



Oslo kommune  
**Bydel Ullern**  
Bydelsadministrasjonen

## Saksframlegg

**Dato:** 05.01.2015

**Saksmappe:**

2011/485

**Saksbeh:**

Svein Hjelmtveit, 953 07 138

**Arkivkode:**

014

### Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
15/3	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	29.01.2015
15/15	Ullern bydelsutvalg	12.02.2015

### UTTALELSE TIL FORSLAG TIL REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS - OFFENTLIG ETTERSYN

Ullern byutviklings- og samferdselskomitè fattet følgende enstemmige vedtak

**29.01.2015:**

«Planforslaget anbefales med følgende merknad:

Planens hovedmål siste avsnitt utvides med følgende etter «-for biltransport»: «-og fremme helse og livskvalitet». Denne tilføyelsen er i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og helse er ikke direkte nevnt i planforslagets mål.

Et nytt underordnet mål tilføyes: «Transportsystemet bygges og rehabiliteres med tanke på å fremme helse og livskvalitet blant annet ved å redusere befolkningens eksponering for trafikkstøy og luftforurensning».

#### Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Planforslaget anbefales med følgende merknad:

Planens hovedmål siste avsnitt utvides med følgende etter «-for biltransport»: «-og fremme helse og livskvalitet». Denne tilføyelsen er i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og helse er ikke direkte nevnt i planforslagets mål.

Et nytt underordnet mål tilføyes: «Transportsystemet bygges og rehabiliteres med tanke på å fremme helse og livskvalitet blant annet ved å redusere befolkningens eksponering for trafikkstøy og luftforurensning».

#### Saksfremstilling

Stortinget påla i 2008 Oslo kommune og Akershus fylkeskommune å utarbeide en felles plan for areal og transport for å møte styringsutfordringene i hovedstadsregionen. I tråd med dette har Fylkestinget i Akershus og byrådet i Oslo vedtatt å legge foreliggende høringsforslag til regional plan for areal og transport med handlingsprogram og konsekvensutredning ut til offentlig ettersyn. Høringsfrist er satt til 27. februar 2015.

I vedlegg (byrådssak 1100./14) til vedlagte brev av 21.11.2014 fra Byråd for byutvikling og Akershus fylkeskommune fremgår sakens bakgrunn, organisering og prosess samt at utkastet til regional plan er i overensstemmelse med arbeidet byrådet har gjort med utarbeidelse av forslag til kommuneplan for Oslo

Vedlagte forslag til plan inneholder hovedmål, underordnede mål, strategier for regional areal- og transportstruktur, arealstrategier, transportstrategier, retningslinjer, samarbeidsavtaler og handlingsprogram for 2015-2018. Handlingsprogrammet skal rulleres årlig og er ikke en del av planen og kommenteres derfor ikke nærmere.

I gjennomgangen nedenfor referer sidetall til vedlagte planforslag. Planforslaget har følgende hovedmål og underordnede mål (side 11):

#### «Hovedmål

Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa

Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur

Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport

#### Underordnede mål

Gjennom plansamarbeidet skal:

- Klimagassutslippene reduseres slik at regionen bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om at Norge skal være klimanøytralt innen 2030.
- Det legges til rette for å håndtere en sterk fremtidig vekst i befolkningen.
- Jordbruksarealer i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om å halvere den årlige omdisponeringen av dyrka jord.
- Naturmangfoldet i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om naturtyper og artsmangfold.
- Næringslivets konkurransekraft bedres, ved at transporttilbudet for arbeids- og fritidsreiser samt varestrømmer (logistikk) forbedres.
- Investeringer og prioriteringer i transportsystemet understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk, og økte andeler av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange.
- Byer og tettsteder i Oslo og Akershus utvikles med kvalitet og innhold, ved at økonomisk, sosial, fysisk og kulturell utvikling sees i sammenheng.
- Målkonflikter identifiseres og avveies. Alle involverte parter forplikter seg til å følge opp føringer og samarbeide om å finne frem til gode løsninger og realisere dem.

På side 17 er strategiene oppsummert:

«Strategier for regional areal- og transportstruktur:

1. Videreutvikle Oslo by som landets hovedstad
2. Styrke regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner i Akershus
3. Utvikle bybåndet med bedre sammenhenger i bystrukturen og høy utnytting av kollektivtransport
4. Prioritere utvikling av noen lokale byer og tettsteder i Akershus
5. Opprettholde gode og stabile bomiljø utenfor de prioriterte vekstområdene

#### Arealstrategier:

1. Konsentrere hoveddelen av veksten i boliger og arbeidsplasser til prioriterte vekstområder
2. Utvikle prioriterte vekstområder med bykvalitet
3. Innenfor prioriterte vekstområder bør vekst gå foran vern
4. Utenfor prioriterte vekstområder bør vern gå foran vekst
5. Lokalisering av alle typer arbeidsplasser, handel og tjenester bør skje etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted
6. Utvikle terminalområder og regionale næringsområder for gods og logistikk utenfor byene

#### Transportstrategier:

1. Utvikle et helhetlig transportsystem for hele Oslo og Akershus som bygger opp om regional struktur
2. Utvikle transportløsninger i prioriterte vekstområder som bidrar til gange og sykling, enkle kollektivreiser og bykvalitet
3. Utnytte eksisterende og planlagt transportinfrastruktur
4. Møte veksten med kapasitetssterk kollektivtransport
5. Utvikle et godstransportsystem som gir mer gods på sjø og jernbane og avlaster tettbygde områder for unødvendig tungtransport»

I tilknytning til regional areal- og transportstruktur nevnes blant annet følgende:

Byutviklingen i Oslo følger samme prinsipp som fastlagt i utkast til kommuneplan, dvs «innenfra og ut», dvs fra sentrum og Fjordbyen mot randsonene av indre by. Skøyen og Lysaker er blant andre områder avsatt til regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter (side 20). I de delene av bybåndet (dvs «det sammenhengende byområdet mellom Oslo og Asker, Lillestrøm og Ski») som ikke dekkes av regionale byer og områder, bør småhusområder tett på banestasjoner vurderes for tett byutvikling fremfor eplehagefortetting (side 22). På side 19 vises et kart over den regionale areal og transportstruktur med bybåndet og regionale byer og områder.

