

PLANSTRATEGI FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS



07.05.2012

Vedtatt av Oslo bystyre og Akershus fylkesting

Foto: Scanpix, Sørumsand

Innhold

INNHold	3
SAMMENDRAG	5
BAKGRUNN	6
MÅL FOR SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS	6
VIKTIGE REGIONALE UTVIKLINGSTREKK	7
Hovedstadsområdet må ses samlet	7
Vekst i befolkning og sysselsetting	8
Økte klimagassutslipp	9
Transportvekst og kapasitetsproblemer i samferdselsinfrastrukturen	9
Hovedflyplassen	10
Godstrafikk	10
Reisemiddelfordeling	10
Kollektivtrafikkens markedsutvikling	11
Veg	13
Buss	14
Jernbane	14
T-bane	14
Trikk	14
Båt	15
Sykkel	15
Økt arealbehov - press på arealressursene	15
VIKTIGE REGIONALE UTFORDRINGER	17
Konkurransedyktighet	17
Bærekraftig by- og regionutvikling	17
Utforming av transporttilbudet	17
Kapasitet	19
Fortetting med kvalitet	20
Arealbehov og arealbruksmønster – fortetting gir plass	21
Økonomiske utfordringer	21
Planleggings- og styringsutfordringer	22
LANGSIKTIGE UTVIKLINGSMULIGHETER	23
Kort om utviklingsmulighetene	23
Forutsetninger for utviklingsmulighetene	23
VIDERE PLANLEGGING	28
Valg av plantype og modell for plansamarbeid	28
Målkonflikter	29
Spørsmål som skal tas opp i videre planlegging	29
Gjensidige forventninger	30
Forventninger fra kommunene i Akershus	30

Forventninger fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune	31
Forventninger fra regjeringen	32
FRAMDRIFT OG MEDVIRKNING	33
Framdriftsplanen for planstrategi, planprogram og planarbeidet sett i sammenheng	33
Medvirkning	33

Sammendrag

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Planstrategien ble etter høring vedtatt i Akershus fylkesting 26.03.2012 og Oslo bystyre 28.03.2012. Vedtakene fra Oslo bystyre og Akershus fylkesting er lagt inn i planstrategien. Vedtatt planstrategi sendes over til regjeringen for godkjenning i mai 2012.

Planprogrammet som konkretiserer oppdraget som er gitt gjennom planstrategien og beskriver et opplegg for prosess, medvirkning og organisering av planarbeidet ble fastsatt av Akershus fylkesting 26.03.2012 og Oslo bystyre 28.03.2012 i egen sak.

Bakgrunn

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

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

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

Mål for samordnet areal- og transport i Oslo og Akershus

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

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

Gjennom plansamarbeidet skal:

1. Klimagassutslippene reduseres slik at regionen bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om at Norge skal være klimanøytralt innen 2030.
2. Det legges til rette for å håndtere en sterk framtidig vekst i befolkningen
3. Jordbruksarealer i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om å halvere den årlige omdisponeringen av dyrka jord
4. Naturmangfoldet i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om naturtyper og arts mangfold.
5. Næringslivets konkurransekraft bedres, ved at transporttilbudet for arbeids- og fritidsreiser samt varestrømmer (logistikk) forbedres.
6. Investeringer og prioriteringer i transportsystemet skal understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk og økte andeler av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange.
7. Byer og tettsteder i Oslo og Akershus utvikles med kvalitet og innhold, ved at økonomisk, sosial, fysisk og kulturell utvikling sees i sammenheng.
8. I planprosessen skal man identifisere målkonflikter og angi en avveining av disse. Alle involverte parter forplikter seg til å følge opp føringer og samarbeide om å finne fram til gode løsninger og realisere dem.

Viktige regionale utviklingstrekk

Hovedstadsområdet må ses samlet

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

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

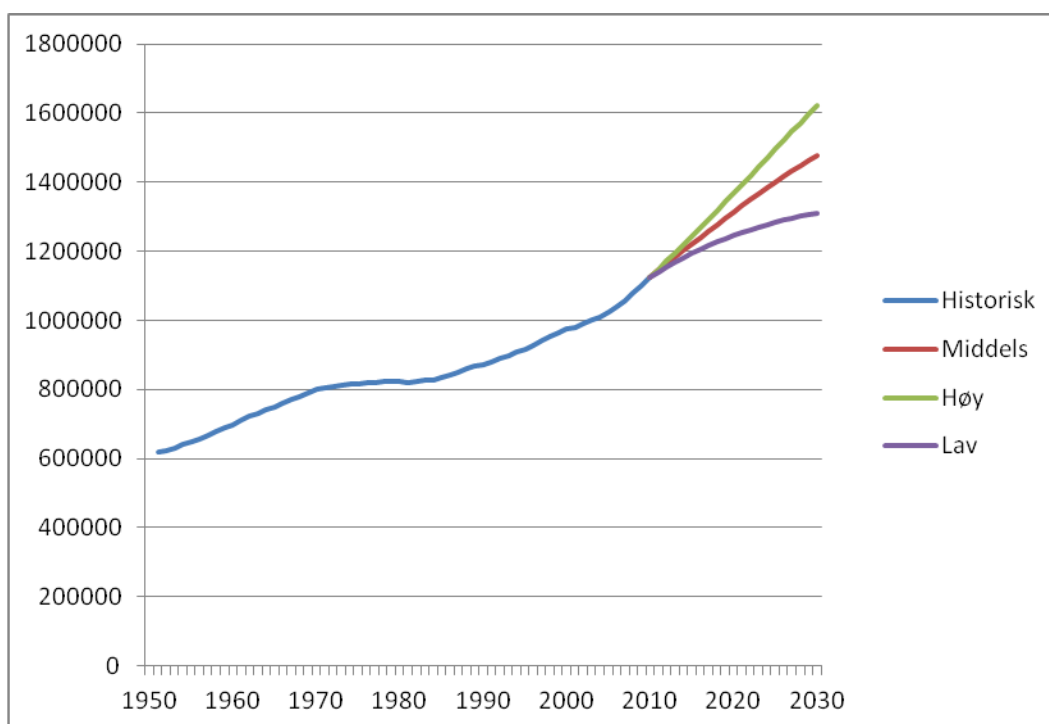
Hovedstadsområdet er en viktig økonomisk motor og et nav for Norges internasjonale forbindelser. Hovedstadsområdets konkurransekraft er avhengig av gode forbindelser internt mellom sentrums- og naboområder. Hovedstadsområdet framstår som et integrert bolig- og arbeidsmarked, men området

er differensiert internt fysisk, økonomisk og samfunnsmessig. Hvordan vi håndterer disse interne forskjellene vil påvirke muligheten til å møte framtidige utfordringer for hele regionen.

