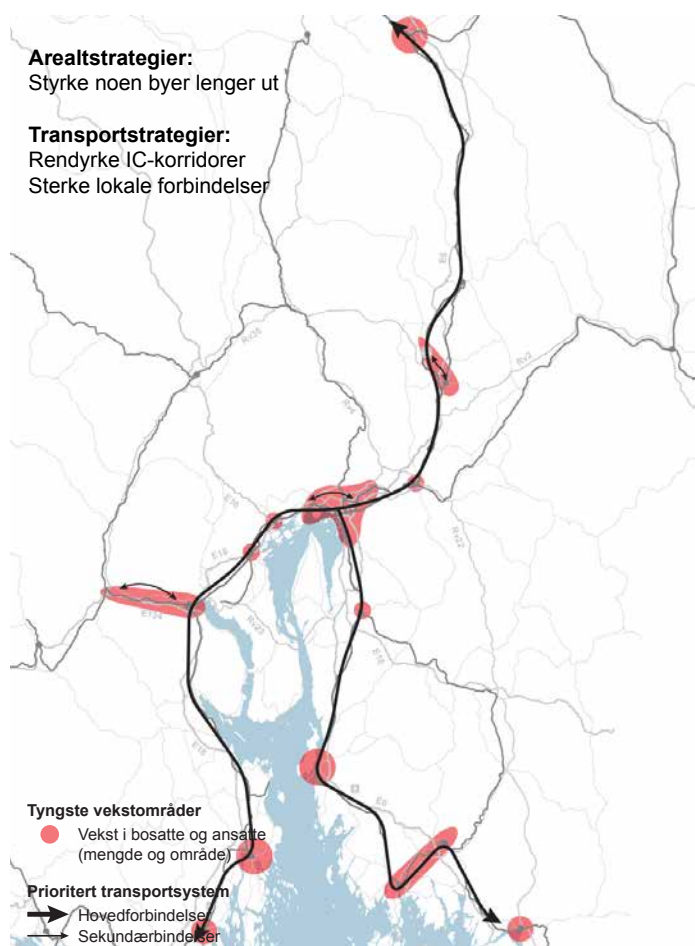
Strategi for å bedre Osloregionens konkurransevne gjennom å styrke noen få byer i ytre deler av regionen. Byene har pga. en viss egentyngde potensiale for å utvikle sterke spesialiserte arbeidsmarkeder, og får gjennom IC-satsningen pendlingsavstand til Oslo. De indre delene av regionen avlastes for noe vekst.

Drivkrefter: Perspektivet imøtekommer krav om kort reisetid for et stadig voksende kompetansebasert næringsliv, og sentralt beliggende boliger. Samtidig imøtekomes behovet for en spredning av virksomheter for å avlaste det sentrale Oslo. Dette perspektivet er videre basert på at byene og delregionene må integreres bedre med hverandre for at de samlede ressurser av arbeidskraft, næringsliv, utdanning og forskning skal kunne utnyttes effektivt. Erfaringer fra andre storbyregioner i Europa tilsier at byene og tettstedene innen en region bør komplettere hverandre heller enn å konkurrere seg i mellom.

Areal- og transportstrategier: I Osloregionen utenfor hovedstaden, er det flere byer og tettsteder som er store nok til å gi vesentlige bidrag til Osloregionens konkurransekraft. De ytre byene er mer selvstendige enn de som ligger nærmest Oslo, men Oslo vil likevel være dominerende i Osloregionen. For å bedre denne balansen, og for at de ytre byene skal bli store nok til å utvikle egne spesialiserte arbeidsmarkeder, får de i dette perspektivet en større andel av veksten. Det legges opp til moderat til lav vekst i øvrige tettsteder og sentra i regionen. Noe utvikling i mindre byer og i tettsteder tilknyttet det regionale kollektivtransportsystemet ivaretas, og spredning av utbyggingsmønsteret motvirkes.

I dette perspektivet er det viktig å få en rask utbygging av IC-triangelet. Både med tanke på næringsutvikling og kollektivtransport er det nødvendig å få et best mulig befolkningsgrunnlag i de stedene man ønsker å satse på. I den sammenhengen kan en egen strategi være å prioritere vekst og baneressurser i de tre IC-korridorene som har størst befolkningsgrunnlag i dag, framfor å utvikle flere. Slik får man befolkningsgrunnlag og ressurser til å optimalisere et kollektivtransportsystem med høy frekvens mellom, i og inn mot byene. De tre korridorene har ulik karakter. For eksempel utgjør byene langs Vestfoldbanen i større grad enn i de andre korridorene et sammenhengende bysystem.

Ny by: I dette perspektivet bør eventuelle nye bydannelser bygge på en eksisterende ytre by med vekstpotensial, som kan bidra til å utvikle de regionale transportforbindelsene.



