



Arkivsak: 201401531

Arkivkode: 512.1

Saksbeh: Antti-Jussi Andresen

Saksgang

Miljø- og byutviklingskomiteen
Bydelsutvalget

Møtedato

10.02.2015
26.02.2015

**REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS –
OFFENTLIG ETTERSYN**

Sammendrag:

Fylkestinget i Akershus og byrådet i Oslo vedtok hhv. 17.11.2014 og 18.11.2014 å legge høringsforslag til Regional plan for areal og transport med handlingsprogram og konsekvensutredning ut til offentlig ettersyn. Høringsfrist er satt til 27. februar 2015. Høringsprosessen skal skje samtidig i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, slik at alle uttalelsene vurderes samlet av begge organ.

Videre behandling

Etter høringen skal forslag til Regional plan for areal og transport behandles parallelt i Oslo bystyre og Akershus fylkesting. Det skjer innen utgangen av 2015.

Saksframstilling:

Vedtak om offentlig ettersyn

Fra Byrådssak 1100.1/14:

Bakgrunn

Stortinget påla i 2008 (Ot.prp.nr. 10, 2008-2009) Oslo kommune og Akershus fylkeskommune å utarbeide en felles plan for areal og transport for å møte styringsutfordringene i hovedstadsregionen. Planstrategi og planprogram ble utarbeidet i samarbeid med Miljøverndepartementet, kommunene i Akershus og Fylkesmannen i Oslo og Akershus. Planprogram og planstrategi ble vedtatt av Akershus fylkesting og Oslo bystyre i mars 2012. Planstrategi ble godkjent av Miljøverndepartementet i brev av 23.08.2013. I planstrategien ble det redegjort for mål, utviklingstrekk og utfordringer, og i planprogrammet ble planoppgaven og organiseringen av arbeidet konkretisert.

Organisering og prosess

Planarbeidet startet våren 2012 under ledelse av en politisk styringsgruppe. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har byttet på å lede styringsgruppen, som har bestått av 3 representanter for byrådet og 2 for bystyret i Oslo, fylkesordfører og 2 representanter for fylkestinget i Akershus, og 4 ordførere fra kommunene i Akershus. En politisk referansegruppe har gitt råd til styringsgruppen. Referansegruppen har bestått av ordførerne fra kommunene i Akershus,

gruppelederne i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, byutviklingskomiteen og miljø- og samferdselskomiteen i Oslo, og 4 bydelsutvalgsledere i Oslo. En administrativ koordineringsgruppe har ledet det faglige arbeidet, som har vært utført av et felles plansekretariat. En bredt sammensatt administrativ referansegruppe og flere mindre faggrupper har bistått med råd og innspill.

Det har vært et sterkt fokus på medvirkning og informasjon gjennom hele prosessen, gjennom møter i prosjektorganisasjonen, orienteringer for plansamarbeidets aktører, egen nettside og oppdateringer på sosiale medier. I tillegg til regionale møter har informasjon direkte til kommunene vært vektlagt, med flere orienteringer for alle kommunestyrene/formannskapene i Akershus samt byutviklingskomiteen og samferdsels- og miljøkomiteen i Oslo.

Som grunnlag for planarbeidet ble det utredet hvordan ulike utbyggingsmønstre i Oslo og Akershus kan påvirke måloppnåelsen mot 2030. Det ble sett på konsekvenser for nærings- og boligutvikling, transport, nedbygging av arealverdier og kommuneøkonomi, og utarbeidet et dokument som grunnlag for drøfting av anbefalingene. Drøftingsdokumentet ble oversendt offentlige organer og interesseorganisasjoner i regionen. Det kom totalt 58 drøftingsinnspill, inkludert politisk behandling i alle kommunestyrene i Akershus, fylkesutvalget (i sak 56/13 09.12.2013) og bystyret (i sak 397 18.12.2013).

Planforslaget som nå legges frem, er utarbeidet på grunnlag av målene, anbefalingene fra utredningene, drøftingsinnspillene og møtene i prosjektorganisasjonen. Det ble besluttet oversendt planmyndighetene av den politiske styringsgruppen i møte 23.09.2014, med anbefaling om å legge forslaget med tilhørende konsekvensutredning ut til offentlig ettersyn.

Utkastet til regional plan er i overensstemmelse med arbeidet byrådet har gjort med utarbeidelse av forslag til kommuneplan for Oslo.

I planarbeidet har Oslo og Akershus vektlagt de statlige forpliktelsene til oppfølging av planen. Fra Statens side legges det opp til at statlige investeringer i vei og bane i byregionene skal samordnes gjennom bypakker. En av forutsetningene fra Samferdselsdepartementet er at disse kan bygge på regionale planer for samordnet areal og transportplanlegging. Oppfølging av statens forpliktelser til finansiering av planens gjennomføring blir sentralt.

Konsekvensutredning

Den regionale planen vil gi føringer for fremtidig utbygging i kommunene og utløser dermed krav om konsekvensutredning iht. plan- og bygningsloven. I tillegg til de temaene som tidligere er utredet (næringsutvikling, bolig, transport, nedbygging av arealverdier og kommuneøkonomi), omfatter denne utredningen konsekvenser for skred og flom, trafikksikkerhet, klimagassutslipp og store hendelser i samferdselssystemet.

Konsekvensutredningen vurderer Plansamarbeidets forslag til høringsdokument opp mot et referansealternativ, som er en videreføring av gjeldende kommuneplaner i Oslo og Akershus.

Videre behandling

Etter offentlig ettersyn skal den regionale planen sluttbehandles i Oslo bystyre og Akershusfylkesting, med sikte på at det fattes sammenfallendevedtak i begge organene innen utgangen av 2015. Offentlig ettersyn gjennomføres samtidig i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Akershus fylkesting har fattet vedtak om offentlig ettersyn 17.11.2014.

Det tas sikte på en felles vurdering av høringsuttalelsene som er avgitt i begge fylkene samt anbefaling om eventuell endring av høringsforslaget, før det fremmes sak om vedtak av den regionale planen til Oslo bystyre og Akershus fylkesting.

Planforslaget

Sammendrag

(Planforslagets sammendrag er her gjengitt i sin helhet.)

Felles mål

- 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.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i tillegg felles mål om å halvere klimautslippene innen 2030. Både Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3 har som mål at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Det vil bidra til å opprettholde tilgjengelighet og mobilitet også for dem som har behov for å bruke bil.