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

Vekst i befolkning og sysselsetting

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



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

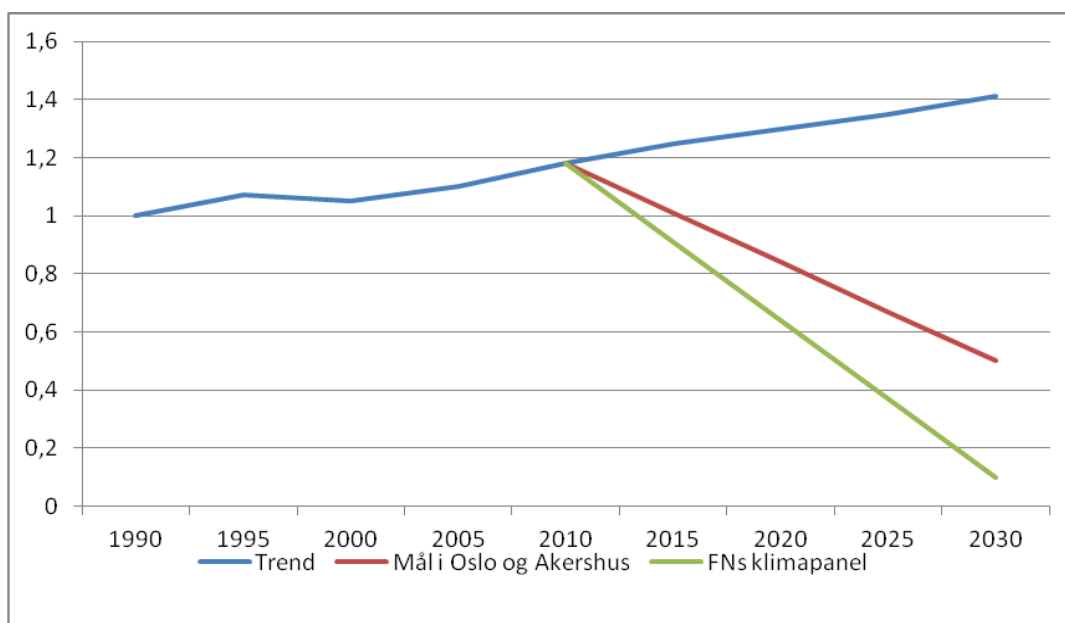
I 2008 var det 660 000 sysselsatte i hovedstadsområdet, hvorav 2/3 hadde sitt arbeidssted i Oslo og 1/3 i Akershus. Fra 1995 til 2007 økte antall sysselsatte i Oslo og Akershus med 20 %. Fortsatt var økningen i antall sysselsatte størst i Oslo, men den prosentvise økningen var større i Akershus. Oslområdet regnes som en av de mest innovative og attraktive regionene i Norge å etablere seg i. Det er en økende trend internasjonalt at kunnskapsbaserte bedrifter lokaliserer seg i innovative miljøer hvor tilgangen til attraktiv arbeidskraft er god. Det er ventet fortsatt stor vekst i sysselsettingen i årene framover, dels som følge av at mange av de kunnskapsbaserte næringene som ventes å ha

vekstpotensial, er lokalisert i Oslo og Akershus. Dels som følge av at økt befolkning vil gi grunnlag for flere arbeidsplasser innenfor offentlig og privat tjenesteyting.

Økte klimagassutslipp

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

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



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

Transportvekst og kapasitetsproblemer i samferdselsinfrastrukturen

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

Hovedflyplassen

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

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

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

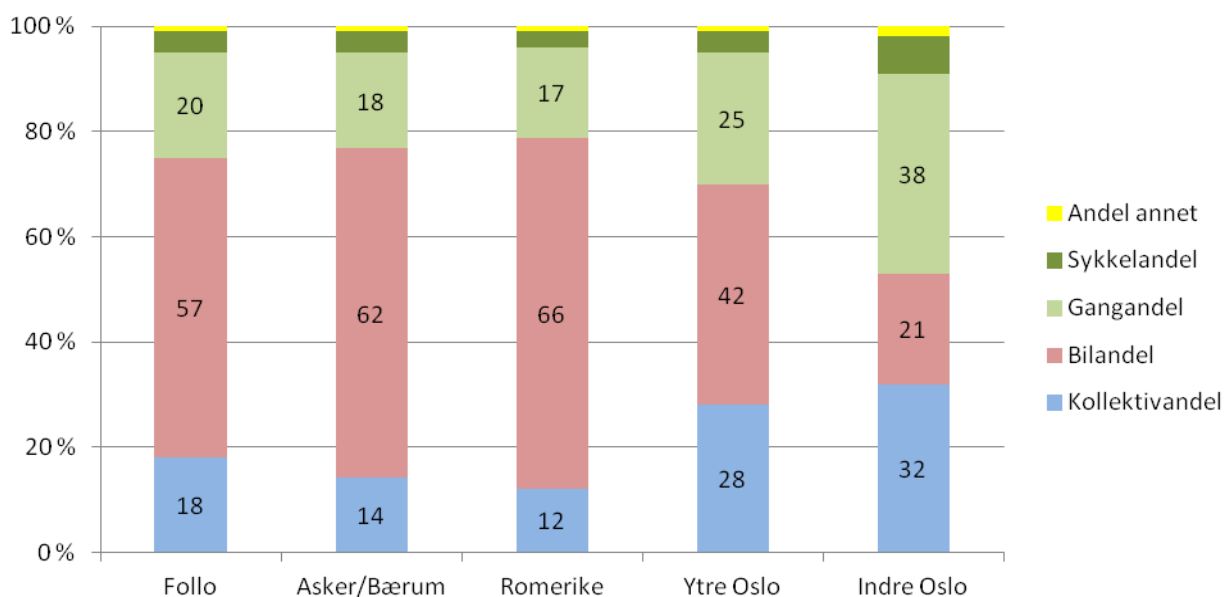
Det nye terminalbygget vil bedre kapasiteten. I dag er det båndlagt store arealer for etablering av en eventuell tredje rullebane. Dette har, og vil få, store konsekvenser for nabokommunene og innbyggerne. Alle er tjent med en snarlig avklaring av stedsvalg for en eventuell tredje rullebane (*avsnitt vedtatt av Akershus fylkesting*)

