



HADELAND

**VEDLEGG
TIL SAKSLISTE**

REGIONRÅDET FOR HADELAND

27.november 2015

SAKENE 1/15-7/15



Gran
kommune



Jevnaker
kommune



Lunner
kommune



Oppland
Fylkeskommune

Se vedlagte adresseliste

Deres ref.

Vår ref.
2015 - 402
Arkivkode:

Saksansv.: Grethe Salvesvold
48 08 88 28
e-post: grethe.salvesvold@osloregionen.no

Dato: 23.06.15

HØRING - REVISJON AV «SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTSTRATEGI FOR OSLOREGIONEN»

I 2008 vedtok Osloregionen en samordnet areal- og transportstrategi for flerkjernet utvikling av regionen, med konsentrert vekst i byer og tettsteder og effektive transportløsninger. Strategien har vært grunnlag både for planlegging internt i regionen og for innspill til nasjonale samferdsels-prioriteringer. I 2014 ble det igangsatt en revisjon av strategidokumentet. Arbeidet har vært prosjekt-organisert, med bred deltakelse fra Osloregionens medlemmer og andre regionale virksomheter.

Styret i Osloregionen sender med dette forslag til revidert versjon av «Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen» på høring med **frist 1. desember 2015**. Høringssvar kan sendes på e-post til prosjektleder Grethe Salvesvold, grethe.salvesvold@osloregionen.no. Høringssvar kan også sendes på www.osloregionen.no.

Høringen er åpen, slik at også aktører utenom Osloregionens medlemmer kan uttale seg. Vi ser gjerne at kommunene i Osloregionen samordner sine innspill på delregionalt nivå. Høringsinstansene står fritt til å kommentere de beskrivende delene av strategidokumentet (kapittel 2-7), men vi ber spesielt om innspill til *mål og strategier* i kapittel 1, og til kapittel 8 om *oppfølging og bruk*.

Forslaget til revidert strategidokument har forsterket målene fra 2008 med et nytt delmål om klima. I strategiene for handling er det lagt mer vekt på byutvikling og samferdselstiltak som er nødvendig for å bygge opp under utvikling av tette og miljøvennlige byer og tettsteder, og at regionen må tydeliggjøre sin arealpolitikk som et svar på nasjonale samferdselsinvesteringer. De største byenes rolle i utvikling av et konkurransedyktig næringsliv i regionen er også tydeliggjort, det samme er betydningen av skinnegående infrastruktur som kan gi regionforstørring. Strategidokumentet bygger på regionale planer vedtatt eller påbegynt etter 2008, og er samordnet med Østlandssamarbeidets «Østlandspakke». Dokumentet har et perspektiv frem mot 2040.

I månedsskiftet september-oktober 2015 vil Osloregionen arrangere en høringskonferanse. Alle som mottar dette høringsbrevet vil få invitasjon til konferansen. Sekretariatet i Osloregionen stiller gjerne på møter i kommuner, fylkeskommuner, regionråd og andre virksomheter for å informere om høringsutkastet. Spørsmål om slike møter kan rettes til prosjektleder Grethe Salvesvold.

Med hilsen

Stian Berger Røsland
Byrådsleder Oslo kommune
Styreleder Osloregionen

Øyvind Såtvedt
Direktør
Osloregionens sekretariat

Vedlegg:

Adresseliste

«Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen, revisjon 2016», høringsutkast
Samlet saksfremstilling, sak 22/15, Osloregionens styremøte 16.06.15

Adresseliste:

Kommuner og fylkeskommuner i Osloregionen

Oppland fylkeskommune

Vestfold fylkeskommune

Telemark fylkeskommune

Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fylkesmannen i Østfold

Fylkesmannen i Buskerud

Fylkesmannen i Hedmark

Fylkesmannen i Oppland

Fylkesmannen i Vestfold

Fylkesmannen i Telemark

Vegdirektoratet

Statens vegvesen, Region sør

Statens vegvesen, Region øst

Jernbaneverket

Kystverket

Avinor

NSB

Ruter AS

Østfold kollektivtrafikk

Brakar AS

Hedmark Trafikk FKF

Opplandstrafikk

Vestviken kollektivtrafikk

NHO (sentralt)

NHOs regionkontorer i Osloregionen:

Oslo/Akershus

Buskerud

Østfold

Innlandet

LO

Østlandssamarbeidet

Oslo Business Region

KS

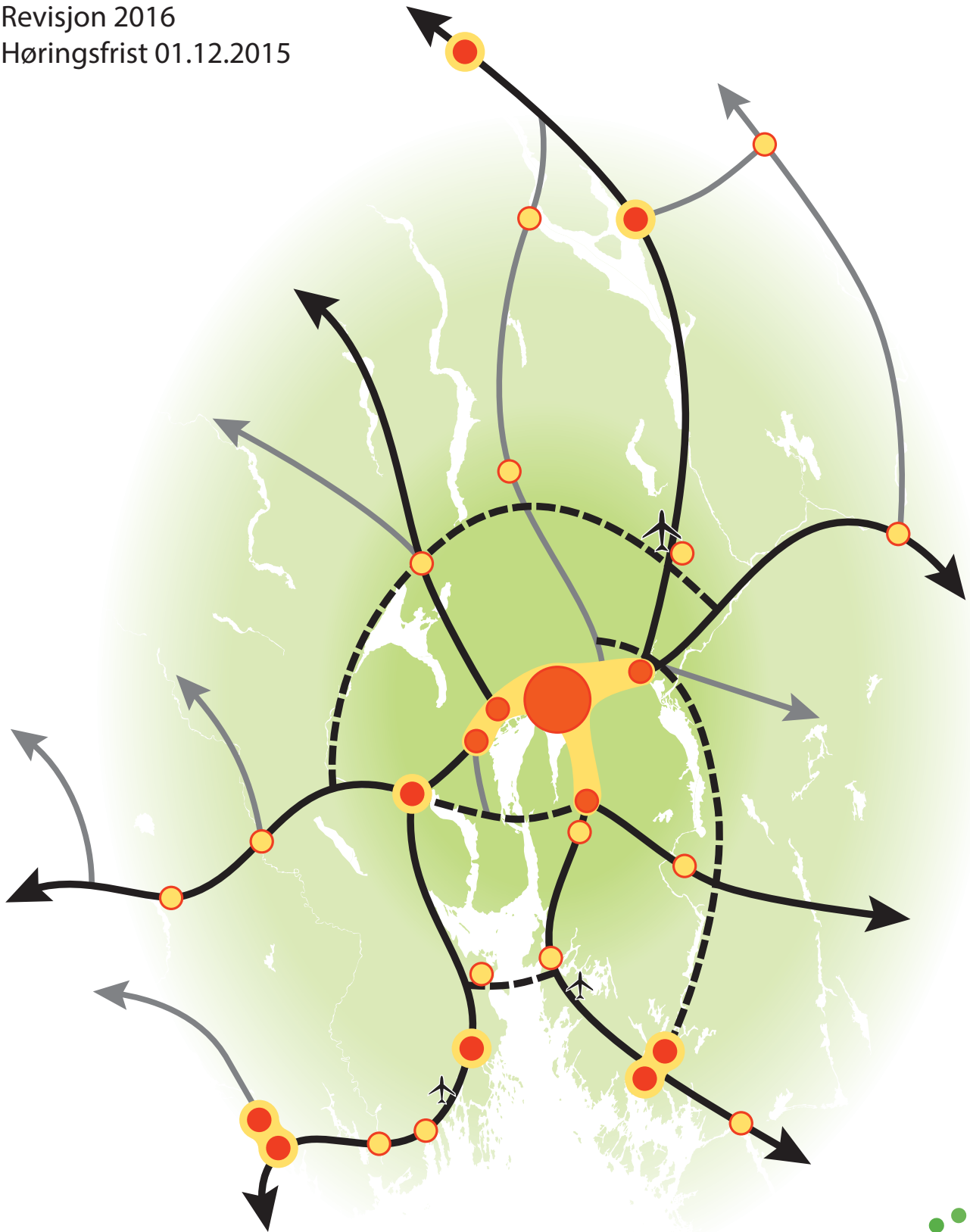
Norges Bondelag

Norges Naturvernforbund

Oslo og Omland Friluftsråd

Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen

Revisjon 2016
Høringsfrist 01.12.2015



Forord

Osloregionen er en strategisk samarbeidsallianse for kommuner og fylkeskommuner på det sentrale Østlandet, som har som mål å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Alliansen skal oppnå resultater gjennom meningsdannelse, påvirkning og samordning.

I 2008 vedtok Osloregionen en samordnet areal- og transportstrategi for flerkjernet utvikling i regionen, med konsentrert vekst i byer og tettsteder og effektive transportløsninger. Strategien er grunnlag både for planlegging internt i regionen og for Osloregionens innspill til nasjonale samferdselsprioriteringer.

Denne reviderte versjonen av strategien har forsterket målene fra 2008 med et nytt delmål om klima. Dette er et svar på de økende globale klimautfordringene som alle må ta sin del av ansvaret for å løse. Samtidig vil en omstilling mot klimavennlige løsninger gjøre regionen mer konkurransedyktig på lang sikt, i takt med at det vil bli stadig strengere krav til utslipp av klimagasser.

Beskrivelsen av utfordringer og strategiene for handling er justert. Det er lagt mer vekt på byutvikling og samferdselstiltak som er nødvendig for å bygge opp under utvikling av tette og miljøvennlige byer og tettsteder, og at regionen må tydeliggjøre sin arealpolitikk som et svar på nasjonale samferdselsinvesteringer. De største byenes rolle i utvikling av et konkurransedyktig næringsliv i regionen er også tydeliggjort, det samme er betydningen av skinnegående infrastruktur som kan gi regionforstørring.

Strategidokumentet bygger på regionale planer vedtatt eller påbegynt etter 2008, og er samordnet blant annet med Østlandssamarbeidets «Østlandspakke». Dokumentet har et perspektiv frem mot 2040. Behovet for nye revisjoner vil bli vurdert i starten av hver valgperiode for kommuner og fylkeskommuner.

Styret i Osloregionen vedtok i møte 16.06.15 å legge strategidokumentet ut på høring, med høringsfrist 01.12.15. Vi håper på mange høringsinnspill, både fra medlemmene våre og andre regionale aktører. Den lange høringsfristen gir mulighet til å avgi høringsuttalelse etter kommune- og fylkestingsvalget i september 2015.

Stian Berger Røsland
Byrådsleder i Oslo
Styreleder

Prosjektets organisering

Styringsgruppe	<p>Osloregionens styre:</p> <p>Byrådsleder Stian Berger Røsland, styreleder</p> <p>Ordfører Harald Tyrdal, Regionrådet for Hadeland</p> <p>Fylkesordfører Anette Solli, Akershus fylkeskommune</p> <p>Fylkesordfører Morten Eriksrød, Buskerud fylkeskommune</p> <p>Fylkesutvalgsmedlem Siv H. Jacobsen, Østfold fylkeskommune</p> <p>Ordfører Runar Bålsrud, Øvre Romerike Utvikling</p> <p>Ordfører Tore Opdal Hansen, Drammensregionens 5-kommunesamarbeid</p> <p>Ordfører Jon-Ivar Nygård, Nedre Glomma regionråd</p> <p>Ordfører Lene Conradi, Vestregionen</p> <p>Ordfører Kjersti N. Nilsen, Regionrådet for Indre Østfold</p> <p>Ordfører Tage Pettersen, Regionrådet for Mosseregionen</p> <p>Ordfører Thor Edquist, Halden kommune/Haldenregionen</p> <p>Ordfører Nina Sandberg, Follorådet</p> <p>Ordfører Hilde Thorkildsen, Samarbeidsrådet for Nedre Romerike</p> <p>Ordfører Per Berger, Rådet for Ringeriksregionen</p> <p>Ordfører Alf Johan Svele, Region Nordre Vestfold</p> <p>Ordfører Øystein Østgaard, Glåmdalsregionen</p> <p>Ordfører Terje Bråthen, Regionrådet for Midt-Buskerud</p> <p>Ordfører Sven Tore Løkslid, Kongsbergregionen</p> <p>Ordfører Helene Justad, Region Vestviken</p> <p>Ordfører Nils A. Røhne, Hamarregionen</p> <p>Fylkesrådsleder Per Gunnar Sveen, Hedmark fylkeskommune</p>	
Prosjektleder	Fagsjef Grethe Salvesvold, Osloregionens sekretariat	
Ekstern konsulent	Transportøkonomisk institutt (TØI), i samarbeid med Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR). Oppdragsleder: Forsker Njål Nore, TØI.	
Prosjektleder-gruppe	<p>Prosjektleder Grethe Salvesvold, Osloregionen (leder)</p> <p>Prosjektdirektør Erik Dahl, Oslo kommune</p> <p>Plansjef Per Kierulf, Akershus fylkeskommune</p> <p>Samferdselssjef Gro Ryghseter Solberg, Buskerud fylkeskommune</p> <p>Samferdselssjef Anders Paulsen, Hedmark fylkeskommune (inntil 15.04.15)</p> <p>Plansjef Elin Tangen Skeide, Østfold fylkeskommune</p> <p>Rådgiver Frode Graff, Drammen kommune</p> <p>Plan- og næringsjef Elisabet Frøyland, Ullensaker kommune</p>	
Prosjektgruppe	<p>Arthur Wöhni (Vestregionen)</p> <p>Bjørn Helgesen (Plansamarbeidet Oslo-Akershus/PBE, Oslo kommune)</p> <p>Edvin Straume (Hadelandsregionen)</p> <p>Elin Tangen Skeide (Østfold fylkeskommune)</p> <p>Elisabet Frøyland (ØRU)</p> <p>Ellen Korvald (Buskerud fk)</p> <p>Espen Sorås (Haldenregionen)</p> <p>Frode Graff (D5, Drammensregionen)</p> <p>Henrik Skarpeid (Jernbaneverket)</p> <p>Hilde Nygaard (Glåmdalsregionen)</p> <p>Inge Brørs (Østlandssamarbeidet)</p> <p>Ingebjørg Trandum (Kongsbergregionen)</p> <p>Jan Erik Lindøe (Vestviken)</p> <p>Jannike Hovland (Nedre Romerike)</p>	<p>Katja Buen (Nordre Vestfold)</p> <p>Kristen Sollesnes, (Oslo kommune, MOS)</p> <p>Laila Vestby (Nedre Glomma)</p> <p>Lars Olsen (Ringeriksregionen)</p> <p>Marianne Skjetne Bøe (Midt-Buskerud)</p> <p>Nina Fjeldheim Hoelsæter (Statens vegvesen Region øst)</p> <p>Peter Austin (Oslo kommune, BYU)</p> <p>Ragne Storsul (Folloregionen)</p> <p>Rune Hoff (Hedmark fylkeskommune)</p> <p>Solve Bjørkevoll (Indre Østfold)</p> <p>Terje Pettersen (Mosseregionen)</p> <p>Tore Kaurin (Statens vegvesen Region sør)</p> <p>Theis Juell Theisen (Akershus fylkeskommune)</p>
Referansemiljøer	Diverse fagmiljøer (offentlige og private) innen areal- og transportplanlegging, byutvikling og næringsutvikling.	

Innhold

Forord.....	3
Prosjektets organisering	4
1 Konkurransedyktig og bærekraftig region – mål og strategier	6
1.1 Innledning	6
1.2 Mål.....	7
1.3 Strategier.....	7
2 Status og utfordringer	10
2.1 Klimapolitikk og økonomisk omstilling	10
2.2 Befolkningsutvikling	10
2.3 Arealbruk.....	12
2.4 Transport og logistikk	14
2.5 Flerkjernet utvikling.....	16
2.6 Fylkesplaner og delregionale planer	17
3 En flerkjernet region.....	19
3.1 Regionforstørring og fordeling av vekst.....	19
3.2 Sterke byer med et variert næringsliv	22
4 By- og tettstedsutvikling	24
4.1 Høy arealutnyttelse.....	24
4.2 Tettsteder med boliger, handel og tjenester	26
4.3 Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippene).....	27
5 Naturgrunnlag og blå-grønn struktur	31
5.1 Vern av dyrket mark og felles grønnstruktur.....	31
5.2 Energiforbruk og utslipp av klimagasser	33
6 Godslogistikk.....	35
6.1 Terminalstruktur.....	35
6.2 Arealkrevende næringsvirksomhet	37
7 Transportsystemet	40
7.1 Lokal transport tilpasset byutvikling	41
7.2 Et helhetlig kollektivtilbud.....	42
7.3 Effektive forbindelser til utlandet.....	46
7.4 Et robust og trafikkikkert hovedveinett.....	49
8 Oppfølging og bruk	52
8.1 Grunnlag for planer og avtaler.....	52
8.2 Påvirkning og dialog knyttet til nasjonale rammer	52
8.3 Samarbeid, samordning og læring.....	52
8.4 Regional utvikling som tema i kommunereformen.....	53
Referanser.....	54

1 Konkurransedyktig og bærekraftig region – mål og strategier

1.1 Innledning

Osloregionens areal- og transportstrategi har som utgangspunkt at en flerkjernet utvikling kan styrke regionens internasjonale konkurransekraft, og samtidig være en nødvendig del av den kursendringen som må til for å nå nasjonale og regionale klimamål.

Første versjon av strategien ble vedtatt i 2008 og omfattet den gang 56 kommuner rundt Oslo. I 2015 er Osloregionen utvidet til 78 kommuner og omfatter drøyt to millioner innbyggere. Den geografiske utvidelsen av samarbeidet, samt noen nye utfordringer, er bakgrunnen for denne revisjonen.

Osloregionen er en frivillig sammenslutning basert på interessefellesskap. Det er kommunene, fylkeskommunene og staten som styrer areal- og transportutviklingen gjennom sine planer og vedtak. Dette strategidokumentet skal samordne politikken på et fylkesovergripende nivå, og være et grunnlag for innspill til Nasjonal transportplan (NTP), ved forhandlinger om bymiljøavtaler, m.v.

Blant de utfordringer som er gitt oppmerksomhet ved denne revisjonen, kan nevnes:

- Klimaendringene blir stadig mer alvorlige. Sammen med redusert økonomisk vekstkraft vil dette kreve endringer i vårt produksjons- og forbruksmønster, og kreve omstillinger i Osloregionens næringsliv.
- Befolkningen vil fortsatt komme til å vokse, og de eldre vil utgjøre en økende andel.
- Deler av regionen henger etter i å utvikle sterke regionale kjerner, slik strategien fra 2008 legger opp til. En stor andel av veksten de siste 10 årene har skjedd i Oslo med nære omland.
- Omfattende satsing på skinnegående transport er lite bærekraftig hvis den ikke følges opp med en bypolitikk som kanaliserer hovedtyngden av fremtidige arbeidsplasser og boliger til områder nær stasjonene.
- Fortsatt vekst i biltrafikken er i strid med nasjonale klimamål om nullvekst i biltrafikken, og gir økende problemer for transporten i byene. Uten et grønt skifte i areal- og transportpolitikken, er det vanskelig å nå klimamålene.

Strategidokumentet bygger på regionale planer vedtatt eller påbegynt etter 2008, og er samordnet blant annet med Østlandssamarbeidets «Østlandspakke». Dokumentet har et perspektiv frem mot 2040. Behovet for nye revisjoner vil bli vurdert i starten av hver valgperiode for kommuner og fylkeskommuner.

Strategiene i dette dokumentet må ses i sammenheng med Osloregionens øvrige satsingsområder, som internasjonal profilering og kompetanseutvikling/verdiskaping.

1.2 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.
- Osloregionen skal oppfylle nasjonale klimamål innenfor sitt geografiske område.

1.3 Strategier

En flerkjernet region (jfr. kap. 3)

- Utnytte hovedstadsområdets vekstkraft til beste for hele Osloregionen. Vekst må brukes som en mulighet til å skape økt konkurransekraft og utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder.
- Bygge ut transportnett, med jernbanen som rygggrad, for å binde bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen. Dette skal gi bedrifter bedre tilgang til kompetanse, og styrke grunnlaget for bolig- og næringsutvikling, også utenfor Oslos nærmeste omland.
- Konsentrere veksten til byer og tettsteder, og lokalisere viktige private og offentlige funksjoner til de største byene. Dette skal skape sterke sentra for verdiskaping i ulike deler av regionen og stimulere til motstrøms pendling som vil gi økt nytte av jernbaneinvesteringene.
- Fremme regionalt mangfold gjennom å ta vare på og utvikle regionale variasjoner og lokale fortrinn, blant annet knyttet til eksisterende nærings- og kunnskapsmiljøer.

Hva innebærer målene om en konkurransedyktig og bærekraftig region?

Bærekraftig utvikling er å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge fremtidige generasjoners mulighet til å dekke sine behov. Bærekraftig utvikling omfatter de tre dimensjonene miljø, økonomi og sosiale forhold. Miljødimensjonen handler om reduksjon av klimagassutslipp, bevaring av naturgrunnlaget og effektiv bruk av bebygde arealer. Den sosiale dimensjonen handler om å motvirke store forskjeller i levekår innenfor regionen, bl.a. innen utdanning, inntektsnivå og helse. Økonomi- dimensjonen handler om regionens omstillingsevne og internasjonale konkurransekraft. Regionen er bærekraftig når den skårer høyt på alle de tre dimensjonene.

Målet om en *konkurransedyktig Osloregion* er konkretisert gjennom delmålene om å utvikle en flerkjernet region som er bundet sammen av et sterkt transportnettverk. Dette er basert på at bedre og raskere transport gir økt tilfang av kompetent arbeidskraft og mer varierte jobbmuligheter, og bidrar til å trekke større deler av regionen inn i en positiv økonomisk utvikling. Sammen med andre tiltak skal dette gi mer robuste næringsmiljøer innenfor hver delregion, og bidra til at hele regionen blir sterkere og mer slagkraftig i konkurransen om å tiltrekke seg bedrifter, forskning, arbeidskraft, m.v.

Det nasjonale klimamålet har som utgangspunkt FNs klimamål om å unngå global oppvarming større enn to grad. Dette krever en rask nedtrapping av de menneskeskapte kildene mot et globalt null-nivå i år 2050. Norge har sluttet seg til EUs mål om 40 prosent reduksjon av de europeiske utslippene innen år 2030.

By- og tettstedsutvikling (jfr. kap. 4)

- Utvikle attraktive byer og tettsteder etter prinsipper for kompakt og miljøvennlig stedsutvikling med boliger i gangavstand til arbeid, handel og tjenester. Dette skal fremme gåing, sykling og kollektivtransport, og redusere behovet for å bygge ned natur og landbruksområder i byenes randsoner.
- Lokalisere handel, arbeidsplasser, kultur og undervisning i sentrum, slik at de bygger opp under levende byer og tettsteder. Prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.
- Lokalisering av offentlig virksomheter skal brukes som et aktivt virkemiddel i byutviklingen.

Naturgrunnlag og blå-grønn struktur (jfr. kap. 5)

- Styrke Osloregionens sammenhengende grønnstruktur og landbruksområder og sikre dem mot oppdeling og gjenbygging. En streng praksis i strandsonen skal håndheves for å hindre nedbygging, og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.
- Vekst skal kunne prioriteres foran jordvern innenfor byene og tettstedene, samtidig som jordvern skal prioriteres foran vekst utenfor byer og tettsteder.
- Redusere energiforbruk og utslipp av klimagasser gjennom kompakt byutvikling og nullutslippsteknologi for kjøretøyer.

Godslogistikk (jfr. kap. 6)

- Utvikle en nav-satellittstruktur for håndtering av gods- og logistikk i Oslofjordområdet med nye satellitter som på lang sikt kan avlaste Alnabu.
- Lokalisere terminaler med god tilknytning til jernbane, hovedveier og havner innenfor en times reisetid fra markedet i Oslo. Avklare egnede områder for arealkrevende virksomheter (C-områder¹) i regionale arealplaner. Konsentrere logistikkbedrifter i kort avstand fra terminalene.
- Ruste opp veiforbindelser utenom Oslo for å understøtte distribusjon av varer på tvers av regionen, og for å lede mer av tungtransporten utenom byområdet.

Transport (jfr. kap. 7)

- Utvikle lokale transportsystemer som fremmer byutvikling og mating mot jernbanen i de regionale knutepunktene. Prioritere løsninger for gående, et sammenhengende sykkelveinett fra byenes omland og lokale kollektivlinjer med god fremkommelighet. Løsninger for privatbil skal tilpasses øvrige trafikantgrupper og bylivet.
- Løse kapasitetsbegrensningene for tog, T-bane og buss i Oslovet². Dette er viktig for å løse Oslos interne byvekst, og er samtidig en forutsetning for et velfungerende og kapasitetssterkt regionalt transportsystem.

¹ Se nærmere beskrivelse i kap. 4.3.