Videreutvikle dagens struktur

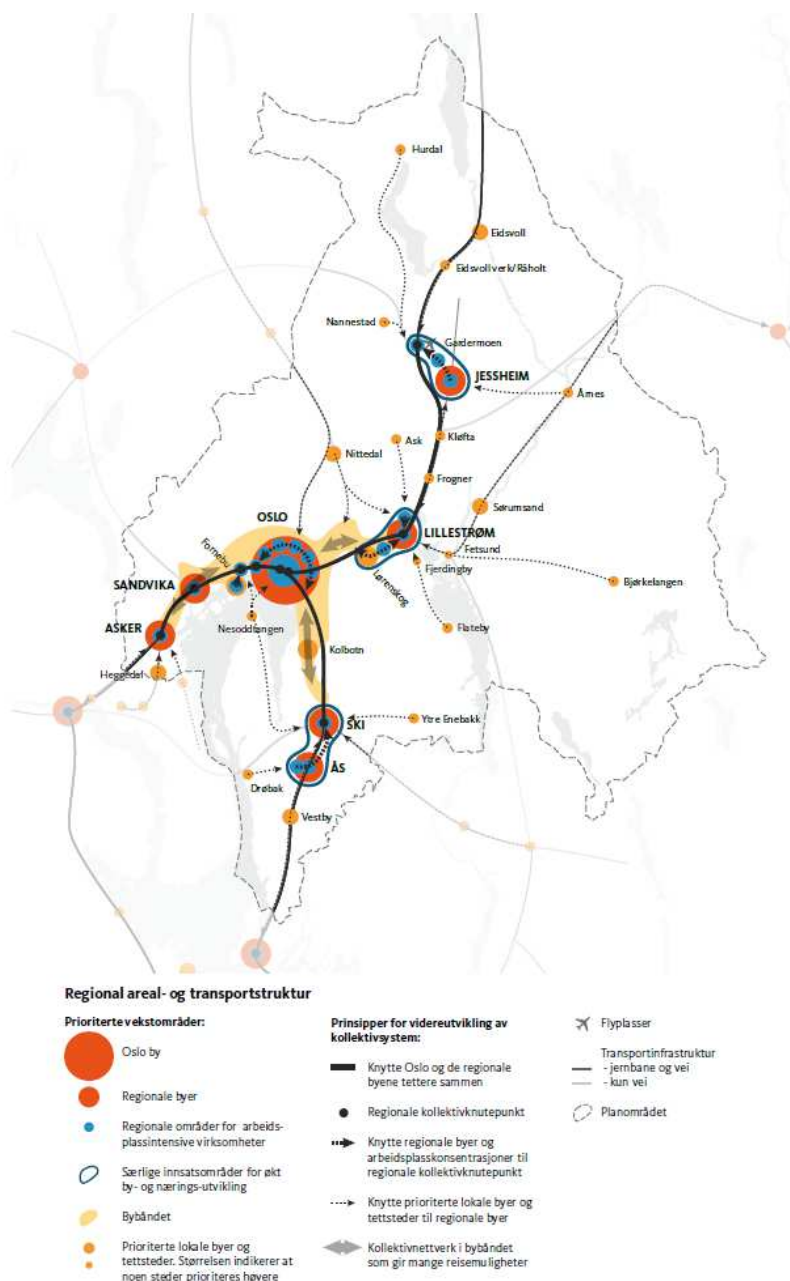
Den regionale planen for Oslo og Akershus er en videreutvikling av dagens senterstruktur. Det er definert en regional areal- og transportstruktur som skal prioriteres av stat, fylke og kommuner og ligge til grunn for videre samarbeid. Se kart og beskrivelse på neste side.

Mer konsentrasjon og mindre spredt vekst i Akershus

En viktig forskjell fra dagens utvikling er en sterkere konsentrasjon av bolig- og arbeidsplassveksten til noen prioriterte vekstområder (80-90 %), og en tilsvarende klar begrensning på spredt vekst utenfor disse områdene (vedlikeholdsvekst på 10-20 %). Prioriterte vekstområder er Oslo by, de regionale byene i Akershus, bybåndet som strekker seg fra Oslo by til Asker, Ski og Lillestrøm/Kjeller, og prioriterte lokale byer og tettsteder i Akershus. For å få til en kursendring i tråd med regional plan er det nødvendig å vurdere uregulerte utbyggingsarealer i dagens kommuneplaner på nytt.

Levende byer med god bokvalitet

Når vi konsentrerer veksten til noen steder gir det grunnlag for mer levende byer og tettsteder med bedre handels-, service- og kollektivtilbud, og at flere kan gå og sykle i hverdagen. For å få til det må stedene utvikles med flerfunksjonalitet og kvalitet i sentrum, høy arealutnyttelse, gode bomiljøer som kan appellere til en bredt sammensatt befolkning, og gangavstand mellom funksjonene. Lokalisering av næring og handel må bygge opp under sentrum. Fotgjengere, syklistene og gode knutepunkt for kollektivtransport må prioriteres, samtidig som sentrum bør være tilgjengelige med bil. I prinsippet gjelder det samme for tettsteder utenfor de prioriterte vekstområdene.



Sterkere prioritering av både vekst og vern

Vekst bør gå foran vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur i prioriterte vekstområder, mens vernet bør stå sterkere utenfor. Det gjør det mulig å planlegge for en langsiktig god utvikling av stedene, samtidig som tap av grønne arealer i sum reduseres. Det bør ikke gis innsigelser til planer på forhold som er avklart regionalt.

Øke veksten i kollektivtransporten

De siste 5 årene har veksten i kollektivtransporten vært høyere enn veksten i biltransporten og befolkningsveksten. Hvis veksten skal fortsette i tråd med målene, krever det et stort løft i kollektivtransporten. Det er særlig behov for tiltak for å øke kapasiteten inn mot og gjennom Oslo, tiltak for økt fremkommelighet, og økte midler til drift og vedlikehold/reinvestering som følge av befolkningsøkning og økte kollektivandeler. Oslo og Akershus er ikke i stand til å finansiere den veksten som målene tilsier, og er avhengige av bidrag fra staten.

Veinettet og personbilene må utnyttes mer effektivt

Byområdene har svært begrensede muligheter for å ta i mot flere personbiler. Skal vi lykkes, må utnyttningen av veiarealene bli mer effektiv. Kollektivtransport, sykkel og gange må i økende grad prioriteres, for å gi et godt alternativ til bil. Næringstransport vil øke med befolkningen, og må sikres plass i et begrenset veinett.

Videreutvikle Osloregionens nav-satellitt-strategi for gods og logistikk

Det utredes nye regionale godsterminaler med jernbanetilknytning for å avlaste Oslo og muliggjøre mer gods på jernbane. Terminalområdene må utvikles slik at større arealkrevende virksomheter for gods og logistikk kan legges her, samt til noen felles regionale næringsområder. Det gjør det mulig å møte veksten i godstransporten på en samordnet måte, og å frigjøre arealer i byer og tettsteder til annen utvikling.

Utvikling av regional areal- og transportstruktur

Oslo by skal videreutvikles som landets hovedstad, nasjonalt knutepunkt for transport og tyngdepunkt for næringsutvikling. Byutviklingen videreføres «innenfra og ut». Regionale byer skal ta en høy andel av veksten og få en sterkere rolle i regionen. Større arbeidsplassintensive virksomheter må være tilgjengelige med kollektivtransport fra hele regionen, og skal legges til sentrumsområdene og i utpekte områder der kollektivtilgjengeligheten skal bedres. Det er pekt ut særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling på Romerike og i Follo. Større arbeidsplasskonsentrasjoner her kan bl.a. bidra til bedre utnytting av transportsystemet inn og ut av Oslo og bedre tverrgående kollektivtilbud i delregionene. Her må det skje en langsiktig og samordnet satsning fra alle aktørene som inkluderer kollektivtiltak, arealplanlegging og samhandling med næringslivet.

Bybåndet skal ta en høyere vekst enn i dag, fordi kollektivtransporten er særlig kapasitetssterk og konkurransedyktig. Veksten skal i hovedsak skje langs jernbane- og t-banenettet. Det er behov for økt samarbeid om senterstruktur, transportforbindelser og sammenhenger i bystrukturen.

Det prioriteres noen lokale byer og tettsteder der befolkningsvekst kan gi kundegrunnlag for bredt handels- og tjenestetilbud, kollektivtransport som er god nok til å bli et naturlig førstevalg, og at innbyggerne kan gå og sykle til arbeidsplasser, fritidsaktiviteter og andre daglige gjøremål. Minst ett sted i hver kommune er prioritert, og kollektivforbindelsene fra disse stedene og inn mot de regionale byene skal styrkes i takt med at stedene vokser.