4.5 Ytre regionale kjerner – nye tunge korridorer

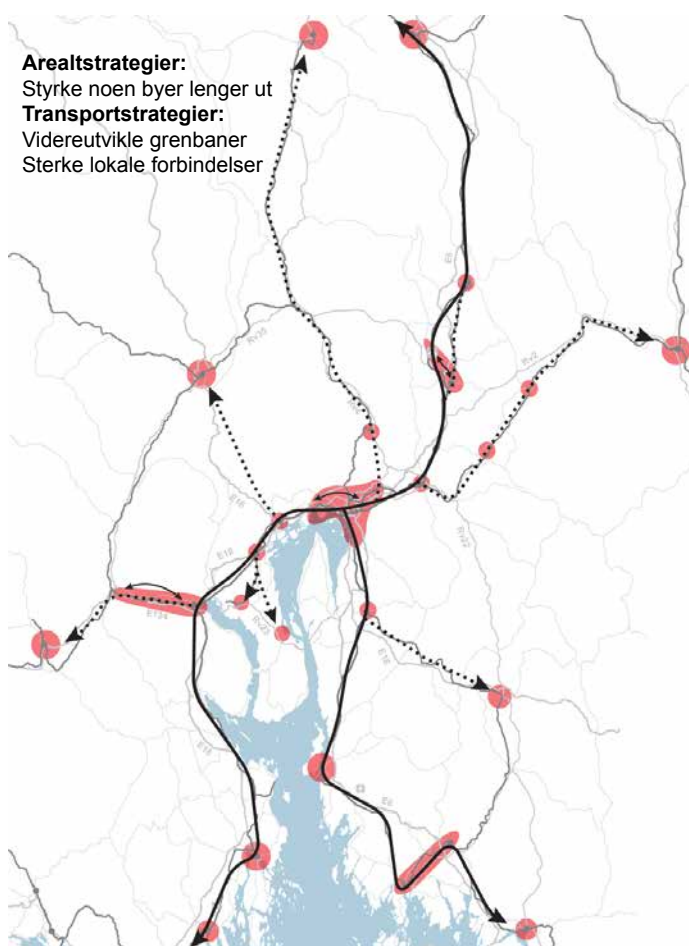
Strategi for å bedre Osloregionens konkurransevne gjennom å styrke noen få byer i ytre deler av regionen, som *ytre regionale kjerner*. Viser i tillegg mulige nye tunge jernbanebaserte korridorer i regionen, enten gjennom videreutvikling eller nyetablering. Styrking av forbindelsene åpner for potensielle nye *ytre regionale kjerner*.

Drivkrefter: Som *ytre regionale kjerner*, men ny infrastruktur vil være en viktig driver for bolig- og næringsetablering og vekst i nye korridorer.

Areal- og transportstrategier: Som *ytre regionale kjerner*, men uten å begrense seg til de tre IC-korridorene. En eller flere nye jernbanekorridorer utvikles med tanke på å etablere nye tunge vekstkorridorer for bolig- og næringsutvikling. «Grenbanene» er mer sentrale i pendlingsområdet til Oslo enn de ytre strekningene av IC-triangelet, selv om de fleste av dem i dag ikke har det samme befolkningsgrunnlaget som IC-korridorene. Mulige nye korridorer er vist med stiplede piler. De har ulike fortrinn og utfordringer, både med tanke på hvor tunge infrastrukturtiltak som skal til og hvilke forutsetninger de har for å utvikle seg som balanserte bolig- og arbeidsområder.

Utvikling av grenbaner i **vest** er positivt med tanke på å få balanse i banesystemet og best mulig utnyttelse av kapasiteten gjennom Oslo.

- Nye **Ringeriksbanen** er med i regjeringens forslag til NTP med midler til start sent i perioden. Banen er strategisk viktig for å bedre den nasjonale forbindelsen mot Bergen, og åpner for forsterket vekst i og mot Hønefoss. Trasé er ikke fastlagt.
- **Sørlandsbanen** mellom Drammen og Kongsberg kan videreutvikles trinnvis først med halvtimesruter til Hokksund, og så tyngre investeringer for halvtimesruter og kortere reisetid til Kongsberg. Investeringen vil bygge opp under utviklingen i Buskerudbyen, som har stort befolkningsgrunnlag i dag og er den delregionen med høyest vekstrate i IC-området. I tillegg vil banen være viktig for å betjene næringsveksten på Kongsberg, som er en viktig høyteknologisk næringsklynge i Osloregionssammenheng.
- **Spikkestadbanen** er i dag en lokalbane med halvtimesruter som er lokalstoppende mellom Asker og Lillestrøm. Videreutvikling bør evt. ses i sammenheng med mulig ny **Hurumbane**. En Hurumbane kan utløse attraktive nye utviklingsområder langs fjorden, og eventuelt knyttes til en framtidig fjordkryssende bane som kobler sammen kjerner og knutepunkter i vest- og sørkorridoren som omtalt under *Ringbanebyen*. Ny Hurumbane er ikke tidligere utredet.



I **nordøst** er det to eksisterende baner som er viktig for godstransporten i tillegg til -, nær- og regiontransport for person.

- **Gjøvikbanen** kan videreutvikles til et visst punkt med kryssingsspor, men halvtimestrafikk og kortere reisetid krever nytt dobbeltspor, og mest sannsynlig omlegging av traseen ut fra Oslo, som i dag går gjennom Nordmarka. Omlegging gjennom Oslo og Nittedal kan spille en strategisk rolle i byutvikling sentralt, i tillegg til at korridoren mot Gjøvik har vekstpotensial uten store arealkonflikter. Gjøvik/Raufoss har et potensiale for videre næringsutvikling. Det har vært utredet mulige forlengelser av Gjøvikbanen mot Dovrebanen, både med tanke på høyhastighet mot Trondheim og robusthet for godstransporten.
- Videreutvikling av **Kongsvingerbanen** kan også skje trinnvis ved hjelp av kryssingsspor for halvtimesruter til Sørumsand, og så dobbeltspor og kryssingsspor for halvtimesruter til Årnes. I tillegg er det nødvendig med færre stopp for å gi bedre tilbud til regiontrafikken. Korridoren langs jernbanen mot Kongsvinger har stort vekstpotensial. Eventuell langsiktig videreutvikling av Kongsvingerbanen bør sees i sammenheng med en mulig forbindelse mot Sverige, omtalt under Skandinavisk link.