² Se nærmere beskrivelse i kap. 7.2.

- Bygge ut høystandard jernbane, «Østlandsstjerna»³, som et utvidet InterCity-system (IC) med tilstrekkelig kapasitet for både person- og godstrafikk, som omfatter flere baner enn IC-strekningene til Skien, Lillehammer, Halden og Hønefoss.
- Planlegge for videreføring av IC-nettet fram til Gøteborg for å binde Osloregionen tettere til naboregionene i Sverige, og mot kontinentet.
- Samordne kollektivtrafikken i hele regionen (buss, tog, T-bane, trikk og båt) slik at det fremstår som et samlet kollektivtilbud med et felles informasjons-, takst- og billettsystem.
- Styrke finansieringen av lokal kollektivtransport, gå- og sykkelveinett i byene med økte statlige bidrag, og åpne for å bruke bompenger til drift av kollektivtransporten i alle byområdene.
- Fullføre utbygging av hovedveiene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom regionen⁴, i tråd med Østlandssamarbeidets innspill til NTP 2018-2029. Prioritere utbyggingen av gode transportårer utenom Oslo.

³ Se nærmere beskrivelse i kap. 7.2.

⁴ De fem nasjonale transportkorridorene gjennom Osloregionen (NTP 2014-2023):

Oslo – Svinesund/Kornsjø

Oslo – Ørje/Magnor

Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

Oslo – Bergen/Haugesund

Oslo – Trondheim

2 Status og utfordringer

2.1 Klimapolitikk og økonomisk omstilling

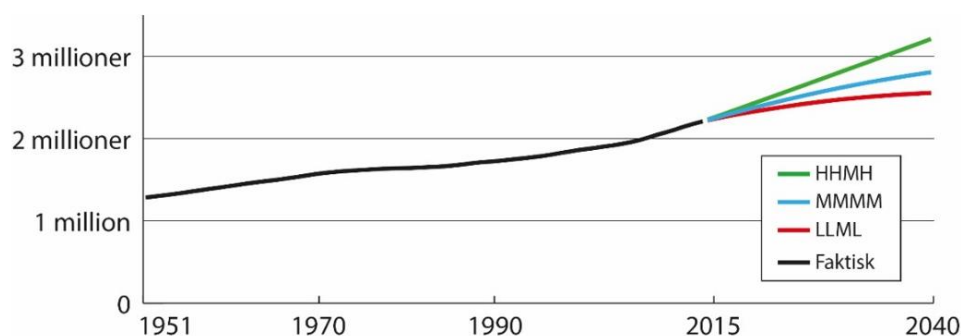
Verden står overfor store klima- og miljøutfordringer. Uttaket av ikke-fornybare ressurser må reduseres, og energiforsyningen legges om fra fossile til fornybare ressurser. Fylkeskommuner og kommuner i Osloregionen har forpliktet seg til å bidra med sin del for å gjøre Norge klimanøytralt. Klimautfordringene kan gi sterke føringar for hvilke typer næringsliv, og hvilket areal- og transportsystem som vil være konkurransedyktig i framtiden. Dette handler ikke bare om ta ansvar for klodens framtid, men om å sikre et langsiktig økonomisk grunnlag for Osloregionen. En region som har tilpasset seg et lavt energibehov til transport og bygninger, og som har et næringsliv tilpasset en grønn økonomi, vil stå godt rustet til å møte fremtidige strengere klimakrav.

Osloregionens mål om å være en konkurransedyktig og bærekraftig storbyregion avhenger av hvordan regionen klarer omstillingen til en grønnere økonomi. Regionen med hovedstadsfunksjoner, læresteder, forskingsinstitusjoner og mange kunnskapsbedrifter er et navn i norsk økonomi, og spiller de fleste næringer hvor Norge har fortrinn. Mange av bedriftene er kompetanseintensive, og mange svært avhengig av dagens olje- og gassvirksomhet. Osloregionen har derfor en viktig nasjonal rolle å spille i en nødvendig omstilling og miljøtilpasning.

2.2 Befolkningsutvikling

Sterk befolkningsvekst byr på utfordringer for offentlig infrastruktur og tjenestetilbud. Men veksten gir også muligheter for å gjennomføre ønsket by- og tettstedsutvikling, tilpasning til klimautfordringer, modernisering av transportsystemet, m.v. i årene framover.

Befolkningsveksten i Norge og i Osloregionen har de siste årene vært meget høy – henholdsvis 12 og 15 prosent for den siste tiårsperioden. Dette skyldes i stor grad en høykonjunktur i norsk økonomi som har gitt høy arbeidsinnvandring. Norge vil sannsynligvis ikke stå i samme økonomiske særstilling når oljeutvinningen trappes ned. Statistisk sentralbyrå tror derfor at arbeidsinnvandringen og befolkningsveksten vil avta noe de neste tiårsperiodene, jfr. middelalternativet i figur 2.1.



Figur 2.1: Folketallet i «Osloregionen», registrert 1951-2012 og fremskrevet 2013-2040 med høy-, middels- og lav vekst. Kilde SSB.

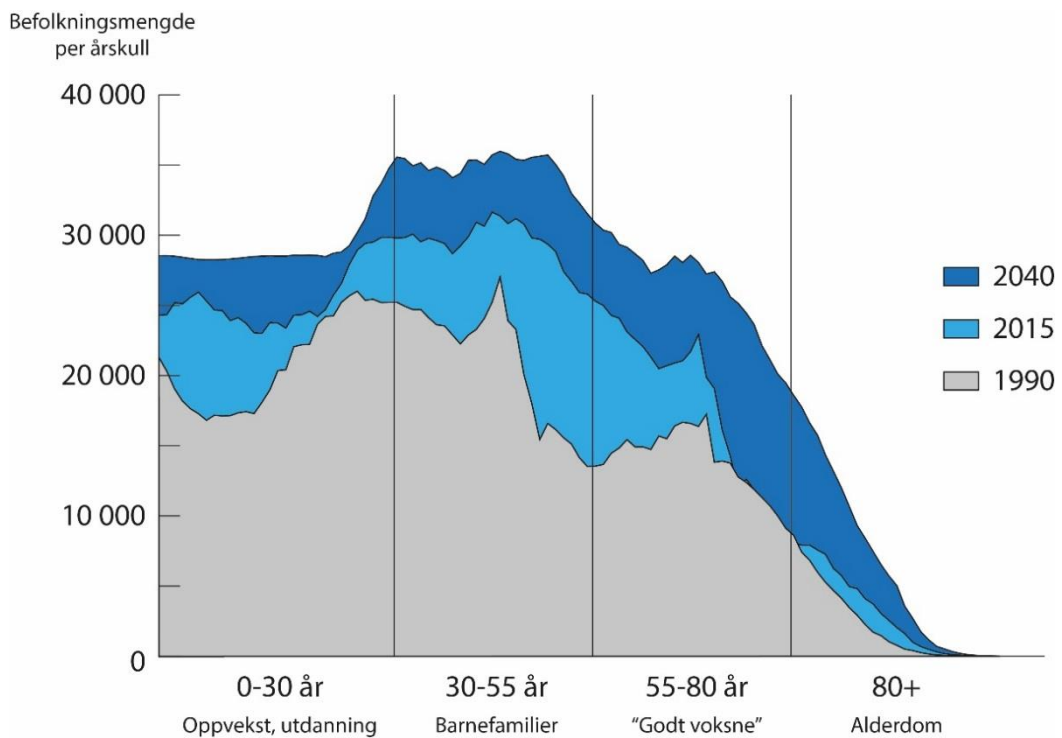
Det grønne skiftet gir utfordringer og muligheter

Vil den sterke veksten fortsette?

Befolkningsutviklingen påvirkes også av utviklingen i fruktbarhet, levealder og innenlandsk flyttemønstre. Dagens befolkningssammensetning, med en kommende bølge av eldre samtidig med at store ungdomskull nå er på vei inn i etableringsfasen, vil føre til at befolkningen i Norge og i Osloregionen med stor sannsynlighet vil øke i betydelig grad de neste 20-30 årene. Det forklarer at det er ventet befolkningsvekst i hele perioden fram mot år 2040, også i en situasjon med lav nasjonal vekst.

Figuren 2.2 viser hvordan befolkningen i Osloregionen fordeler seg mellom ulike årskull i dag, hvordan fordelingen var for 25 år siden (1990), og hvordan den mest sannsynlig vil se ut om 25 år (2040). Osloregionen står foran en eldrebølge som vil prege samfunnsutviklingen fram mot 2040, særlig merkbart om cirka ti år når de store etterkrigskullene når en alder med økende omsorgsbehov.

- Antall barn i grunnskolealder vil øke noe mindre enn i foregående periode.
- Antall voksne i fasen hvor mange har hjemmeboende barn (30-55 år) øker med rundt 20 prosent, noe mindre enn i foregående periode.
- Antall 55-80 år, fasen etter at barna har flyttet hjemmefra og før man blir hjelpetrequende, vil øke med 35-40 prosent.
- Antall eldre over 80 år vil øke med rundt 100 prosent i perioden.



Figur 2.2: Aldersfordeling av befolkningen i Osloregionen i 2015, for 25 år siden og 25 år fram i tid⁵.

⁵ Befolkningsvekst i Osloregionen i henhold til SSBs middelprognose for 2040 brukket ned på fylker og kommuner.

2.3 Arealbruk

Vi er inne i en periode med kraftig urbanisering, nasjonalt og ikke minst på globalt nivå. Dette skyldes for en stor del at vareproduksjonen automatiseres og at en økende andel av verdiskapningen skjer i tjenestesektoren, som i stor grad er lokalisert i byene. Velfungerende byer kommer derfor til å være en kritisk konkurransefaktor for verdiskapning og næringsutvikling i fremtiden.

Også livsstilen vår urbaniseres. De unge etterspør ikke like selvfølgelig «hus med hage». Mange blir boende lenger i byen, og et økende antall voksne flytter til en lettstelt leilighet. Vi står foran en periode hvor det blir mange flere eldre som i økende grad vil etterspørre byenes og tettstedenes tilbud. I tillegg øker andelen enpersonshusholdninger som også i stor grad etterspør leiligheter i urbane miljøer.

Osloregionen har en rekke byer og tettsteder å spille på i denne sammenheng. Byer med ulike tradisjoner, forskjellig næringsliv og et vidt spekter av bokvaliteter. Vekstkraften kan brukes til å forsterke byene og tettstedene, og tilpasse disse til økende etterspørsel etter byenes kvaliteter.

Flere vil
etterspørre
byenes bo-
kvaliteter



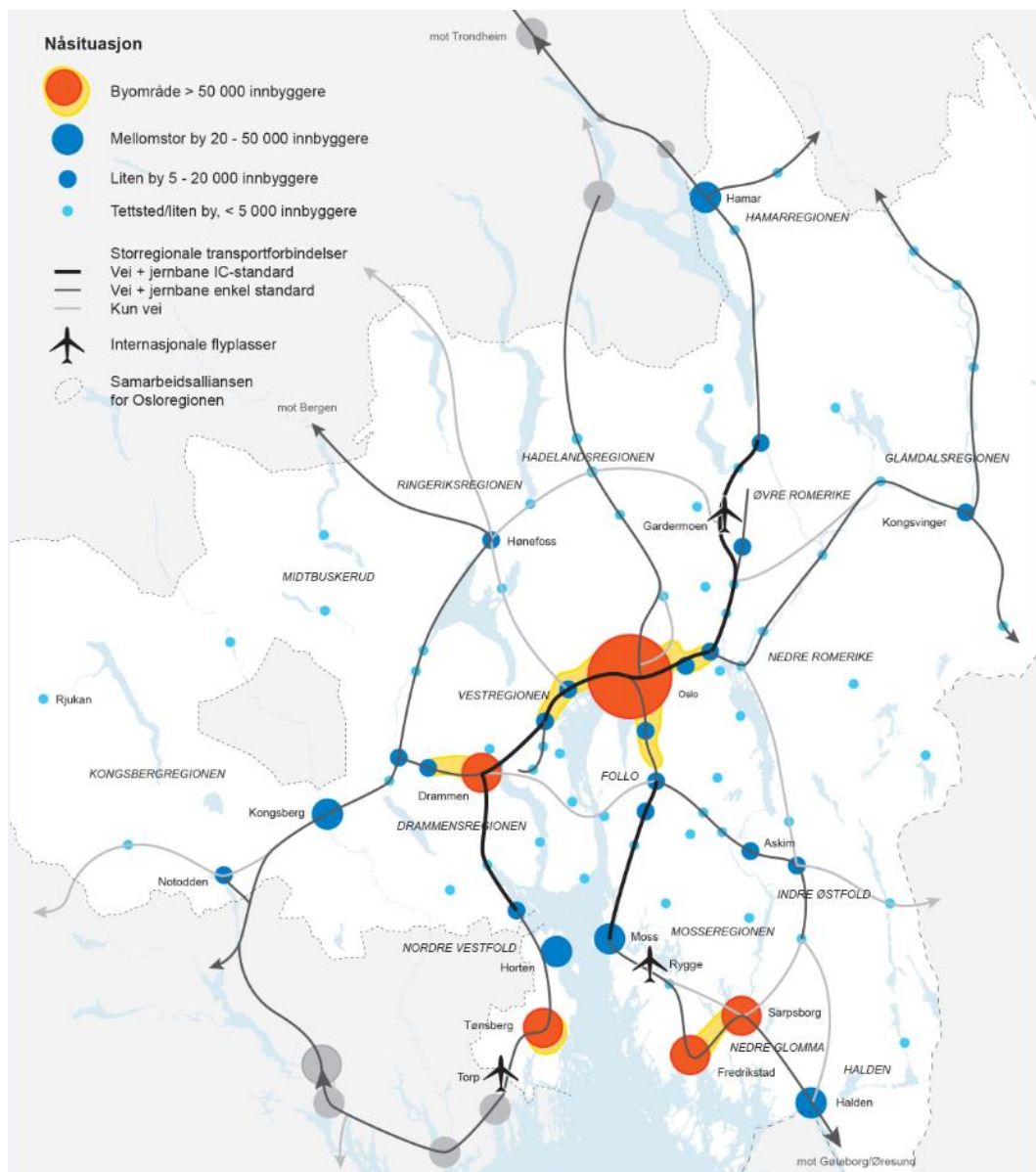
Bybebyggelsen har mange former i regionens over hundre byer og tettsteder. Bildet viser småskala bybebyggelse i Halden.

En stor andel av Osloregionens befolkning på 2,1 millioner innbyggere bor i de største byene med sine omlandskommuner. 1,2 millioner bor i Oslo og Akershus, 170 000 bor i Drammen med omland, 115 000 i Tønsberg og Horten med omland, 136 000 i Sarpsborg/Fredrikstad/Hvaler og 90 000 i Hamar med omland.

Mange av byene i regionen er knyttet til det IC-triangelet som nå er under utbygging, og ytterligere byer og tettsteder ligger langs øvrige banestrekninger. Fordi boligene og arbeidsplassene er lokalisert relativt spredt, er det likevel bare en begrenset del av dagens arbeidsreiser som greit lar seg løse med tåg, knapt 15 prosent ifølge beregninger fra TØI⁶. Skal planlagte utvidelser av jernbanetilbudet utnyttes effektivt, må det altså bygges tettere rundt stasjonene.

Mange byer
med jernbane

⁶ Strand, A. m.fl. 2012, Jernbanen i Østlandsområdet, en studie av framtidig bystruktur og transportsystem, TØI rapport 1242/2012.



Figur 2.3: Dagens by- og tettstedsstruktur i Osloregionen, og tilknytningen til de storregionale transportforbindelsene.

**Boliger
lokaliseres
mer sentralt**

**Arbeidsplasser
lokaliseres
fortsatt ganske
spredt**

En kartlegging av areal- og transportutviklingen i Osloregionen de siste 10 årene (TØI-rapport 1378/2014), viser at veksten i boliger og arbeidsplasser bare delvis har kommet i byer og tettsteder slik Osloregionens areal- og transportstrategi fra 2008 legger opp til. Av nye boliger har andelen blokkleiligheter (som i stor grad bygges i byer og tettsteder) vært på 40 prosent når Oslo holdes utenom. Bedrifter og offentlige institusjoner er i større grad lokalisert utenfor sentrum, også virksomheter som med fordel kunne bidratt til å styrke byutvikling og fremme miljøvennlige reiser.

I perioden 2005-2013 ble det omdisponert nesten like mye dyrket mark årlig som i perioden tidligere, hvis vi ser bort fra omdisponering til golfbaner som er betydelig

redusert. Forbruket av dyrket mark har vært omtrent likt fordelt mellom boligformål, næring/offentlige bygg og samferdselsformål. Det er derfor fortsatt en stor utfordring for Osloregionen å redusere lokalisering av kontorbygg, offentlige bygg og boliger utenfor byer og tettsteder hvor det ofte oppstår konflikter med grønnstruktur og dyrket mark.

I noen tilfeller oppstår målkonflikt mellom bevaring av dyrket mark og byutvikling på inneklemte dyrket mark i byer og tettsteder. I langsiktig perspektiv vil likevel forbruket av dyrket mark og inngrep i den regionale grønnstrukturen være lavest når det bygges tett og urbant, fordi tomtearealene utnyttes mer effektivt, og fordi man unngår å splitte opp de store sammenhengende grøntområdene.



Moderne vei- og jernbaneanlegg har stiv kurvatur som gjør det vanskelig å unngå at grøntstrukturen stykkes opp. Bildet viser E6 på bru over Glomma like utenfor Sarpsborg sentrum.

2.4 Transport og logistikk

Veikapasitet er et knapt gode i byområdene

Det skjer en omfattende forbedring av motorveisystemer og kollektivtilbud som binder regionen tettere sammen. Samtidig vokser biltrafikken i samme takt som i Norge for øvrig, bortsett fra i Oslo by. Bussene og næringstransporten har like store forsinkelser inn mot Oslo som for 10 år siden. Det å stanse veksten i biltrafikk i byområdene, i tråd med nullvekstmålet i Nasjonal transportplan, vil kreve restriktive tiltak mot biltrafikk i byområdene.

Dobbeltspor-utbygging gir regionale effekter

Nye dobbeltspor i vest har muliggjort et kraftig forbedret togtilbud i aksene mellom Drammen og Romerike, og gitt stor passasjervekst de siste årene. IC-strekningene til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad er i gjeldende NTP bestemt bygget ut innen 2025, mens en fjerde IC-akse til Hønefoss utredes med sikte på samtidig utbygging. Det er også satt av midler for mindre omfattende oppgraderinger av de andre banestrekningene. Kortere reisetid til og fra Oslo fra et stadig større omland er bra for hovedstaden, fordi den får tilgang på kompetent arbeidskraft, og i en viss grad redusert press på boligforsyning og boligpriser. Muligheten for

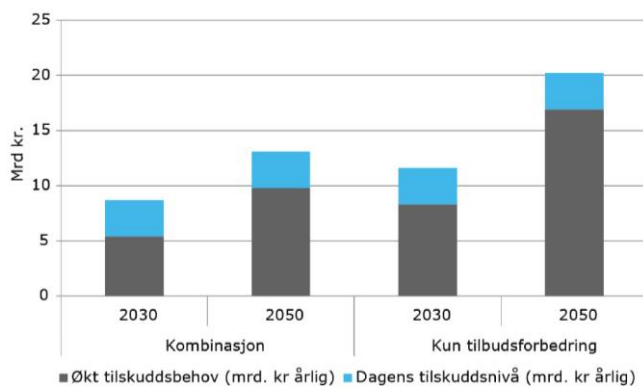
Stort potensial for motstrøms pendling

Finansiering av kollektivtransporten en hovedutfordring

langpendling kan få flere til å velge å bosette seg i byene utenfor Oslo. Men lange arbeidsreiser er ressurskrevende, både for individ og samfunn. Samfunnets transportkostnader øker med pendlingsavstand. I Oslo subsidieres hver reise med T-banen med ca. 10 kr, mens en tur med IC-tog i snitt subsidieres med ca. 55 kr. Årlig kjøp av togjenester i Østlandsområdet (IC og lokaltrafikk) til snaut 2 mrd. kroner utgjør i dag det største statlige bidraget til drift av kollektivtrafikken i Osloregionen.

Motstrøms pendling har fortsatt et svært beskjedent omfang, selv om det har skjedd en svak økning de siste årene. Togreiser utenom rushtidsstrømmene er i praksis gratis for samfunnet og miljøet, fordi man utnytter ledig setekapasitet. En utfordring for Osloregionen vil være å utnytte de planlagte nye jernbanene til noe mer enn Oslorettede reiser i rushtida. En forutsetning for å få til dette er at arbeidsplasser, boliger og service lokaliseres tett opp mot jernbanestasjonene. Da øker sannsynligheten for at regionale arbeidsreiser motstrøms skjer med tog, og at kollektivandelen øker også for lokale reiser inn til knutepunktet.

Transportetatene har i forarbeidet til NTP 2018-2029 utredet ulike strategier for å finansiere framtidens kollektivtrafikk i byområdene⁷. Transportetatene slår innledningsvis fast: *Det økte kapasitetsbehovet som følge av befolkningsvekst og målet om nullvekst i personbiltransporten gir et sterkt økende tilskudds- og investeringsbehov i årene som kommer.* Transportetatene påpeker videre at det vil være meget kostbart å løse oppgaven kun ved å forbedre kollektivtilbudet, og anbefaler en kombinert løsning hvor all boligvekst tas som fortetting, og med begrensninger i parkeringsdekningen i sentrumsområdene.



Nasjonal transportplan 2018 - 2027

13

Figur 2.4: Tilskuddsbehov for kollektivtrafikk i de ni største byområdene i Norge i 2030 og 2050 sammenliknet med dagens tilskuddsnivå ved to forskjellige areal- og transportstrategier. Kilde: Transportetatenes hovedrapport fra analyse og strategifasen i NTP 2018-2029.

⁷ NTP 2018-2029: Utfordringer for framtidens transportsystem, hovedrapport fra analyse- og strategifasen, 25. februar 2015.

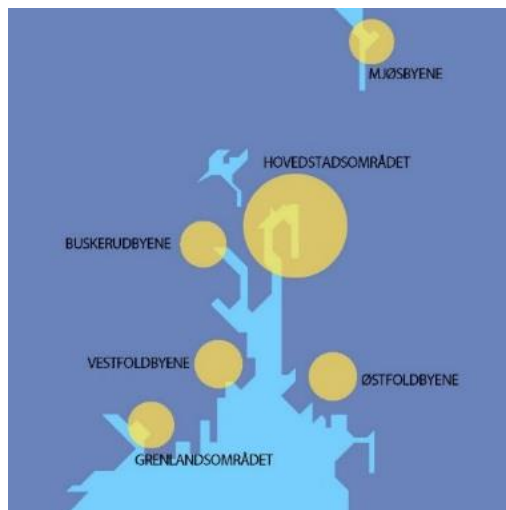
Transportetatene legger opp til å videreføre den nye ordningen med bymiljøavtaler for de ni største byområdene, hvor det i gjeldende NTP 2014-23 er satt av 27 mrd. kr som statlig forhandlingsbidrag til samferdselsinvesteringer og til drift av kollektivtrafikken. Transportetatene foreslår dessuten at flere byer bør få tilbud om slike avtaler, noe som kan være relevant for byer i Osloregionen. I dag er det Oslo/Akershus, Buskerudbyen og Sarpsborg/Fredrikstad som har et slikt tilbud. Også mindre byer i Osloregionen vil trenge styrket finansiering for å kunne tilby gode løsninger for gående, syklende og kollektivtrafikk i takt med befolkningsøkning og oppgradering av bymiljøet.

Økende mengder godstrafikk på veiene

Godstransporten på vei øker mest, og mest i korridoren over Svinesund. Kapasiteten for transport på jernbane er utfordret av dårlig standard på strekningene mellom landsdelene og mot Sverige, samt av en nedslitt Alnabruterminal og mangel på arealer for gods- og lagervirksomhet sentralt i Oslo. Økende godstrafikk med lastebil, inklusive regional distribusjon av varer på Østlandet, utfordrer veikapasiteten gjennom Oslo og gir behov for robuste omkjøringsveier utenom Oslo.

2.5 Flerkjernet utvikling

Størst vekst sentralt i regionen



Osloregionen har som mål å balansere veksten slik at det utvikles sterke og attraktive byområder utenfor Oslo, jfr. det overordnede strategiske kartet i figur 2.5 fra areal- og transportstrategien fra 2008.

Det har vært vekst i innbyggere og arbeidsplasser i store deler av regionen de siste ti årene. Oslo og Akershus styrket sin posisjon vis a vis resten av regionen, og byområdene utenfor Oslo vokste mer enn landkommunene.