Utenfor prioriterte vekstområder skal det kunne legges til rette for noe utbygging / vedlikeholdsvekst for å opprettholde stabile bomiljø.

Sterkere prioritering av et transportsystem som bygger opp om strukturen

For å bygge opp om den regionale areal- og transportstrukturen, er det – i tillegg til å styrke de reiseforbindelsene som er tunge i dag – nødvendig å gjøre noen strategiske kollektivprioriteringer. For å sikre dette er det definert noen prinsipper for hvordan kollektivsystemet skal utvikles. Jernbane er ryggraden i det regionale kollektivsystemet, og må knytte Oslo by og de regionale byene i Akershus sammen med sterke forbindelser. Eksisterende og nye arbeidsplasskonsentrasjoner i Oslo og Akershus må gjøres lett tilgjengelige i det regionale kollektivsystemet. Kollektivnettverket i bybåndet skal videreutvikles med mange reisemuligheter, også i retning av de regionale byene. Kollektivtilbudet på tvers i delregionene, fra prioriterte lokale byer og tettsteder og inn mot de regionale byene, må bedres.

Tidligere høringsuttalelser til planarbeidet

Forslag til regional planstrategi og regionalt planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus

Bydelsutvalget behandlet utkast til regional planstrategi og regionalt planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus i møte 16.06.2011, sak 38/11. Bydelsutvalget fattet følgende enstemmige vedtak:

«Bydel Alna viser til offentlig ettersyn av utkast til regional planstrategi og regionalt planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus. Bydelen har følgende merknader til planstrategien og planprogrammet:

Vedr. målformuleringene i planstrategien

Vann og vassdrag er ikke nevnt i målformuleringene. Bydelen bemerker at ivaretagelse av regionens vannressurser/vassdrag er vesentlig, herunder vassdragenes randsoner. Elver og sidebekker representerer viktige natur- og opplevelseskvaliteter. Bydelen viser bl.a. til Oslo kommunes målsetting og arbeid med gjenåpning av lukkede elver og bekker.

Vann og vassdrag regnes i de fleste sammenhenger som en del av grønnstrukturen (jf. blågrønn struktur), og bydelen forutsetter at bevaring av overordnet grønnstruktur innebærer bevaring av overordnet blågrønn struktur og inngår i forvaltningen av naturmangfoldet. Alternativ kan det foreslås en egen målformulering for vannressurser/vassdrag.

Vedr. beskrivelsen av utfordringer og utviklingstrekk

Utfordringer og utviklingstrekk er langt på vei beskrevet på en relevant og dekkende måte, og spørsmål og problemstillinger som skal tas opp i det videre planarbeidet synes i hovedsak å være riktig avgrenset.

I planstrategien for en samordnet areal- og transportplanlegging er det naturligvis et hovedfokus på sammenhengen mellom arealbruk og transport. Bydelen mener at også utfordringer knyttet følgende tema, bør ses i et regionalt vekstperspektiv og beskrives i planstrategien:

- Avfallshåndtering – regionalt samarbeid om lokalisering av gjenbruksstasjoner, forbrenningsanlegg og andre anlegg for lagring og behandling av alle typer avfall.
- Strømforsyning (linjekapasitet, kraftlinjer, arealgevinst ved nedgraving av strømkabler).
- Vannforsyning (kapasitet)
- Kloakk (kapasitet)
- Brakkerigger/leilighetshoteller for byggebransjen

Bydelen ser ingen vei utenom at hele regionen (hovedstadsområdet) ses samlet for å møte utfordringene som følger av forventet økning i befolkning og vekst i arbeidsplasser i regionen. Bydelen er enig i at for å kunne bygge ut boliger, infrastruktur og næringsarealer som veksten vil kreve, må arealutnyttelsen i alle kommunene effektiviseres, i tillegg til at utnyttelsesgrad og utbyggingsprinsipper vurderes i sammenheng på tvers av kommunene. Det må forutsettes at veksten framover vil skje i områder som har kollektiv transportbetjening.

Bydelen ser i den forbindelse at en av hovedutfordringene blir å redusere gapet mellom investeringsbehovet og tilgjengelige økonomiske ressurser.

En hovedoppgave blir å øke kollektivandelen i Akershus som i dag er altfor lav. Bydelen viser for øvrig til at det som har skjedd på kollektivsiden i Oslo er svært positivt.

Bydelen vil også påpeke viktigheten av at næringslivet har tydelige rammebetingelser for utbygging og utvikling.

Miljøbelastninger som følger av trafikk er et viktig tema for bydelen. Det er gitt en bra beskrivelse av utfordringene knyttet til miljøbelastningen i de mest sentrale byområdene, som Bydel Alna må regnes som en del av: *Med økende biltrafikk vil de mest sentrale byområdene utsettes for økte miljøbelastninger i form av dårlig lokal luftkvalitet og støyplager, økt trengsel og køer på gatenettet, samt økt slitasje på plasser, parker og friområder.* Det er viktig å påpeke at det er disse områdene som allerede har de største miljøbelastningene, og ikke minst i Groruddalen har dette påvirket dalens omdømme negativt og redusert områdets attraktivitet som bosted.

I Groruddalen er derfor arbeidet med å snu denne utviklingen og å oppnå miljøforbedringer viktig (jf. Groruddalssatsingen). Bydel Alna mener følgende infrastrukturtiltak er vesentlig for å kunne legge til rette for en bærekraftig utvikling i bydelen/Groruddalen:

- E6 i tunnel/lokkløsninger
- Manglerudtunnel – Ring 3 i tunnel på strekningen Bryn - Ulven
- Pålagt tungtransportnett
- Nye T-banelinjer, på tvers av dalen (Økern-Furuset), forlengelse til A-hus (Stovner)
- Nedgraving av kraftlinjer
- Fossumdiagonalen

Bydelen er enig i at det er behov for en helhetlig strategi som både styrker nåværende nasjonale godsnav og som kan avlaste disse. Økningen i varetransport vil føre til sterk vekst i transporten og økt trafikk til Alnabruterminalen. Her gir ønsket etablering av direkteatkomst store utfordringer lokalt i bydelen. Bydelen forutsetter at Alnabruterminalen ikke utvides utenfor arealer som i dag er regulert til terminal.

Bydelen viser også til dokumentet *Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen – Rammebetingelser og strategiske valgmuligheter* (19. oktober 2010) der det i *Foreløpige målformuleringer*, punkt 6 heter: ”Det skal så langt som mulig unngås å anvende arealer til næringsvirksomhet innen gods og logistikk som er i konflikt med gjeldende planer for byutvikling, landbruk og miljøvern.”

Vedr. beskrivelse av målkonflikter og gjensidige forventninger fra stat, fylkeskommune og kommune

Bydelen mener målkonfliktene som er beskrevet er sentrale og omtalt tilfredsstillende.

Bydelen er imidlertid ikke uten videre enig i at i avveiningen mellom målet om å bygge tettere og utvide tettstedene ved stasjoner i transportsystemet og målet om å unngå nedbygging av dyrket mark og verdifulle grønne områder, anbefales det at målet om fortetting gis forrang på nærmere bestemte vilkår, hvis det kan bidra til bolig- og næringsutbygging som gir gangavstand mellom kollektivknutepunktet og nye boliger/arbeidsplasser. Verdifulle grønne områder i byggesonen må sidestilles med dyrket mark, og vil i mange sammenhenger kunne være viktigere å ikke nedbygge enn dyrket mark. Bydelen forutsetter at grøntarealer med registrert biologisk mangfold ikke nedbygges (jf. Artsmangfoldloven).

