



Møtereferat

Til: Møtedeltakere og arbeidsgruppen
Til stede: Ragnhild Lien, Bane NOR
Paul Magnar Runnestø, Jernbanedirektoratet
Anne Holten, Oppegård kommune
Grethe Salvesvold, Skedsmo kommune
Kristin Dale Selvig, Skedsmo kommune
Kjersti G. Andersen, Ski kommune
Ellen Marie Foslie, Statens vegvesen
Erlend Hanssen Sjøvik, Akershus fylkeskommune
John Hage, Rælingen kommune
Else Pran, Lørenskog kommune
Ola Skar, Ruter
Ellen Lien, Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Terje Hansen, Bærum kommune
Toril Skovli, Asker kommune
Kjersti Granum, PBE, Oslo kommune
Morten Wasstøl, PBE, Oslo kommune
Liv Kaasen, WSP
Ingeborg Austreng, Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Jostein Meisdalen, Bane NOR
Are Kristiansen, WSP
Marie Aaberge, PBE, Oslo kommune
Iselin Hewitt, PBE, Oslo kommune
Knut Iver Skøien, PBE, Oslo kommune

Forfall:
Møtested: Plan- og bygningsetaten
Møtetid: 04.12.2018, kl. 9:00-11:00
Referatdato: 17.12.2018
Referent: Knut Iver Skøien
Saksnummer: 201601716

Referat fra møte på ledernivå i bybåndssamarbeidet 04.12.2018

Dagsorden:

1. Bakgrunn og dagsorden
2. Bakgrunn for veileder for fortetting med bykvalitet
3. Status og foreløpige resultater i arbeidet med veileder
4. Fagtema grønt
5. Fagtema mobilitet
6. Møter og målsetninger for arbeidet i 2019
7. Eventuelt



1 Bakgrunn og dagsorden

Møtedeltakerne presenterte seg.

Morten Wasstøl orienterte om bakgrunnen for bybåndssamarbeidet samt organisering og beslutningsstruktur for dette. Ledermøtet er en arena for forankring av arbeidet i arbeidsgruppen m.m. En hensikt med dette møtet er derfor å forankre det arbeidet som planlegges i 2019. (Se vedlagt presentasjon for sakene 1, 2, 4, 5 og 6.)

2 Bakgrunn for veileder for fortetting med bykvalitet

Knut Iver Skøien orienterte om finansiering og forventninger fra KMD.

3 Status og foreløpige resultater i arbeidet med veileder

Are Kristiansen orienterte. (Se vedlagt presentasjon.)

Noen punkter fra diskusjonen i ledermøtet etter presentasjonen:

Er det gjennomført intervjuer med beboere for å avdekke hvordan de oppfater bykvaliteten?
Nei, dette ligger utenfor oppdraget

Er alderssammensetningen m.m. hos beboerne og befolkningen rundt knutepunktene kartlagt?
Ikke systematisk, men på befaringer har WSP sett at noen av områdene har en variert sammensetning, mens andre ikke har det.

Er utnyttelsesgrad, høyder, solforhold m.m. vurdert?
Nei, tetthet m.m. er ikke målt og registrert systematisk, men blir vurdert som en del av det samlede bildet.

Er det gjennomført reisevaneundersøkelse for de aktuelle områdene eller er det brukt andre mål for å se på eventuell endring som følge av fortetting?
Nei. Dette er gjort i andre sammenhenger, blant annet TØIs rapport om effekter av knutepunktfortetting 1575/2017.

Er regionale og nasjonale myndigheter intervjuet?
Nei, hovedfokuset i dette prosjektet er på kommunens planleggere og de private utbyggerne. Her bør man også se på «Veileder for helhetlig knutepunktutvikling» fra Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og KS, som blant annet går inn på samarbeid og ansvarsforhold. Å skape gode samarbeidsmodeller er et relevant tema for bybåndssamarbeidet, fordi det varierer hvordan samarbeidet er mellom kommunene og disse myndighetene. Ledermøtet pekte på tilfeller der kommunen er i gang med fortetting, mens staten ikke følger opp med infrastruktur som vei og bane.

Er finansieringsmodeller for prosjektene studert?
Til en viss grad. Finansiering av felles infrastruktur har vært tema i intervjuer

Har drift av fellesarealer blitt undersøkt?
Dette er ikke undersøkt spesielt, men noen steder har WSP fått opplysninger om dette. Det har vært et tema i flere av intervjuene.

Foreløpige observasjoner fra WSP er at plantype har mindre betydning. Det ble imidlertid påpekt fra ledermøtet at hvis man går dypere inn i planene og ser på bestemmelser, vil man trolig se at planenes utforming kan ha betydning for det bygde resultatet.

Man bør se på ulike former for samarbeidsprosesser for fortetting, transformasjon og knutepunktutvikling, og utvikle modeller for et videre bybåndssamarbeid.

Formålet med veilederen er først og fremst å studere og gi råd om prosesser og planverktøy, ikke å bestemme selve bykvaliteten. Oslo kommune v/PBE utarbeider imidlertid en "policy for bymessighet", som kan supplere ved å gi noen føringer for det fysiske miljøet.

Hvordan kan man gi innspill til veilederen?

Innspillene kan gå til prosjektgruppen, som koordineres av Knut Iver Skøien.