Figur 2.5: Strategiske kart for en flerkjernet utvikling av Osloregionen og Østlandsområdet

De siste 10 årene har Oslo økt sin befolkning med 22 prosent og antall arbeidsplasser med 18 prosent. Av de største byene utenfor Oslo er det Drammen som relativt sett har vokst mest, med 17 prosent vekst i befolkningen og 23 prosent vekst i antall arbeidsplasser, jfr. tabell 2.1.

Regionale forskjeller i utdanningsnivå og boligpriser

Utdanningsnivået i befolkningen har økt mest i Oslo der 48 prosent av de sysselsatte i 2013 hadde høyere utdanning. Andelen i Sarpsborg og Fredrikstad var henholdsvis 21 og 26 prosent, Hamar og Tønsberg hadde 34 prosent og Drammen 31 prosent. Kongsberg skilte seg positivt ut blant de middels store byene utenfor Oslo med 36 prosent høyere utdanning.

Boligprisene har også økt mer i Oslo enn i alle andre kommuner i regionen. I 2012 var boligprisnivået i Drammen 63 prosent av nivået i Oslo, tilsvarende for Tønsberg

var 60 prosent, Kongsberg 56 prosent, Hamar 55 prosent, Fredrikstad 50 prosent og Sarpsborg 46 prosent. Drammen skiller seg ut som den byen med relativt høyest boligprisvekst i perioden 2004-2013 etter Oslo. Drammen er samtidig en kommune som gjennom mange år har satset på byutvikling og boliger i sentrum.

	Befolkning	Arbeidsplasser
Osloregionen	15 %	16 %
Fredrikstad	11 %	9 %
Sarpsborg	9 %	13 %
Hamar	8 %	19 %
Tønsberg	15 %	8 %
Drammen	17 %	23 %
Oslo	22 %	18 %
Akershus	18 %	19 %

Tabell 2.1: Relativ vekst i befolkning og arbeidsplasser i de største byene i Osloregionen, for Akershus fylke og Osloregionen samlet, i tiårsperioden 2004-2014. Kilde SSB.

2.6 Fylkesplaner og delregionale planer

I løpet av de siste årene er det laget og oppdatert en rekke regionale areal- og transportplaner (tidligere fylkes- og fylkesdelplaner), jfr. figur 2.6. Planene omfatter både fylker og delregioner.

«Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transportutvikling i Hamarregionen 2009-2030» (2009) har som mål å kanalisere bolig- og næringsvekst til tettstedene, og spesielt styrke Hamar som regionens midtpunkt. Regionen har ambisjon om å ta del i den omfattende bolig- og næringsveksten i hovedstadsområdet, blant annet ved å utnytte IC-systemet som er under bygging.

Fylkesplan for Østfold (2009) «Østfold mot 2050» har kartfestet langsiktige utbyggingsgrenser rundt sine by-/region-/områdesentre, hvor «hovedtyngden» av fremtidig vekst skal skje. Næringsvekst skal skje etter ABC-prinsippene⁸.

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) (2013) «Et attraktivt og bærekraftig Vestfold» har kartfestet langsiktige utbyggingsgrenser rundt byene hvor minimum 75 prosent av veksten skal skje. Næringsutvikling skal skje etter ABC-prinsippene, og det er kartfestet områder for arealkrevende næringsvirksomhet.

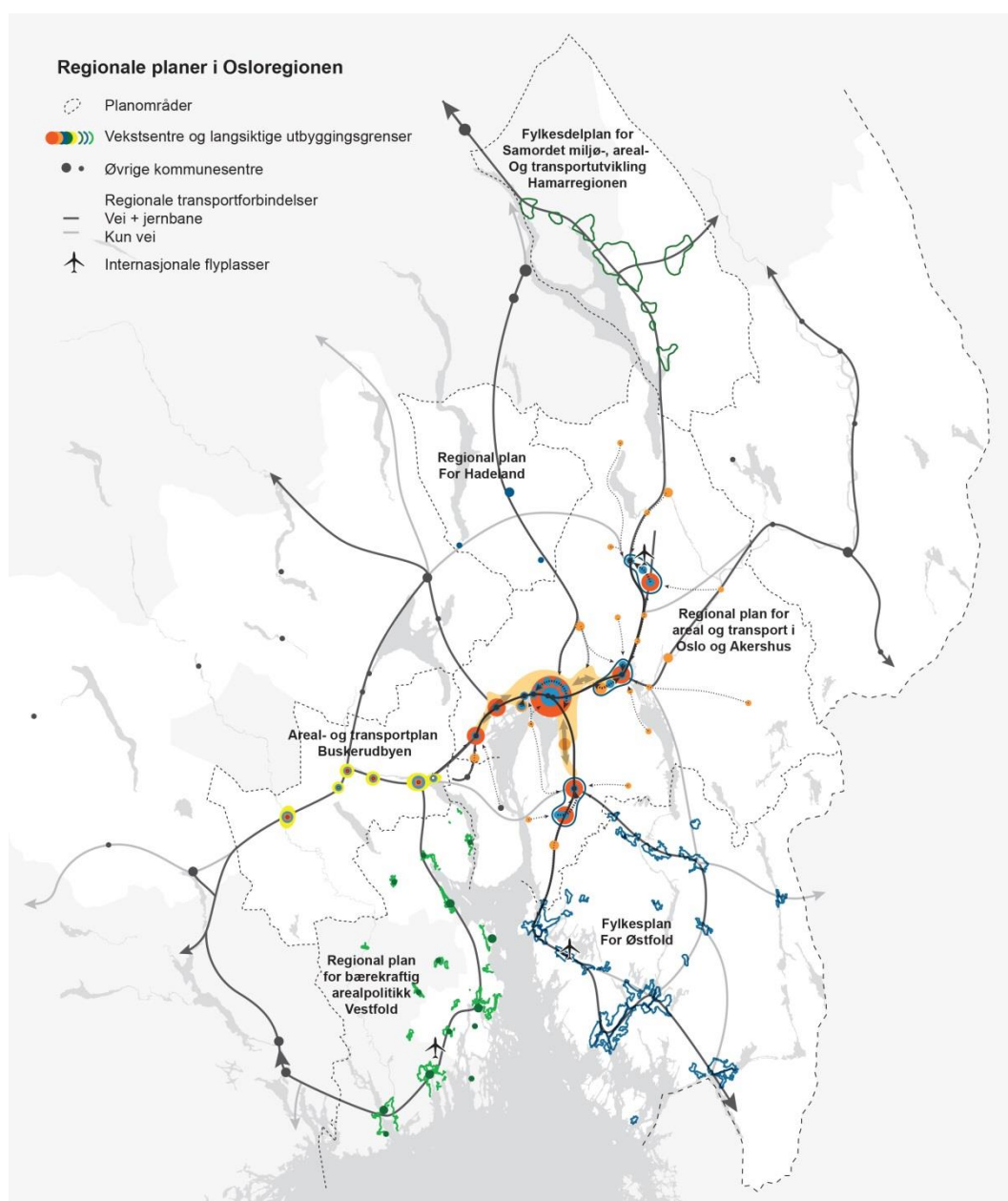
Buskerud fylkeskommune er i oppstart av rullering av sin regionale plan hvor Drammen, Hønefoss, og Kongsberg er regionale byer for sine omland. Det er etter initiativ fra seks kommuner i Nedre Buskerud utarbeidet (2013) en egen regional «Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23» som har kartfestet prioriterte utviklingsområder og transporttiltak på strekningen Lier/Drammen– Kongsberg.

Oppland fylkeskommune vedtok i februar 2015 «Regional plan for Hadeland» som skal være retningsgivende for kommunenes arealplaner. Planen tar utgangspunkt i at

⁸ Se nærmere beskrivelse i kap. 4.3.

Hadeland har en høy pendlerandel mot Oslo, og legger opp til at bolig- og næringsvekst skal skje i tilknytning til tettstedene langs Gjøvikbanen, samt Jevnaker, med Gran sentrum som regionsenter for handel, service og kompetanse.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er i ferd med å sluttbehandle «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus». Planforslaget legger opp til å styre 80-90 prosent av bolig- og næringsveksten til utvalgte byer og tettsteder med god tilknytning til kollektivsystemet. Store arbeidsplassintensive bedrifter skal lokaliseres i de regionale byene i gangavstand til overordnet kollektivtransportsystem, mens gods og logistikk styres mot terminalområder og regionale næringsområder utenfor byområdet.



Figur 2.6: Oversikt over gjeldende fylkesvise og delregionale areal- og transportplaner i Osloregionen.

3 En flerkjernet region

STRATEGI

Utnytte hovedstadsområdets vekstkraft til beste for hele Osloregionen. Vekst må brukes som en mulighet til å skape økt konkurransekraft og utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder.

Bygge ut transportnett, med jernbanen som ryggrad, for å binde bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen. Dette skal gi bedrifter bedre tilgang til kompetanse, og styrke grunnlaget for bolig- og næringsutvikling, også utenfor Oslos nærmeste omland.

Konsentrere veksten til byer og tettsteder, og lokalisere viktige private og offentlige funksjoner til de største byene. Dette skal skape sterke sentra for verdiskaping i ulike deler av regionen og stimulere til motstrøms pendling som vil gi økt nytte av jernbaneinvesteringene.

Fremme regionalt mangfold gjennom å ta vare på og utvikle regionale variasjoner og lokale fortrinn, blant annet knyttet til eksisterende nærings- og kunnskapsmiljøer.

3.1 Regionforstørring og fordeling av vekst

En flerkjernet (polysentrisk) utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Ved å binde sammen en større region utvides arbeidsmarkedet. Det styrker bosettingen utenfor Oslo, og bedriftene i hele regionen får større tilgang på kompetanse. Ved å gi rom for et mangfold av nærings- og kompetansemiljøer i ulike geografiske områder skal regionen få mange bein å stå på.

Gode kommunikasjoner, med et hurtig jernbanesystem som ryggrad, skal sørge for utveksling av kompetanse og arbeidskraft mellom ulike deler av regionen. Muligheten for arbeidsreiser og tjenesteutveksling på tvers av regionen skal gjøre det trygt for bedrifter og innbyggere å etablere seg utenfor Oslos nære pendlingsomland.

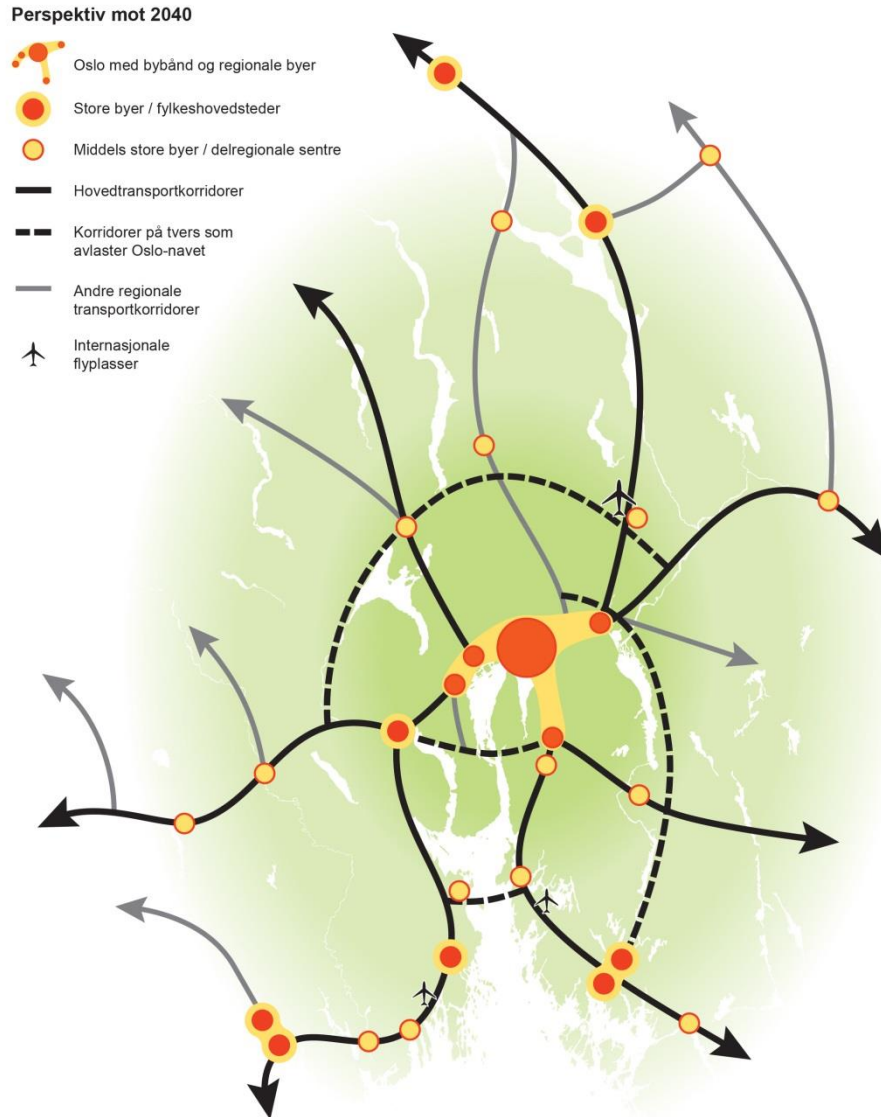
Ved å styrke næringsgrunnlaget i byene utenfor Oslo skapes et bredere arbeidstilbud for de ytre landkommunene. Dette kan styrke bosetting og lokalt næringsliv i disse kommunene. Næringsvekst i byene utenfor Oslo kan samtidig begrense behovet for ensrettet arbeidspendling til Oslo, og utnytte ledig kapasitet i kollektivsystemet i form av motstrøms pendling og lokal pendling i ytre deler av regionen⁹.

Utnytte tog-
tilbudet til
nærings-
vekst

⁹ En arbeidsreise med tog fra Holmestrand til Drammen er mindre ressurskrevende for samfunnet enn en arbeidsreise til Oslo, fordi kapasitetsbristen i rushtiden i hovedsak er mellom Drammen og Oslo.

Offentlige institusjoner kan bidra til byvekst

Statlige foretak, forsknings- og utdanningsinstitusjoner bør lokaliseres i byene for å bidra til at det blir flere attraktive bymiljøer som kan tiltrekke seg nye innbyggere og nye bedrifter. Uten en tydelig regional by- og lokaliseringpolitikk risikerer vi en opphopning i og rundt Oslo av innbyggere og bedrifter som søker mot byer med et sammensatt miljø og bredt tjenestetilbud. Fylkeshovedstedene, som de største byene, kan spille en viktig rolle for at Osloregionen skal lykkes med denne strategien.



Figur 3.1: Strategi for flerkjernet utvikling av Osloregionen. Veksten skal kanaliseres mot byer og tettsteder, primært i jernbanekorridorene, og veksten skal balanseres mellom Oslos nære pendlingsomland og delregionene utenfor.

Sterke transportkorridorer mellom Oslo og omlandet skal suppleres med korridorer på tvers. Disse skal avlaste Oslonavet for godstransport, og binde regionen sammen utenfor Oslo.

Flerkjernet utvikling er aktuelt på ulike geografiske nivåer:

- Sentrum av regionen, med Oslo og regionale byer i Akershus, med god tilknytning til regional kollektivtransport og med mange arbeidsplasser: Jessheim/Gardermoen, Lillestrøm/Kjeller, Ski/Ås, Lysaker/Fornebu, Sandvika og Asker sentrum.
- De største byene som er fylkessentra har et potensial for å være motorer for et større omland, og har stort nok befolkningsgrunnlag for å gi rom for større nasjonale og regionale institusjoner: Hamar, Tønsberg, Drammen, Fredrikstad/Sarpsborg.
- Små og middels store byer er viktige for et lokalt pendlingsomland. Noen av dem har også høykompetansebedrifter som gir ringvirkninger til et større regionalt omland: Halden, Moss, Askim, Mysen, Kongsvinger, Jessheim, Gran, Hønefoss, Hokksund, Kongsberg, Notodden, Rjukan, Horten og Holmestrand.
- Kommunesentra og tettsteder i hele regionen som har stor betydning som lokale sentra for befolkningen i en eller flere kommuner. Mange boliger, bedrifter, handels- og servicetilbud bør få plass i regionens over hundre små byer og tettsteder.



Kongsvinger kommune har en sentrumsplan med fokus på fortetting. Bildet viser en fremtidsvisjon for sentrum med ny gangbru over Glomma og fortetting rundt stasjonen. Kilde: Mulighetsstudie for Kongsvinger stasjonsområde.

3.2 Sterke byer med et variert næringsliv

Osloregionen har et variert næringsgrunnlag, fra teknologibedriftene på Kongsberg og i Horten til næringsmiddelbedrifter i indre Østfold og Hedmark. Et spekter av næringsklynger stimulerer innovasjon på ulike fronter, og gir regionen flere bein å stå på.



Kongsberg Teknologipark, i randsonen av bysentrum til venstre i bildet, omfatter rundt 40 bedrifter og sysselsetter 5 500 personer. Over 70 % av disse har høyskole- og universitetsutdanning.

Illustrasjonen under viser hvordan den nye Kunnskaps- og kulturparken skal integreres i et forsterket bysentrum med prioriterte gangstrok på tvers av Lågen. Kilde: www.kongsberg-kkp.no



Byene som arena for innovasjon og næring

Mange av dagens bedrifter er utviklet i kjølvannet av gamle virksomheter, og viser betydningen av å satse på kontinuerlig utvikling av regionens svært forskjellige nærings- og kompetansemiljøer. Teknologibedriftene i Horten er en videreføring av et industrimiljø som vokste fram rundt Marinens hovedbase i Horten. Dagens

produksjonen av kontrastvæsker, medisiner, m.m. ved Borregaard har sprunget ut av papirindustrien i Sarpsborg.

Det er vanskelig å spå hvilke næringer som vil vokse frem i årene som kommer, men to faktorer vil få stor betydning:

- mange av de nye arbeidsplassene vil være knyttet til tjenestesektoren og kompetanseintensive bedrifter med basis i byene.
- forsknings- og utdanningsinstitusjonene vil være en viktig bidragsyter til fremtidig næringsutvikling.

Derfor gjelder det å bygge opp under de sterke nærings- og kunnskapsmiljøene i regionen, og generelt styrke byene som arena for innovasjon og næringsutvikling. Kanskje ligger det en mulighet til en sterkere biologi- og miljøbasert næringsklynge i Østfold ved å koble sammen Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) på Ås med industriell kompetanse knyttet til næringsmidler og biomasseforedling.

Byenes attraktivitet og konkurransekraft er avhengig av at de tilføres et vidt spekter av kompetanse og aktiviteter. Regionen må unngå at konkurranse mellom kommuner om å tiltrekke seg bedrifter og offentlige funksjoner fører til spredt lokalisering. Kontorbedrifter, høyskoler, sykehus, kulturbygg, videregående skoler, handel, m.v. er knappe regionale ressurser som i størst mulig grad bør lokaliseres slik at de bidrar til å utvikle sterke byer og tettsteder.

Over tid bør mer handel, service, forskning, utdanning og arbeidsplasser trekkes tilbake til sentrum slik at byene styrkes, slik Høgskolen i Buskerud og Vestfold har satset på å samle store deler av sin virksomhet på Papirbredden i Drammen sentrum, og nå sist ved å samle høyskole, bibliotek og andre kulturarenaer i sentrum av Kongsberg.



Arena Heidner er en nærings- og kompetanseklunge innenfor genetikk og bioteknologi, og har base på Hamar. Gjennom nettverket knyttes ideer og behov hos bedrifter sammen med forskningsinstitutter og nødvendig finansiering. Kjernevirksomheten er genetisk foredling av husdyr, fisk og planter. Kilde: www.heidner.no

4 By- og tettstedsutvikling

STRATEGI

Utvikle attraktive byer og tettsteder etter prinsipper for kompakt og miljøvennlig stedsutvikling med boliger i gangavstand til arbeid, handel og tjenester. Dette skal fremme gåing, sykling og kollektivtransport, og redusere behovet for å bygge ned natur og landbruksområder i byenes randsoner.

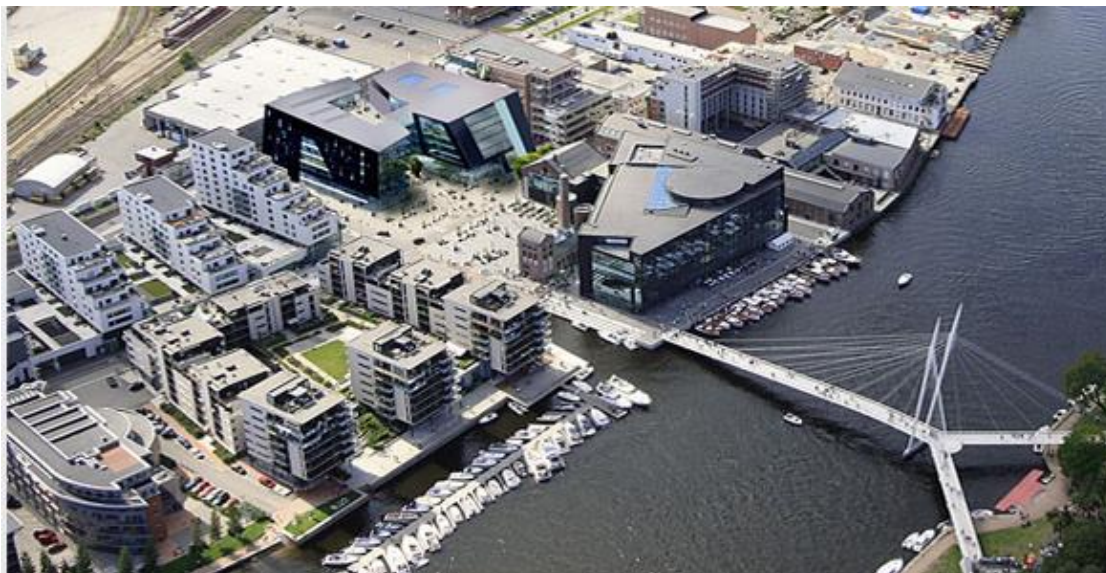
Lokalisere handel, arbeidsplasser, kultur og undervisning i sentrum, slik at de bygger opp under levende byer og tettsteder. Prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.

Lokalisering av offentlig virksomheter skal brukes som et aktivt virkemiddel i byutviklingen.

4.1 Høy arealutnyttelse

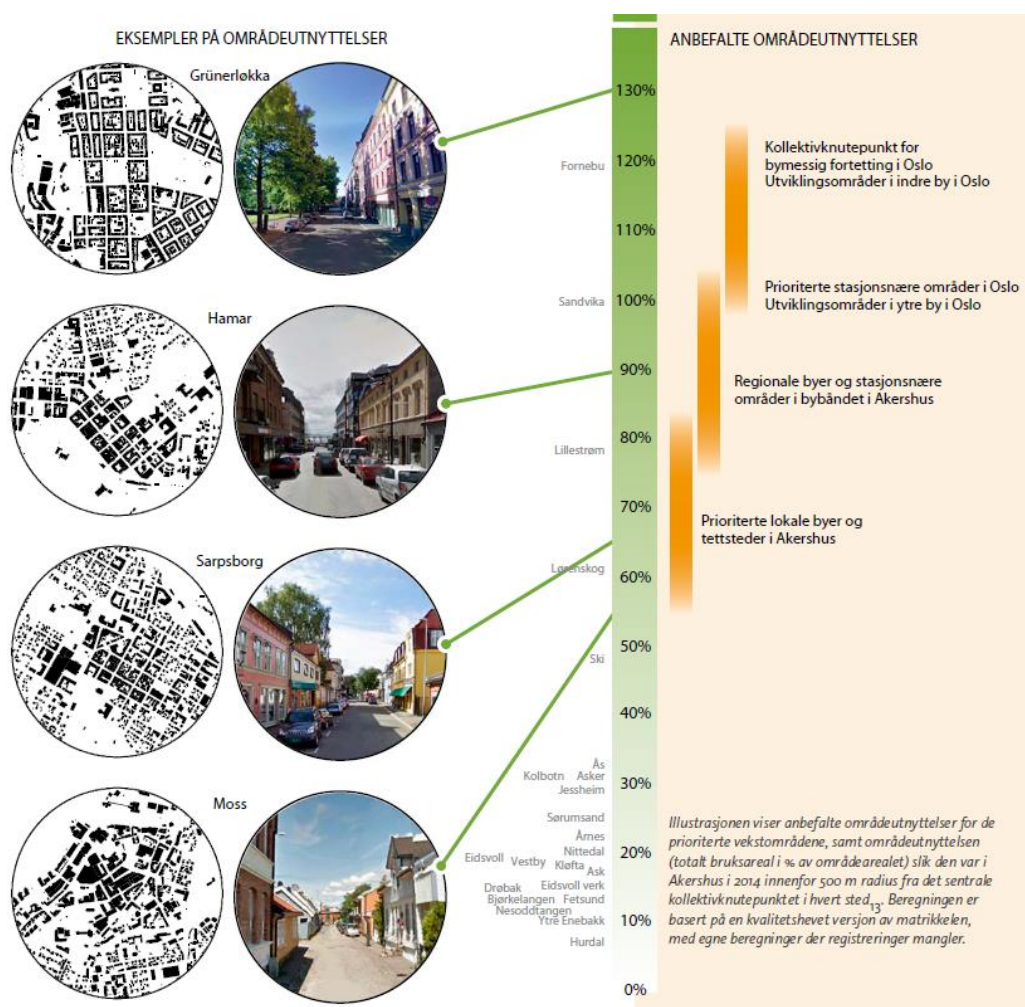
Tetthet kan gi urbane kvaliteter og korte avstander

De fleste byene og tettstedene i Osloregionen er nokså spredtbygde med lave hus og relativt mye overflateparkering (grå arealer). For å bevare verdifulle grøntarealer, og for å få mange funksjoner og mange mennesker innenfor korte transportavstander, må det bygges tettere og mer urbant.