Bydelen stiller seg bak forventningene fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune og foreslåtte statlige, regionale og lokale forpliktelser om kollektivtransport og arealbruk.

Bydelen forventer at staten bidrar med økte rammer til drift og utbygging av kollektivtransport.

Bydelen har som nevnt også egne konkrete forventninger om at belastningene bydelen og Groruddalen for øvrig påføres av veianlegg, tungtransport og personbiltrafikk skal reduseres. Bydelen forventer også i tråd med ovennevnte at åpning av Alnaelva gjennom/langs terminalområdet gjennomføres.

Innspill til utviklingsmodellene

Bydelen ser de tre alternativene som brukbare eksempler på framtidige utviklingsmuligheter og et egnet utgangspunkt for forslag til plan.

Bydelen tar ikke konkret stilling til hvilken modell som bør legges til grunn for plansamarbeidet, men bydelen er enig i vurderingen som er gitt. Det er tydelig at en videreføring av historisk utbygningsmønster

ikke er veien å gå, og at det er ønskelig å bryte den langsiktige trenden med fortsatt spredt utbygging og økt biltrafikk ved å legge til rette for en større grad av konsentrasjon og fortetting langs hovedpunkter i kollektivsystemet, slik de to andre utviklingsmulighetene innebærer.

Modellene kan med fordel konkretiseres mer med eksempler på hvordan en fortetting ved knutepunkter kan fungere og hvilke konflikter som følger av respektive utviklingsretninger, eksempelvis på Breivoll og Furuset i Bydel Alna der slik fortetting er aktuelt.

Det er viktig at den felles regionale planen for areal og transport i Akershus og Oslo definerer arealbehov og avklarer fremtidig transportsystem og potensielle utviklingsarealer i regionen.

Innspill til planprogrammet

Nye boliger

Eldres boligbehov nevnes. Bydelen viser også til unge menneskers boligbehov. For unge i dag er det vanskelig å komme inn på boligmarkedet, og eksempelvis bør bygging av rimelige leiligheter (utleieleiligheter) til unge/studenter prioriteres.

Bydelen mener videre at boligbygging også må diskuteres i forhold til levekår og utjevning av sosiale ulikheter. Lokalisering, leilighetsstørrelse og prisnivå er viktige faktorer her.

Arealer til næringsliv

I beskrivelsen er arealbehovet for ulike virksomheter nevnt, og for noen sektorer skal det utarbeides prinsipper for lokalisering. I denne sammenheng bør det også utarbeides prinsipper for lokalisering av bedrifter som mottar og behandler avfall, selv om dette ikke er aktiviteter som nødvendigvis skaper mye persontrafikk. Utfordringen er lokalisering i forhold til belastning for omkringliggende nærmiljø/boliger mht. tungtransport, støy og estetikk.

Virkemiddelbruk, finansiering og gjennomføringsforpliktelser

Bydelen mener det er avgjørende at det gjøres en grundig utredning av ovennevnte og at det resulterer i forpliktende avtaler mellom aktørene. Finansiering må avklares. Hva er realistisk å få gjennomført på kort og mellomlang sikt?

Valg av tema og utredningsforslag

Bydelen støtter forslag til utredningstema for de tre modellene. Bydelen forutsetter at bokkvalitet inngår som tema i utredningene og vurderes, både mht. nye boliger og eksisterende bomiljøer, herunder konsekvenser av infrastrukturtiltak og fortetting.

Støy og lokal luftforurensning foreslås ikke utredet som del av det regionale planarbeidet. Det skal ivaretas på et lavere plannivå som del av konseptvalgutredninger og konkrete utredninger på kommune- og reguleringsplannivå.

Bydelen bemerker at støy og luftforurensning er viktige tema for lokalisering av boliger, institusjoner og andre støy- og forurensningsømfintlige virksomheter, samt åpne uteområder (leke- og oppholdsarealer). I en overordnet kartlegging og vurdering av arealer for boligbygging må arealenes egnethet i forhold til dette være med. Det er også viktig å kunne vise til tiltak som kan gjennomføres for at boliger kan bygges i områder som i dag er belastet med støy og luftforurensning, eksempelvis i Groruddalen. Dette vil kunne ha betydning for en regional analyse, selv om dette skal ivaretas på et lavere plannivå. Jf. at heller ikke sammenhengen mellom folkehelse og utbyggingsmønster foreslås konsekvensutredet i denne sammenheng, men tilsvarende skal avklares på et lavere plannivå.

Organisering

Bydelene i Oslo må sikres medvirkning i prosessen. Bydelen stiller spørsmålet om bydelene bør være representert i politisk referansegruppe/administrativ referansegruppe.

Sluttmerknader

Bydelen tror den største utfordringen i planarbeidet er knyttet til økonomi, dvs. offentlige investeringer til oppgradering og utvikling av infrastruktur. Finansiering vil således være avgjørende, og mangel på

økonomiske ressurser begrensende på hva som vil kunne gjennomføres av infrastrukturtiltak. Det tekniske vil man på en eller annen måte kunne løse og arealbehovet vil kunne dekkes med en fornuftig arealforvaltning.

Det vil være behov for ekstrafinansiering og staten må her ta ansvar. Bydelen tror ikke økt inntektsgrunnlag som følger med befolkningsvekst og aktivitetsøkning er tilstrekkelig (på kort sikt) for å finansiere tiltakene som bør gjennomføres/ønskes gjennomført.

Styring og det å få til omforente løsninger, vil også bli en vanskelig utfordring. Ulike synspunkter og behov, kompliserte sammenhenger og konkurranse om midler til investeringer bidrar til dette.

Det er vesentlig at samferdselsinvesteringer (herunder Oslopakke 3) er prosjekter som skal legge til rette for byutvikling, bedret kollektivtilbud og reduserte lokale miljøproblemer. Planforslaget fastslår at en videre utbygging av vegkapasitet er ikke forenlig med overordnede klima- og miljømål.

Bydelen mener dette er riktig og viktig, men for at dette skal gå, må det være en balanse mellom tilbud og etterspørsel i transportmarkedet. Det bemerkes at manglende investeringer for økt kapasitet på hovedvegnettet vil kunne gi kapasitetsproblemer for vare- og persontransporten.

Bydelen mener det blir viktig å satse på kapasitetsøkning på jernbane, og som høringsutkastet presiserer, forutsetter dette økt togmateriell, tilrettelegging ved stasjonene, økt tunnelkapasitet gjennom Oslo og et ruteopplegg som utnytter mulighetene både i fjern- og lokaltogtrafikken.

Det samme gjelder T-banen; oppgaven med fornyelse og modernisering av anlegg og vognpark må prioriteres også de kommende årene.

Bydelen registrerer at potensialet for økt sykling er stort hvis forholdene blir lagt bedre til rette. Følgelig må utbyggingen av sykkelveinettet intensiveres og det må tilrettelegges for sykling på et mer finmasket nivå enn bare det definerte Hovedsykkelvegnettet.»