I tilknytning til arealstrategiene nevnes blant annet følgende:

Anbefalt områdeutnyttelse i Oslo er satt til følgende:

- Kollektivknutepunkt for bymessig fortetting og utviklingsområder i indre by: 125%
- Prioriterte stasjonsnære områder og utviklingsområder i ytre by: 100%.

Ovennevnte kulepunkter er identisk med forslag i Oslo kommunes forslag til utkast til kommuneplan (side 28). Videre heter det at («Flerfunksjonalitet i byområder er viktig for å få aktivitet og byliv gjennom hele dagen, og er sentralt for å få til bykvalitet. Bredde i funksjoner gjør at mange har en grunn til å besøke og oppholde seg i sentrum, som igjen gjør stedet til et mer attraktivt sted for handel og næringsliv».

I tilknytning til transportstrategiene nevnes blant annet følgende:

Under avsnittet «Jernbane» på side 42-43 fremgår at «--Vestkorridoren har i dag størst kapasitetsreserve og vil kunne ta forventet trafikkvekst mot 2040 uten ny tunnel. Det tilsier at vestkorridoren bør legges til rette for høy vekst». Videre heter det at («Med en hensiktsmessig trasé vil en ny jernbanetunnel kunne kople seg til viktige kollektivknutepunkt i Oslo, samt muliggjøre en direkte togforbindelse mellom sørkorridoren og nordøstkorridoren som mangler i dag. Dette er viktige momenter som bør utredes i forbindelse med planlegging av en ny Oslotunnel».

#### Retningslinjer:

Til ovennevnte strategier hører det retningslinjer som er juridisk bindende. Retningslinjene er generelle og rettet mot måloppnåelse. På den måten blir målene på en måte juridisk bindende.

Brudd på retningslinjene kan for eksempel gi statlig fagmyndighet grunnlag for innsigelse til en plan.

Under kapittelet «Styringsutfordringer» side 57 nevnes følgende:

«For å nå målene i den regionale planen, er tre sentrale samarbeidsflater kritiske;

1. Samhandling mellom forvaltningsnivåene, særlig areal- og samferdselsmyndighetene
2. Samhandling mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune med ulike styringsstrukturer, utfordringer og løsningsmuligheter
3. Samhandling mellom kommunene i Akershus»

**Økonomiske konsekvenser:** Ingen

**Administrative/organisatoriske konsekvenser:** Ingen

### **Bydelsdirektørens vurderinger**

I statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (se utrykte vedlegg) fremgår blant annet følgende:

«Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.»

Denne retningslinjen er grunnlaget for arbeid med areal og transportplanlegging. Ingen av planens mål eller underordnete mål omhandler helse direkte. Derfor bør planens hovedmål siste avsnitt utvides med følgende etter «-for biltransport»: «-og fremme helse og livskvalitet».

Om lag 1,5 millioner nordmenn er utsatt for trafikkstøy utenfor sin bolig på et nivå som overstiger anbefalingene (se rapport under utrykte vedlegg). Derfor bør et nytt underordnet mål tilføyes: «Transportsystemet bygges og rehabiliteres med tanke på å fremme helse og livskvalitet blant annet ved å redusere befolkningens eksponering for trafikkstøy og luftforurensning». Her er det på sin plass å nevne at E-18 gjennom bydelen bør legges i tunnel.

Planen er ambisiøs ved at den gjelder alle kommunene i Akershus pluss Oslo. Det er derfor forståelig at planen peker på såkalte «styringsutfordringer». Disse utfordringene kan lettere la seg håndtere ved at retningslinjene til planen er juridisk bindende og gir dermed sanksjonsmulighet i form av innsigelser.

Planen er godt koordinert med Oslo kommunes utkast til kommuneplan. Her er det på sin plass å minne om at utkastets arealdel opererer med såkalte utviklingsområder på Skøyen, Smestad og Lilleaker der det er tenkt at bebyggelse skal konsentreres.

### **Trykte vedlegg:**

Brev av 21.11.2014 fra Byråd for byutvikling og Akershus fylkeskommune m/diverse vedlegg  
Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus – høringsutkast

Brev av 21.06.2011 fra bydelen til Byrådsavdeling for byutvikling (bydelens tidligere behandling)

### **Utrykte vedlegg:**

Konsekvensutredning for Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, datert 2014-10.01. Dokumentet finnes på følgende nettside:

<http://plansamarbeidet.no/>

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

<https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>, den 09.01.2015.

Rapport om helsebelastning som skyldes veitrafikkstøy i Norge:

[http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=239&trg=Content\\_6496&Main\\_6157=6263:0:25,6102&MainContent\\_6263=6496:0:25,6109:1:0:0:::0:0&Content\\_6496=6259:96977::1:6184:1:::0:0](http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=239&trg=Content_6496&Main_6157=6263:0:25,6102&MainContent_6263=6496:0:25,6109:1:0:0:::0:0&Content_6496=6259:96977::1:6184:1:::0:0)

Ullern, 05.01.2015

Marie Anbjørg Joten  
bydelsdirektør.