Godstrafikk

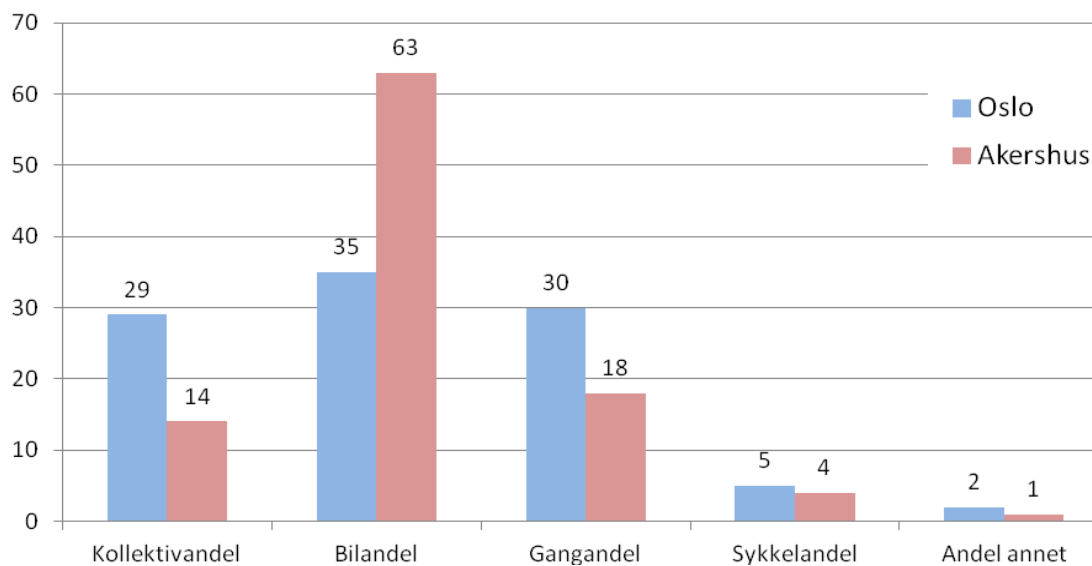
Det er beregnet ca 40 % vekst i godsmengden til Osloområdet fram mot 2030. Dette gjelder lokal distribusjon og transporter knyttet til Oslo som nasjonalt nav i transportsystemet, noe som fører til sterk vekst i transport både for lokal distribusjon og til godsnodene i området. Alnabruområdet med veitilknytning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

Reisemiddelfordeling

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



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



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

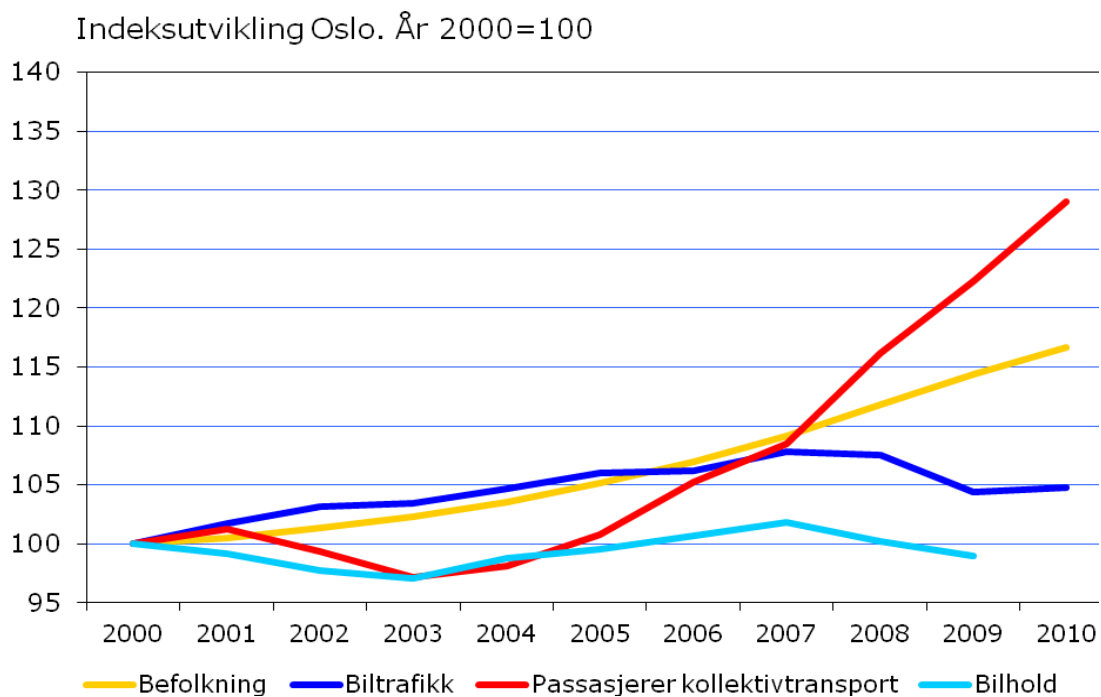
Kollektivtrafikkens markedsutvikling

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

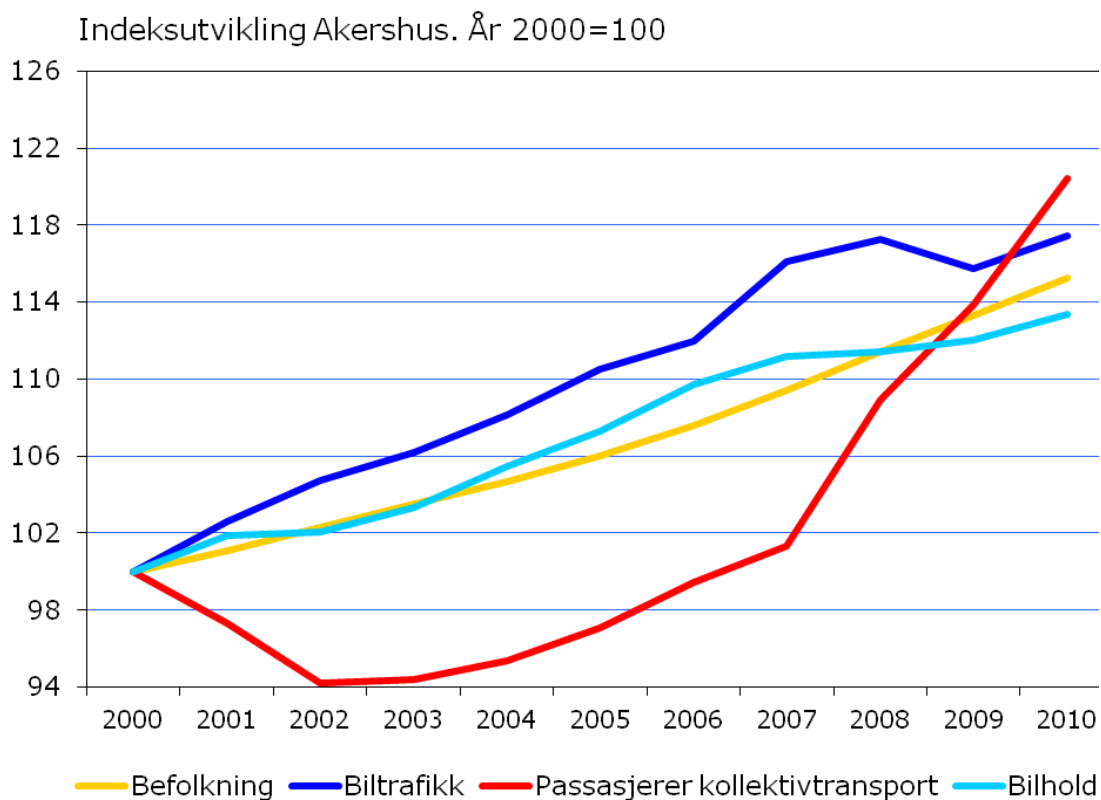
I indre by i Oslo er det bare drøyt halvparten av husstandene som disponerer bil, og kollektivtrafikken og gange/sykkel er tilsvarende høy.