Drøftingsdokument for plansamarbeid – areal- og transportplan for Oslo og Akershus

Drøftingsdokument for plansamarbeid – areal- og transportplan for Oslo og Akershus ble behandlet av miljø- og byutviklingskomiteen i møte 24.09.2013, sak 20/13. Komiteen fattet følgende enstemmige vedtak:

«Etter fullmakt fra bydelsutvalget avgir miljø- og byutviklingskomiteen følgende uttalelse:

Bydel Alna viser til mottatt drøftingsdokument for plansamarbeid om areal- og transportplan for Oslo og Akershus, behandlet i den politiske styringsgruppen for samarbeidet 15.08.2013. Bydelen har følgende merknader til dokumentet:

- A. Det skal utarbeides en felles regional plan for å løse styringsutfordringene knyttet til areal og transport i Oslo-området. Foreliggende drøftingsdokument er utgangspunktet for kommunenes innspill til planarbeidet både når det gjelder innhold og virkemidler. Dokumentet er således et sentralt dokument i arbeidet, som etter bydelens oppfatning, formidler kunnskapen som utredningsfasen har gitt, på en god, kortfattet og oversiktlig måte.
- B. Bydelen bemerker samtidig at drøftingsdokumentet i for liten grad omhandler folkehelse. For eksempel i forhold til vegtrafikk fokuseres det hovedsakelig på klimagassutslipp og trafikkavvikling (økt reisetid og arealbehov for evt. utbedret vegnett). Helseeffekter nevnes knapt. Støy og luftforurensning fra biltrafikken har i folkehelsesammenheng betydelige negative helseeffekter, mer enn mange kanskje er klar over, og folkehelsegevinster av god areal- og transportplanlegging bør fremheves.

- C. Bydelen anser det for omfattende å kommentere alle deler av dokumentet. I dokumentets kapittel 3.1 stilles det imidlertid 7 spørsmål som det ønskes innspill på, og som er kommentert nedenfor. Spørsmålene omhandler noen dilemma som vi må finne løsning på i fellesskap. I tillegg ønskes innspill på hvordan delområdene kan utvikles for å løse problemstillingene. Det vises til kapittel 4 der er det gjort vurderinger for Oslo, vest-, sør- og nordøstkorridoren, samt nye byer.

Bydelen vurderer ovennevnte ut fra et lokalt ståsted med hovedfokus på lokale utfordringer og løsninger.

1. *Hvordan kan vi som kommune, delregion eller regional/statlig myndighet bidra til at Oslo og Akershus blir mer konkurransedyktige, bevarer overordnet grønnstruktur og tar transportveksten med kollektivtransport, sykkel og gange?*

Kommentar:

a) Planarbeidet skal bidra til at målet om en konkurransedyktig og bærekraftig utvikling for hele Osloregionen kan nås, og drøftingsdokumentet peker på at alle parter må være en del av løsningen. Regionen er et integrert bolig- og arbeidsmarked, men delregioner, kommuner og lokalsamfunn er også forskjellige, med ulike utfordringer som må hensyntas. Bydelen forstår at dette innebærer behov for gjensidige forpliktelser til felles løsninger, som igjen kan gjøre at aktørene må endre på sine prioriteringer for å kunne følge opp planen.

b) Konkurransedyktighet i næringsssammenheng henger sammen med regionens attraktivitet, som igjen avhenger av bl.a. tilgang på kompetent arbeidskraft, tilgjengelige næringsarealer og infrastruktur. Vista Analyse konkluderer med at de to perspektivene som innebærer en videreføring av prinsippene i forsterket utvikling av byer og fortetting i mange knutepunkt, gir best grunnlag for næringsutvikling i Osloregionen mot 2050. Dersom dette er riktig, ligger det i kortene at aktørene må bidra til videreføring av disse prinsippene og for øvrig legge til rette for at regionen skal være attraktiv for næringsetablering.

c) I regioner med vekst settes grønnstrukturen under press, særlig i bysentra og sentrumsnære områder med arealknapphet. Grønnstruktur, det å ha tilgang til natur- og friområder, er viktig for folks helse og trivsel, og spiller en viktig rolle for naturmangfoldet i byer og tettsteder. Bydelens oppfatning er at overordnet blågrønn struktur bevares best gjennom ivaretagelse i overordnede planer og en restriktiv praksis med hensyn til omregulering og dispensasjoner. Makeskifte/ erstatningsarealer kan i visse tilfeller være en god løsning. Det vises her til Oslo kommunes arbeid med å bevare og utvikle byens blågrønne struktur.

d) I regional sammenheng støtter bydelen prinsippet at store sammenhengende LNF-områder skal bevares, herunder Marka. Bydelen presiserer imidlertid, at dersom vi skal få til knutepunktutvikling, må nasjonale mål om vern av landbruksjord og andre miljøhensyn vike til fordel for utbygging og fortetting i disse knutepunktene (jf. kap. 5) Virkemidler, finansiering og gjennomføringsforpliktelser).

Levende knutepunktutvikling krever et samspill med eksisterende kulturminner.

e) Utredninger viser at av de tre korridorene, er vegkapasiteten høyest og kollektivandelene lavest i nordøstkorridoren. En hovedoppgave blir således å øke kollektivandelen i nordøstkorridoren som i dag er altfor lav. Her er utvikling av prioriterte knutepunkt viktig for å øke andelen kollektivreisende. Videre er det en naturlig sammenheng mellom kollektivandel og vegkapasitet/kollektivtilbud, og noe av løsningen ligger i hva vi gjør for å videreføre den positive trenden i bruken av kollektivtransport (jf. pkt. 5 nedenfor).

f) For Groruddalen er det av stor betydning at en større andel persontransport vris fra privatbil til kollektivreiser. Groruddalen som en del av nordøstkorridoren, har stor gjennomgangstrafikk til og fra Romerikskommunene. Innfartsårene er store barrierer og trafikken belaster lokalmiljøet, og dette setter også begrensninger for arealutviklingen nær innfartsårene. Bydelen har konkrete forventninger om at

belastningene Groruddalen påføres av veganlegg, tungtransport og personbiltrafikk skal reduseres. Dette kan løses ved å legge E6 i tunnel (eventuelt lokk). Dette vil samtidig frigjøre nødvendige arealer til boliger, idrettsanlegg og friområder.

2. *Kan vi forplikte oss til å prioritere noen knutepunkter og hovedakser for kollektivtransport?*

Kommentar:

g) Oslos arealer er regulert og det er i stor grad avklart hvor utbyggingsområdene (utbyggingspotensialet) er, både på kort og lang sikt. Sentrumsnære områder og ytre områder med god kollektivdekning prioriteres. Likevel, som drøftingsdokumentet fastslår, vil den forventede veksten i befolkningen i regionen utløse en sterk trafikkvekst i Oslo som er vanskelig å avvikle både i forhold til miljømål og kapasitet, og det er et behov for en vesentlig styrking av kollektivtilbudet i hele regionen og byen selv.

h) Et styrket regionalt kollektivtilbud, både for de som bor nær knutepunkt og de som bor utenfor knutepunkt i dag, er nødvendig for å redusere biltrafikkveksten. Det er behov for et finmasket kollektivnett, men noen hovedakser for kollektivtransport bør prioriteres.

Som nevnt over pekes det på at mangel på offentlig kommunikasjon på Nedre Romerike er en utfordring, og T-bane til Lillestrøm og Ahus vil være svært viktig. En videreutvikling av Lillestrøm som by og en sammenkobling av Ellingsrudbanen og Vestlibanen i Lillestrøm, vil øke attraktiviteten på T-banen og gi nye utbyggingsmuligheter langs T-banetraseene. Bydelen tillegger at T-bane til Ahus også er svært viktig for bydelens befolkning som har Ahus som sitt sykehus.

i) Bydelen er derfor enig i Plansamarbeidets vurdering at det er nødvendig å avklare en langsiktig regional prioritering av noen knutepunkter og hovedakser for kollektivtransport, i tillegg til eksisterende og planlagt kollektivtransportinfrastruktur. Videre at det bør være et hovedprinsipp at veksten skal skje i tilknytning til eksisterende og planlagt kollektivtransportsystem, at hoveddelen av veksten i den enkelte kommune lokaliseres på «rett sted», dvs. at veksten kommer i tilknytning til de knutepunktene eller transportaksene som er prioritert i plankartet.

j) For Oslo sin del vil en konsentrert byutvikling i Groruddalen knyttet til nye baneløsninger være positivt bl.a. i forhold til at det er lokaliseringene nærmest Oslo sentrum som genererer minst vekst i biltransporten.