I **sør** er det Østfoldbanens **Østre linje** som i dag er eneste grenlinje til IC-korridoren, og har i dag stor lokaltrafikk på strekningen Ski-Mysen. Banen skal moderniseres noe, blant annet i forbindelse med å prøve ut et nytt felles europeisk signalsystem. Eventuell langsiktig videreutvikling bør ses i sammenheng med en mulig forbindelse mot Sverige, omtalt under *Skandinavisk link*.

I regjeringens forslag til NTP sies det at kapasiteten og togtilbudet på Sørlandsbanen til Kongsberg, Kongsvingerbanen, Hovedbane og Spikkestadbanen, Østfoldbanens Østre linje og Gjøvikbanen skal utvides i takt med etterspørselen. (...) Det vil bli satt i gang utredninger som fram mot rullering av NTP 2018 – 2027 vil gi bedre grunnlag for å prioritere tiltak på disse strekningene.

Ny by: I dette perspektivet bør eventuelle nye bydannelser bygge på en eksisterende ytre by med vekstpotensial, som kan bidra til å bygge opp under de nye jernbanekorridorene. Ny Ringeriksbane kan åpne Hønefoss som vekstområde. Nye traseer kan også tenkes å åpne for helt nye byer i områder med få arealkonflikter.

4.6 Indre regionale kjerner

Strategi for å bedre Osloregionens konkurransevne gjennom å styrke noen få byer i indre deler av regionen, i et tett integrert bysystem med korte reiseavstander. For å kunne utvikle egentyngde nok til å utvikle spesialiserte arbeidsmarkeder, må byene få en stor andel av veksten i regionen. Perspektivet er en direkte videreføring av alternativ 2 for 2030 – *Konsentrert utvikling av byer*.

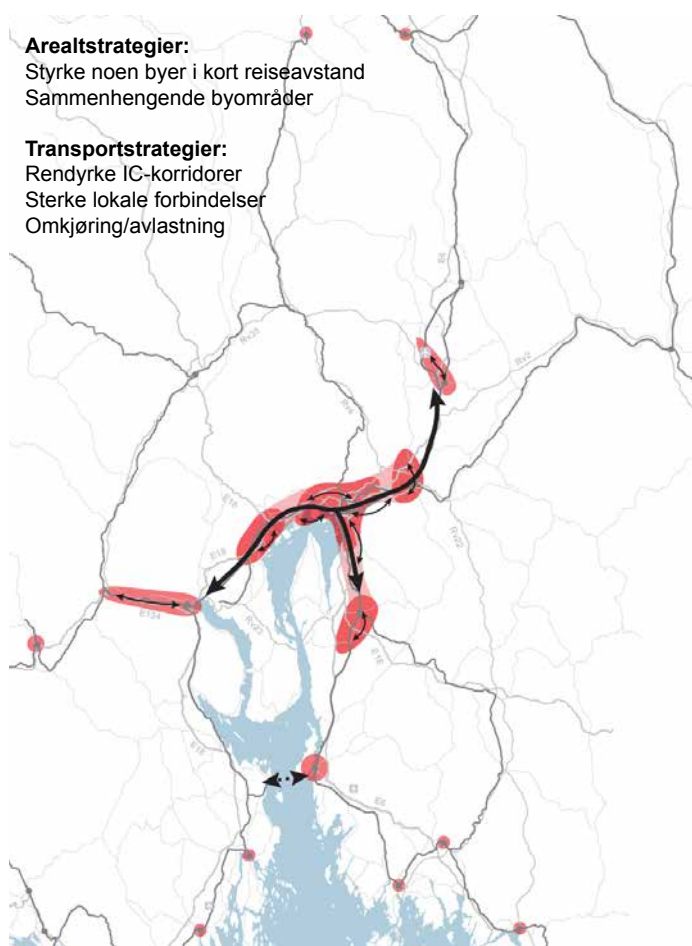
Drivkrefter: Perspektivet imøtekommer krav om kort reisetid for et stadig voksende kompetansebasert næringsliv, og sentralt beliggende boliger. Oslo med sine nære kjerner forsterkes som det dominerende bysystemet i Osloregionen.

Areal- og transportstrategier: Veksten i befolkning og arbeidsplasser konsentreres i Oslo og noen få byer i Akershus, i tillegg til at «bybåndet» mellom kjernene videreutvikles som tett, urban bebyggelsesstruktur med tyngdepunkt rundt kollektivknutepunkt. Transportbehovene søkes redusert gjennom konsentrasjon. Målet er å skape flere attraktive lokaliseringer nær Oslo for et stadig mer kunnskapsintensivt næringsliv, bymiljøer med høye gang- og sykkelandeler, og et høyfrekvent kollektivnettverk som gjør det enkelt å bytte og reise. Hensynet til desentralisering på regionalt nivå er nedtonet.