Bydelen Grønland i Drammen er utviklet i løpet av de siste ti årene, delvis på eiendommen til den nedlagte Union papirfabrikk. Boliger, forretninger, kulturscene, bibliotek, høgskole og en rekke bedrifter og arbeidsplasser fyller i dag området, og er bundet tett sammen med bydelen Bragernes med en ny gangbru over Drammenselva. Kilde: www.unionbrygge.no

En dansk studie¹⁰ viser at områdetettheten¹¹ i byer og tettsteder bør være på over 65 prosent, helst omkring 80 prosent, for komme opp på et nivå hvor dagliglivets behov kan dekkes innenfor korte avstander. Områdetettheter på 80-100 prosent sikrer plass til både bolig, næring og service, og samtidig god dekning med åpne arealer. De kan oppnås med forholdsvis lav bebyggelse, kjente bygningstypologier, og tilgang på private utearealer. Grünerløkka i Oslo har en områdeutnyttelse på rundt 130 prosent, når tilstøtende parker og plasser er medregnet, jfr. figur 4.1.



Figur 4.1: Eksempler på områdeutnyttelser i ulike byer i Osloregionen, og anbefalte normer for videre by- og tettstedsutvikling i Oslo og Akershus. Kilde: Plansamarbeidet.

¹⁰ Kvorning, Jens m.fl. Den tette by - danske eksempler. Center for Byplanlægning, Miljøministeriet, 2009.

¹¹ Områdetetthet uttrykker hvor stor andel bygningsareal det er innenfor en bydel, e.l. når veier, parker og grøntområder er medregnet. Hvis en fjerdedel av et område er dekket av bygninger i fire etasjer; og resten er parker, gårdsrom og veier; er områdeutnyttelsen på 100 prosent.

Ved å åpne for høyere arealutnyttelse kan kommunene stimulere til ønsket fortetting og transformasjon. Transformasjon innebærer en mer omfattende endring av bebyggelsesstrukturen enn fortetting. Aktuelle områder for transformasjon vil f.eks. være parkeringsplasser, sentrale industri- og lagerområder, og mer generelt områder med lav tetthet nær ved kollektivknutepunktene. Det må tas høyde for at transformasjon, særlig av boligområder, krever modning over tid.

4.2 Tettsteder med boliger, handel og tjenester

Boligarealene utgjør rundt halvparten av alt bebygd areal innenfor landets tettsteder, resten er veier, næring, skoler, idrettsanlegg, parker, m.v. Hvordan boligbehovet løses har derfor særlig stor betydning for grøntstruktur og transportavstander. Leiligheter i en by med gatestruktur og bebyggelse i flere etasjer krever bare en brøkdel av de arealene som kreves for å bygge eneboliger og småhus.

I dag utgjør leiligheter¹² 16 prosent av boligene i Osloregionen, når Oslo kommune holdes utenom. I Oslo kommune utgjør leiligheter 72 prosent av boligmassen. Andelen leiligheter er økende i mange kommuner utenfor Oslo, og kan ses i sammenheng med større etterspørsel i markedet og at stadig flere kommuner legger til rette for slik utvikling i sine tettsteder. De siste ti årene har 40 prosent av nye boliger i Osloregionen utenom Oslo kommet i form leiligheter, og hele 78 prosent av nye boliger i Oslo.



*Vestby sentrum nord for Moss er typisk for mange tettsteder i Osloregionen, med mange parkeringsflater og en stor andel lav bebyggelse.
Kilde: Vestby kommune.*



Vestby kommune gjennomførte i 2014 en arkitektkonkurranse for å innpasse inntil 3 000 boliger innenfor 500 meters gangavstand fra jernbanestasjonen.

*Illustrasjonen viser et forslag til et fremtidig Vestby sentrum med 3 000 nye boliger.
Kilde: Vestby kommune.*

¹² «Leiligheter» brukes i dokumentet synonymt med det som i boligstatistikken betegnes som «blokkleiligheter», altså leiligheter i boligblokker og ulike former for bygårder.

Det å kanalisere boligveksten mot byer og tettsteder bidrar til å omstille boligmassen til en fremtid med en eldre befolkning, og en befolkning med unge mennesker som vil etterspørre mer urbane bokvaliteter. Slik omstilling vil ta lang tid. Selv om 75 prosent av nye boliger bygges som leiligheter de neste 15 årene, og befolkningen vokser med en drøy prosent i året¹³, vil leilighetenes andel av boligmassen utenfor Oslo likevel utgjøre bare rundt 25 prosent i år 2030. Fremdeles vil småhus og eneboliger dominere i boligmarkedet.

For samfunnet øker omsorgsoppgavene med antall innbyggere over 80 år. Cirka ti år fram i tid kommer de store etterkrigskullene inn i denne aldersgruppen. Da er det en fordel om mange allerede bor i lettstelte boliger i regionens mange tettsteder og byer. Det gir enklere tilgang på handel, service og omsorgstjenester.

I forbindelse med plansamarbeidet i Oslo og Akershus, ble det anslått at markedet for eneboliger og småhus i Akershus vil være dekket i overskuelig fremtid gjennom flyttekjeder i boligmarkedet, forutsatt at det bygges nok attraktive leiligheter for de som ønsker å flytte fra småhus og eneboliger.

Et kjennetegn ved boligmarkedet for generasjonen 55+, er at mange av de som ønsker å flytte etterspør mer lettstelte boliger i nærheten av god service og god offentlig kommunikasjon. Et annet kjennetegn er at mange ikke ønsker å flytte langt fra eget nærmiljø, familie og venner¹⁴. Folk vil «se det samme kirkespiret» som fra sin nåværende bolig. Etterspørselen fra den kommende eldregenerasjonen gir derfor muligheter for utvikling av tettsteder i mange av Osloregionens kommuner.

4.3 Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippene)

Rett lokalisering av virksomheter skal bidra til mindre transportarbeid, bedre utnyttelse av kollektivtransporten og mer effektiv arealbruk. ABC-prinsippene ble introdusert av nederlandske planmyndigheter for å klassifisere eksisterende og fremtidige næringsområder etter hvor godt de er tilgjengelig med ulike transportmidler og omfanget av ansatte og besøkende. A-områder har god tilgjengelighet for gående, syklende og med kollektivtrafikk, og begrenset tilgjengelighet for biltrafikk. B-områder har middels tilgjengelighet med alle transportformer, mens C-områder har god tilgjengelighet med biltransport og lav prioritering av gående, syklende og kollektivtilbud.

A-områder

A-områder omfatter virksomheter med mange ansatte eller besøkende/kunder per arealenhet. De bør lokaliseres sentralt i byene, tett mot det regionale kollektivsystemet, slik at de blir tilgjengelige til fots, med sykkel og kollektivtransport fra det lokale omlandet, samtidig som de også kan nås med kollektivtransport fra et regionalt omland. Dette gjelder store kontorbedrifter, arbeids- og/eller kundeintensive deler av offentlig forvaltning, og spesialiserte deler av handels- og servicevirksomhet.

¹³ Statistisk sentralbyrås middelalternativ (MMMM) for Norge, innebærer at Osloregionen samlet vil vokse med 18-19 prosent fram til år 2030 som er noe lavere vekst enn den vi har bak oss de foregående 10 årene (Osloregionen hadde 15 prosent befolkningsvekst i perioden 2004-2014).

¹⁴ Prognosesenteret 2013, Boligutredningen, Plansamarbeidet i Oslo Akershus, side 21.



Skøyen er et eksempel på et A-område, og er et regionalt knutepunkt i Oslo. I dag arbeider det mer enn 10 000 mennesker i nrområdet til stasjonen. Området har god regional og lokal tilgjengelighet med tog, trikk og buss. Planlagt T-bane til Fornebu vil koble Skøyen til T-banenettet i Oslo og bidra til at den lokale tilgjengeligheten blir bedre.

Områdene rundt alle de bymessige IC-stasjonene i Osloregionen er å betrakte som A-områder. Slike stasjoner er samtidig nav i de lokale kollektivsystemene (buss), og ligger innenfor gå- og sykkelavstand for lokale arbeidskraftmarkeder. Drammen stasjon og Lillestrøm stasjon er typiske eksempler på A-områder.

B-områder

En rekke virksomheter har en allsidig karakter som må innpasses et sted mellom bysentrum og områder utenfor bysentrum, f.eks.:

- Arbeidsplassintensive bedrifter med innslag av produksjon som gjør at arealkostnadene i sentrum blir for høye, men som likevel bør lokaliseres relativt sentralt.
- Sykehus som har nytte av sentral lokalisering når det gjelder arbeidskraft og besøkende, men samtidig et behov for rimelig god tilknytning til veinettet på grunn av varelevering, pasientmottak og besøkende. Ofte vil arealbehovet være større enn hva som kan skaffes i sentrum av byen.
- Ulike kombinasjonsbedrifter med blanding av kontor, lager og produksjonsvirksomhet. Det kan være håndverks- eller engrosbedrifter som betjener et lokalt marked så vel som en liten produksjonsbedrift som kan innpasses i bystrukturen.

Felles for lokalisering av slike allsidige virksomheter er at det ikke kan utvikles generelle føringer. Det må utøves et skjønn hvor en forsøker å få til et godt kompromiss mellom de to ytterpunktene for lokalisering, A og C. For virksomheter med mange ansatte eller mange kunder bør nærhet til et godt kollektivtilbud veie sterkt. Det er da relevant å ta hensyn til om virksomheten rekrutterer ansatte fra et lokalt eller regionalt arbeidsmarked.



Rikshospitalet i Oslo er et eksempel på en B-lokalisering. Lokaliseringen er resultat av en avveining mellom kollektivtilgjengelighet (buss og trikk), nærhet til veinett (Ring 3) og stort tomtebehov.

C-områder (nærmere omtalt i kapittel 6.2)

I C-områdene lokaliseres arealkrevende virksomheter med stort behov for biltransport. De har gjerne lav tetthet av arbeidsplasser og bør lokaliseres utenfor de tett utbygde delene av byene. Det er viktig med god tilknytning til overordnet veinett og terminaler for godslogistikk. Dette gjelder store bedrifter innenfor produksjon, lager og logistikk.



Ringnes bryggerianlegg i en næringspark på Gjelleråsen (Nittedal) er eksempel på en bedrift i en C-lokalitet med god biltilgjengelighet og et noe begrenset kollektivtilbud.

Ringnes bryggeri flyttet i 2000 sin produksjon fra Oslo sentrum til en 70 dekar stor tomt i Nittedal, noe som trolig har bidratt til store gevinster for samfunnet. På den gamle eiendommen øverst på Grünerløkka er det i dag 675 boliger, 12 000 m² med kontorer og 12 000 m² forretninger.

Handel

Lokalisering av handel kan avklares innenfor en ABC-logikk, med noen tilpasninger. Flere av regionens fylkeskommuner har utarbeidet regionale planer for handel, service og senterstruktur som skal motvirke handelsetableringer som bidrar til unødvendig by- og tettstedsspredning og økt bilavhengighet.

Dagligvarer og ulike former for hverdagservice kan med fordel lokaliseres i nærheten av der folk bor slik at folk blir mindre avhengige av bil- eller kollektivreiser for å handle i hverdagen. Mange kommuner har definert en rekke lokale sentra hvor det tillates mindre dagligvarebutikker og lokal servicevirksomhet.

Detaljvarehandel (klær, sko, elektronikk, m.v.) trekker kunder fra et litt større omland. For å gjøre tilbudet tilgjengelig for alle, også for dem som ikke kjører bil, bør detaljhandel lokaliseres i bysentrum (A-områder) eller i større lokale sentra der det finnes et kollektivtilbud. Et viktig tilleggsmoment er at handel og service gjør byene mer levende og attraktive, og kan bidra til å konsentrere arealbruken og bosettingsmønsteret i det lange løp.

Store varehus (big-box) og kjøpesentra er basert på kunder fra et stort regionalt omland og lokaliseres ofte ved motorveikryss. Hvis slike handelskonsepter skal tillates, bør de lokaliseres i randsonen av sentrum slik at de også får en rimelig god kollektivtilgjengelighet (B-områder) og nærhet til steder hvor folk bor.

Særlig plasskrevende varer som for eksempel trelast kan med fordel lokaliseres i C-områder.



Asker kommune har lykket med å få mye av detaljvarehandelen til Asker sentrum som er en typisk A-lokalitet.

Et middels stort kjøpesenter, en rekke frittstående butikker, servisetilbud og spisesteder har god tilgjengelighet for gående, syklende, kollektivreisende og for de som ankommer med bil. Bilde: Asker kommune.

5 Naturgrunnlag og blå-grønn struktur

STRATEGI

Styrke Osloregionens sammenhengende grønnstruktur og landbruksområder og sikre dem mot oppdeling og gjenbygging. En streng praksis i strandsonen skal håndheves for å hindre nedbygging, og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.

Vekst skal kunne prioriteres foran jordvern innenfor byene og tettstedene, samtidig som jordvern skal prioriteres foran vekst utenfor byer og tettsteder.

Redusere energiforbruk og utslipp av klimagasser gjennom kompakt byutvikling og nullutslippsteknologi for kjøretøyer.

5.1 Vern av dyrket mark og felles grønnstruktur

Osloregionen er grønn, og er blant de minst forurensede byregionene i Europa. Grønnstrukturen er viktig for landbruket og for rekreasjon. Innenfor korte avstander fra egen bolig kan mange velge mellom badeliv og turer i kulturlandskapet, skogen eller langs kysten. De grønne kvalitetene er et fortrinn når regionen skal tiltrekke seg kompetanse i form av studenter, forskere, bedrifter, m.fl.



Friområdet Teibern ved Larkollen er ett av mange grønne rekreasjonsområder langs Oslofjorden som gjør Osloregionen til et attraktivt sted å leve. Foto: Fylkesmannen i Østfold.

Et blikk på Osloregionen fra lufta (se satellittbildet), viser at byene og tettstedene ligger midt i de beste jordbruksområdene, og langs kysten. For å bevare de grønne kvalitetene må fremtidens boliger og arbeidsplasser løses gjennom tett arealutvikling framfor å spre bebyggelsen ytterligere utover.

Satellittbildet viser at Osloregionen har store skogområder til rådighet. Det er flere grunner til at heller ikke disse grønne arealene bør bygges ut:

- Nye boliger og arbeidsplasser i randsonen av dagens bebyggelse gir opphav til mye biltransport inn mot byområdene.
- Eksisterende byer og tettsteder har ofte lav tetthet. For å utvikle attraktive byer og tettsteder, hvor hverdagslivets behov kan nås innenfor gange- og sykkelavstander, bør veksten kanaliseres mot eksisterende strukturer.
- Spredt bebyggelse bryter opp grønnstrukturen, og vil på lang sikt gå på bekostning av jordvernet og tilgangen til natur og rekreasjonsarealer.

Utenfor byer og tettsteder skal derfor vernehensyn gå foran hensyn til vekst.



Satellittfoto av Osloregionen. Skogområdene er mørke grønne, dyrket mark er lys grønn, mens bybebyggelsen har grå farge. Kilde: Google-Earth.



*Store deler av Vestfold består av fruktbar jord i landets beste klimasone.
Kilde: Fylkesmannen i Vestfold.*

5.2 Energiforbruk og utslipp av klimagasser

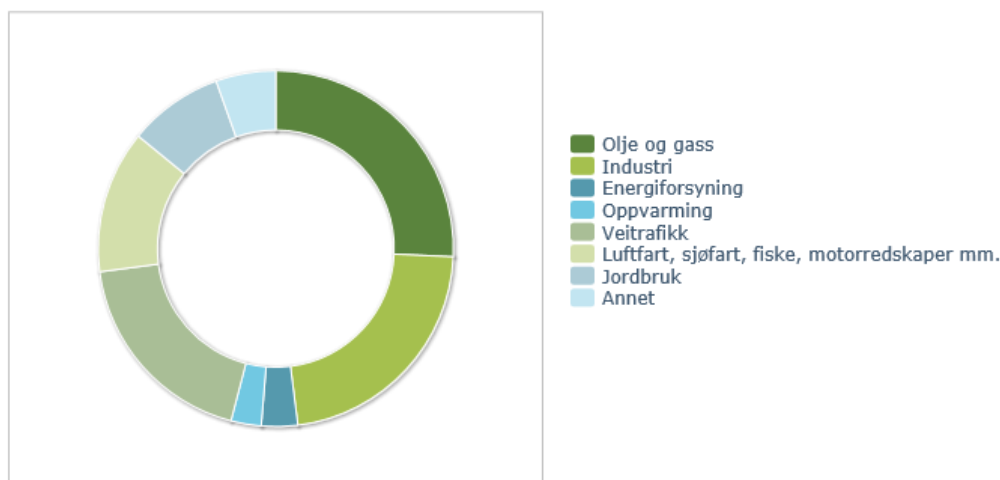
**FNs
togradere-
mål**

FNs overordnede klimamål er å stabilisere konsentrasjonen av klimagasser i atmosfæren på et nivå som vil hindre farlig menneskeskapt påvirkning av klimasystemet. Dette er i praksis formulert som et mål om å begrense global oppvarming til under to grader sammenlignet med førindustriell tid. Målet forutsetter at alle land bidrar og at utslippene reduseres på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Gjennom internasjonale klimaforhandlinger har verdens ledere sluttet opp om togradersmålet.

FNs klimapanel har kommet fram til at menneskeheten ikke kan slippe ut mer enn 2 900 milliarder tonn CO² for å være rimelig sikre på å unngå en global oppheting på mer enn to grader. De historiske menneskeskapte klimautslippene per i dag er 1 900 milliarder tonn, dvs. at menneskeheten har et gjenværende karbonbudsjett på 1 000 milliarder tonn til rådighet.

Hvis den norske befolkning skal ta sin andel av nødvendige reduksjoner, må utslippene per innbygger reduseres fra cirka 9 tonn CO² per år i dag til 1,5 tonn per år i gjennomsnitt fram til år 2 100. I praksis vil dette bety en nedtrapping til nullutslipp rundt år 2050. I stortingsmeldingen *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU* (Meld. St. 13) foreslår regjeringen at Norge innen 2030 kutter klimagassutslippene med 40% sammenlignet med 1990.

Utslipp av klimagasser i fordelt på kilde
Totalt 53,8 millioner tonn CO2-ekvivalenter



Figur 5.1 Norges utslipp av klimagasser, fordelt på ulike kilder. Kilde SSB.

**Transport-
sektoren
prioritert
innsatsområde**

Reduserte utslipp i transportsektoren er ett av regjeringens prioriterte innsatsområder i klimapolitikken sammen med bl.a. fornybar energi, lavutslippsteknologi i industrien og ren produksjonsteknologi. I Osloregionen står transportsektoren i dag for over halvparten av klimautslippene.

Det er tre ulike typer tiltak som kan føre til reduksjon i klimagassutslipp fra transport:

- overgang til mer miljøvennlige transportformer
- tiltak som reduserer transportbehovet vårt
- tekniske tiltak som fører til mindre utslipp per kjøretøy¹⁵

Det er de to første kulepunktene som gjør det så viktig å se arealutvikling og transport i sammenheng. I Meld. St. 13 heter det: «Vi må utvikle kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål. Dette vil redusere transportbehovet. Det vil styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange, og dermed gjøre det enklere å velge bort bilen.»

¹⁵ En fullelektrifisering av den norske bilparken vil ikke legge beslag på mer enn seks prosent av den norske strømproduksjonen (TØI-rapport 1321 2014, side VI). Imidlertid er det viktig å ha i mente at det vil ta svært lang tid å gjøre den europeiske strømproduksjonen karbonfri. Det er gunstig å redusere energiforbruket til transport selv om den går på strøm. Norsk strøm kan anvendes til mange alternative formål som har stor klimagevinst.

6 Godslogistikk

STRATEGI

Utvikle en nav-satellittstruktur for håndtering av gods- og logistikk i Oslofjordområdet med nye satellitter som på lang sikt kan avlaste Alnabru.

Lokalisere terminaler med god tilknytning til jernbane, hovedveier og havner innenfor en times reisetid fra markedet i Oslo. Avklare egnede områder for arealkrevende virksomheter (C-områder) i regionale arealplaner. Konsentrere logistikkbedrifter i kort avstand fra terminalene.

Ruste opp veiforbindelser utenom Oslo for å understøtte distribusjon av varer på tvers av regionen, og for å lede mer av tungtransporten utenom byområdet.

«Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen» ble vedtatt av Osloregionens styre i 2012. I tråd med anbefalingene i dette strategidokumentet har de statlige transportetatene fulgt opp med en egen utredning - «Terminalstruktur for Osloregionen» - som del av arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2018-2027. Det er forventet at NTP 2018-2029 vil avklare rammene for terminalstrukturen i Osloregionen.

6.1 Terminalstruktur

Osloregionen er Norges eksport- og importsenter for stykk gods. Stykkgodset skal dels til den store og voksende befolkning i Osloregionen, og dels pakkes om for videresending til andre deler av landet. Det er et mål å øke andelen av de lange transportene som skjer med tog og båt, og bidra til at den interne transporten med lastebil innenfor Osloregionen kan skje på en effektiv og miljøvennlig måte.

Godstransportsystemet i Osloregionen er dominert av Alnabru og Oslo Havn, men det er også flere mellomstore godsknutepunkter og havner ellers i regionen. Med sin sentrale plassering i jernbanenettet, i nærheten av flere store samlastaktører, er Alnabru i utgangspunktet meget gunstig lokalisert for godstransport på tog.

Det siste tiåret har mange av vareeierne flyttet ut av Groruddalen. Det kan gi et behov for å bygge opp godsknutepunktene flere steder, slik at avstanden til jernbanen blir kortest mulig, og sjansene for at tog blir benyttet til godstransport øker.

I strategien fra 2012 er vist eksempler på tre terminalområder i korridorene ut fra Oslo. Utgangspunktet er at Alnabru, med kobling til Oslo Havn, bør forbli selve «navet», på grunn av sin sentrale beliggenhet i sentrum av jernbanenettet i Norge kombinert med nærheten til det store markedet i Oslo. Det er varslet at Alnabruterminalens fremtidige rolle vil bli avklart i NTP 2018-2029, blant annet på grunnlag av utredningen om terminalstruktur. Spørsmålet gjelder hvor stor mengde containertrafikk den skal dimensjoneres for.

Nav-satellitt-
struktur kan
avlaste
Alnabru og
Groruddalen

Osloregionens nav-satellittstrategi fra 2012 må tilpasses de konklusjonene som trekkes i NTP 2018-2029. Utvikling av havner og jernbaneterminaler er meget kostbart, og må skje i samspill med næringslivets behov og utbedringer av vei og banenett. Løsninger for en skrittvis utvikling av kapasitet kan være avgjørende for å få til en ønsket langsiktig terminalstruktur.



Figur 6.1: Et forslag til hvordan en Nav-satellittstruktur kan utvikles på lang sikt.

Satellitt nord-øst

Gardermoen næringspark er en aktuell satellitt nord-øst for Oslo. Viktige fortrinn er god tilgjengelighet for flyfrakt (ferskvarer, m.fl.), god tilgang på arealer for store lager- og produksjonsbedrifter, nærhet til hovedveinett nord-syd (E6) og øst-vest (E16), nærhet til jernbanen og en mulig terminal ved Hauer seter, øst for Gardermoen næringspark. En egen mulighetsstudie¹⁶ avdekket et ytterligere potensial ved å bygge en kombinert jernbaneterminal som i tillegg til containergods kan håndtere tømmer, avfallsbaserte produkter og andre råvarer som i økende grad fraktes mellom Norge og Sverige.