3. *Hvordan kan lokale hensyn ivaretas med et mer konsentrert utbyggingsmønster?*

Kommentar:

k) Problemstillingene som drøftingsdokumentet tar opp i denne sammenheng anser bydelen har mindre relevans for Oslo. Oslo har ikke et spredt utbyggingsmønster og egentlig ingen store avstander. Utfordringene i Oslo (Groruddalen) er mer knyttet til utbygging og boligfortetting i eksisterende boområder, der fortetting lett oppfattes som en trussel mot lokalsamfunnet: Det gir økt lokal trafikk, går på bekostning av grøntarealer og påvirker sol- og skyggeforhold. Bydelen mener viktige hensyn kan ivaretas gjennom et samspill mellom utbygger, kommune og lokalbefolkning. Videre må fortettingen bidra med noe positivt og være en berikelse for lokalmiljøet. Generelt bør det settes strenge kvalitetskrav til byggeri og opparbeidelse av uteområder, og det er viktig å sikre tilgang på utearealer for bevegelse, lek og ballspill og det må være god tilgjengelighet mellom utearealer og grønnstruktur for barn.

4. *Bør vi satse spesielt på noen få steder med tanke på næringsutvikling på lang sikt?*

Kommentar:

l) Drøftingsdokumentet viser i hovedsak til kompetansearbeidsplasser. Det er ønskelig å få til en sterkere utvikling av kompetansearbeidsplasser andre steder enn i Oslo og vestkorridoren, og det pekes på at det er viktig at det offentlige følger opp ved å lokalisere offentlig virksomhet med regionalt

nedslagsfelt til steder som man ønsker å prioritere. Bydelen er enig i dette, men for bydelen og Groruddalen er det også sterkt ønskelig at det utvikles kompetansearbeidsplasser og lokaliseres offentlige institusjoner også her. Mulighetene finnes.

m) Bydelen har bl.a. i høringsuttalelse til utkast til regional planstrategi og regionalt planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus pekt på noen næringsutfordringer som bør ses i sammenheng med en regional vekststrategi, herunder avfallshåndtering, strømforsyning, vannforsyning, kloakk og leilighetshoteller for byggebransjen.

n) Bydelen har også pekt på at når byutviklingen (i Oslo) skjer ved at gamle industriområder og næringsarealer transformeres til bolig, kontor, handel og service, må det finnes/tilbys ledige lokaliteter andre steder for de eksisterende næringene som må flytte ut. Dette er i mange sammenhenger en regional oppgave og det er flere fordeler ved å satse på noen få steder med tanke på næringsutvikling på lang sikt. Lokaliseringen må ta hensyn til markedet virksomhetene betjener. Når virksomheter etablerer seg lenger unna sine markeder, øker transportbehovet. Vista Analyse foreslår en løsning for transport- og logistikknæringen, der slik næring som behøver nær beliggenhet til Oslo vil kunne etablere seg i Lørenskog og Skedsmo, mens de deler av virksomheten som skal ha tilgang til hele landet, vil bl.a. kunne etablere seg ved Gardermoen. Vi ser da også at Lørenskog og Skedsmo har tilrettelagt for arealkrevende virksomhet som trekker ut av Oslo/Groruddalen, eller ikke har funnet areal der.

Bydelen tilføyer at det i disse kommunene også må tilrettelegges for etablering av døgnhvileplasser for trailersjåfører (truckstop med nødvendige fasiliteter).

5. *Hva skal til for å videreføre den positive trenden i bruken av kollektivtransport?*

Kommentar:

o) Folks bruk av kollektivtransport avhenger av kollektivtilbudet; nærhet til transportmidler, service, frekvens osv.. Det er vesentlig at tilbudet hele tiden utvikles, forbedres og utvides. Utbygging av innfartsparkering og lokale matebusser til kollektivterminaler er også hensiktsmessige tiltak. Samtidig må arbeidet med å tilrettelegge for gående og syklende forsterkes. Likeledes er en fortsatt restriktiv parkeringspolitikk i sentrale strøk viktig.

Disse tiltakene er ganske åpenbare. Hovedutfordringen er å redusere gapet mellom investeringsbehovet og tilgjengelige ressurser. Her må staten enda sterkere inn og bidra til investeringer og drift.

6. *Hva er viktig å avklare i den regionale planen og hvor detaljert bør den være?*

Kommentar:

p) Drøftingsdokumentet viser til at foreløpig arbeid peker mot en strategisk plan som er prinsipiell og tydelig på regionale og viktige spørsmål, og som gir kommunene handlingsrom til å håndtere konkrete løsninger og lokale spørsmål. Bydelen er enig i dette, men bydelen har ikke noe konkret svar på hva detaljerings- og styringsnivået bør ligge på for å oppnå både forutsigbarhet og fleksibilitet.

7. *Må gjensidige forventninger følges opp med avtaler?*

Kommentar:

q) Det stilles forventninger til at planen følges opp, både gjennom arealbruk og økonomiske forpliktelser. Bydelen har tro på plansamarbeidet, men det er også en fare for at planer og gode intensjoner ikke følges opp (tilstrekkelig), spesielt av økonomiske årsaker og når planer ikke er juridisk bindende. Bydelen er usikker på hvordan bindende bestemmelser kan knyttes opp mot en strategisk plan, men planen kan med fordel følges opp med samarbeidsavtaler for å konkretisere samarbeidet og forplikte ytterligere.

r) Bydelen understreker at det er avgjørende at stat, fylkeskommune og kommunene har vilje og evne til å følge opp planen innenfor sine ansvarsområder, for at dette plansamarbeidet skal lykkes.»

Bydelsadministrasjonens merknader

Den politisk styringsgruppen peker i planens forord på at «plansamarbeidets forslag til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er overordnet, tydelig og gjennomførbart. Hvis alle aktørene bidrar med sin del, vil det ta oss et stort skritt i retning av våre felles mål.»

Bydelsadministrasjonen er enig i dette og støtter foreslåtte overordnede strategier, arealstrategier og transportstrategier.

Proessen frem til vedtak om offentlig ettersyn har vært meget grundig. Planforslaget bygger på utredninger og faglige vurderinger som bydelsadministrasjonen tar til etterretning. Det er riktig å basere planen på faglige anbefalinger som er gitt, dog ikke helt uten kritisk sans. Utgangspunktet må være kunnskapen vi har og det vi med rimelig sikkerhet kan si om overskuelig framtid.

I planarbeidet er det således utredet ulike løsninger for å nå målene. Kort oppsummert viser vurderingene et behov for å endre kurs i retning av et mer konsentrert utbyggingsmønster og en betydelig større satsing på kollektivtransport. Det blir videre avgjørende å sikre både at store transportinvesteringer følges opp med konsentrert byutvikling, og omvendt, at konsentrert byutvikling vil bli betjent med kapasitetssterk kollektivtransport.