Regional kollektivtransport som knytter kjernene sammen prioriteres, samtidig som at kapasitet og frekvens i kollektivsystemet i byene bedres innenfra og ut. Økt kapasitet på T-banenettet og lokaltog som en følge av kraftig økt frekvens, utnyttes. For å styrke byenes forutsetninger for å bli regionale næringsstyngdepunkt, utvikles over tid robuste «kollektivstrenger» som knytter byene til viktige bolig- og næringskonsentrasjoner og regionale transportknutepunkt i omlandet. Mating mot byene støtter opp om disse forbindelsene og gir bedre lokale nettverk og flere reisemuligheter også for de som bor i andre sentra og knutepunkt.

For å kunne utnytte indre områder til byutvikling i så stor grad, bør man i dette perspektivet vurdere strategier for avlastning/omkjøring for å se på om lokale miljøulemper kan reduseres.

Ny by: Perspektivet åpner for tung byutvikling langs de nye kollektivstrengene i de regionale kjernene. Flytting av flyplassen på Kjeller kan åpne for storstilt byutvikling i LSK-triangelet, både Asker og Jessheim/Gardermoen har gode utvidelsesmuligheter, og man kan tenke seg en utvikling av «tvillingbyen» Ski-Ås. I tillegg kan tunge bydannelser tenkes utviklet innenfor «bybåndet». Alle lokaltogstasjonene vil få radikalt bedre tilbud og vil derfor ha stort potensiale for ny byutvikling.



4.7 Ringbanebyen

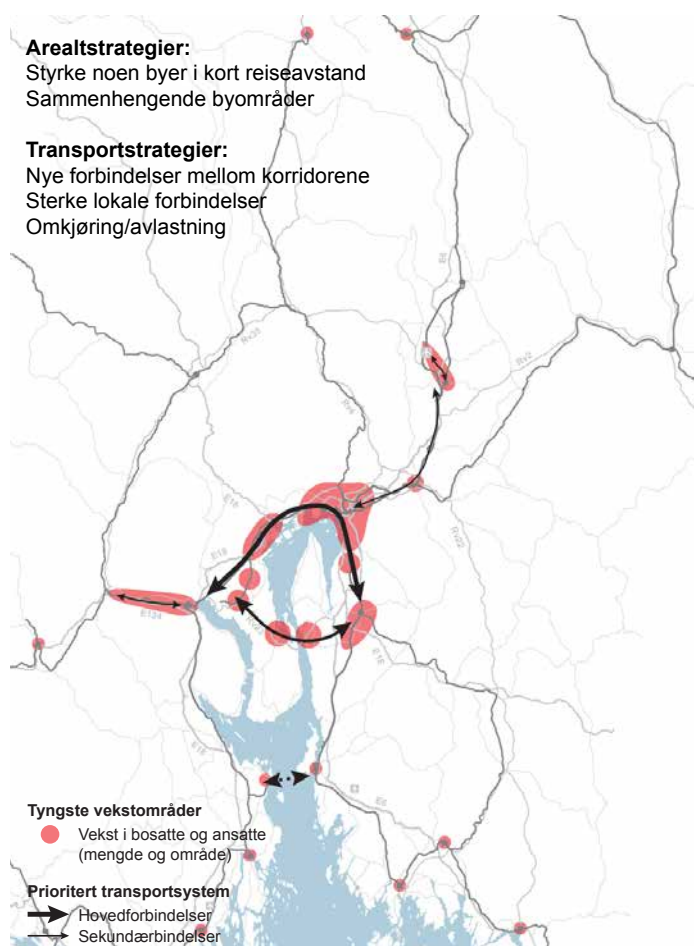
Strategi for å bedre Osloregionens konkurransevne gjennom å styrke noen få byer i indre deler av regionen, som *indre regionale byer*. En ny sterk forbindelse mellom viktige by- og næringskjerner i regionen gir et tettere integrert bysystem. Nye forbindelser kan tenkes på flere måter. Perspektivet viser en ny Hurumbane krysser fjorden og binder sammen kjerner i sør- og vestkorridoren, og åpner for ny byutvikling på begge sider av Oslofjorden.

Drivkrefter: Slektskap med perspektivet *Indre regionale kjerner*, som også imøtekommer krav om kort reisetid for et stadig voksende kompetansebasert næringsliv. Samtidig imøtekommes behovet for en spredning av virksomheter til nye utviklingsområder for å avlaste det sentrale Oslo, og sentralt beliggende boliger i byer ved fjorden. Veksten i dette alternativet illustrerer hvordan en konsentrasjon av veksten i kombinasjon med nye utviklingsområder i Akershus og Buskerud kan gi mulighet til å ivareta målene om miljøvennlig transport og arealøkonomisering.

Areal- og transportstrategier: Transportsystemet bygges ut for å skape flere og tettere regionale sammenhenger og åpne for nye utviklingsområder. Nettverket mellom kjernene øst og vest for Oslofjorden styrkes. Dette muliggjør interaksjon mellom flere næringsmiljøer og en mer integrert bolig- og arbeidsregion. Infrastrukturen kan utvikles over tid med bedre bussforbindelser, ny Hurumbane og på sikt ny baneforbindelse over fjorden. Man kan også tenke seg at nye utviklingsområder i en tidsperiode betjenes med båt, men det forutsetter at det først kommer teknologi som endrer bildet med tanke på kostnader, utslipp og vinterdrift for hurtigbåter.