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

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



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



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

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

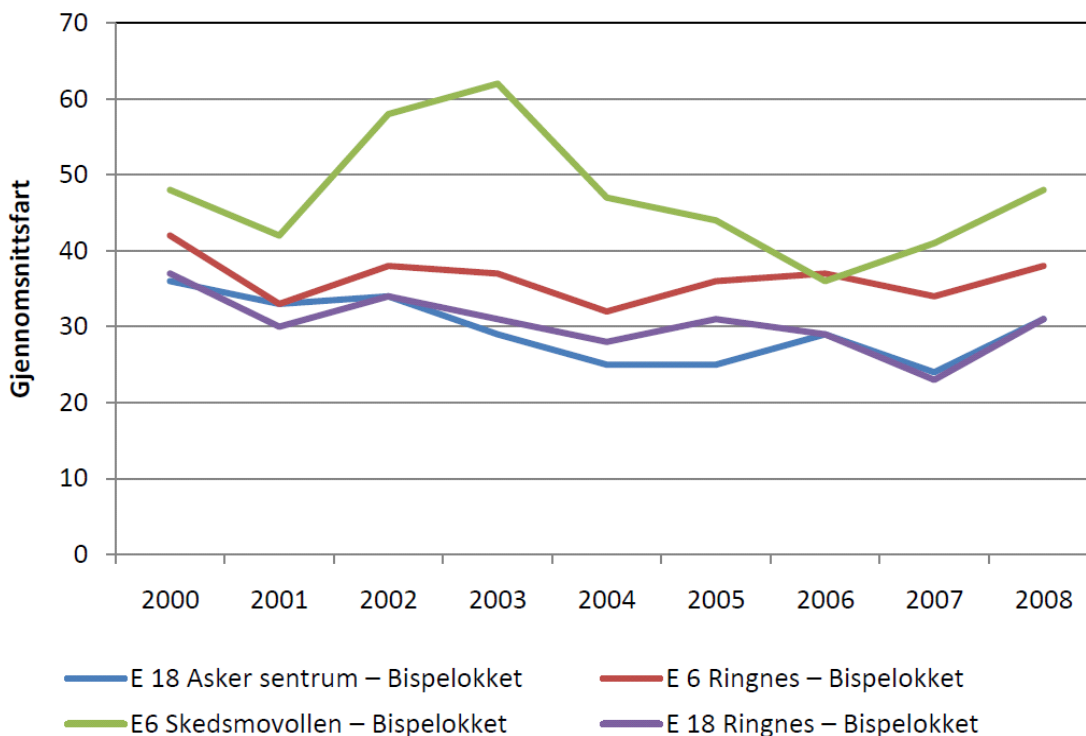
Veg

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

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

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

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



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

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

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

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

Buss

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

Jernbane

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

T-bane

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

Trikk

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

Båt

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

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

Sykkel

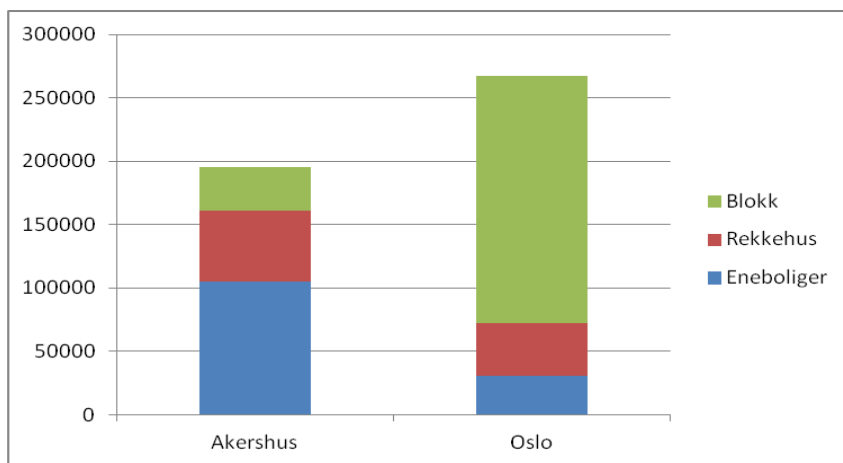
Økning i trafikkmengden i årene fremover må tas på kollektivtrafikk, gang og sykkel. I Akershus utgjorde sykkel 3 % og i Oslo 5 % av det totale antall reiser i 2008 (Ruter MIS). Oslo kommune har som mål å øke andelen til 8 – 12 % innen få år. Sykling fordeler seg over alle aldersgrupper og jevnt på kjønn. 40 % av de bosatte i Oslo og Akershus oppgir at de vil sykle oftere om forholdene blir lagt bedre til rette (Prosam rapport 178). Potensialet for sykling er dermed stort, og det er et regionalt mål å gjøre det mer attraktivt å sykle.

En gjennomsnittlig sykkelreise er på 3 km og hver femte sykkelreise er kortere enn 1 km. Til sammenligning er halvparten av alle reiser kortere enn 5 km og en stor andel av disse er med bil. Potensialet for overføring av reise fra bil til sykkel er derved stort, hvis forholdene legges til rette for det. Veitrafikken er per i dag den største utslippskilden i regionen. I tillegg til godt kollektivtilbud er det nødvendig å satse på gjennomgående sykkel- gangstier i hele regionen. Netto samfunnsøkonomisk nytte ved å bygge ut sykkeltilbudet i by er stor. Sykling medfører også bedre helse og lavere sykefravær. Det er viktig at sosial infrastruktur, kollektivtilbudet, gang- og sykkelveier henger sammen.