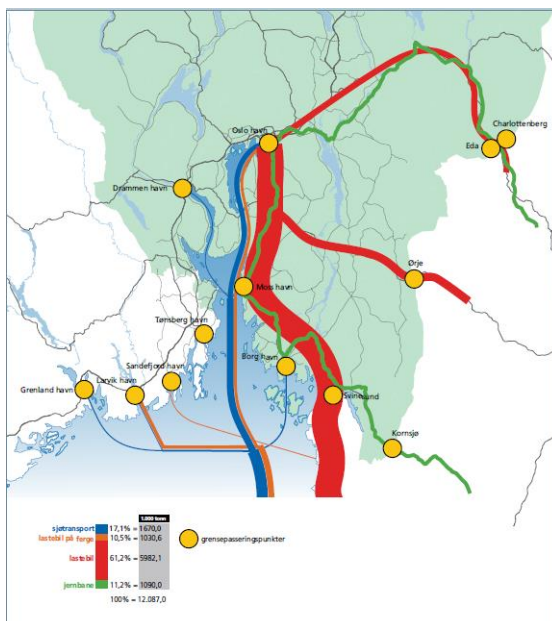
Satellitt sør-øst

Vestby er en aktuell satellitt sør-øst for Oslo for en jernbaneterminal som i samvirke med blant annet Moss Havn kan ta imot og omlaste deler av den store importen av

¹⁶ «Gods som krysser grenser – en mulighetsstudie av Gardermoen næringspark og nærliggende områder», Akershus fylkeskommune 2012.

containergods til Norge, jfr. figur 6.2. I en egen mulighetsstudie¹⁷ er det utredet ulike løsninger for en jernbaneterminal sør for Vestby sentrum. Vestby har riktig geografisk beliggenhet i Osloregionen, særlig når en ny fast veiforbindelse på tvers av Oslofjorden er på plass, og når det blir bedre banekapasitet gjennom Oslo og mot Sverige. Vestby har god arealtilgang for tilknyttede logistikkbedrifter. En terminal i Vestby vil kreve tiltak for kapasitet for gods på en fremtidig IC-bane til Halden.

Nordre Vestfold er et mulig sted for en terminalklynge sør-vest for Oslo, for eksempel ved Kopstad som er avsatt til næringsformål i fylkesplanen for Vestfold. Området ligger relativt nærme markedet i Oslo, det kan betjenes av flere havner i ytre Oslofjord og det har nærhet til jernbane og hovedveg. Vestfold og Telemark fylkeskommuner har utarbeidet en felles godsstrategi¹⁸ som peker på behovet for en jernbaneterminal på Kopstad i tillegg til en terminal lenger sør knyttet til havnene i Grenland og Larvik.



Figur 6.2: Import av stykkgods til Osloregionen (tonn) 2009. Kilde TØI¹⁹.

6.2 Arealkrevende næringsvirksomhet

Arealkrevende virksomheter omfatter mer enn tradisjonelle logistikkbedrifter. En rekke større og mindre produksjons- og lagerbedrifter har til felles et stort arealbehov i forhold til antall sysselsatte, og at transport av varer med lastebil dominerer over persontransport.

Det pågår en utflytting av arealkrevende produksjon- og lagervirksomhet fra bysentra. Dette kan forklares med flere forhold:

¹⁷ «Vestby – godsterminal og innlandshavn», Mosseregionens Næringsutvikling, m.fl., august 2012.

¹⁸ «Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold», høringsforslag februar 2015.

¹⁹ Jean-Hansen, Viggo og Inger Beate Hovi: «Godstransport og logistikk i Osloregionen», TØI-rapport 1022a/2009.

- Større enheter og mer automatisert produksjon gjør at bedriftene har behov for større lokaler enn det er rom for i bysentrum. Færre ansatte gjør at det ikke er like viktig å ligge nært kollektivtransport.
- Transport med lastebiler og vogntog er tungvint inne i et byområde, og kan være en belastning for bymiljøet. Det er en fordel med nær tilknytning til overordnet veinett.
- Gamle industri- og lagerbygg ligger ofte sentralt i gangavstand til bysentrum og med nærhet til kollektivsystemet. Tomtene har derfor høy markedsverdi ved omregulering til for eksempel boligformål.

Flytting av de mest arealkrevende næringsvirksomhetene ut av bysentra frigir arealer for å utvikle tette og miljøvennlige byer. Hovinbyen er det neste store byutviklingsområdet i Oslo, og dekker et område på 11 km² i nedre del av Groruddalen. Området ligger sentralt i Oslo og er betjent med to T-baner og flere busslinjer, men er i dag dominert av blant annet lagerbygg (40 prosent av lagrene i Groruddalen). I kommuneplanen fram mot 2030 er det lagt opp til 24 000 nye boliger og mer arealintensiv næringsvirksomhet, men det forutsetter at en betydelig andel av lagervirksomheten kan flyttes til andre steder.

**Industri-
områder som
arealer for
byutvikling**

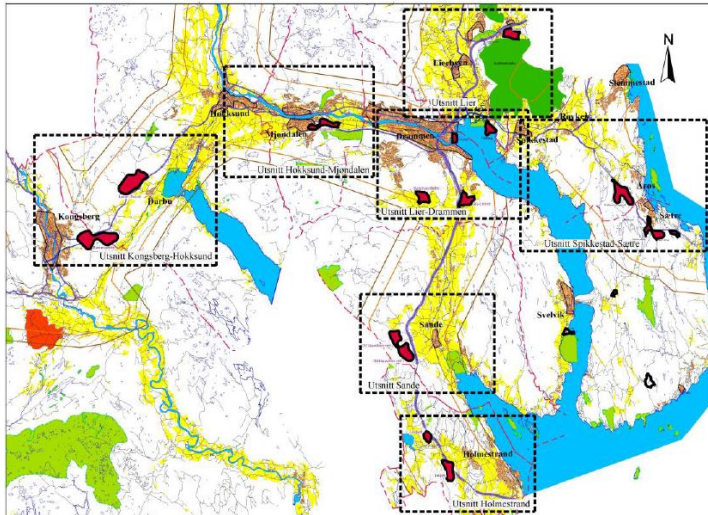


Søndre del av «Hovinbyen» kan bli det største fremtidige byutviklingsområdet i Oslo.

For å unngå tilfeldig og spredt lokaliseringer av nye næringsbygg, og for å kunne tilby egnede områder for ulike typer bedrifter, har flere av fylkene identifisert aktuelle regionale områder for arealkrevende næringsvirksomhet. Buskerudbysamarbeidet har sammen med nabokommuner i Buskerud og nordre del av Vestfold gjennomført en kartlegging i sitt omland *Nye næringsarealer for plasskrevende virksomhet – et felles kunnskapsgrunnlag*²⁰. Nær 12 000 dekar er kartlagt på oversiktsnivå, jfr. figur 6.3. En rekke faktorer av betydning for bedriftene og samfunnet er drøftet, blant annet behov for tomter i nærhet til byområdet og bedriftenes nåværende lokalisering.

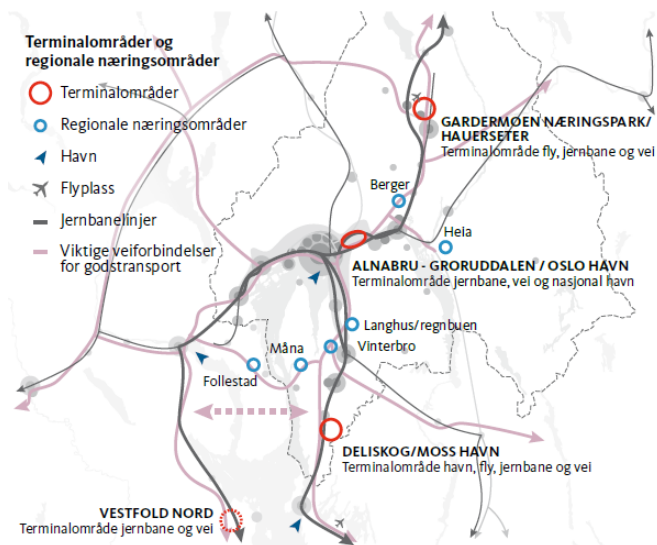
**Behov for
felles regional
lokaliserings-
politikk**

²⁰ Rapporten kan lastes ned fra www.buskerudbyen.no



Figur 6.3: Oversikt over mulige arealer for plasskrevende næringsvirksomhet som er kartlagt av Buskerudbysamarbeidet, 2015.

Plansamarbeidet i Oslo og Akershus har gjort tilsvarende for sitt område, og vurdert aktuelle områder for lokalisering av terminalområder og regionale næringsområder, jfr. figur 6.4.



Figur 6.4: Plansamarbeidets temakart for mulig fremtidig lokalisering av godsterminaler og regionale næringsområder i Oslo og Akershus.

Konsentrasjon av de mest arealkrevende produksjons-, lager- og logistikk-virksomhetene i et begrenset antall regionale næringsområder gjør det mulig å:

- prioritere de områdene som har særskilt fortrinn mht. næringslivets behov og nærhet til hovedveinettet.
- samle arealinnngrepene. Færre stor næringsparker gir mindre inngrep i grønnstrukturen enn mange små områder ved «alle veikryss».
- oppnå en rasjonell struktur med felles skilting fra hovedveinettet, og unngå en blanding av områder for publikumsrettet handel med tunge næringsområder.

7 Transportsystemet

STRATEGI

Utvikle lokale transportsystemer som fremmer byutvikling og mating mot jernbanen i de regionale knutepunktene. Prioritere løsninger for gående, et sammenhengende sykkelveinett fra byenes omland og lokale kollektivlinjer med god fremkommelighet. Løsninger for privatbil skal tilpasses øvrige trafikantgrupper og bylivet.

Løse kapasitetsbegrensningene for tog, T-bane og buss i Oslo-området. Dette er viktig for å løse Oslos interne byvekst, og er samtidig en forutsetning for et velfungerende og kapasitetssterkt regionalt transportsystem.

Bygge ut høystandard jernbane, «Østlandsstjerna», som et utvidet IC-system med tilstrekkelig kapasitet for både person- og godstrafikk, som omfatter flere baner enn IC-strekningene til Skien, Lillehammer, Halden og Hønefoss.

Planlegge for videreføring av IC-nettet fram til Gøteborg for å binde Osloregionen tettere til naboregionene i Sverige, og mot kontinentet.

Samordne kollektivtrafikken i hele regionen (buss, tog, T-bane, trikk og båt) slik at det fremstår som et samlet kollektivtilbud med et felles informasjons-, takst- og billettsystem.

Styrke finansieringen av lokal kollektivtransport, gå- og sykkelveinett i byene med økte statlige bidrag, og åpne for å bruke bompenger til drift av kollektivtransporten i alle byområdene.

Fullføre utbygging av hovedveiene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom regionen, i tråd med Østlandssamarbeidets innspill til NTP 2018-2029. Prioritere utbyggingen av gode transportårer utenom Oslo.

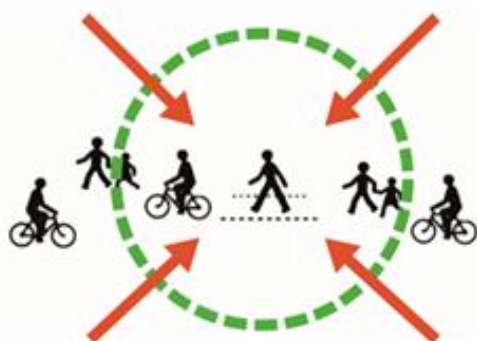
7.1 Lokal transport tilpasset byutvikling

Gåing og sykling er viktige transportformer i en by. De er effektive på korte avstander, bidrar til god folkehelse og til et godt bymiljø. Reisevaneundersøkelsene viser dessuten at det er vanskelig å oppnå høye kollektivandeler på lokale reiser i små og mellomstore byer. En av årsakene er at det er for lite marked til å etablere et tilbud med høy frekvens, men også at mindre byer har god biltilgjengelighet.

Mest mulig innenfor gåavstand

Når man ankommer en by i Osloregionen med tog eller buss, skal det være enkelt å komme seg videre til for eksempel arbeid og studier. Bedrifter med mange ansatte og regionale servicefunksjoner skal primært være lokalisert i gangavstand fra regionalt kollektivtilbud. I tillegg må byens transportsystem gi effektiv transport videre (buss, bysykler, m.v.) til bedrifter og funksjoner lokalisert utenfor gangavstand.

Tett arealutvikling i sentrum kombinert med tilrettelegging for gående og syklende kan gi effekt for både dagens og fremtidige innbyggere. Når det bygges tettere med boliger og arbeidsplasser i sentrum skapes et større marked for kultur-, service og handelsaktiviteter i sentrum. Flere kan da gå eller sykle til daglige gjøremål, og blir mindre avhengige av å måtte bruke bil til butikk eller service utenfor byen.

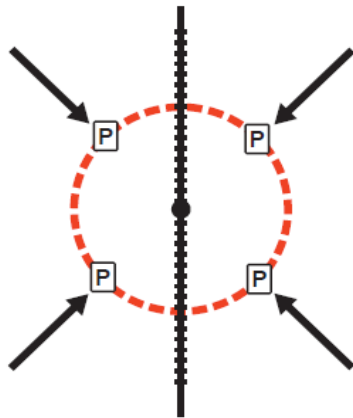


Figur 7.1: Gode løsninger for gående og syklende i bysentrum, med gode forbindelser fra boligområdene utenfor sentrum, er en viktig del av byenes transportsystem.

Sykling er et effektivt fremkomstmiddel både på korte og mellomlange turer. Sykkelturer til jobb er i gjennomsnitt 5,8 kilometer i Osloområdet (2011). Med økt salg av el-sykler er det ventet økt bruk av sykkel og økt lengde på turene. Det er nødvendig med trafiksikre atkomster for sykkel fra byenes boligomland og inn i bysentrum. Gode parkeringsløsninger for sykkel – spesielt i kollektivknutepunktene – er viktig for at folk skal tørre å sette fra seg kostbare sykler.

Urbane løsninger for bil og parkering

Osloregionen har i dag et stort innslag av spredt bebyggelse. Biltrafikk og parkering vil fortsatt være viktig for at byene skal være tilgjengelige for bosatte i omlandet, og for å fremme handel og næringsliv i sentrum. Nødvendig tilrettelegging for biler bør da skje på en gjennomtenkt måte for å fremme levende bymiljøer for et økende antall mennesker som vil bo og oppholde seg i byene og tettstedene.



Figur 7.2: Byene må ha brukbar tilgjengelighet for biler, samtidig som bylivet skjermes for mye biltrafikk.

Parkeringsanlegg kan legges i utkanten av sentrum med kort atkomst fra hovedveiene. Parkeringsanlegg kan være felles for alle kunder av sentrum, slik at man unngår bilkjøring mellom ulike butikker, osv.

Innfartsparkering kan innpasses i det samme systemet: Parkere i utkanten av sentrum, nærmest egen atkomstretning, og spasere noen hundre meter til stasjonen.

7.2 Et helhetlig kollektivtilbud

For at kollektivtrafikken skal kunne ta en betydelig del av trafikkveksten, må infrastrukturen bygges ut og finansieringen styrkes. Dessuten er det nødvendig at lokale og regionale kollektivsystemer er godt samordnet.

Trafikkfordeling

Bussene, sammen med T-banen, er «arbeidshestene» i kollektivsystemet, og avvikler flest reiser, inklusive de tyngste transportstrømmene innenfor hvert byområde. I de åtte Østlandsfylkene ble det i 2013 gjennomført 183 millioner lokale kollektivreiser med buss, hvorav 140 innenfor Oslo og Akershus. I tillegg ble det gjennomført 134 millioner reiser med T-bane og trikk, og 4 millioner med båt, i Oslo og Akershus.

Jernbanen er «stammen» i det regionale kollektivtransportsystemet med langdistansebusser som et viktig supplement. Toget inklusive flytoget avviklet cirka 48 millioner reiser på Østlandet i 2013. Fylkesgrensekryssende ekspressbusser, inklusive flybussene, avviklet anslagsvis 8-10 millioner reiser på Østlandet i 2013²¹.

Det er altså langt færre passasjerer med tog enn med buss, men lengden på hver reise er lengre. Ifølge SSB var en gjennomsnittlig reise med fylkesinterne busser 6 kilometer i Oslo og Akershus i 2013, mens en gjennomsnittlig reise med tog på Østlandet var 33 km.

Styrket finansiering

Staten subsidierer togtilbudet (utenom flytoget) med offentlig kjøp, mens langdistansebussene i hovedsak er brukerfinansiert. Fylkeskommunene bidrar med offentlig kjøp av lokal buss, T-bane, trikk og båttransport.

Hvis kollektivsystemet skal ta en brorpart av fremtidig trafikkvekst, må finansieringsgrunnlaget for drift av kollektivtrafikken styrkes i takt med passasjerveksten. Økt

Kollektivmidler med ulike roller

Bompenger til drift av kollektivsystemet?

²¹ Fylkesgrensekryssende ekspressbussruter utgjorde på landsbasis 8,6 mill. reisende i 2013, hvorav over halvparten skjedde innenfor Osloregionen. I tillegg kommer 4-5 mill. passasjerer med flybuss til Gardermoen. Kilde: SSBs kollektivtransportstatistikk.

statlig grunnbevilgning til transport i byområdene, og mulighet for å benytte bompenger til drift av kollektivsystemet²², er aktuelle måter å gjøre dette på.

Samordning av billett- og takstsystemer

**Sømløse
billetter viktig
for regional
mobilitet**

Ruter og NSB har i dag samordnet og integrert sine takster innenfor Oslo, Akershus og Røyken/Hurum i Buskerud. Kunden kan forholde seg til ett billettsystem, og betaler heller ikke noe ekstra for overganger innenfor samme takstzone. I Østfold pågår i dag et samarbeid mellom Staten, Ruter og Østfold fylke - «Sømløst sør» - med sikte på at Østfold skal integreres i det samme systemet fra og med 2023. Buskerudbyen har tatt initiativ overfor Ruter om samarbeid for et sømløst billettsystem.

Bruk av innfartsparkering ved jernbanestasjonene er et eksempel på at det er viktig å samordne billett- og takstsystemer. Rundt halvparten av de som benytter tog fra stasjonene i langpendlingsområdet til Oslo ankommer med bil, mens bare en fjerdedel ankommer med buss. Siden det er vanskelig å prioritere mer plass for bilparkering i bykjernene, må flere ankomme til fots, med sykkel og med buss i fremtiden, i takt med at togtilbudet forbedres og befolkningen øker. I dag er innfartsparkering tilnærmet gratis (50-90 kr per måned), mens man (utenfor Oslo/Akershus) må betale lokalt månedskort for buss i tillegg til NSB-billett når man benytter matebuss til stasjonen.

Oslo-navet må forsterkes

**Oslo-navet
viktig for hele
regionen**

Kapasiteten i Oslo-navet er kollektivsystemets akilleshæl. 93 prosent av antall kollektivturer på Østlandet er interne turer i Oslo og Akershus. I tillegg kommer togtrafikken fra fylkene utenfor og planene for å forsterke dette tilbudet. T-banenettet i Oslo er overbelastet, og kapasiteten for økt togtransport på Østlandet begrenses av at det bare er to togspor gjennom Oslo som skal betjene trafikk fra mange grenbaner. Oslo er det viktigste knutepunktet for langdistansebussene i Norge og på Østlandet, og tiltak for å løse terminalkapasiteten inngår i konseptvalgutredning (KVU) for Oslo-Navet (ferdig mai 2015, kvalitetssikring høst 2015).

KVUen vil danne grunnlag for beslutninger ifm. NTP 2018-2029 om videre utvikling av jernbane- og T-banetunneler gjennom Oslo. For Oslo-regionen er det viktig at det settes av tilstrekkelig med midler i kommende NTP for å komme i gang med å planlegge forsterket kapasitet for T-bane, tog og buss gjennom Oslo.

Jernbanen som ryggrad

**IC-utbygging
supplert med
oppgraderte
grenbaner**

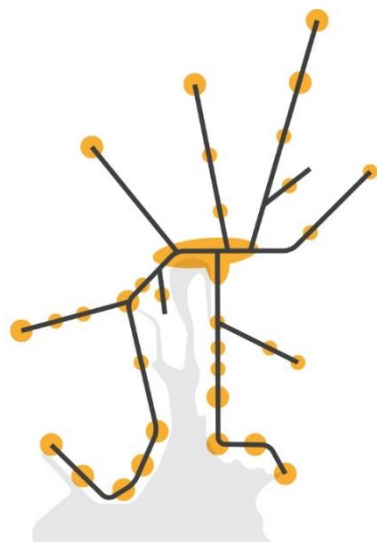
For at den flerkjernede regionen skal fungere som en helhet og dra veksler på felles kompetanse og arbeidsstyrke, må regionen være bundet sammen av et raskt og effektivt transportsystem.

Et oppgradert og modernisert jernbanenett rundt Oslo skal være stammen i det regionale transportsystemet. Fullføring av IC-utbyggingen har stor betydning for å

²² Gjennom Ot.prop for Oslopakke 3 er det bestemt å benytte bompenger til drift av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, men dette gjelder ikke generelt for andre byområder.

knytte de største byene i Osloregionen tettere sammen. De øvrige grenbanene er også viktige, for å forenkle arbeidspendlingen mot Oslo og for å stimulere næringsvekst utenfor Oslo.

IC-strategien må videreføres med oppgradering av de andre grenbanene med dobbeltsporstrekninger og lange kryssningsspor, slik at reisetidene kortes ned og det kan kjøres halvtimes intervaller som grunnrute. I tillegg vil det være gunstig for Osloregionen at det på lengre sikt utvikles en flerarmet «Østlandsstjerne» som en videreutvikling av vedtatte IC-strekninger.



Figur 7.3: Østlandsstjerna er en ønsket modell for langsiktig utvikling av persontransporttilbudet på jernbanen, og innebærer en gradvis modernisering av alle grenbanene for økt kapasitet og kortere reisetider.

Illustrasjonen viser IC-trianglet mellom Lillehammer, Halden og Skien, ny IC-strekning til Hønefoss, Sørlandsbanen til Kongsberg, Gjøvikbanen, Hovedbanen via Jessheim, Kongsvingerbanen, Østfoldbanens østre linje og Spikkestadbanen.

Motstrøms pendling er god samfunns- økonomi

Et skinnegående kollektivsystem er kostbart å bygge, og kostbart å drifte. Et system som bare benyttes til arbeidspendling i retning Oslo, med tomme tog motstrøms og utenfor rush, er ikke bærekraftig, verken i økonomisk- eller klimamessig forstand. For å øke nytten av en omfattende jernbanesatsing, vil regionen kanalisere hovedtyngden av fremtidig vekst av arbeidsplasser, handel, service og boliger til byer og tettsteder langs jernbanelinjene.

Jernbaneverket la høsten 2014 fram en utbyggingsstrategi for IC-strekningene, som avklarer framdrift og dimensjonering for ulike parseller:

- To avganger per retning/time innen 2023 til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad
- Dobbeltspor innen 2024 til Hamar, Tønsberg og Seut (nord for Fredrikstad)
- Dobbeltspor og to avganger/retning/time til Sarpsborg i 2026
- To avganger per retning/time til Skien i 2026
- God tilrettelegging for gods på Dovrebanen og Østfoldbanen, noen infrastrukturiltak innen 2026
- Planlegging med sikte på ferdig utbygging innen 2030 til Lillehammer, Skien og Halden
- Ringeriksbanen planlegges med byggestart så tidlig som mulig i perioden 2018-23

Kortere reisetider og hyppigere avganger

Reisetidene mellom Oslo og Tønsberg, Hamar og Fredrikstad reduseres med 20-24 minutter når de indre delene av IC-nettet står ferdig i 2023.

Når hele IC-nettet står ferdig, etter planen rundt år 2030, vil reisetidene reduseres betraktelig - sammenliknet med dagens situasjon - til Halden (38 min.), Lillehammer (51 min.) og Skien (69 min.).

En ny Ringeriksbane Sandvika-Sundvollen-Hønefoss vil gi en reisetid Hønefoss-Oslo på rundt 35 minutter.

Det fremtidige IC-nettet vil også gi betydelig kortere reisetid og høyere frekvens for reiser til Gardermoen, Torp og Rygge fra de ulike delene av regionen.



Figur 7.4: Reisetider med regiontog mellom Oslo og ulike byer i Osloområdet når planlagte IC-strekninger er ferdig utbygget. Kilde: Jernbaneverket

På de andre banestrekningene er det satt av midler i NTP 2014-23 for å øke kapasiteten på strekninger (kryssingsspor, strømforsyning, m.m.), stoppesteder (plattformforlengelser, m.m.) og for hensetting av nye togsett. Dette skal gi økt kapasitet for gods og vil åpne for to lokaltog per time som grunnrute på Kongsvingerbanen, og to lokaltog per time mellom Hokksund og Drammen.