Nye forbindelser over Oslofjorden reduserer sårbarheten systemet har i dag ved at all regionens transport på bane, og nesten all på vei, må gjennom Oslo. Statens vegvesen er i gang med en konseptvalgutredning der de ser på fjordkryssing først og fremst ut fra et mål om «å redusere ulempene knyttet til Oslofjorden som trafikal barriere, spesielt for gods- og næringstransport», men også «å knytte bolig- og arbeidsmarkedene på hver side av Oslofjorden tettere sammen». Med det hovedmålet kan det tenkes at kryssinger lenger sør på Hurumlandet, ved Horten/Moss eller enda lenger sør, har større effekt. Det ses på løsninger i ulike korridorer, med bru eller tunnel, og med ulike transportmidler (ferje, veg og veg og jernbane). Andre aktuelle grep i en avlastnings-strategi kan være omkjøring på vei vest-nord-øst i ulike varianter, såkalt ring 4. Alle de omtalte transportstrategiene medfører tunge infrastrukturtiltak.

Ny by: På Hurumlandet er det få arealkonflikter og muligheter for en ny bydannelse som understøtter en evt. ny Hurumbane. Ved en ny baneforbindelse over fjorden på sikt kan man tenke seg en ny bydannelse nær fjorden i Follo.



4.8 Kjerner og knutepunkt

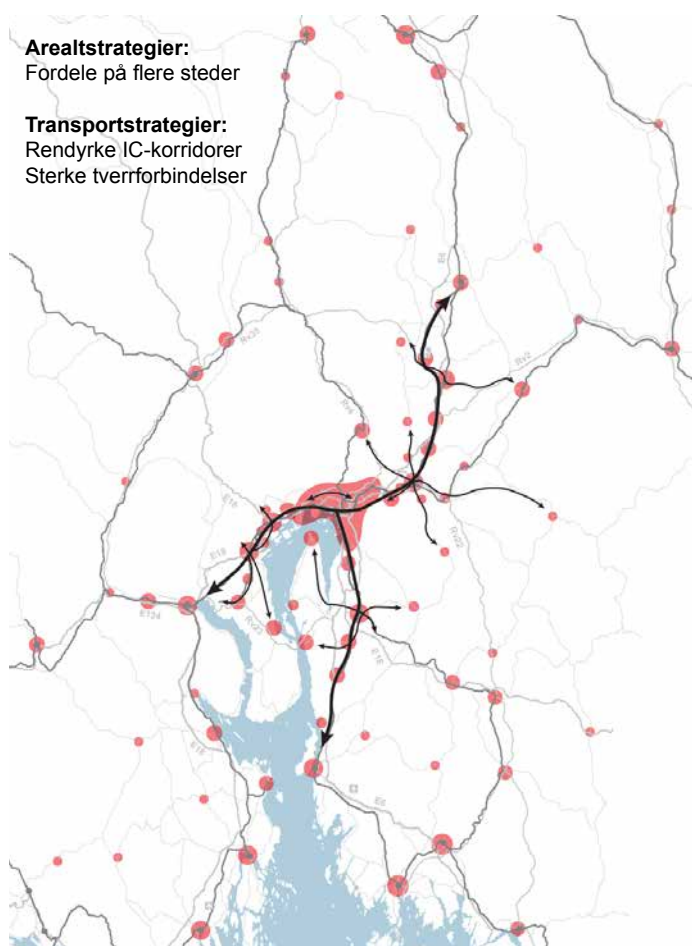
Strategi for en jevnere regional fordeling av veksten, slik at flere byer og tettsteder får befolkningsgrunnlag nok til å få gode lokal tjeneste- og servicetilbud, og høye kollektiv- gang- og sykkelandeler. Perspektivet er en direkte videreføring av alternativ 3 – *Vekst i mange knutepunkter*.

Drivkrefter: Perspektivet imøtekommer den spredningen av byveksten som følger av økte pendlingsmuligheter, og de omstruktureringer som skjer i næringslivet, som gjør at hele eller deler av bedrifter flytter til mindre sentrale steder for å redusere sine driftskostnader. De regionale kjernene vil ikke få en like stor egentyngde som i mer konsentrerte perspektiver. En større andel av den regionalt orienterte næringsveksten, særlig den delen som søker urbanitet, vil derfor fortsatt komme i Oslo. Pendlingsmønsteret vil fortsatt være Oslo-orientert og knutepunktene blir i mindre grad egne arbeidsmarkeder enn i *Ytre og Indre regionale kjerner*.

Areal- og transportstrategier: Veksten fordeles jevnere regionalt, men konsentreres lokalt. Det vil si at en noe mindre andel av veksten skjer i de regionale kjernene, og en noe større andel i et antall lokale knutepunkter som bygger opp under et prioritert kollektivnett. Steder utenfor det prioriterte kollektivnettet vil få lavere eller moderat vekst. En slik utvikling kan illustrere hvordan en mer desentralisert vekst i regionen kan gi mulighet til å ivareta målene om miljøvennlig transport og arealøkonomisering.