Økt arealbehov - press på arealressursene

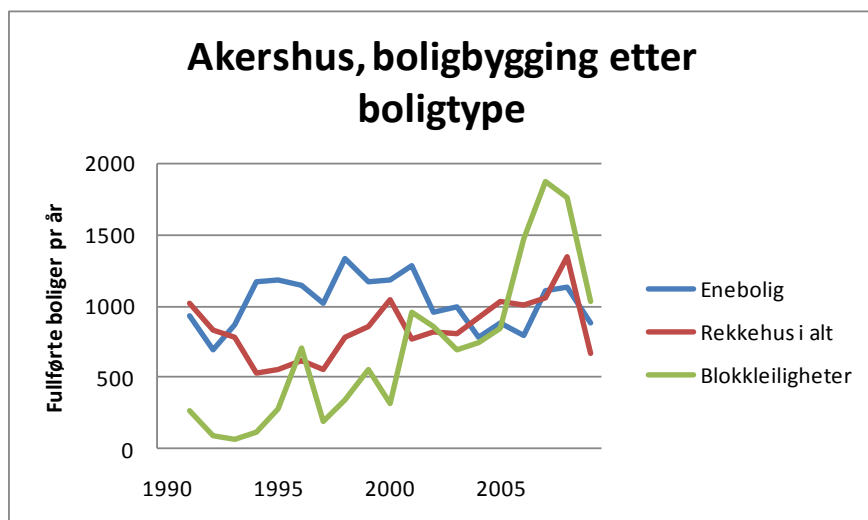
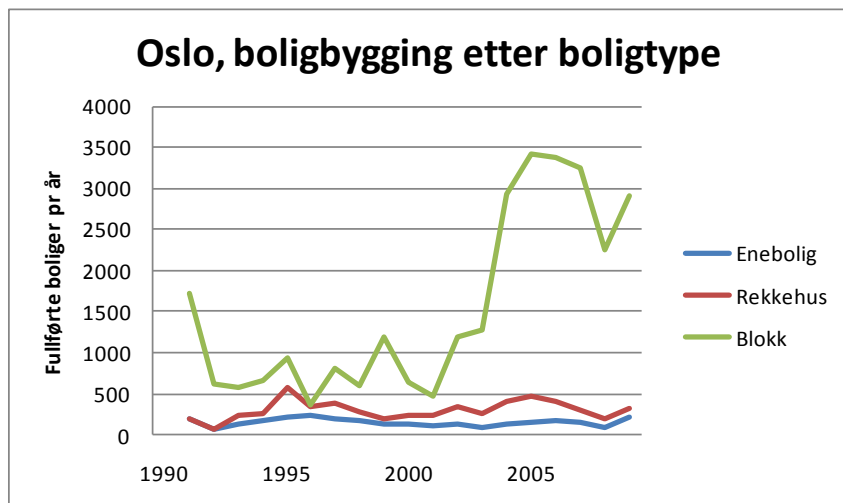
Befolknings- og aktivitetsveksten innebærer et sterkt utbyggingsbehov i boligsektoren og noe mindre for næringsvirksomhet. En undersøkelse av bolig- og næringsutbyggingen i perioden 2002–2007, viser en utvikling i retning av usentral utbygging i forhold til det kollektive transportnettet i regionen.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

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



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

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



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

Viktige regionale utfordringer

Konkurransedyktighet

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

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

Bærekraftig by- og regionutvikling

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

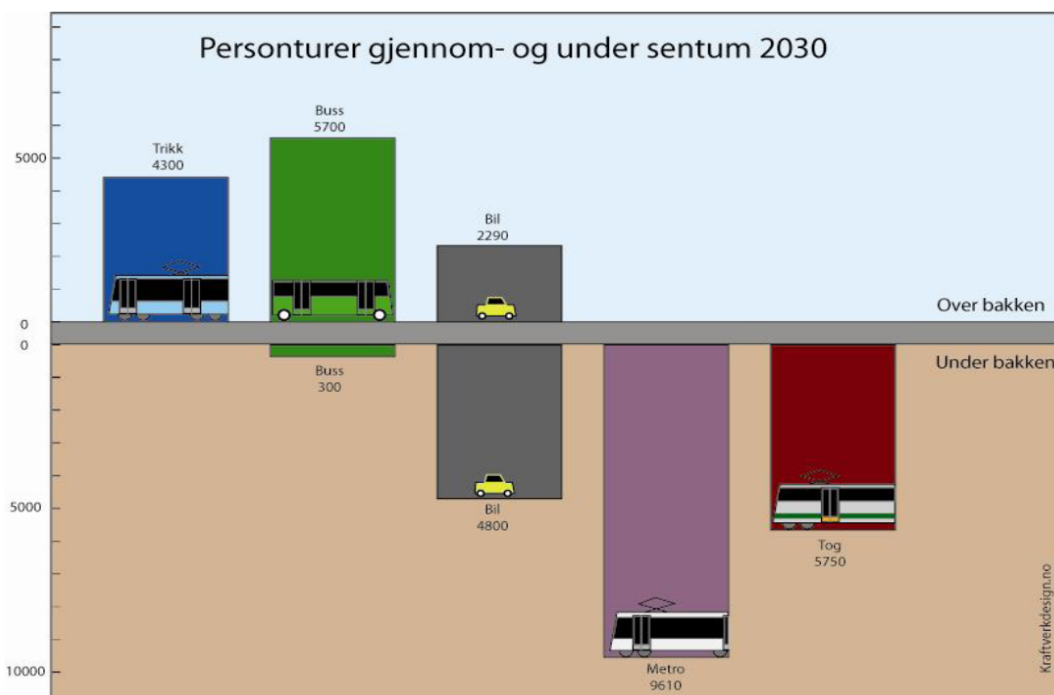
- Redusere det totale reisebehovet gjennom et mer areal- og transporteffektivt utbyggingsmønster
- Øke andelen av reisene som skjer til fots, med sykkel eller kollektivtransport
- Redusere forbruket av fossilt brensel i transport (teknologiske endringer)
- Bevare naturmangfoldet, grønne områder og Marka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

Utforming av transporttilbudet

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

Oslo er navet både for gods- og persontransporten i landet. Hovedstadsregionen er avhengig av velfungerende transportkorridorer. I tillegg er det avgjørende at kapasiteten gjennom sentrum og til og fra sentrum fungerer tilfredsstillende. Rundt 2030 vil kapasiteten gjennom sentrum nærme seg en

kritisk grense for kollektivtrafikken både under og over bakken. Kapasitetsutfordringene for de ulike transportkorridorene må derfor sees i sammenheng med strategisk gode løsninger for en ny tunnel eller andre tiltak for å øke kapasiteten gjennom sentrum, samt etablering av en mer polysentrisk nettstruktur med jernbane og T-bane som ryggrad.