4 Fagtema grønt

Knut Iver Skøien ga noen smakebiter fra møte i arbeidsgruppen med blågrønne strukturer som fagtema (se vedlagt presentasjon). Innleggene på arbeidsgruppemøtet omhandlet

- Grøntregnskap i Oslo
- Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv i Akershus
- Kartlegging og verdsetting av friluftsområder i kommunene

Oppfølging: Samle info om kommunenes planleggingspraksis for sikring, videreutvikling og nyetablering av blågrønn struktur. Notat om virkemidler for å ivareta blågrønn struktur i bybåndet

Diskusjonen dreide seg om hvordan bybåndssamarbeidet bør arbeide videre med temaet:

Erfaringsutveksling er laveste nivå. Neste nivå er å kartlegge og sammenstille data om hvordan kommunene arbeider med temaet.

I Oslo er grønt inne i det formelle planarbeidet, blant annet i kommuneplanen og i kdp for torg og møteplasser. Bærum og Oslo har samarbeid på tvers av kommunegrensen for Lysakerelva. Er det andre aktuelle samarbeidsprosjekter?

Fylkesmannen påpeker at grønnstrukturens funksjon for biologisk mangfold er viktig å ha med seg. I tillegg som klimatilpasningstiltak. I diskusjonen om byutvikling blir ofte rekreasjons- og bylivsfunksjonen vektlagt, mens man glemmer andre funksjoner, og viktigheten av sammenhengende korridorer.

Skedsmo har ikke samlet grøntplan, men jobber med konseptuelle grep. Kunne hatt nytte av å jobbe på tvers av kommunegrenser.

Oslo kommune vil vurdere hvor ambisiøse man kan være mht. for eksempel å lage konseptuelle grep. Oslo er i så fall avhengig av at de andre kommunene bidrar.

5 Fagtema mobilitet

Knut Iver Skøien ga noen smakebiter fra møte i arbeidsgruppen med mobilitet som fagtema (se vedlagt presentasjon). Innleggene på arbeidsgruppemøtet var fra:

- Ruter
- Jernbanedirektoratet
- Statens vegvesen

Oppfølging: Kommunenes erfaringer med store infrastrukturprosjekter i bybåndet

Diskusjonen dreide seg om hvordan bybåndssamarbeidet bør arbeide videre med temaet:

Temaet må også legge vekt på gange og sykling, samt på restriktive virkemidler overfor biltransport.

Knutepunktens betydning i en større samferdselsstruktur, altså ut over stedet selv, blir for lite vektlagt. Dette dilemmaet mellom by/menneske og knutepunkt/transport bør få oppmerksomhet.

Riksveienes møte med byen kan undersøkes nærmere. Hva skjer med veiene i en gitt avstand fra et knutepunkt? Tilpasser de seg stedet?

Samarbeidsformene mellom planleggingsaktørene for transport, byutvikling og arealplanlegging kan være et tema å arbeide videre med. Infrastruktur tar lang tid å planlegge og koster mye, og må løses i de viktige fortetnings- og byutviklingsprosjektene. Samarbeidet som foregår om Høvik kan være et eksempel.

Mobiliteten over hele bybåndet, også over lengre strekninger, må fungere. Det sekundære kollektivnettet, utenom de radielle hovedstrukturene, er også veldig viktig å ha fokus på. Og framkommelighet inn for bussene inn mot sentrumsområder og knutepunkt.

Det ble satt frem forslag om å tilnærme seg transporttemaet på litt samme måte som man gjør i arbeid med veileder for fortetting med bykvalitet. Identifisere problemstillinger og løsninger, konkret hvordan få bilandelen ned og kollektivandelen opp, hvordan tilrettelegge for sykkel og gange, hvordan få et godt sekundært kollektivtilbud.

De store infrastrukturprosjektene er relevante for bybåndssamarbeidet, et tema vestkorridoren har vært spesielt opptatt av. Dette danner et utgangspunkt for å se på samarbeid mellom ulike aktører.

6 Møter og målsetninger i 2019

Morten Wasstøl presenterte forslag.

- Aktuelle områder for bymessig fortetting – gjennom kommuneplaner, grønn grense
- Metoder og prinsipper for fortetting – veileder
- Sammenhengende forbindelser for gående og syklende – kart- og datastudier, avdekke svake sammenhenger
- Store samferdselsprosjekter – hente erfaringer og fakta – peke på gode samarbeidsformer mellom areal- og transportetater

Ledermøtet ga sin tilslutning til disse oppfølgingspunktene

Noen punkter fra diskusjonen:

Fremkommelighet til knutepunkt og sekundærnett for kollektiv er viktig.

Hvordan kan ledergruppen og arbeidsgruppen få tak i materialet fra bybåndssamarbeidet?

Anmerkning i ettertid: Oslo kommune har arbeidet med en skyløsning, men dette er vanskelig på grunn av Oslo kommunes datapolicy. Det er imidlertid en sak Oslo kommune fremdeles håper å finne en løsning på.

Det finnes flere arenaer som berører de samme problemstillingene, herunder byvekstavtalene. Bybåndssamarbeidet kan håndtere de problemstillingene som er spesielt for dette området, men også konkrete samarbeid med andre prosesser. Samarbeidet på tvers fletter bybåndet mer sammen.

Hvordan skal resultatene fra temaene brukes? Det vil finnes ulike sammenhenger å bruke disse i, i politiske sammenhenger, i fylkeskommunens arbeid og i konkrete saker. Fra sak til sak kan man ta inn problemstillinger på de eksisterende arenaene, som administrativt kontaktforum og politisk samarbeidsråd for oppfølging av regional plan.