Det er satt i gang utredninger av strategier for videre utvikling av 1) «Hovedbanen» Lillestrøm-Jessheim-Eidsvoll, 2) Gjøvikbanen, 3) Østre linje på Østfoldbanen og 4) Utredning av kapasitet og fremføringshastighet på Kongsvingerbanen. Utredningene skal være ferdig innen ny rullering av NTP.

Buskerudbypakke II anbefaler oppgradering av Sørlandsbanen mellom Drammen og Kongsberg. Som del av arbeidet med NTP 2018-2029 har regjeringen bedt Jernbaneverket planlegge Kongsbergbanen med tosporsbane på strekningen Drammen-Hokksund og utrede løsning for banen frem til Kongsberg, inkludert tilknytning til Kongsberg Teknologipark.

Bussene må ha god fremkommelighet

Fremkommelighet til og gode løsninger i knutepunktene

Bussene avvikler flest kollektivreiser i Osloregionen, og er en viktig del av transportsystemet i byene. Kvaliteten på busstilbudet reduseres mye av forsinkelser, og kostnadene øker. Forsinkelsene inn mot Oslo er ikke redusert de siste ti årene, samtidig som det er tiltagende forsinkelser i byene utenfor Oslo, blant annet inn mot Drammen, Lillestrøm, Sandvika og Asker sentrum.



Figur 7.8: Forsinkelser i vegnettet i Drammen i ettermiddagsrushet. Kilde: Statens vegvesen 2013, KVVU for Buskerudpakke 2.

Forsinkelser i vegsystemet er en stor utfordring for både lokale bussruter og langdistansebussene. Langdistansebussene og enkelte lokale ekspressbussene sliter også med tidkrevende atkomst til knutepunktene fra hovedveinettet. Skal bussene kunne betjene byene i Osloregionen like effektivt som toget, er det viktig at bussene får raske atkomster og effektive stopp i forbindelse med bysentra.

Båttrafikk

Nesodden-sambandet det viktigste båttilbudet

Båttrafikken i Osloregionen utgjør en beskjeden andel av kollektivtrafikken på Østlandet, men utgjør nær halvparten av alle båtpassasjerer (utenom bilferjer) i Norge. Det er båtsambandet Nesodden - Oslo som bidrar mest til dette. Ruter har anbefalt å styrke Nesoddsambandet i takt med passasjerveksten.

Utfordringen med båttrafikk i dag er blant annet høye drifts- og kapitalkostnader og høy energibruk. Strategier for økt bruk av båt må sees i sammenheng med langsiktige arealstrategier for hovedstadsområdet og teknologisk utvikling knyttet til drivstoffløsninger.

7.3 Effektive forbindelser til utlandet

Flyplassene

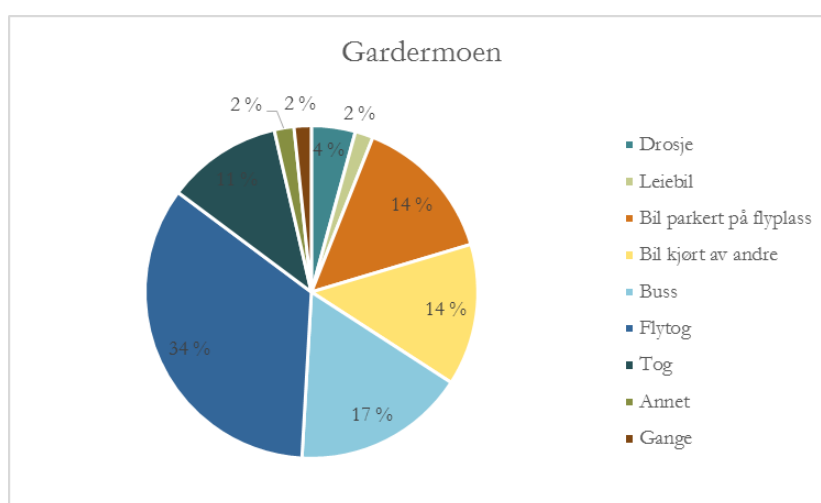
Utviklingen av Oslo lufthavn Gardermoen som en moderne flyplass har fått stor betydning for Osloregionens konkurransekraft, og betyr dessuten mye for

Gardermoen, internasjonal lufthavn med plass for utvidelse

befolkningens tilgang på ferie- og fritidsreiser. Flyplassen er i dag en internasjonal lufthavn på nivå med Kastrup og Arlanda, ved siden av å være navet for nasjonal flytrafikk, og viktigste havn for gods- og varetransport med fly til og fra Norge.

Kapasiteten på Gardermoen utvikles i takt med økende etterspørsel, i første omgang ved pågående utvidelse av terminalbygg og jernbanestasjon, på lengre sikt er satt av plass for utvidelse med en tredje rullebane. Det er dessuten satt av rundt 5 km² næringsarealer for ulike typer flyplass- og logistikkrelaterte virksomheter.

Over 60 prosent av passasjertransporten til og fra Gardermoen foregår i dag kollektivt, hvorav rundt 50 prosent med tog. Utbyggingen av IC-nettet vil forsterke togets funksjon ytterligere, og vil bringe ytre deler av regionen nærmere Gardermoen – og mot Torp og Rygge – og dermed bidra til forbedret tilgjengelighet til utlandet og andre landsdeler.



Figur 7.9: Reise-
middelfordeling
reiser til OSL
Gardermoen
(transfer holdt
utenom).

Kilde TØI 2014

Høye krav til kollektivdekning

I forbindelse med departementets stadfesting av reguleringsplan for utvidelsen av Gardermoen våren 2013 ble det stilt krav om å dimensjonere for 75 prosent kollektivdekning for flypassasjerer til og fra Gardermoen, og at en høy andel av arbeidsreisene til og fra flyplassen også skal skje kollektivt. For å oppnå dette må Gardermoen styrkes som et knutepunkt for kollektivtrafikken på Romerike i kombinasjon med en restriktiv parkeringspolitikk.

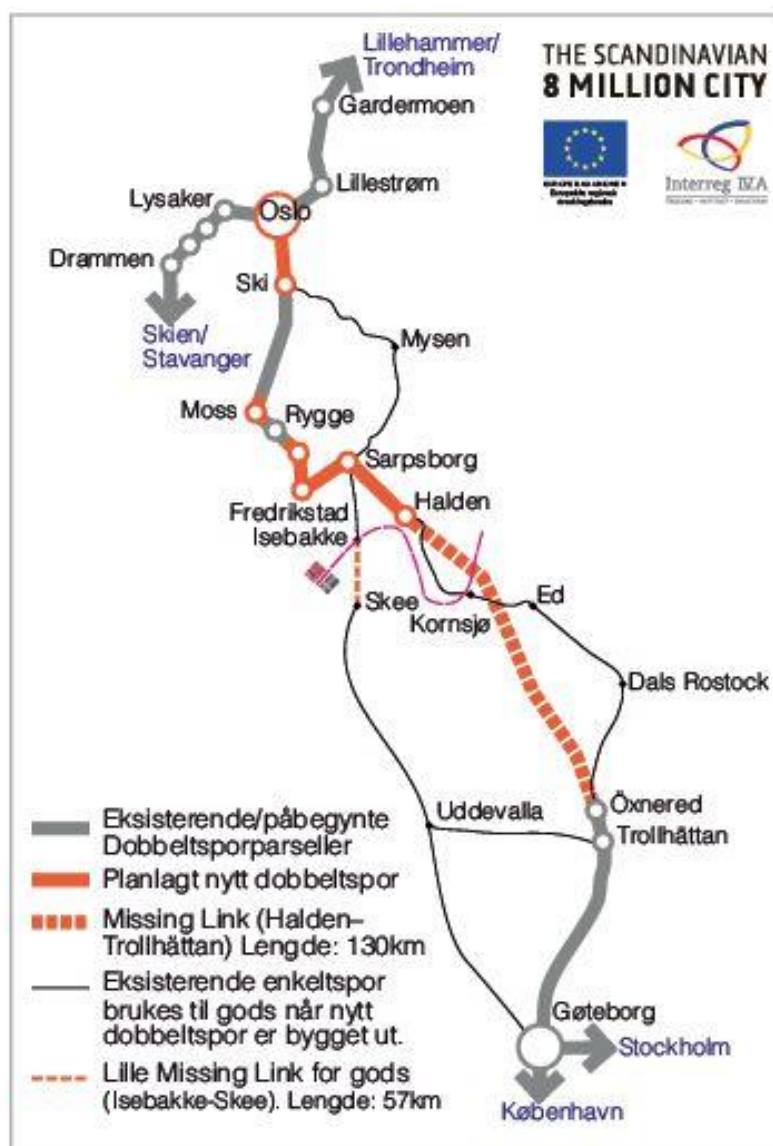
Torp og Rygge supplerer Gardermoen, særlig når det gjelder charterturer og lavprisselskaper, og bør utvikles videre på sine premisser.

Jernbaneforbindelser til Sverige

Transportforholdene sørover fra Oslo er preget av en økende trafikk av gods og personer på et nytt veinett som allerede er i ferd med å bli overbelastet. Dagens trafikk over Svinesundbroen er omtrent én lastebil i minuttet hver vei, med en betydelig belastning på miljøet. Med en årlig trafikkvekst på fem prosent vil trafikken og utslippene doubles på femten år.

Siden høsten 2011 har kommuner og fylker på strekningen Oslo–Göteborg–København samarbeidet om et helhetlig kunnskapsunderlag for hvordan jernbanen kan moderniseres. Prosjektet - The Scandinavian 8 Million City - reflekterer målet om en skandinavisk arbeidsmarkedsregion i aksen København-Oslo basert på grønn mobilitet. Regjeringen har fulgt opp og bedt Jernbaneverket arbeide for en felles norsk-svensk utredning av den manglende lenken mellom Oslo og Göteborg.

Hvis planlagt IC-utbygging til Halden forlenges til Trollhättan med moderne dobbeltspor (130 km lang strekning), vil en togtur Oslo-Göteborg ta rundt to timer, tilsvarende dagens reisetid mellom Larvik og Oslo. Det vil gi god kapasitet for fremføring av godstog mellom Sverige/kontinentet og Norge, forutsatt at det sikres tilstrekkelig kapasitet med forbikjøringsspor langs IC-nettet lengre nord i Østfold hvor persontogtettheten vil være høyere.



Figur 7.10: Aktuelle løsninger for å forbedre jernbaneforbindelsene mellom Oslo og Göteborg. Kilde: The Scandinavian 8 Million City, 2014.

Kommunene i indre Østfold har deltatt i et samarbeid med kommuner i Värmland, og har fått utredet alternative traseer for fremtidig jernbane mellom Oslo og Stockholm. Rapporten viser at en slik bane, for å komme ned i en reisetid på rundt tre timer, må basere seg på en ny trase mellom Lillestrøm eller Ski og Arvika. Jernbanen mellom Arvika og Stockholm har høy standard i dag, slik at de største tidsgevinstene kan oppnås på norsk side. Fra august 2015 vil Svenske Järnveger tilby tre daglige avganger mellom Stockholm og Oslo, og forkorter samtidig reisetiden med over en time til fire og en halv time.

7.4 Et robust og trafiksikkert hovedveinett

Østlandet har rundt halvparten av landets befolkning, og mer enn 60 prosent av biltrafikken. Mye tungtrafikk går via Oslo, og bidrar til at veinettet er mye belastet. Mange boligområder og bymiljøer forstyrres av veier med mye trafikk.

Målkonflikter
må håndteres

En generell trafikkvekst på drøyt en prosent per år har gitt økte problemer for blant annet busstrafikken i byområdene. Bygging av kollektivfelt og regulering av trafikken er derfor helt nødvendige tiltak for å lykkes med å nå nullvekstmålet for veitrafikk i byområdene.

Fem av de nasjonale transportkorridorene går gjennom Osloregionen. Moderne firefelts motorveier er bygget, eller er under gjennomføring, på de mest trafikkerte strekningene gjennom Osloregionen. På mindre trafikkerte strekninger legger staten til grunn å bygge møtefrie 2/3 felts veier.

Hovedveier i byområdene vil bli avklart som del av bymiljøavtaler/bypakker for Oslo og Akershus (Oslopakke 3), Buskerudbyen, Nedre Glomma, Moss og Tønsberg.

Østlands-
pakkas
prioriteringer

Østlandsamarbeidet har i forbindelse med sitt forslag til ny «Østlandspakke» foreslått at følgende korridorer og tverrforbindelser (innenfor Osloregionen) prioriteres i NTP 2018-2029:

Rv 22 og Rv 111: Det er lagt opp til å gjennomføre en KVU for Rv 22/Rv 111 Fetsund – Sarpsborg – Fredrikstad. I tillegg til at vegen har mye lokal og regionaltrafikk, er dette en alternativ rute til E6 nord ved Lillestrøm og E6 sør ved Fredrikstad og således en østre del av en «Ring 4» rundt Oslo.

Mål for NTP 2018-2029:

Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet

Delmål **Framkommelighet**:

Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.

Delmål **Trafiksikkerhet**:

Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.

Delmål **Klima og miljø**:

Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

Kilde: Retningslinjer for transportetatene og Avinor sitt arbeid med planfasen, NTP 2018-2029.

Riksgrensen/Ørje – Oslos grense (E18 øst): Dette er en del av «Det nordiske triangel» i EUs transportnettverk TEN-T og Norges nest mest trafikkerte utlandsforbindelse. Ifølge gjeldende NTP kan hele strekningen stå ferdig som møtefri veg innen 2027 med Vinterbro - Mysen i fire felt og Mysen riksgrensen i 2(3) eller fire felt.

Riksgrensen/Magnor – Kløfta (E16 øst og Rv2): Dette er også en viktig utlandsforbindelse, og ifølge gjeldende NTP vil hele strekningen Kløfta - Kongsvinger stå ferdig i fire felt innen 2027. Viktige strekninger videre er Rv2 Kongsvinger - Riksgrensen/Magnor.

Tverrforbindelser vest og nord for Oslo (Rv35 og E16): Strekningen Hokksund-Jessheim på Rv35 og E16 danner deler av en "Ring 4" rundt Oslo på vest- og nordsiden. Ifølge gjeldende NTP skal strekningen Eggemoen - Jevnaker - Olum stå ferdig som møtefri tofelts veg innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at parsellene Rv35 Hokksund - Vikersund og E16 Hønefoss - Roa bør bygges ut innen 2027. Viktige prosjekter videre er strekningen Hokksund-Hønefoss.

Tverrforbindelsen sør for Oslo: Rv23 med Oslofjordforbindelsen ved Drøbak er en del av "Ring 4" rundt Oslo. Ifølge gjeldende NTP skal gjenstående strekning Dagslett til kryss med E18 i Lier bygges ut til fullgod standard med fire felt innen 2023. KVVU for kryssing av Oslofjorden (november 2014) sier at en utvidet tunnel med to løp vil gi en vegforbindelse som tilfredsstillende kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, men at en ny bru kan gi størst nytte på lang sikt.

Videre anbefaler KVVU-en å utrede en ny fast forbindelse mellom Moss og Horten. På kort sikt anbefales flere og mer miljøvennlige ferjer Moss – Horten.

Drammen – Hordaland grense (E134): Dette er en viktig forbindelse for næringstrafikk mellom Østlandet og Sør-Vestlandet. Ifølge gjeldende NTP skal parsellen forbi Kongsberg samt Gvammen-Århus og Seljord-Åmot i Telemark stå ferdig innen 2019, og Haukelitunnelene innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at hele strekningen Drammen - Mjøndalen må få fire felt innen 2027 samt prosjekter på strekningen Kongsberg – Gvammen.

Sandvika – Sogn og Fjordane grense (E16 vest): Dette er dagens hovedvei Oslo - Bergen. Ifølge gjeldende NTP skal strekningen Bjørum i Akershus til Skaret i Buskerud bygges ut i fire felt innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at innen 2027 må hele strekningen Sandvika - Hønefoss stå ferdig med fire felt i tråd med samferdselsministerens utsagn om behov for forsering av planprosessen og parallell utbygging av E16 og Ringeriksbanen. Viktige prosjekter videre er øvrige deler av E16 mellom Hønefoss og Fagernes.

Oslo – Sør-Trøndelag grense (E6, Rv4 og Rv3/Rv25): Dette er de viktigste vegene mellom Østlandet og Midt-Norge. Ifølge gjeldende NTP skal E6 videreføres i fire felt Kolomoen - Brumunddal innen 2023.

Ifølge gjeldende NTP skal Rv4 bygges med fire felt Roa - Jaren og med møtefri tofelts veg videre til Eina. Østlandssamarbeidet mener at denne utbyggingen må videreføres fram til Reinsvoll innen 2027. Viktige prosjekter videre er Rv4 mellom Gjelleråsen i Oslo og Roa i Lunner.

Ifølge gjeldende NTP skal strekningen Løten – Elverum på Rv3/25 fullføres innen i 2018. For å binde Mjøsbyene sammen mener Østlandssamarbeidet at gjenstående strekningen på Rv 25 Hamar – Løten må bygges ut innen 2027.

8 Oppfølging og bruk

8.1 Grunnlag for planer og avtaler

Kommunene og fylkeskommunene i Osloregionen anmodes om å legge vedtatt strategidokument til grunn for overordnet planlegging på kommune- og fylkesnivå, og ved forhandling med staten om bypakker og bymiljøavtaler.

Temaer som bør avklares nærmere på kommune- og fylkesnivå:

- Ansvars- og rolledeling mellom byene for å sikre at det utvikles byer med tilstrekkelig størrelse til å fungere som sentra for regional vekst utenfor sentrum av regionen.
- Helhetlige mobilitetsløsninger for byer og tettsteder, som sikrer gode rammevilkår og konkurransefortrinn for myke trafikanter og kollektivtransporten.
- Bestemmelser eller retningslinjer for lokalisering som hindrer spredt lokalisering av virksomheter som hører hjemme i byer og tettsteder.
- Strategier for offentlige lokaliseringer (statlige, regionale og kommunale) som drivere i ønsket byutvikling. Offentlig lokaliseringspolitikkk bør vies spesiell oppmerksomhet både i planlegging etter plan- og bygningsloven og i arbeidet med bymiljøavtaler/utviklingsavtaler.
- Regionale strategier for lokalisering av plasskrevende næringsvirksomheter, jfr. pågående utredning i regi av Buskerudbyen.

8.2 Påvirkning og dialog knyttet til nasjonale rammer

Hensikten med Osloregionens strategiske arbeid er bedre løsninger innad og større gjennomslag utad. I samarbeid med andre regionale aktører vil Osloregionen videreføre og forsterke sitt arbeid for å påvirke nasjonale rammebetingelser og prioriteringer knyttet til hovedstadsområdet. Innen areal- og transport vil innsatsen først og fremst rettes mot rulleringene av Nasjonal transportplan. I dette arbeidet vil dialog om virkemidler for reell samordning mellom transportprioriteringer og areal- og byutviklingen bli mer vektlagt enn tidligere.

8.3 Samarbeid, samordning og læring

Strategien skal inspirere til videre læring, erfaringsdeling og utviklingsarbeid, både internt i samarbeidsalliansen og i samarbeid med eksterne aktører regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Det er viktig at areal- og transportstrategiene i dette dokumentet settes inn i et bredt regionalt utviklingsperspektiv der blant annet strategisk næringspolitikk vektlegges. I slike prosesser bør det samarbeides både mellom kommuner, fylkeskommuner og stat, og også med aktører innenfor næringsliv, kunnskapsmiljøer og andre store virksomheter.

Medlemmene i Osloregionen deltar i en lang rekke samarbeid nasjonalt og internasjonalt knyttet til regionale utviklingstemaer. Uavhengig av tema er hensikten med slike nettverksbaserte samarbeid å dele og bygge kunnskap, slik at medlemmene raskere finner frem til gode løsninger. Det anbefales at nettverk som arbeidsform settes mer i system internt i Osloregionen, både på politisk og faglig nivå.

8.4 Regional utvikling som tema i kommunereformen

Dette dokumentet er vedtatt mens det pågår en kommune- og regionreform i Norge. Reformens utgangspunkt er at større enheter kan gjøre kommunene mer rustet for fremtidens utfordringer, samtidig som lokaldemokratiet styrkes gjennom at større kommuner kan få ansvar for flere oppgaver. Målet er at reformen skal gi mer samordnet lokal og regional utvikling knyttet til bl.a. areal, transport, byutvikling, klima/miljø og næring/verdiskaping. Det er ønskelig at kommunegrensene tilpasses naturlige bo- og arbeidsmarkedsregioner («hverdagsregioner»).

Det anbefales at konsekvenser av kommune- og fylkesgrenser for å oppnå sterkere byområder utenfor Oslo, gjøres til tema i medlemmenes drøftinger og vurderinger.

Referanser

Nore, N., J Aarhaug, F Gundersen, R Barlindhaug og K Sørli 2014: *Areal- og transportutvikling i Osloregionen – faktagrunnlag*, TØI-rapport 1378/2014, se www.toi.no

Osloregionen, januar 2008: *Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen*, se www.osloregionen.no

Osloregionen, april 2012: *Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen*, se www.osloregionen.no

Transportetatene og Avinor 2015: *Nasjonal transportplan 2018-2029*, informasjon om pågående utredningsarbeid, se www.ntp.dep.no

Østlandssamarbeidet 2015: *Revidert Østlandspakke – Innspill til Nasjonal transportplan 2018-2027. Høringsutkast mars 2015*, se www.ostlandssamarbeidet.no

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune 2015: *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus - høringsforslag*, se www.plansamarbeidet.no

Buskerud fylkeskommune 2014: *Planprogram for regional areal- og transportplan*, se <http://www.bfk.no/Tjenesteomrade/Regionalutvikling/Regional-areal-og-transportplan/>

Buskerudbyen 2013: *Felles areal og transportplan Buskerudbyen 2013-2023*, se www.buskerudbyen.no

Hedmark fylkeskommune 2009: *Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transportutvikling i Hamarregionen 2009-2030*, se <http://www.hedmark.org/Om-fylkeskommunen/Fag-stab-og-serviceenheter/Strategisk-stab/Planlegging/Regional-planlegging/Regionale-planer>

Oppland fylkeskommune 2015: *Regional plan for Hadeland 2014-2021*, se <http://regionhadeland.no/regional-plan-for-hadeland-2014-2021-cr-vedtatt-av-fylkestinget-i-oppland/>

Vestfold fylkeskommune 2013: *Regional plan for bærekraftig arealpolitikk*, se <https://www.vfk.no/Tema-og-tjenester/Areal/Regional-arealplanlegging/Regional-plan-for-baerekraftig-arealpolitikk/>

Østfold fylkeskommune 2009: *Østfold mot 2050*, se http://www.ostfold-f.kommune.no/modules/module_123/proxy.asp?D=2&C=394&I=16870



www.osloregionen.no

SAMLET SAKSFREMSTILLING

Styret i Osloregionen, 16.6.2015

Sak nr. 22/15

Saksansvarlig: Grethe Salvesvold, Sekretariatet for Osloregionen

REVISJON AV «SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTSTRATEGI FOR OSLOREGIONEN» - HØRING

VEDTAK (enstemmig):

Styret i Osloregionen ber om at det fremlagte forslaget til revidert versjon av «Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen» sendes på åpen høring, med høringsfrist 1. desember 2015.

Forslag til høringsbrev som er vedlagt saken godkjennes.

SAKSUTREDNING

Kort om saken

Revidert versjon av «Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen» foreslås lagt ut på høring. Den reviderte versjonen av strategien har forsterket målene fra 2008 med et nytt delmål om klima. I tillegg er beskrivelsen av utfordringer og strategiene for handling justert. Det er lagt mer vekt på byutvikling og samferdselstiltak som er nødvendig for å bygge opp under utvikling av tette og miljøvennlige byer og tettsteder, og at regionen må tydeliggjøre sin arealpolitikk som svar på nasjonale samferdselsinvesteringer. De største byenes rolle i utvikling av et konkurransedyktig næringsliv i regionen er også tydeliggjort, det samme er betydningen av skinnegående infrastruktur som kan gi regionforstørring.

Bakgrunn

Areal- og transportutvikling er et sentralt innsatsområde for samarbeidsalliansen Osloregionen. Gjeldene strategidokument, "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" ble vedtatt av styret i januar 2008¹. Strategien har som utgangspunkt at en flerkjernet utvikling kan styrke regionens internasjonale konkurransekraft, og samtidig være en nødvendig del av den kursendringen som må til for å nå nasjonale og regionale klimamål. Strategien bygger for øvrig på omforente prinsipper for samordnet areal- og transportutvikling, og har vært grunnlag regionale og lokale planer i regionen og for Osloregionens uttalelser til Nasjonal Transportplan (NTP) for planperiodene 2010-2019 og 2014-2023.