Jernbanen vil være ryggraden i det regionale transportsystemet, med vekt på forbedret kapasitet i de ytre delene av regionen. Knutepunktene i regionen må få en viss befolkningskonsentrasjon for å gi grunnlag et bedret tverrgående busstilbud som knytter knutepunktene ute i regionen til de regionale kjernene og til jernbanen. De tverrgående kollektivforbindelsene utvikles som «stive ruter» som er strukturere for arealutviklingen. Befolkningsgrunnlag og en viss tetthet er også avgjørende for å oppnå høye gang- og sykkelandeler i knutepunktene. Man kan også tenke seg at veksten i enkelte knutepunkt betjenes av båt, men det forutsetter at det først kommer ny teknologi som endrer bildet med tanke på kostnader, utslipp og vinterdrift for hurtigbåter.

Ny by: I dette perspektivet bør en ny bydannelse enten ligge på jernbanen eller tilknyttet en prioritert tverrforbindelse for å underbygge økt kapasitet og frekvens i dette systemet. Slike steder, som også har få arealkonflikter, kan være Sørumsand, Rånåsfoss, Eidsvoll verk, Nittedal/Rotnes, Heggedal, Nesoddtangen, Rosenholm/Kolbotn og Minnesund/Langset.



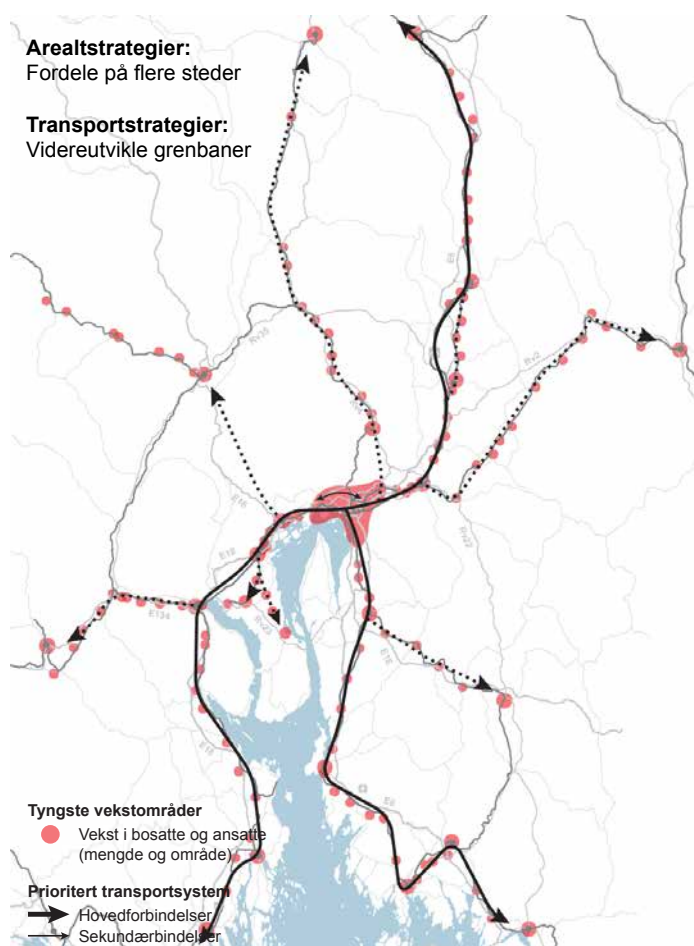
4.9 Stasjonssamfunnet

Strategi for å fordele veksten jevnt over hele regionen, men samtidig styrt inn mot eksisterende eller nye jernbanestasjoner. Viser i likhet med *Ytre regionale kjerner – nye tunge korridorer* mulige videreutviklinger av jernbanebaserte korridorer i regionen.

Drivkrefter: Perspektivet imøtekommer behov i viktige bransjer i næringslivet for utlokalisering eller desentralisering av sin virksomhet, og boligpreferanser som bidrar til spredning. Mange hushold får ved å flytte ut fra sentrum råd til boliger i mindre, familievennlige stasjonssamfunn. Bedrifter reduserer sine kostnader ved å ut-lokalisere filialer til mer spredtbygde områder. Som i *Kommunal mosaikk*, vil IKT-, spesialisert service og andre næringer som søker samlokaliseringsfordeler, fortsatt etableres i mer sentrale deler av Oslo og Vestkorridoren. Utbyggingsstrategien representerer derfor et press på Oslo fordi mange regionale og nasjonale funksjoner vil lokaliseres til regionkjernen.

Areal- og transportstrategier: Tanken bak strategien om å konsentrere veksten til jernbanen er å skape små lokalsamfunn der viktige lokale funksjoner kan nå innenfor gangavstand, og man enkelt kan reise kollektivt til Oslo og regionale knutepunkt. Kollektivsystemet er i høy grad Oslo-sentrert. Mating fra eksisterende tettsteder utenfor jernbanen videreutvikles, men det er ikke befolkningsgrunnlag nok til å utvikle høyfrekvente tverrforbindelser.

Nye byer: I dette perspektivet trenger ikke nye byer å være så store, og kan i prinsippet plasseres hvor som helst langs jernbanenettet, der det er begrensede arealkonflikter. Eksempler kan være Minnesund/Langset, Rånåsfoss, Heggedal og Rosenholm/Kolbotn.