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

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

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

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

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

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

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

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

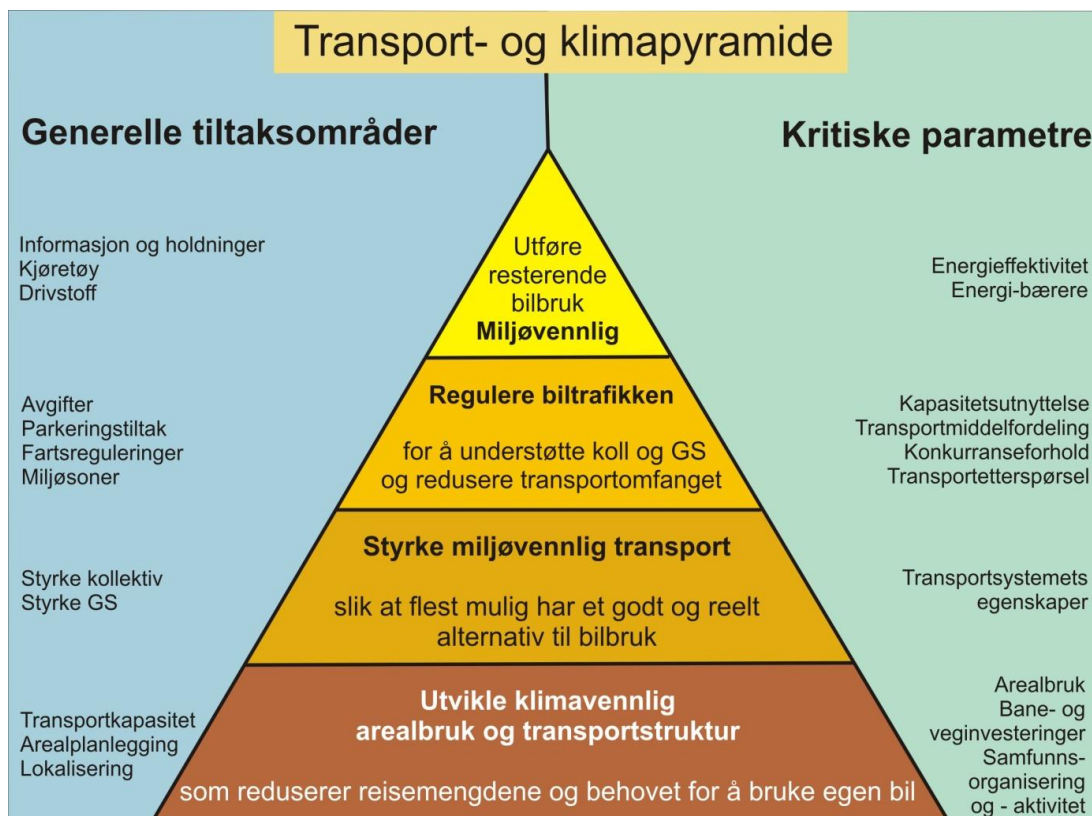
Kapasitet

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

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

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

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



Figur 11: Transport og klimafiguren

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

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

Fortetting med kvalitet

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

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

Fortetting kan redusere miljøproblemer, men er likevel ikke uproblematisk, fordi den forutsetter at ny utbygging skjer gjennom mer effektiv bruk av arealene. Et økende press på arealene kan blant annet

føre til at grønne lunger bygges ned og at barn mister lekearealer. Fortettingen må derfor skje med kvalitet, dvs. at verdifulle kvaliteter ved arkitektur, bygningsmiljøer, kulturhistorie og grønne områder samtidig må ivaretas gjennom fortettingen.

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

Arealbehov og arealbruksmønster – fortetting gir plass

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

Det er anslått at det må bygges 85 000 nye boliger i Akershus og 107 000 nye boliger i Oslo for å gi rom for en befolkningsvekst på 306 000 innbyggere over 16 år, henholdsvis 139 000 i Akershus og 166 300 i Oslo i perioden 2010-2030 (Johansen og Barlindhaug 2010).

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

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

Økonomiske utfordringer

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

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

For det andre vil befolkningsveksten kreve både kommunale og statlige investeringer for å øke kapasiteten og holde tritt med den økte etterspørselen etter både transporttjenester og kommunale tjenester. Samtidig vil aktivitetsøkningen og befolkningsveksten skape økt inntektsgrunnlag og dermed et økt finansieringsgrunnlag for å møte disse investerings- og driftsutgiftene. Nettovirkningen av økt

inntektsgrunnlag i regionen og økte utgifter, vil avgjøre omfanget av de økonomiske utfordringene og behovet for ekstrasfinansiering.

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

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

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

Planleggings- og styringsutfordringer

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

Planleggings- og styringsutfordringene kan oppsummeres til å:

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

Langsiktige utviklingsmuligheter

Kort om utviklingsmulighetene

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

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

- **Videreføre historisk utbyggingsmønster.** Dette er en utvikling der framtidig utbyggingsmønster har samme hovedmønster som endringene i utbyggingsmønsteret de siste 20-30 årene. Begrunnelsen for å ta med en slik utviklingsmulighet, er å synliggjøre hvordan utbyggingsmønsteret kan bli og hvilke muligheter det gir til å ivareta transportbehov, håndtere klimagassutslipp, håndtere økende biltrafikk, ta vare på grønne arealer og natur dersom trendene de siste tiårene forlenges.
- **Konsentrert utvikling av byer.** Veksten konsentreres til Oslo og noen få byer i Akershus. Begrunnelsen for å ha med en slik mulighet, er at den rendyrker en utviklingsidé om å redusere transportbehovene gjennom konsentrasjon. Hovedideen er å utvikle urbane kvaliteter, tyngdepunkter for økonomisk aktivitet og å oppnå mer effektiv arealbruk i regionale sentra.
- **Fortetting i mange knutepunkter.** Veksten kanaliseres til knutepunkter i kollektivnettet og stasjonsbyer i Akershus og til Oslo. Begrunnelsen for å ta med en slik utviklingsmulighet er at den illustrerer en fordeling av veksten til flere tettsteder langs eksisterende infrastrukturkorridorer. En slik utviklingsmulighet kan illustrere hvordan en desentralisert konsentrasjon av veksten kan gi mulighet til å ivareta målene om miljøvennlig transport og arealøkonomisering.

I tillegg bør etablering av nye byer i Akershus vurderes. Slik kan presset på dyrka mark og andre verneinteresser dempes, trafikkveksten reduseres og bo- og miljøkvaliteter optimaliseres (*avsnitt vedtatt av Akershus fylkesting*).

Forutsetninger for utviklingsmulighetene

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

- I de videre forhandlingene om utviklingen av Oslopakke 3, vil OP3 sine programområder bli påvirket av blant annet areal – og transportplanen for Oslo og Akershus
- Ruter K2010 – Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2010-2030. De forestående justeringene av Ruters plan vil måtte tilpasses areal- og transportplanen for Oslo og Akershus
- Inter City tog på nye dobbeltspor på Østlandet etableres innen 2023