Ved behandling av handlingsprogram for 2013 besluttet Osloregionens styre å revidere strategidokumentet. Utdypende rammer for revisjonen ble gitt i egen styresak i september 2013:

- dokumentets hensikt skal fortsatt være todelt: mer samordnet areal- og transportutvikling internt og større gjennomslag for regionens samferdselsprioriteringer overfor staten
- målene om flerkjernet utvikling videreføres

¹ Som supplement på området godstransport og logistikk ble "Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen" utarbeidet i perioden 2010-2011 og sluttbehandlet i april 2012.

- dokumentet skal være visjonær, overordnet og langsiktig, med 2030 som tidshorison, supplert med perspektiver mot 2050
- strategien skal avgrensnes til det som er strategisk viktig for hele den funksjonelle Osloregionen, inkl. hovedstadens utfordringer som regionalt og nasjonalt nivå
- areal/utbyggingsmønster og transport skal sees i sammenheng. Det samme skal persontransport og næringslivets transportbehov, inkl. godstransport og logistikk.
- strategiarbeidet skal samordnes med fylkeskommunenes strategi- og planarbeid, både for å unngå dobbeltarbeid og sikre nytte for fylkeskommunenes arbeid med koordinert area- og transportplanlegging
- prioriterte områder for nærmere vurdering i strategiarbeidet:
 - utbyggingsmønster, sentrums- og knutepunktutvikling
 - drift og vedlikehold av eksisterende samferdselsinfrastruktur
 - jernbaneutbygging: InterCity (IC), øvrige grenbaner og ny jernbanetunnel gjennom Oslo
 - utvikling av kollektivtilbudet, inkl. midler til drift av kollektivtransporten
 - styrket internasjonalt fokus
 - finansieringsmodeller for samferdselsinfrastruktur og kollektivtransport

I møte 17.03.15 behandlet styret sak om *klima* som nytt politikkområde i Osloregionen (sak 8/15). Her vedtok styret at klimaperspektivet skal integreres i arbeidet med revisjon av areal- og transportstrategien.

Prosjektets organisering og fremdrift

Organisering

Revisjonsarbeidet er prosjektorganisert, med Osloregionens styre som styringsgruppe. Prosjektledelsen er lagt til Osloregionens sekretariat, med støtte fra en prosjektledergruppe og innleid faglig bistand. I tillegg er det etablert en prosjektgruppe, med representanter fra Oslo kommune, fylkeskommuner og delregioner i Osloregionen samt regionale samferdselsetater. En rekke offentlige og private virksomheter er brukt som referansemiljøer.

Fremdrift

REVISJON OSLOREGIONENS AREAL- OG TRANSPORTSTRATEGI	2014				2015				2016	
	1kv	2kv	3kv	4kv	1kv	2kv	3kv	4kv	1kv	2kv
Fase 0 PROSJEKTORGANISERING										
Anskaffelse, ekstern konsulent		■								
Etablere prosjektorganisasjon		■	■							
Fase 1 FAKTA/ANALYSE										
Utarbeide fakta/analysedokument			■	■						
Sammenstilling reg. planer (etter 2008)			■	■						
Fase 2 STRATEGI										
Forberedelse av strategidrøfting				■						
Gjennomføring av strategidrøfting					■	■				
Utarbeide forslag til strategidokument					■	■				
INNSPILL NTP 2018-2027, foreløpig						■				
Fase 3 HØRING										
Politisk behandling, høringsutkast							X			
Høring (august – november)								■	■	
Bearbeiding etter høring									■	■
Fase 4 SLUTTBEHANDLING/FERDIGSTILLELSE										
INNSPILL NTP 2018-2027, formell høring									■	■

Forslag til revidert strategidokument

Med utgangspunkt i føringene som er beskrevet foran er det utarbeidet et revidert strategidokument med følgende innhold:

Kapittel 1 Konkurransedyktig og bærekraftig region – mål og strategier

Hovedutfordringer Med bakgrunn i regionale og nasjonale planer og analyser beskrives følgende hovedutfordringer:

- Klimaendringene blir stadig mer alvorlige. Sammen med redusert økonomisk vekstkraft vil dette kreve endringer i vårt produksjons- og forbruksmønster, og kreve omstillinger i Osloregionens næringsliv.
- Befolkningen vil fortsatt komme til å vokse, og de eldre vil utgjøre en økende andel.
- Deler av regionen henger etter i å utvikle sterke regionale kjerner, slik strategien fra 2008 legger opp til. En stor andel av veksten de siste 10 årene har skjedd i Oslo med nære omland.
- Omfattende satsing på skinnegående transport er lite bærekraftig hvis den ikke følges opp med en bypolitikk som kanaliserer hovedtyngden av fremtidige arbeidsplasser og boliger til områder nær stasjonene.
- Fortsatt vekst i biltrafikken er i strid med nasjonale klimamål om nullvekst i biltrafikken, og gir økende problemer for transporten i byene. Uten et grønt skifte i areal- og transportpolitikken, er det vanskelig å nå klimamålene.

Mål Målene fra 2008-versjonen av strategidokumentet anbefales videreført, supplert med et nytt delmål om klima:

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.
- Osloregionen skal oppfylle nasjonale klimamål innenfor sitt geografiske område.

Strategier Forslag til strategier er justert, og strukturert under følgende overskrifter:

- *En flerkjernet region:* Strategier for styrking av de største byene og utbygging av det overordnede regionale transportnett.
- *By- og tettstedsutvikling:* prinsipper for fysisk byutvikling, uavhengig av byenes/tettstedenes størrelse.
- *Naturgrunnlag og blå-grønn struktur:* avveininger vekst/vern i by- og tettstedsutviklingen og ivaretagelse av overordnet regional grønnstruktur.
- *Godslogistikk:* prinsipper for lokalisering og utforming av terminaler, og krav til transportsystemet knyttet til disse.

- *Transport*: samferdselsprioriteringer i tråd med overordnede mål for regionforstørring, forbindelser til utlandet, tilstrekkelig kapasitet i Oslo-området, fremkommelighet for næringslivets transport, styrket finansiering av kollektivtransporten og klimanøytral mobilitet lokalt.

Kapittel 2 Status og utfordringer

Kapitlet sammenfatter funnene i faktarapporten «Areal- og transportutvikling i Osloregionen» (TØI rapport 1378/2014)², supplert med referanser til utredningsfasen i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2029. Utfordringene som avledes av statusbeskrivelsen er sammenfattet i hovedutfordringene som er presentert i kap. 1 (se foran).

Kap. 3 – 7 gir utdypende analyser på ulike temaområder som bakgrunn for anbefalte strategier i kap. 1. (kapitlene har sammen struktur og overskrifter som strategiene).

Kap. 8 gir anbefalinger om oppfølging og bruk av strategidokumentet knyttet til kommunal og regional planlegging, næringspolitikk og arbeidet med kommune- og regionreformen.

Vurdering

2008-versjonen av Osloregionens areal- og transportstrategi satte areal- og transportutviklingen i sammenheng med regionens internasjonale konkurransekraft, og viste behovet for et tettere samspill mellom hovedstaden og regionen rundt. Det mest nyskapende var dokumentets konkretisering av flerkjernestrukturen på det sentrale Østlandet, og strategiene for å styrke disse som et ledd i å utvikle en sterkere hovedstadsregion. I tillegg var dokumentet tydelig på utbygging av et banebasert regionalt transportsystem som betingelse for regionforstørring innenfor rammene av en bærekraftig utvikling. Disse prinsippene er tatt vare på og videreutviklet i oppfølgende regionale planer, som fylkesplanen «Østfold mot 2050» og areal- og transportplaner for Buskerudbyen, Oslo/Akershus og andre fylker og delregioner. Osloregionen har også fått betydelig gjennomslag for sine innspill til nasjonale samferdselsprioriteringer, bl.a. gjennom at store prosjekter som IC-utbyggingen er prioritert i NTP 2014-2023.

En prøvestein på Osloregionens reviderte strategidokument, er om det tilfører noe nytt til videre kommunal og regional planlegging, i form av politisk meningsdannelse og/eller ny kunnskap på fylkesovergripende nivå. Kartleggingen av areal- og transportutviklingen i Osloregionen de siste 10 årene viser at:

- Osloregionen, med unntak av Oslo by, er en bilbasert region med lave kollektivandeler, langt unna målene om 0-vekst i personbiltransporten.
- Veksten i regionen er svært sentralisert, med over 70% av veksten i Oslo og Akershus.

Den reviderte versjonen av strategien har forsterket målene fra 2008 med et nytt delmål om klima. Dette er et svar på de økende globale klimautfordringene som alle må ta del i å løse. Samtidig vil en omstilling mot klimavennlige løsninger gjøre regionen mer konkurransedyktig på lang sikt, i takt med at det vil bli stadig strengere krav til utslipp av klimagasser.

² Faktarapporten er utarbeidet på oppdrag av Osloregionen, som del av fase 1 i prosjektet «Revisjon av samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen».

For å sikre at hovedstadsregionen når opp i nasjonale prioriteringer knyttet til kommende NTP og etterfølgende statsbudsjetter, er det avgjørende at regionen klarer å sannsynliggjøre at regionale og lokale myndigheter vil føre en arealpolitikk som gir størst mulig samfunnsnytte av omfattende samferdselsinvesteringer. Et hovedspørsmål er om IC-utbyggingen kan gi impulser til næringsutvikling og verdiskaping i byene utenfor Oslo/Akershus, eller om et raskere og bedre togtilbud i hovedsak vil føre til mer pendling mot Oslo. For å unngå at det siste skjer, setter det reviderte strategidokumentet økt fokus på ønskeligheten av vekst og utvikling i de største regionale byene. Disse byene har en viktig rolle både for sitt nære omland og for Osloregionens totale konkurransekraft og attraktivitet. Samtidig understøtter strategidokumentet at mindre byer og tettsteder utvikles i tråd med omforente prinsipper for arealeffektivitet, funksjonsmangfold og kvalitet.

Strategiene for transport søker å balansere hensynet til vedtatte klimamål nasjonalt og regionalt opp mot målet om regionforstørring. På samferdselssiden utvider strategidokumentet perspektivet fra IC-trianglet til den såkalte «Østlandsstjerna» (prioritering av supplerende grenbaner som supplement til IC-utbyggingen), og viser en prioriteringsprofil for øvrig som dekker både næringslivets transportbehov, internasjonale forbindelser og konkretiseringer knyttet til helhetlige og klimavennlige mobilitetsløsninger i byer og tettsteder. Behovet for tilstrekkelig kapasitet i kollektivsystemet i det såkalte Oslovet er også løftet tydelig frem. Samlet fremstår dette som en prioriteringsprofil som balanserer behovet for å løse de tyngste kollektivstrømmene med behovet for å være relevant for et stort geografisk område rundt hovedstaden.

Strategidokumentet avsluttes med anbefalinger om oppfølging og bruk (kap. 8) knyttet til planlegging på kommunalt og regionalt nivå, dialog med staten om nasjonale rammer og arbeidet med kommunereformen. Det anbefales også at strategien settes inn i et bredt regionalt utviklingsperspektiv der virkemidler knyttet til fysisk planlegging og samferdsel sees i sammenheng med bl.a. strategisk næringspolitikk og videreutvikling av samarbeidsformer mellom ulike aktører i samfunnsutviklingen. Konkretisering av oppfølgingsstrategiene må skje i dialog mellom berørte aktører, bl.a. i forbindelse med årlige budsjett- og handlingsplanprosesser.

Strategidokumentet bygger på regionale planer vedtatt eller påbegynt etter 2008, og er samordnet bl.a. med Østlandssamarbeidets «Østlandspakke». Dokumentet har et perspektiv frem mot 2040. Behovet for nye revisjoner vil bli vurdert i starten av hver valgperiode for kommuner og fylkeskommuner.

Det anbefales at styret i Osloregionen vedtar å legge strategidokumentet ut på høring, med høringsfrist 01.12.15. Den lange høringsfristen gir mulighet til politisk behandling av høringsinnspill etter kommune- og fylkestingsvalget september 2015. Høringen vil være åpen, slik at også aktører utenom Osloregionens medlemmer kan uttale seg.

Vedlegg:

- a) «Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen», revisjon 2016, høringsutkast 16.06.15.
- b) Utkast til høringsbrev

Høringsutkast



OPPLAND
fylkeskommune

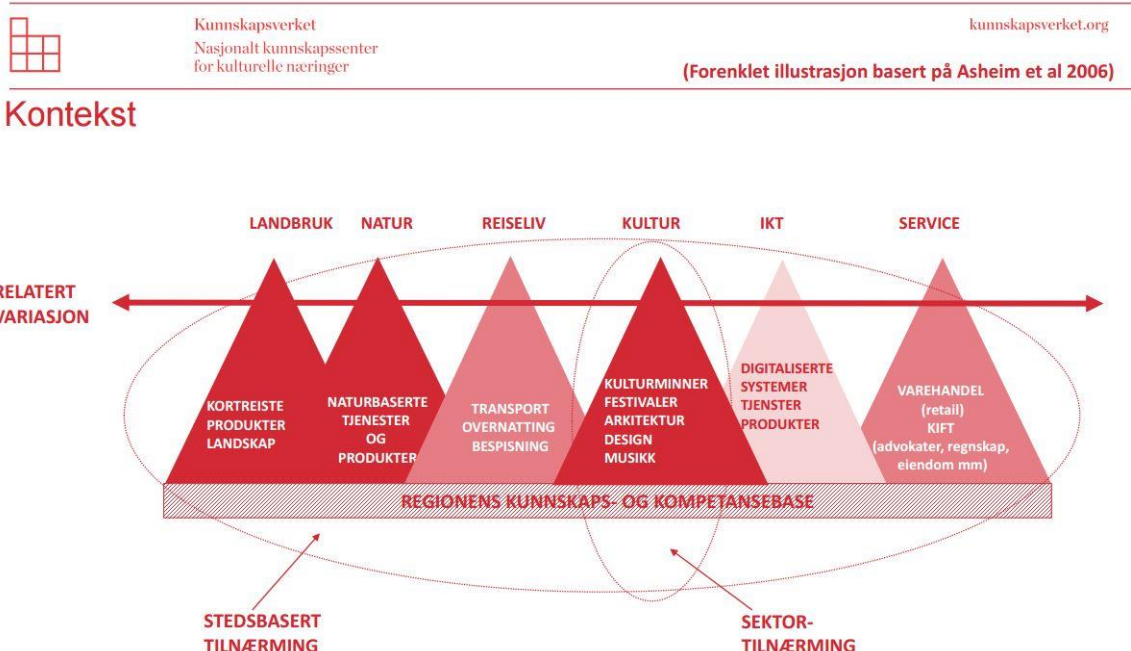
Kulturstrategi for Oppland 2015 - 2020

Innledning

Politikk handler om å legge til rette for borgernes gode liv og samfunnets ønskede utvikling. I regional planstrategi for Oppland 2012-2016, formuleres **Mulighetenes Oppland** som fylkets visjon. Dette handler om

- evnen til å skape et samfunn som er attraktivt; der folk har lyst og muligheter til å bo, arbeide, delta og etablere arbeids- og næringsliv. Det handler om å utvikle et samfunn som fungerer i tiden, og som kan tilby mennesker det de søker for å leve et godt liv.

Folks muligheter til å leve gode liv og skape arbeidsplasser, aktivitet og fellesskap, ligger som premiss for visjonen om Mulighetenes Oppland og «et samfunn som fungerer i tiden». I dette har kulturpolitikken en viktig rolle, fordi et levende og mangfoldig kulturliv også er en samfunnsskapende kraft som genererer engasjement, innovasjon, nytenking og sosiale fellesskap og derigjennom bygger identitet, tilhørighet og personlig, kollektiv og økonomisk vekst. I tillegg dekker kulturpolitikken ansvarsområder andre grunnleggende elementer i utformingen av et samfunn, som ivaretagelse av demokrati, sosiale fellesskap og økonomisk verdiskaping. Som ett av flere næringsområder er de kreative næringene et felt som med utgangspunkt i regionens samlede kunnskaps – og kompetansebase utgjør et næringspotensial både alene og i samspill med andre næringer.



Formål med strategien

Til grunn for arbeidet med denne kulturstrategien lå at Oppland fylkeskommunes forvaltning av kulturpolitiske ansvarsområder var forankret i mange ulike dokumenter. Flere områder hadde delt forvaltning mellom ulike fagavdelinger i fylkeskommunens sentraladministrasjon.

Kulturstrategi for Oppland 2015-2020 er et overordna styringsdokument for fylkeskommunens arbeid med kulturvirksomhet og et nytt strategisk fundament for fylkeskommunens samlede arbeidet på kulturområdet. Strategien er styrende for de prioriteringene som gjøres både politisk og administrativt i fylkeskommunen og gjennomføres i henhold til de til enhver tid gjeldende økonomiske rammer. Det skal utarbeides årlig handlingsplan for realisering av de prioriterte strategiske målene. Strategien bygger på målsettingen i regional planstrategi 2012-2016, og er forankret i forståelsen av **kultur som en sentral samfunnsskapende kraft**. (Se vedlegg.)

Mandatet for strategiarbeidet ble vedtatt av Fylkesutvalget i sak 86/14 og føringene for arbeidet har vært at strategien skal:

- Synliggjøre hvordan Oppland fylkeskommune kan bidra til å styrke og videreutvikle kulturlivet i fylket.
- Synliggjøre hvordan fylket gjennom tverrfaglig samhandling kan bidra til større og tydeligere satsinger på kulturområdet.
- Synliggjøre på hvilke kulturområder Oppland kan ta ledende roller nasjonalt og internasjonalt og anbefale satsinger heretter.

Nasjonale mål og føringer

Fylkeskommunen er forpliktet gjennom *Lov om offentlige styresmakters ansvar for kulturverksemd*, også kalt «kulturloven», til å «syta for økonomiske, organisatoriske, informerande og andre relevante verkemiddel og tiltak som fremjar og legg til rette for eit breitt spekter av kulturverksemd regionalt og lokalt.» Fylkeskommunen skal, sammen med staten og kommunene, sørge for

- a. at kulturlivet har føreseielege utviklingskår,
- b. å fremja profesjonalitet og kvalitet i kulturtilbodet og leggja til rette for deltaking i kulturaktivitetar,
- c. at personar, organisasjonar og institusjonar har tilgang til informasjon om ordningar med økonomisk støtte og om andre verkemiddel og tiltak.

Denne ambisjonen om å legge bredt til rette for alle innbyggere, både gjennom infrastruktur og ulike former for kulturelle uttrykk og kulturell aktivitet, er et helt grunnleggende trekk ved norsk kulturpolitikk etter andre verdenskrig. I tillegg kommer annen sentral lovgiving som er styrende for fylkenes kulturforvaltning.

Fylkesbiblioteket skal i følge *Lov om folkebibliotek*, også kalt bibliotekloven, ivareta regionale bibliotekoppgaver og regional bibliotekutvikling, herunder gi råd til lokale myndigheter, yte bibliotekfaglig veiledning og assistanse, og arrangere møter og kurs om bibliotekspørsmål. Oppland fylkesbibliotek samarbeider med de kommunale folkebibliotekene og skolebibliotekene i videregående skoler om prosjekter og bibliotekutvikling i fylket. Kulturdepartementet har utarbeidet *Nasjonal*

bibliotekstrategi 2015-2018 som definerer statens oppgaver og ansvar og for utvikling av folkebibliotekene. I følge revidert biblioteklov fra 1. januar 2014 skal folkebibliotekene nå ha et større ansvar for aktiv formidling og være møteplasser for offentlig samtale og debatt. Denne satsingen blir fulgt opp i strategien. Fylkesbiblioteket skal bidra til å realisere strategien gjennom å være en regional utviklingsaktør, koordinator og samarbeidspart for folkebibliotekene i fylket. Fylkesbiblioteket skal også drive kompetanseutvikling og være bindeledd mellom statlige føringer og lokale behov.

Nasjonale miljømål om forvaltning av kulturminner er nedfelt i Stortingsmelding nr. 16 (2004) *Leve med kulturminner* og Stortingsmelding nr. 35 (2013) *Framtid med fotfeste*. Målene blir presisert i Riksantikvarens årlige prioriteringsbrev til fylkeskommunen:

- Mangfoldet av kulturminner og kulturmiljøer skal forvaltes og ivaretas som bruksressurser og som grunnlag for opplevelse og videreutvikling av fysiske omgivelser. Et representativt utvalg av kulturminner og kulturmiljøer skal tas vare på i et langsiktig perspektiv som kunnskapsressurser og som grunnlag for opplevelser.
- Tapet av verneverdige kulturminner og kulturmiljø skal minimaliseres. Innen 2020 skal det foreligge oversikter over verneverdige kulturminner og kulturmiljøer for hver kommune som grunnlag for å prioritere et utvalg som skal tas vare på.
- Et prioritert utvalg av automatisk fredete og andre arkeologiske kulturminner skal ha et ordinært vedlikeholds nivå innen 2020.
- Et representativt utvalg av kulturminner og kulturmiljøer skal være vedtaksfredet innen 2020.
- Freda bygninger, anlegg og fartøy skal ha et ordinært vedlikeholds nivå innen 2020.

På 2000-tallet har fylkeskommunens rolle som utvikler fått økt fokus. St. meld. 19 (2001-2002) *Nye oppgaver for lokaldemokratiet – regionalt og lokalt nivå*, la grunnlaget for fylkeskommunens rolle som utviklingsaktør. Her heter det at «Regjeringen ønsker at fylkeskommunens rolle skal utvikles fra myndighetsutøver til en partner i regional utvikling.» Ambisjonen har blitt gjentatt og videreutviklet i senere stortingsmeldinger, reformer og lovverk og er i dag et sentralt grunnlag for fylkeskommunens forvaltning også på kulturområdet.

Kulturlivet i Oppland

Oppland har et rikt og vitalt kulturliv. Over tid er det iverksatt en rekke tiltak, ordninger og initiativer som har sørget for at den grunnleggende infrastrukturen er på plass i fylket. Et kulturliv med bredde og mangfold skapes i samspeilet mellom kulturinstitusjoner, profesjonelle kunstnere, arrangementer, frivillig arbeid, utdanningsmiljøer og forvaltning. De ulike regionene har også ulike kulturelle særpreg som bidrar til at mangfoldet av kulturtilbud i fylket er stort og variert. Fylkesrapporten fra Telemarksforskning, basert på Norsk kulturindeks, viser at Oppland samlet sett har særlig gode forutsetninger innen kulturarvsfeltet, bibliotek og frivillighet. Dessuten har profesjonelle kunstnere vist en økende interesse for å etablere seg i fylket. En utfordring for fylket er at forholdsvis få unge profesjonelle kunstnere etablerer seg her, særlig gjelder dette på det visuelle kunstfeltet. Fra flere steder i fylket melder dessuten arrangører og kulturetater om utfordringer med å vedlikeholde bygningsmasser som brukes til kulturaktivitet og kulturformidling. Man ser også at en del arenaer ikke fullt ut fungerer sett i lys av teknologisk og formmessig utvikling av en del publikumstilbud.

Signaler fra ulike deler av kulturfeltet viser videre at aktører i noen grad opplever å falle mellom ulike virkemiddelordninger i forvaltningen, dels på grunn av faglig og innholdsmessig profil, dels på grunn av fylkeskommunenes interne organisering. Gjennom enkeltsatsinger har fylkeskommunen erfart at felles løft, på tvers av faglige ansvarsområder, kan bidra til større satsinger med mer gjennomslagskraft enn hva enkeltmiljøer kan løfte alene. Erfaring tilsier derfor at å legge til rette for større grad av **tverrfaglig samhandling** både administrativt og mellom ulike kompetansemiljøer, både er ønskelig og formålstjenlig og bør få stort fokus i tiden framover.

Ulike deler av kulturlivet i fylket gjør seg bemerket i ulike sammenhenger. Valdres sommersymfoni, Kreativt partnerskap, levende folkemusikktradisjon, Peder Balkes kunstnerskap, brearkeologi, stavkirker og kjente festivaler er bare noe av det som er synlig utover fylkesgrensene. På noen områder finnes også miljøer som i særlig grad viser vei nasjonalt og internasjonalt. Å ha slike flaggskip er viktig for utviklingen av kulturlivet i hele fylket, ikke bare innenfor det spesifikke området. Områdene som særlig utpeker seg er **film, arrangement, kulturarv og litteratur**. Disse områdene kjennetegnes av kompetanse og god aktivitet i alle ledd, fra rekruttering via utdanning til et mangfold av aktivt skapende miljøer.