Bydelsadministrasjonen vil her derfor ikke kommentere planens innhold og valg av strategier nærmere i detalj her. Bydelsadministrasjonen viser for øvrig til at utkastet til regional plan er i overensstemmelse med utarbeidelse av forslag til kommuneplan for Oslo som ivaretar lokale utfordringer. Begge planer er også langt på vei i tråd med bydelens merknader og innspill til respektive planarbeid. Det viktigste fremover blir oppfølging av planen.

Bydelsadministrasjonen vil understreke følgende som berører bydelen spesielt:

Oslo har som hovedstad og storby, en særstilling i plansamarbeidet med (til dels) andre areal- og transportutfordringer enn kommunene i Akershus, men alle har et felles ansvar for å oppnå felles mål. Bydel Alna (og Groruddalen) er en del av regionen som sterkt merker konsekvensene av den areal- og transportpolitikk som føres. Bydelen er en transportkorridor (E6) og har et logistikknutepunkt med stor tungtrafikk. Dette bidrar til støyplager og dårlig lokal luftkvalitet som er en fare for folks helse, det reduserer bokvalitet og attraktivitet (bidrar til dårlig omdømme) og gir restriksjoner for arealbruk som vanskeliggjør ønsket byutvikling. Dette er lokale problemer som utenbys kjørende merker lite til. Bydelsadministrasjonen mener det er urimelig at bydelens befolkning skal ta denne belastningen.

Utredninger viser at av de tre korridorene, er vegkapasiteten høyest og kollektivandelene lavest i nordøstkorridoren. Trafikken må reduseres og kollektivandelen må økes betraktelig. Planforslaget gir ikke en endelig løsning på problemene i bydelen, men forslaget legger langt på vei opp til forbedring og for bydelen er det derfor viktig at alle tar ansvar og forplikter seg i forhold til planen.

Det er viktig at veikapasiteten ikke bygges ut og at det satses mer på å bygge ut kollektivtilbudet. Videre utbygging av vegkapasitet er heller ikke forenlig med overordnede klima- og miljømål.

Bydelsadministrasjonen bemerker at investeringer på hovedvegnettet likevel er nødvendig for å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk, og manglende investeringer vil kunne gi kapasitetsproblemer for vare- og persontransporten.

I regional plan defineres Groruddalen som en del av bybåndet nord-øst. Bybåndet skal ta en høyere vekst enn i dag, og at en stor andel av Oslos framtidige befolknings- og næringsvekst er planlagt i Groruddalen, med potensialer langs eksisterende t-bane ved blant annet Stovner/Rommen, Furuset og Vollebekk. Planlagt kollektivløsning gjennom Lørenskog til Ahus vil knytte Lørenskog sentrum og Ahus tettere til Groruddalen og Oslo by, og gir grunnlag for tung byutvikling. Videre vil styrking av kollektivaksen Ahus/Lillestrøm/Kjeller gi området bedre regional kollektivtilgjengelighet, som kan gjøre området mer attraktivt for næringslivet. Økt frekvens på lokaltoget vil skape potensial for tettere byutvikling ved blant annet Grorud stasjon, Fjellhamar og Strømmen.

T-bane til Lillestrøm og Ahus vil være svært viktig. En videreutvikling av Lillestrøm som by og en sammenkobling av Ellingsrudbanen og Vestlibanen i Lillestrøm, vil øke attraktiviteten på T-banen og gi nye utbyggingsmuligheter langs T-banetraseene. Bydelen tillegger at T-bane til Ahus også er viktig for bydelens befolkning som har Ahus som sitt sykehus.

Bydelsadministrasjonen nevner også etablering av innfartsparkering utenfor bygrensen som et viktig og nødvendig godt grep, jf. Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo.

Regional plan peker på potensialet for nye boliger langs dagens t-bane. Bydelsadministrasjonen ser positivt på en slik utvikling, men det understrekes samtidig at fortetting er utfordrende i forhold til eksisterende boliger og eventuelle konflikter må løses. Det forventes også at dalbunnen en gang skal utvikles, noe bydelen mener ikke må skje før et godt kollektivtilbud er på plass. Her er prioritering av tiltak en utfordring. Bydelsadministrasjonen er enig i at tiltak må prioriteres der problemene er størst, der flest er utsatt. Bydelsadministrasjonen frykter en forverring av problemene hvis E6 nærmest blir eneste innfartsåre fra Romerike til Oslo og ingen tiltak gjennomføres for å minske støy og forurensningsproblemene. Det er derfor viktig i alle delene i alle større utviklingsplaner utredes og tas hensyn til konsekvenser for en større del av tilliggende veisystemer. Det hjelper lite å bare flytte på problemene.

Bydelen har i mange sammenhenger påpekt og etterlyst at det skal gjøres noe med E6 gjennom bydelen, og foreslått E6 i tunnel alternativt under lodd.

Oppfølging av planen

Bydelsadministrasjonen har tro på plansamarbeidet og anbefaler planforslaget.

Planforslaget peker på styringsutfordringer og behovet for samhandling på flere nivåer. Bydelsadministrasjonen er enig. Det er en forutsetning at stat, fylkeskommune og kommunene har vilje og evne til å følge opp planen innenfor sine ansvarsområder. Uenigheter om løsninger og gjennomføring vil oppstå. Ulike synspunkter og behov, kompliserte sammenhenger og konkurranse om midler til investeringer bidrar til dette. Bydelsadministrasjonen mener derfor at planen og gjensidige forventninger må følges opp med bindende bestemmelser og avtaler.

Regional plan skal legges til grunn for statens, Oslo kommunes, Akershus fylkeskommunes og Akershuskommunenes planlegging og prioriteringer. Det er således avgjørende at kommunene utarbeider sine arealplaner i tråd med regional plan.

Bydelsadministrasjonen registrerer at planen i hovedtrekk vil være robust for en endret kommunestruktur. Dette er viktig siden kommunesammenslåing kan bli aktuelt. Bydelsadministrasjonen tror planen generelt er robust nok til å kunne takle endringer som kommer.

Bydelsadministrasjonen er videre enig i at det er ønskelig å redusere antall innsigelser i planprosesser, og at en felles plan med klare føringer vil gi større forutsigbarhet i plandialogen mellom stat, fylke, kommune og allmennheten.

Bydelen har i tidligere innspill påpekt at den største utfordringen i planarbeidet og gjennomføring er knyttet til økonomi, dvs. offentlige investeringer til oppgradering og utvikling av infrastruktur, og det vil være behov for statlig bidrag til finansiering, spesielt til kollektivtransporten. Det er positivt at Oslo og Akershus i planarbeidet har vektlagt de statlige forpliktelsene til oppfølging av planen.

Oppfølging av statens forpliktelser til finansiering av planens gjennomføring blir derfor sentralt.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Alna bydelsutvalg viser til offentlig ettersyn av forslag til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus med høringsfrist 27.02.2015. Bydelsutvalget har følgende merknader til planforslaget:

Generelle merknader

Den politisk styringsgruppen sier i planens forord at «plansamarbeidets forslag til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er overordnet, tydelig og gjennomførbart. Hvis alle aktørene bidrar med sin del, vil det ta oss et stort skritt i retning av våre felles mål.» Bydelen er enig i dette, og bydelen støtter foreslåtte overordnede strategier, arealstrategier og transportstrategier.

Bydelen påpeker at prosessen frem til vedtak om offentlig ettersyn har vært meget grundig. Regional plan bygger på utredninger og faglige vurderinger og anbefalinger som bydelen mener det er riktig å basere planarbeidet på. Utgangspunktet for en slik plan må være kunnskapen vi har og det vi med rimelig sikkerhet kan si om overskuelig framtid.