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

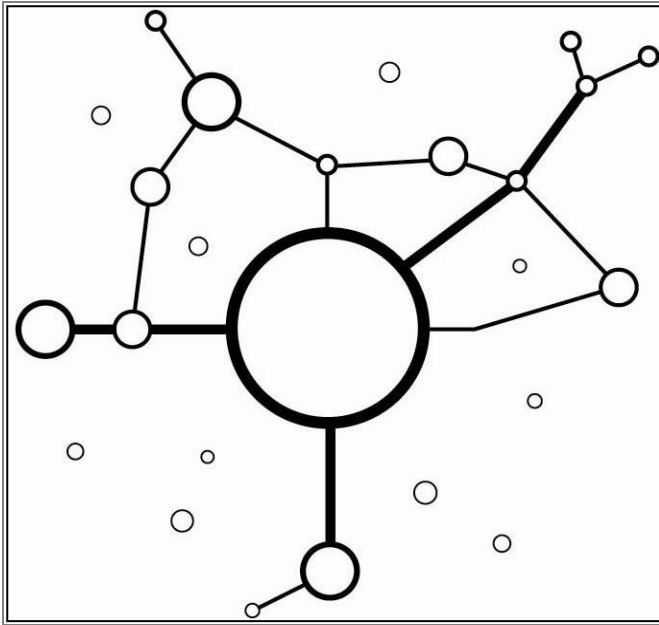
Videreføre historisk utbyggingsmønster

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

Det ville skjedd sterkere fortetting i Oslo og nabokommunene, men nye områder ville også bli tatt i bruk til utbyggingsformål. Utviklingen av utbyggingsmønsteret ville følge etterspørselen og offentlig utbygging ville skje uten en regional samordning. Offentlige investeringer i teknisk og sosial infrastruktur ville dimensjoneres ut fra hvordan etterspørselen i bolig- og arbeidsmarked påvirker lokaliserings- og utbyggingsmønsteret. Dette ville gi mange kommuner en fleksibilitet til å tilpasse sin investeringstakt etter lokal etterspørsel, mens statlige investeringer ville følge regional og sektorvis planlegging. Personbilbruken ville øke samtidig med en sterk økning i godstransport på veiene. Utviklingen ville mange steder føre til økte miljøbelastninger for omgivelsene. Kollektivtransporten ville øke på strekninger med tilstrekkelig passasjergrunnlag, men kapasitetsgrenser ville nås både på vei- og bane inn mot Oslo sentrum. Driften av kollektivtransporten ville bli mer kostbar, men det ville ikke være driftsgrunnlag for å tilby attraktivt kollektivtilbud på mer perifere steder.

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

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



Figur 12: Videreføre historisk utbyggingsmønster.

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

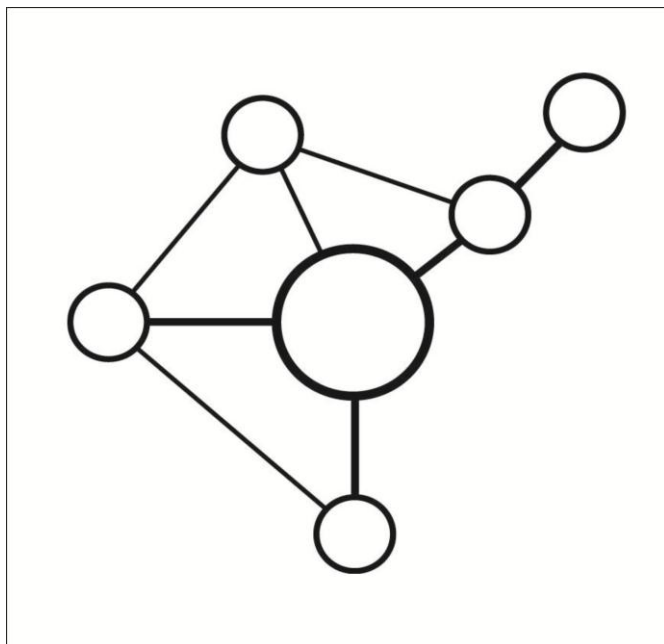
Konsentrert utvikling av byer

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

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

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

særlig lokalvegnettet parallelt med hovedvegene.



Figur 13: Konsentrert utvikling av byer

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

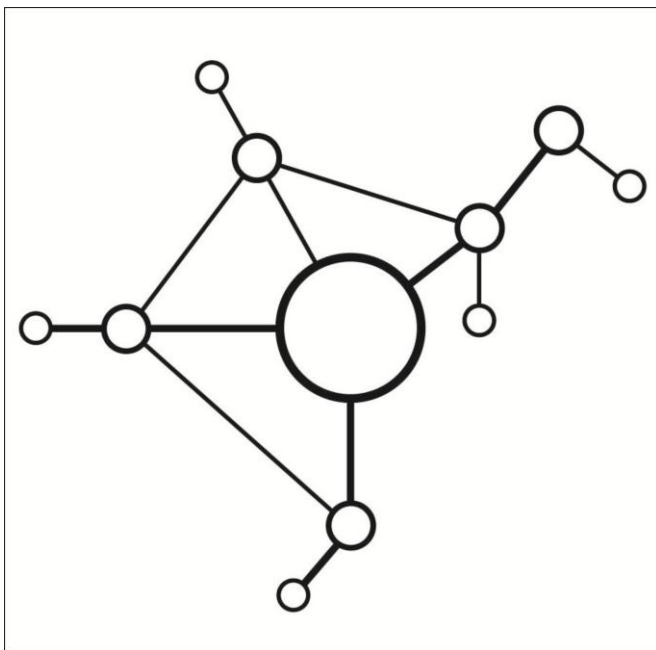
Fortetting i mange knutepunkter

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

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

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

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



Figur 14: Fortetting i mange knutepunkter

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

Vurdering

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

I tillegg kan det være aktuelt å etablere nye byer der kollektivmulighetene er eller kan bli gode, og konflikter i forhold til vernehensyn er særskilt små. Ved etablering av slike nye byer bør det også være et kriterium at det samla transportbehovet reduseres.

Videre planlegging

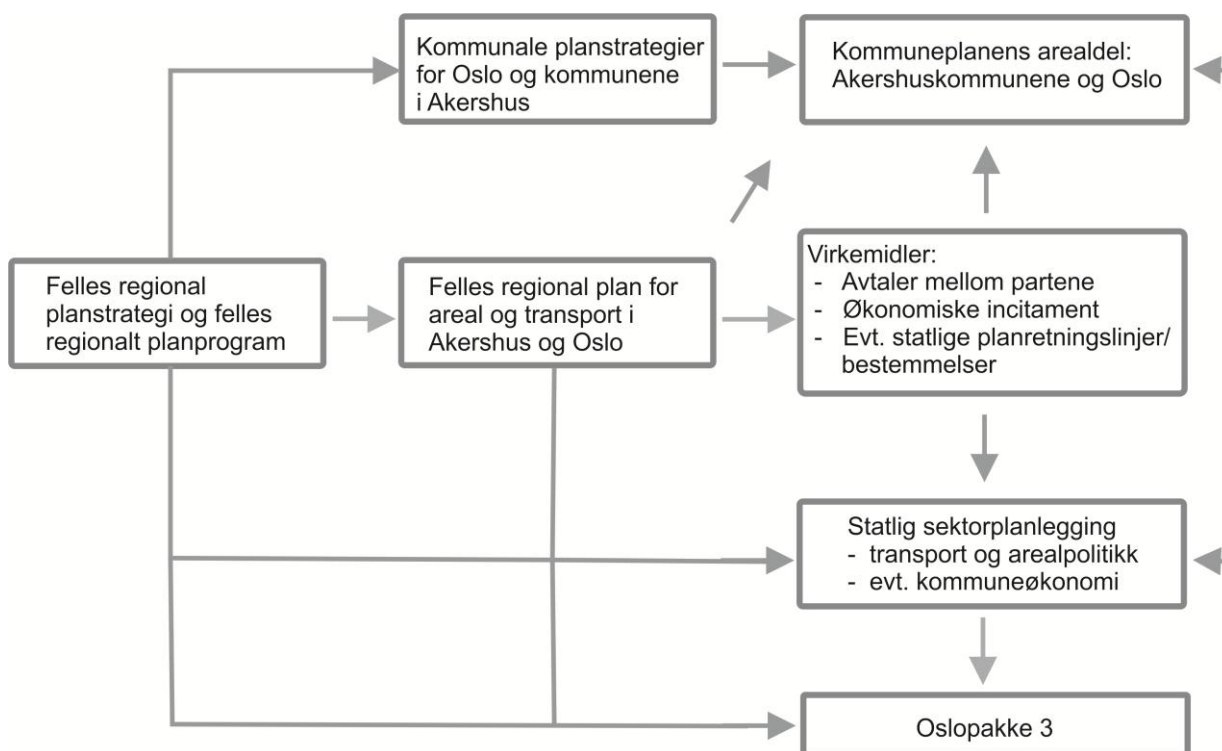
Valg av plantype og modell for plansamarbeid