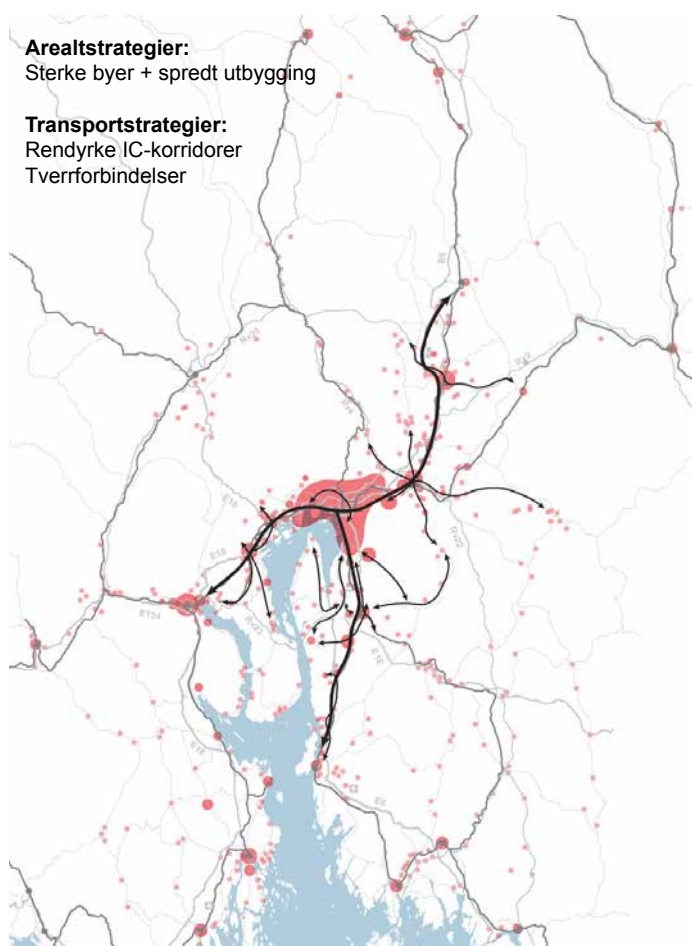


4.10 Kommunal mosaikk

Det legges ingen felles, førende regionale strategier for utbyggingsmønster, næringslokalisering og transportsystem. Perspektivet er en direkte videreføring av alternativ 1 for 2030 – *Videreføring av kommunale planer*. Medfører sentralisering og tettere arealbruk i Oslo og nabokommunene, samtidig som stadig nye utbyggingsarealer blitt tatt i bruk i ytterområdene.

Drivkrefter: Uten felles grep om utbyggingsmønster og næringsutvikling vil markedet i større grad sette premissene. Dagens utvikling bidrar til opprettholdelse av en funksjonell ubalanse ved at flere næringsetableringer skjer i vest, mens en større andel av boligbyggingen skjer i øst. Drivkrefter bak en spredning av veksten er deler av næringslivets behov for utlokalisering, men også mer spredte boligpreferanser. Samtidig vil drivkrefter som fremmer sentralisering til byene bidra til økt press på boliger og priser, som igjen bidrar til økt press på rimeligere boliger i regionen rundt. I utkantkommuner gir tilgang på eneboliger disse kommunene et visst konkurransefortrinn. Konkurranse om befolknings- og næringsvekst fremmes av disse drivkreftene mot et spredt utbyggingsmønster. Press på det kommunale tjenestetilbudet kan også være bestemmende for arealbruken i kommunen.

Areal- og transportstrategier: Spredt arealbruk er kostbart å betjene kollektivt, fordi befolkningsgrunnlaget er lavt. Fordi mottakskapasiteten i Oslo er sprengt, må det mates mot regionale knutepunkt og ring 3. Bussframkommelighet inn mot Oslo og regionale knutepunkt, og på ring 3 prioriteres.



4.11 Hvilke av perspektivene bidrar til å fremme målet om en konkurransedyktig region?

Perspektivene mot 2050 er vurdert for å belyse i hvilken grad disse kan bidra til å skape en konkurransedyktig Osloregion.

Vista Analyse har vurdert i hvilke grad perspektivene fanger opp dagens sysselsetting i Osloregionen og i hvilke grad dette er kompetansebaserte arbeidsplasser som er viktig for Oslo-regionens konkurransedyktighet. Med dette utgangspunktet har Vista Analyse vurdert hvordan perspektivene er egnet til å fremme Oslo-region som en konkurransedyktig region.

Vurderingen er basert på at det perspektivet som best fanger opp dagens kompetansebaserte sysselsetting er det perspektivet som best vil ivareta Oslo-regionen som kompetanseregion mot 2050. Med en slik innfallsvinkel er det derfor viktig å kunne oppnå en kritisk masse av kompetansearbeidsplasser som kan gi grunnlag for næringsklynger og spesialisert næringsliv. Det underliggende datagrunnlaget er utarbeidet av Plansekretariatet som har gitt sysselsettingstall for 2011 basert på SSBs næringsinndeling. Dette tallmaterialet har vært underlaget for å få frem det relative forholdet mellom de forskjellige alternativene.