I planarbeidet er det således utredet ulike løsninger for å nå målene. Vurderingene viser et behov for å endre kurs i retning av et mer konsentrert utbyggingsmønster og en betydelig større satsing på kollektivtransport. Det blir videre avgjørende å sikre både at store transportinvesteringer følges opp med konsentrert byutvikling, og omvendt, at konsentrert byutvikling vil bli betjent med kapasitetssterk kollektivtransport. Dette er i tråd med bydelens oppfatning.

Bydelen vil her ikke gå nærmere inn på planens innhold og valg av strategier. Bydelen viser til at utkastet til regional plan er i overensstemmelse med utarbeidelse av forslag til kommuneplan for Oslo som ivaretar lokale utfordringer. Det viktigste fremover blir oppfølging av planen.

Særskilte merknader

Bydelen vil understreke følgende som berører bydelen spesielt:

Oslo har som hovedstad og storby, en særstilling i plansamarbeidet med andre areal- og transportutfordringer enn kommunene i Akershus, men alle har et felles ansvar for å oppnå felles mål. Bydel Alna (og Groruddalen) er en del av regionen som sterkt merker konsekvensene av den areal- og transportpolitikk som føres. Bydelen er en transportkorridor (E6) og har et

logistikknutepunkt med stor tungtrafikk. Stor trafikk gir støyplager og dårlig lokal luftkvalitet som er en fare for folks helse, det reduserer bokvalitet og attraktivitet (bidrar til dårlig omdømme) og gir restriksjoner for arealbruk som vanskeliggjør ønsket byutvikling. Dette er lokale problemer som utenbys kjørende merker lite til. Bydelen mener det er urimelig at bydelens befolkning skal ta denne belastningen.

Utredninger viser at av de tre korridorene, er vegkapasiteten høyest og kollektivandelene lavest i nordøstkorridoren. Trafikken må reduseres og kollektivandelen må økes betraktelig. Regional plan gir ingen en endelig løsning på problemene i bydelen, men forslaget legger langt på vei opp til forbedring, og for bydelen vil det derfor være av stor betydning at planen følges opp ved at alle tar ansvar og forplikter seg i forhold til planen.

Veikapasiteten bør ikke bygges ut og at det må satses mye mer på å bygge ut kollektivtilbudet. Videre utbygging av vegkapasitet er ikke forenlig med overordnede klima- og miljømål.

Bydelen bemerker likevel at investeringer på hovedvegnettet er nødvendig for å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk, og manglende investeringer vil kunne gi kapasitetsproblemer for vare- og persontransporten.

I regional plan defineres Groruddalen som en del av bybåndet nord-øst. Bybåndet skal ta en høyere vekst enn i dag, og en stor andel av Oslos framtidige befolknings- og næringsvekst er planlagt i Groruddalen, med potensialer langs eksisterende t-bane ved blant annet Stovner/Rommen, Furuset og Vollebekk. Planlagt kollektivløsning gjennom Lørenskog til Ahus vil knytte Lørenskog sentrum og Ahus tettere til Groruddalen og Oslo by, og gir grunnlag for tung byutvikling. Videre vil styrking av kollektivaksen Ahus/Lillestrøm/Kjeller gi området bedre regional kollektivtilgjengelighet, som kan gjøre området mer attraktivt for næringslivet. Økt frekvens på lokaltoget vil skape potensial for tettere byutvikling ved blant annet Grorud stasjon, Fjellhamar og Strømmen.

T-bane til Lillestrøm og Ahus er svært viktig. En videreutvikling av Lillestrøm som by og en sammenkobling av Ellingsrudbanen og Vestlibanen i Lillestrøm, vil øke attraktiviteten på T-banen og gi nye utbyggingsmuligheter langs T-banetraseene. Bydelen tillegger at T-bane til Ahus også er viktig for bydelens befolkning som har Ahus som sitt sykehus.

Bydelen nevner også etablering av innfartsparkering utenfor bygrensen som et viktig grep, både for å øke kollektivandelen og for å redusere utebys villparkering i bydelen.

Regional plan peker på potensialet for nye boliger langs dagens t-bane. Bydelen ser positivt på en slik utvikling, men det understrekes samtidig at fortetting er utfordrende i forhold til eksisterende boliger og konflikter må løses. Det planlegges også at dalbunnen en gang i fremtiden skal utvikles og bygges ut med bl.a. boliger. Bydelen mener dette ikke kan skje før et godt kollektivtilbud er på plass (nye t-banetraseer). Her er prioritering av tiltak en utfordring. Bydelen er enig i at tiltak må prioriteres der problemene er størst, der flest er utsatt. Bydelen frykter imidlertid en forverring av problemene hvis all trafikk ut og inn av byen i nordøstkorridoren skal ledes til E6, og E6 nærmest blir eneste innfartsåre fra Romerike til Oslo samtidig som det ikke gjøres noe for å minske støy og forurensningsproblemene langs E6 gjennom bydelen. Det er derfor viktig i alle delene i alle større utviklingsplaner utredes og tas hensyn til konsekvenser for en større del av tilliggende veisystemer. Det hjelper lite å bare flytte på problemene.

Bydelen har i mange sammenhenger således påpekt og etterlyst at det skal gjøres noe med E6 gjennom bydelen, og foreslått E6 i tunnel, alternativt under lokk.

Oppfølging av planen

Bydelen har tro på plansamarbeidet og anbefaler planforslaget.

Regional plan peker på styringsutfordringer og behovet for samhandling på flere nivåer. Bydelen er enig. Det er en forutsetning at stat, fylkeskommune og kommunene har vilje og evne til å følge opp planen innenfor sine ansvarsområder. Uenigheter om løsninger og gjennomføring vil oppstå. Ulike synspunkter og behov, kompliserte sammenhenger og konkurranse om midler til investeringer bidrar til dette. Bydelen mener derfor at planen og gjensidige forventninger må følges opp med bindende bestemmelser og avtaler.

Regional plan skal legges til grunn for statens, Oslo kommunes, Akershus fylkeskommunes og Akershuskommunenes planlegging og prioriteringer. Det er derfor avgjørende at kommunene utarbeider sine arealplaner i tråd med regional plan.

Bydelen registrerer at regional plan i hovedtrekk vil være robust for en endret kommunestruktur. Dette er viktig siden kommunesammenslåing kan bli aktuelt. Bydelen tror også regional plan generelt er robust nok til å kunne takle endringer som kommer.

Bydelen er videre enig i at det er ønskelig å redusere antall innsigelser i planprosesser, og at en felles plan med klare føringer vil gi større forutsigbarhet i plandialogen mellom stat, fylke, kommune og allmennheten.

Bydelen har i tidligere innspill påpekt at den største utfordringen i planarbeidet og gjennomføring er knyttet til økonomi, dvs. offentlige investeringer til oppgradering og utvikling av infrastruktur, og det vil være behov for statlig bidrag til finansiering, spesielt til kollektivtransporten. Det er positivt at Oslo og Akershus i planarbeidet har vektlagt de statlige forpliktelsene til oppfølging av planen.

Oppfølging av statens forpliktelser til finansiering av planens gjennomføring blir derfor sentralt.

Tore Olsen Pran
bydelsdirektør

Vedlegg:

- Høringsforslag til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus - utleggelse til offentlig ettersyn. Brev av 21.11.2014 fra Akershus fylkeskommune.

Vedlegg tilgjengelig på internett:

- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Høringsforslag.
- Konsekvensutredning.