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

Planen skal legges til grunn for

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

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



Figur 15: Planverket

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

Målkonflikter

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

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

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

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

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

Spørsmål som skal tas opp i videre planlegging

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

- Lokalisering av privat og offentlig virksomhet, – konkretisering av konseptet om rett virksomhet på rett sted der en ser arealbruk, konkurransekraft, senterstruktur, parkering og transporttilbud i sammenheng.

- Boligbygging og boligmarkedet
- Differensiert fortetting med kvalitet – prinsipper for utvikling av det enkelte tettsted og knutepunkt inklusive nærhet til viktige funksjoner for husholdninger og bedrifter
- Tiltak og virkemidler innen veg, kollektiv og gang/sykkel som må gjennomføres for å betjene arealbruksutviklingen og oppnå overordnede mål for tilgjengelighet, framkommelighet, lokal miljøkvalitet og klima
- Bruk av virkemidler – herunder avtaler mellom partene, økonomiske incentivordninger og statlige planretningslinjer

Gjensidige forventninger

Forventninger fra kommunene i Akershus

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

Forventninger til fylkeskommunen

- Bedre planmessig og forvaltningsmessig sammenheng mellom areal- og tettstedsutvikling som er et kommunalt ansvar, og transportinvesteringer som et statlig og fylkeskommunalt ansvar.
- Mulighet til å finansiere løsninger av lokale transport og trafikkutfordringer i kommuner som velger å styre utbygging og vekst inn mot en tettere utbygging, og til dels omfattende bymessig utvikling av de største tettstedene. Det gjelder lokale tiltak for å utvikle det kollektive transporttilbudet, tiltak for å sikre god tilgjengelighet til stasjoner for alle trafikantergrupper, utvikling av gode tilbud om overgang mellom reisemidler for pendlere og andre transportbrukere, tiltak på og langs det lokale vegnettet for å opprettholde nødvendige standarder for trafiksikkerhet og miljø.'
- En trygghet for at regionens midler til utvikling av transportsystemene styres til disse stedene når kommunene forvalter arealene i samsvar med den kommende regionale planen, vil være et viktig og effektivt virkemiddel for å sikre et utbyggingsmønster i samsvar med planen.
- Fylkeskommunen skal bidra til en effektiv og god kollektivbetjening og nødvendige investeringer i terminaler og vegnett for trafikkavvikling, der kommunene følger opp den kommende planen med tett arealutnyttelse i byer og tettsteder.

Forventninger til staten

- Planens strategier vil ha som ett av formålene å redusere presset på natur- og landbruksområder, og bør i denne sammenheng legge et grunnlag for bedre samhandlingsmønstre mellom forvaltningsnivåer og mellom faginstanser. Dette kan oppnås dersom planen representerer en reell overordnet samordning av statlig arealpolitikk slik at de forskjellige krav som stilles til kommunenes arealforvaltning, blir mer forenlige.

- For alle tettstedene i fylket ligger store utfordringer i å avveie målkonflikter knyttet til nasjonale mål for arealforvaltningen. Særlig gjelder dette forholdet mellom knutepunktutvikling og utøvelsen av en politikk knyttet til nasjonale mål for vern av landbruksjord og kulturminner.
- Planen skal behandle målkonflikter knyttet til nasjonale mål for arealforvaltningen og representere en reell overordnet samordning av statens og fylkeskommunens virkemidler i de aktuelle områdene. Det skal ved utarbeidelse og behandling av kommuneplaner, når disse etterfølger den kommende regionale planens strategier, inngås avtaler som gir forutsigbarhet for kommunen med hensyn til avveining av målkonflikter og som forenkler den kommunale behandling av reguleringsplaner og enkeltsaker innenfor nærmere definerte områder for framtidig by- og tettstedsutvikling.

Forventninger fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

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

Transport

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

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

Areal

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

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

Forventninger fra regjeringen

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

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

- Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene i Akershus forplikter seg til å stå sammen om det regionale planarbeidet.
- Kommunene følger opp den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus når denne er vedtatt. Den vil ha betydning for økt arealutnytting, styrking av kollektivknutepunkter og etablering av langsiktige utbyggingsgrenser. Det må ikke omdisponeres verdifulle arealer utenfor definert langsiktig utbyggingsgrense.
- Areal- og transportpolitiske virkemidler må samordnes. En samordnet utvikling av arealbruk og transportsystem må legge til rette for næringslivets behov for effektive transporter, herunder en effektiv godshåndtering. Videre må samordningen bidra til bedret framkommelighet for persontransporten samt en reduksjon i privatbilbruken og økt andel av dem som reiser kollektivt, på sykkel eller til fots.
- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune bør tilstrebe en helhetlig tilnærming i virkemiddelbruken hvor det går tydelig fram hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal håndteres på kort og lang sikt. I denne forbindelse oppfordres det til bruk av restriktive tiltak som for eksempel kjøprising og parkeringspolitikk for å bidra til reduksjon i biltrafikken og dermed oppnå en bedre luftkvalitet.
- Innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter på hovedårene for kollektivnettet, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturmiljø og grøntstruktur (RPR for ATP 1993).
- Nasjonal politikk for universell utforming innen areal- og transport og planlegging følges opp.

Framdrift og medvirkning

Framdriftsplanen for planstrategi, planprogram og planarbeidet sett i sammenheng

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

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

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

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

Medvirkning

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

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

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

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

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

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