Osloregionens konkurransevne er avhengig av hvor attraktiv regionen er som lokaliseringssted for internasjonalt, kunnskapsbasert og konkurranseutsatt næringsliv. Osloregionen kan i liten grad konkurrere på kostnad og må konkurrere på kunnskap, kreativitet og kapital. Det er flere internasjonalt viktige næringer i Osloregionen som er med i vurderingen og som alle har sin hovedtyngde i Oslo og Akershus:

- Olje og gass
- Maritim næring
- Finansnæringen
- IT og software-næringen
- Fornybar energi og miljø
- Kunnskapsbaserte

Det er forutsatt at det er særlig disse næringene som vil utgjøre en vesentlig del av Osloregionens kunnskapskapital mot 2050. Begrepet kompetansearbeidsplasser brukes i omtalen nedenfor som samlebegrep for arbeidsplasser innenfor næringsklyngene maritim, IKT, energi, Life science, finans og forretningsmessig tjenesteyting.

Næringsaksen

Perspektivet treffer bra med hensyn til regionens sterke kompetansebelte mellom Kongsberg og Gardermoen. Perspektivet fanger opp 73 % av dagens sysselsetting i regionen og 75 % av kompetansearbeidsplassene. Svakheten med dette perspektivet er at det er andre steder i regionen som faller utenfor, men som har potensial for vekst i kompetansearbeidsplasser.

Skandinavisk link

Dette perspektivet vurderes som det dårligste. Perspektivet fanger opp 66 % av dagens sysselsetting i regionen og 67 % av kompetansearbeidsplassene. Follo og Østfoldbyene har imidlertid en kunnskapsbase som gir potensial for utvikling av mer kompetansebasert næringsliv i sørkorridoren. Perspektivet belyser et spennende langsiktig potensial, mer enn å bygge på eksisterende styrker og svakheter.

Ytre regionale kjerner

Perspektivet treffer forholdsvis dårlig i forhold til dagens totale fordeling av arbeidsplasser og kompetansearbeidsplasser. Perspektivet fanger opp i alt 68 % av dagens sysselsetting i regionen og 72 % av kompetansearbeidsplassene. Det viser at en satsing på utvikling av ytre regionale kjerner på bekostning av satsing på indre regionale kjerner ikke vil være optimalt dersom målet er å fange opp flest mulig kompetansemiljøer. Tallene viser samtidig at det er en betydelig andel kompetansearbeidsplasser i de fleste ytre regionale kjerner, noe som peker på at disse byene er viktige for å få ut hele regionens fulle potensial. Det foreligger ikke datagrunnlag for å vurdere perspektivet *Ytre Regionale Kjerner – Nye Tunge Korridorer*.

Indre regionale kjerner

Perspektivet treffer relativt bra og fanger opp 79 % av dagens sysselsetting i regionen og 83 % av kompetansearbeidsplassene. Tallene understreker at en større andel kompetansearbeidsplasser i Oslo-regionen er konsentrert i de indre deler av regionen og at særlig Oppegård - Ski - Ås bidrar til å supplere næringsaksen.

Ringbanebyen

Perspektivet treffer forholdsvis dårlig i forhold til dagens totale fordeling av arbeidsplasser og kompetansearbeidsplasser. Perspektivet fanger opp

69 % av dagens sysselsetting i regionen og 73 % av kompetansearbeidsplassene. Isolert sett belyser dette perspektivet et spennende potensial for et mer begrenset område, enn for hele Osloregionen.

Kjerner og knutepunkter

Dette perspektivet fanger opp klart flest av dagens arbeidsplasser og dagens kompetansearbeidsplasser. Perspektivet fanger opp tilnærmet 100 % av dagens sysselsetting i regionen og tilnærmet 100 % av kompetansearbeidsplassene. Svakheten ved dette perspektivet er at den forholdsvis spredte fordelingen av arbeidsplassene antagelig ikke er helt optimal for utvikling av byer/tettsteder i regionen med en kritisk masse av kompetanse som kan gi grunnlag for næringsklynger og mer spesialisert næringsliv.

Stasjonssamfunnet

Dette perspektivet fanger opp 92 % av dagens sysselsetting og hele 95 % av kompetansearbeidsplassene. Dette perspektivet har imidlertid i enda større grad enn i Kjerner og knutepunkter den svakheten at veksten blir for spredt og fordelingen antagelig ikke blir optimal for utvikling av byer/tettsteder i regionen med en tilstrekkelig kritisk masse av kompetanse.

Kommunal mosaikk

Dette perspektivet fanger opp 84 % av dagens totale fordeling av arbeidsplasser og 85 % av kompetansearbeidsplasser, men er i mindre grad enn perspektivene Kjerner og knutepunkter og Stasjonssamfunnet gunstig for utvikling av et antall byer/tettsteder med kritisk masse av kompetansearbeidsplasser.

Avsluttende vurdering

Med utgangspunkt i dagens struktur for kompetansearbeidsplasser er det *perspektivene Kjerner og knutepunkt* og *Indre regionale kjerner* som i størst grad fanger opp kompetansearbeidsplassene. Samtidig viser tallene for perspektivet *Ytre regionale kjerner* at det også er et betydelig potensial i ytterkanten av regionen som bør ivaretas.

I vurderingen av hvilket av perspektivene som best kan ivareta målet om å skape en konkurransedyktig Osloregion kan det være formålstjenlig å se på

hvilke perspektiv som kan gi grunnlag for større næringsklynger og tilstrekkelig spesialisert næringsliv. Perspektivet *Kjerner og knutepunkt* har det største potensialet for etablering av næringsklynger og spesialisert næringsliv. Dette perspektivet bidrar til utvikling av de indre regionale kjernene og andre kjerner og knutepunkt i Osloregionen.