- **Filmbransjen** er under sterk utvikling i regionen. I Lillehammerregionen er det utviklet et betydelig kompetansemiljø bestående av etablerte aktører og mange nyetableringer som høster anerkjennelse både for kvalitet og profesjonalitet. Bransjen har også vist seg å kunne ha betydning for reiselivet og her ligger et stort utviklingspotensial.
- Flere av de etablerte, store **arrangementene** i fylket er nasjonalt kjent og anerkjent for profesjonalitet og kvalitet. De er klare næringsutviklingsaktører med betydelig økonomiske ringvirkninger i sin region. I tillegg har de positiv innvirkning på stedsutvikling gjennom økt aktivitet, betydelig lokal, frivillig innsats og eierskap, som igjen bygger identitet, stolthet og attraktivitet. Samlet sett er det over tid utviklet betydelig arrangementskompetanse flere steder i fylket, noe som gir et godt utgangspunkt for videreutvikling og nyetablering.
- Innen **kulturarv** har fylket mange og tunge kompetansemiljøer blant annet i museumssektoren. I tillegg bidrar feltet til turist – og besøksnæringene og det finnes et stort potensiale for å bruke kulturarven mer aktivt i produktutvikling, merkevarebygging og markedsføring. Kulturarvens betydning for innbyggernes tilhørighet, identitet og aktivitet har også betydning for steders attraktivitet.
- Knyttet til Opplands **litterære** arv finner man to nobelprisvinnere i litteratur og deres dikterhjem. I tillegg finner man aktive litterære miljøer, både i form av anerkjente samtidsforfattere, Nordens største litteraturfestival og et aktivt fylkesbibliotek med internasjonal satsing og kommunale bibliotek i fin utvikling. Også på dette område finnes det et stort utviklingspotensial som kan bidra til både nærings – og stedsutvikling og kompetansebygging.

Mål fram mot 2020

Overordnet mål

I Oppland finnes aktive, aktuelle og kompetente kunstnere, kultur – og kulturnæringsaktører og kunst og kulturelle uttrykk brukes aktivt for å utvikle fylkets attraksjonskraft.

Strategiske mål

1. Gode vilkår for skapende mennesker

I Oppland gis kulturarbeidere, kunstnere og kulturinstitusjoner **gode** vilkår for å virke, utvikles og vises.

Delmål
1.1 Ha tydelige og kompetente kulturinstitusjoner og festivaler i kontinuerlig utvikling.
1.2 Ta et særlig ansvar for det profesjonelle kunstlivet.
1.3 Sikre talentutvikling, aktivitet og verdifulle kulturelle møter for barn og unge.
1.4 Bidra til å videreutvikle bibliotekjentene i fylket, og å styrke rollen som møteplass for offentlig samtale og debatt.
1.5 Styrke museenes rolle som utviklingsaktør, viktig møteplass og læringsarena.

2. Tverrsektorielt samarbeid

I Oppland samarbeider de ulike sektorene for å styrke formidling og finansiering av et bredt kulturfelt, samt støtte etableringer og kunnskapsutvikling på området.

Delmål
2.1 Utstrakt samhandling mellom fylkeskommunens administrasjon og Innovasjon Norge om utvikling av kulturnæringer, herunder samordning av virkemiddelapparatet.
2.2 Øke antallet felles møteplasser og sikre kunnskapsdeling på tvers av fagområder.
2.3 Aktivt bruke kulturkompetanse og kulturelle uttrykk i arbeidet med stedsutvikling.
2.4 Øke samarbeidet mellom fylkeskommunen og regionrådene.
2.5 Øke bevisstheten rundt og kunnskapen om kulturelt mangfold og nye uttrykksformer.

3. Nasjonal og internasjonal møteplass

I Oppland samarbeider næringslivet, kunnskapsmiljøene og det offentlige om å gjøre fylket til en **møteplass av nasjonal og internasjonal interesse.**

Delmål
3.1 Økt tverrfaglig, internasjonal arbeid.
3.2 Forsterke regionens nasjonale posisjon innen film og TV.
3.3 Tydelig satsing på arrangement og arrangementskompetanse.
3.4 Tydelig oppfølging av kulturarvsområdet.
3.5 Tydeliggjøre Oppland som litteraturfylke.

RANDSFJORDMUSEENE AS

Kongevegen 92 - 2770 Jaren - Org. nr. 987107022 MVA - Kontonr. 2030.14.05260
Tlf: 61 31 32 80 - post@randsfjordmuseene.no - www.randsfjordmuseene.no



Til
Regiorådet for Hadeland
v/Sigmund Hagen

Jaren, 25.09.2015

SØKNAD OM MIDLER TIL PROSJEKTET NASJONALT GLASSMUSEUM

Regiorådet for Hadeland søkes herved om kroner 200.000,- til prosjekt for etablering av Nasjonalt Glassmuseum/ taksering av Hadeland Glassverks glasssamling.

Søker:

Prosjekteier: Randsfjordmuseene AS

v/ Leila V. Raustøl

E-post: lvr@randsfjordmuseene.no Telefon: 95239419

Målsetting for prosjektet

Ideen til å etablere Nasjonalt Glassmuseum (NG) ved Hadeland Glassverk ble første gang presentert av hovedtillitsvalgt i LO Industri Energi ved Hadeland Glassverk, Odd Harald Larsen for LO Industri Energi våren 2009. Interessen og ønske om å se nærmere på muligheten til etablering av Nasjonalt Glassmuseum på Jevnaker med nærhet til Hadeland Glassverk viste seg å være stor både regionalt, politisk, innen museumssektoren, på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden.

Målsettingen er å etablere et Nasjonalt Glassmuseum på Jevnaker. Det skal være et konsolidert museum i Randsfjordmuseene AS. Nasjonalt Glassmuseum skal samle inn, dokumentere, formidle og forske i glassets historie i Norge. Dette favner vidt, både kunst, kulturhistorie, industrihistorie, sosialhistorie og ikke minst den immaterielle kulturarven som arbeidsteknikker. Det skal være en møteplass lokalt, men med en klar nasjonal profil.

Nasjonalt Glassmuseum skal bidra til økt attraktivitet og dermed økt verdiskaping for reiseliv og næringsliv i Hadeland- og Ringeriksregionen.

Status september 2015

Det er fra 2009 og frem til september 2015 gjennomført både mulighetsstudie, forstudie og forprosjekt for NG. Styringsgruppen har i sitt møtet 17.09.2015 besluttet å få taksert / verdivurdert Hadeland Glassverks glasssamling bestående av ca 33 000 gjenstander fra 1762 og frem til i dag. Samlingen er unik både i norsk og internasjonal sammenheng. Eieren av HG, Atle Brynstad, er interessert i å ha dialog om å leie/selge samlingen. For styringsgruppen er det viktig å sikre at samlingen blir på Hadeland og i Jevnaker. Samlingen danner grunnlag for etableringen av Nasjonalt Glassmuseum.

Randsfjordmuseenes avdelinger:

Hadeland Folkemuseum
Kongevegen 92, 2770 Jaren
Tlf: 61 31 32 80
hf@randsfjordmuseene.no

Hadeland Bergverksmuseum
Hadelandsvegen 1568, 2742 Grua
Tlf: 61 32 00 80
hbe@randsfjordmuseene.no

Lands Museum
Villaveien 45, 2870 Dokka
Tlf: 61 11 06 87
lm@randsfjordmuseene.no

Kittilbu Utmarksmuseum
Vestringsv. 6, 2651 Østre Gausdal
Tlf: 47 97 00 82
kittilbu@randsfjordmuseene.no

Fremdrift

Randsfjordmuseene har sent 25.9.2015 tilbudsforespørselen til tre auksjonshus om takseringen av samlingen. Målet er få takseringen gjennomført i løpet av høsten 2015. Eventuell kjøp eller leie av HGs samling forutsetter ekstern finansiering, og potensielle aktører kontaktes i løpet av høsten. I løpet av våren 2016 planlegger Randsfjordmuseene (RM) å sende søknad til Kulturdepartementet om økte driftsmidler slik at museet kan ansette en registrator/ konservator for omfattende registreringsarbeid. Dette forutsetter naturligvis at HGs samling blir en del av RMs samlinger.

Økonomi

Takseringen/verdivurdering av HGs samling bestående av 33 000 gjenstander er et krevende oppdrag. I tillegg er det behov for midler til administrasjon og reiser til Oslo for å gjennomføre møter med Kulturdepartementet, Kulturråd, Nasjonalmuseet og andre aktører. For å få gjennomført dette arbeidet i løpet av høsten 2015 :

Finansiering	Kr
Regionrådet Hadeland	200.000
Andre aktører (Stiftelser)	100.000
SUM	300.000

Budsjett	Kr
Verdivurdering/taksering	200.000
Administrasjon	50.000
Reise-og møtekostnader	50.000
SUM	300.000

Vi håper Regionrådet for Hadeland bidrar til takseringen/verdivurderingen av Hadeland Glassverks samling og er med i realiseringen av Nasjonalt Glassmuseum i «glassriket» Jevnaker.

Med vennlig hilsen



Leila V. Raustøl
Daglig leder
Randsfjordmuseene AS

Randsfjordmuseenes avdelinger:

Hadeland Folkemuseum
Kongevegen 92, 2770 Jaren
Tlf: 61 31 32 80
hf@randsfjordmuseene.no

Hadeland Bergverksmuseum
Hadelandsvegen 1568, 2742 Grua
Tlf: 61 32 00 80
hbe@randsfjordmuseene.no

Lands Museum
Villaveien 45, 2870 Dokka
Tlf: 61 11 06 87
lm@randsfjordmuseene.no

Kittilbu Utmarksmuseum
Vestringsv. 6,2651 Østre Gausdal
Tlf: 47 97 00 82
kittilbu@randsfjordmuseene.no



Hadelandsmessa

Regionrådet for Hadeland
Rådhusvegen 39, 2750 Gran
Ved Sigmund Hagen
sigmund.hagen@gran.kommune.no

Gran 13.08.2015

Forespørsel om dekning av eventuelt underskudd ved årets Hadelandsmesse.

Hadelandsmessa 2015 arrangeres den 17. og 18.oktober. Som tidligere kjent er dette et svært krevende og ikke helt forutsigbart arrangement. Det er relativt høye kostnader ved å arrangere en slik messe slik at den framstår på en for regionen positivt og profilerende måte. I tillegg er det av høy viktighet at Hadelandsmessa er tilgjengelig for både de minste bedriftene våre og samtidig at det er rimelig for publikum å komme inn på arrangementet. Derfor er det krevende å balansere Hadelandsmessa økonomisk selv om vi alltid budsjetterer og planlegger arrangementet med et marginalt overskudd. Vi tillater oss derfor nok en gang å be om en underskuddsgaranti fra regionrådet, som kjent har Hadelandshagen en økonomi som ikke tillater store utskielser. Vi ønsker allikevel å understreke at vi arbeider målrettet for å ha balanse i økonomien også i årets arrangement og slipper å gjøre bruk av en evt. garanti.

Med vennlig hilsen



Dagfinn Edvardsen



Hadelandsmessa

Fra: Roger Jenssen <Roger.Jenssen@sykehuset-innlandet.no>
Sendt: 13. november 2015 15:55
Til: 'per.gunnar.sveen@hedmark.org'; Rønning, Dag; 'terje.roe@hedmark.org'; Jørgensen, Rune; Huse, Anne; even.aleksander.hagen@oppland.org; ivar.odnes@oppland.org; Tore-Jan Killi; Sigmund Hagen; jan.sandbakken@nord-fron.kommune.no; ole.aasaaren@regionkontoret.no; marit.blomlie@valdres.no
Kopi: Anne Kirsti Ryntveit; 'espen.granberg.johnsen@lillehammer.kommune.no'; 'Hans.Oddvar.Hoistad@gausdal.kommune.no'; Marthe Kraabøl (kraabol67@gmail.com); Herman Stadshaug; Morten Lang-Ree; Randi Nordtorp Mølmen; 'Skjæret, Fredrik'; 'ais@ringsaker.kommune.no'; 'Nils Amund Røhne'; 'Hans Seierstad'; 'Svein Borkhus'
Emne: Etablering av Sykehuset Innlandets politiske referansegruppe etter valget
Vedlegg: SM_02_2702_020-2015 Politisk referansegruppe.pdf
Viktighet: Høy

Sykehuset Innlandets har etablert en politisk referansegruppe som skal komme med råd, synspunkter og innspill til Sykehuset Innlandets langsiktige utviklingsprosess. På referansegruppens møte i vår, ble det vedtatt at fylkesting og regionråd skal oppnevne nye medlemmer til referansegruppen etter valget. Sykehuset Innlandets vil følge opp den politiske referansegruppens vedtak.

Sykehuset Innlandet viser til møtet i referansegruppen 9.april 2015. Utdrag i kursiv.

.....

Konklusjon:

Referansegruppen konstitueres med Gro Lundby som leder og Svein Borkhus som nestleder med virkning frem til kommune- og fylkestingsvalget høsten 2015.

Etter valget vil nye medlemmer bli utnevnt fra begge fylkeskommuner og regionrådene.

Referansegruppen konstitueres på nytt av de valgte representantene på første møte etter valget.

.....

Det er viktig å få referansegruppen etablert etter valget i høst, og før perspektivkonferansen for politikerne i Innlandet som arrangeres **lørdag 16.januar 2016**. Referansegruppen har rolle som medarrangør til konferansen. Den **16. januar 2016** samler vi stortingsrepresentanter, politiske fylkesstyrelser og ordførere i Hedmark og Oppland til Sykehuset Innlandets årlige perspektivkonferanse. Samlingen er en møteplass mellom faglige og politiske perspektiver og byr på innblikk fremtidens pasientbehandling. Vi har invitert Helse- og omsorgsdepartementet til denne perspektivkonferansen.

Sykehuset Innlandet ønsker å kalle inn til møte i referansegruppen før konferansen. Sykehuset Innlandet ber om tilbakemelding på representanter fra hhv Hedmark og Oppland fylkeskommune og Regionrådene. Regionrådet i Lillehammerregionen har valgt Espen Granberg-Johnsen som regionens nye representant. Han er også regionrådsleder i Lillehammer-regionen i 2016. Ordfører Hans O. Høistad fortsetter som varamedlem fra Lillehammerregionen. Regionrådet i Hamarregionen har utpekt regionrådsleder Anita Ihle Steen som regionens representant. Styrets observatører er Nils Amund Røhne og Hans Seierstad

Vedlagt følger styresaken som beskriver representasjon og formål. Utdrag i kursiv:

.....

- *Én representant fra hver av de ti regionene i Hedmark og Oppland, utpekt av respektive regionråd*
- *To representanter fra Oppland fylkeskommune*
- *To representanter fra Hedmark fylkeskommune*
- *Pasient- og brukerombudet i Hedmark og Oppland*
- *Én representant fra Brukerutvalget i Sykehuset Innlandet*
- *Observatør(er) fra styret i Sykehuset Innlandet*

.....

Referansegruppen peker selv ut leder og nestleder.

.....

Vi ber om snarlig tilbakemelding, senest 24.11.2015. Referansegruppen vil bli kalt inn til et møte i Brumunddal **8. januar 2016**, alternativt torsdag 7.januar.

På vegne av Sykehuset Innlandet.

Roger Jenssen
Prosjektleder
97097631

Sykehuset Innlandet HF
Styremøte 27.02.15

SAK NR 020 – 2015

UTVIDELSE AV POLITISK REFERANSEGRUPPE

Forslag til

VEDTAK:

Styret godkjenner administrerende direktør sitt forslag om endret mandat for og sammensetning av den politiske referansegruppen i tidligfasearbeidet for framtidig sykehusstruktur, slik det fremgår av saksutredningen.

Som styrets observatører i referansegruppen utpekes.....

Brumunddal, 20. februar 2015

Morten Lang-Ree
administrerende direktør

Innledning

I styremøte 3. oktober 2013, sak 066-2013 besluttet styret videreføring av tidligfaseplanlegging i Sykehuset Innlandet. Administrerende direktør redegjorde i saken for videre planprosess, samt for delplanene: Det desentraliserte spesialisthelsetjenestetilbudet, Habilitering og rehabilitering, prehospitale tjenester og Psykisk helsevern og rus. Styret vedtok i samme sak opplegg og premisser for ny gjennomgang av den desentraliserte spesialisthelsetjenesten.

Det ble som ledd i dette arbeidet besluttet å opprette en politisk referansegruppe med følgende sammensetning:

- representanter fra begge fylkeskommuners fylkesting og politiske representanter i regioner hvor det er etablert eller planlegges etablert desentraliserte spesialisthelsetjenester
- én til to personer som kan representere kommuner i Mjøsregionen med lokalsykehus (utpekt av KS)

I tillegg, utpekte styret i Sykehuset Innlandet to observatører i referansegruppen.

Det ble presisert at referansegruppens sammensetning/størrelse kan utvides ved behov ut fra hvilke spørsmål/saker som den blir bedt om å uttale seg om.

Gruppen har fungert som rådgivende organ i forhold til planleggingen av det desentraliserte spesialisthelsetjenestetilbudet i Sykehuset Innlandet med følgende mandat:

«Referansegruppens mandat vil være å komme med råd, synspunkter og innspill til Sykehuset Innlandet sin prosess med en fornyet gjennomgang av den desentraliserte spesialisthelsetjenesten. Gjennomgangen må ta utgangspunkt i høringsutkastet til delplan for den desentraliserte spesialisthelsetjenesten. En viktig premis for arbeidet vil være å sikre et godt desentralisert tilbud i hele Innlandet. En annen viktig premis vil være å sikre etablering av et robust hovedsykehus som kan representere en god og forutsigbar faglig støtte til det desentraliserte tilbudet i samsvar med styrets vedtak 21. juni 2012.»

Oppfølging av styrets vedtak

Referansegruppen har så langt hatt fire møter og fungert i samsvar intensjonen.

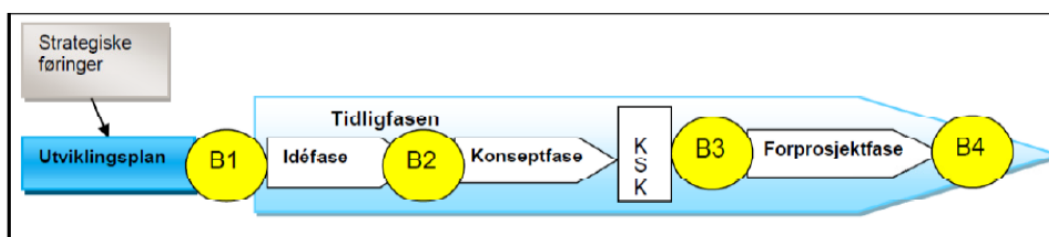
Nåværende sammensetning er:

Gro Lundby, Oppland fylkeskommune (leder)
Svein Borkhus, Hedmark fylkeskommune (nestleder)
Iselin Jonassen, Regionrådet i Nord-Gudbrandsdal
Bersvend Salbu, Fjellregionen
Inger Torun Klosbøle, Valdres
Knut Lehre, Hadeland
Øystein Østgaard, Glåmdalsregionen
Bjørn Iddberg, KS Oppland

Bente Elin Lilleøkseth, KS Hedmark
Erik Ringnes, Hedmark fylkeskommune
Jørund Ødegård Lunde, Oppland fylkeskommune
Marthe Kraabøl, Brukerutvalget i Sykehuset Innlandet

I tillegg deltar styremedlemmene Hans Seierstad og Nils Røhne som observatører.

Styret i Helse Sør-Øst RHF godkjente i sak 066-2014 søknad om oppstart idéfase. I idéfasen skal det identifiseres alternative løsninger for hvordan foretaket skal ivareta behovet for spesialisthelsetjenester inn i fremtiden. Denne fasen etterfølges av en konseptfase og forprosjektfase, disse tre fasene utgjør samlet tidligfasen. Det er i flere styresaker redegjort for planprosessen i tidligfaseplanlegging, jfr. nedenfor stående figur som er hentet fra Helsedirektoratets planveileder IS-1369 av 2011.



Hovedmålsettingen for idéfasen fremgår av HSØ sin styresak 066-2014:

”På grunnlag av utviklingsplan for Sykehuset Innlandet, skal idéfasearbeidet identifisere mulige, prinsipielle løsninger / alternativer for behovet for sykehus tjenester i helseforetaket og videreutvikle og identifisere de alternativene som best understøtter visjoner og målsetninger for helsetjenester i hele opptaksområdet i Sykehuset Innlandet.”

Følgende alternative strukturelle løsningsmodeller skal utredes i idéfasen:

- A. Fremtidig modell med nytt hovedsykehus ved Mjøsbrua
- B. Fremtidig modell med 2 akutt sykehus i Mjøsregionen
- C. Fremtidig modell med 3 akutt sykehus i Mjøsregionen
- D. Fremtidig modell med 4 akutt sykehus i Mjøsregionen (nullalternativet, videreføring av dagens modell)

Alle disse fire alternative strukturelle løsningsmodellene skal utredes med hensyn til:

- 1. Fremtidig innhold og struktur for somatiske spesialisthelsetjenester utenfor Mjøsregionen, herunder innhold ved SI Kongsvinger, SI Tynset og lokalmedisinske sentre
- 2. Fremtidig innhold ved sykehus i Mjøsregionen som ikke tillegges akuttfunksjoner (modellene A, B og C)
- 3. Fremtidig struktur og organisering av habilitering og rehabilitering
- 4. Fremtidig struktur og organisering av psykisk helsevern
- 5. Kapasitet, lokalisering og organisering av prehospitaltjenester

Det framgår av saksutredningen at det i idéfasen og parallelt med idéfasen vil bli lagt vekt på å gjennomføre følgende aktiviteter/utredninger:

- *Samhandlingsreformens påvirkning av behandlingsskapasiteter og organisering av helsetjenestene i Sykehuset Innlandet og i kommunene skal utredes videre.*
- *Utrede konsekvenser av økt egedekning i Sykehuset Innlandet til 80-90 %.*
- *Sykehuset Innlandet HF sin økonomiske bæreevne.*
- *Kriterier for valg av lokalisering og tomt for de ulike modellene. Utredning av lokaliseringsforslag og tomtespørsmål legges til konseptfasen.*

Det legges opp til en høring etter avsluttet idéfase før styrebehandling.

I denne sammenheng er det viktig å kunne samhandle med politiske miljøer som kan bidra til å sikre samfunnsperspektivet og kommuneperspektivet i hele utredningsarbeidet. Dette forventes å ha vesentlig betydning for utformingen av helsetilbudet til befolkningen og dermed har det stor samfunnsmessig betydning. Saken ble derfor diskutert i referansegruppens møte 10. november 2014. Utvidelse av referansegruppens mandat og sammensetning er drøftet med referansegruppens leder.

Den opprinnelige referansegruppens oppgaver var særlig knyttet til arbeidet med å utvikle gode desentraliserte tjenester. Denne utviklingen kan ikke sees isolert, men er i stor grad avhengig av det øvrige spesialisttilbudet i Innlandet. For å sikre en helhetlig tilnærming ønsker en å utvide referansegruppens mandat fra å gjelde det desentraliserte tilbudet til å gjelde det totale spesialisthelsetilbudet i Innlandet, gjennom hele tidligfasearbeidet.

Referansegruppens mandat vil være å komme med råd, synspunkter og innspill til Sykehuset Innlandets langsiktige utviklingsprosess.

Referansegruppen skal være arena for dialog mellom helseforetaket, folkevalgte og pasient/brukerrepresentanter.

Referansegruppa skal ha en proaktiv rolle, være et idéforum for tidligfasearbeidet og løfte opp tema det er nødvendig.

Referansegruppen kan sette på dagsorden egne saker som er av betydning for utvikling av helseforetaket og for samarbeidet mellom primærhelsetjenesten og spesialisthelsetjenesten.

Referansegruppen får seg forelagt saker som er relevante for utviklingen av spesialisthelsetjenesten og kan avgi uttalelse i strukturelle og organisatoriske spørsmål.

Sykehuset Innlandet vil jevnlig informere referansegruppen og invitere til å drøfte og gi innspill til aktuelle tema underveis i arbeidet.

Det foreslås følgende ny sammensetning av politisk referansegruppe:

- Én representant fra hver av de ti regionene i Hedmark og Oppland, utpekt av respektive regionråd
- To representanter fra Oppland fylkeskommune
- To representanter fra Hedmark fylkeskommune
- Pasient- og brukerombudet i Hedmark og Oppland
- Én representant fra Brukerutvalget i Sykehuset Innlandet
- Observatør(er) fra styret i Sykehuset Innlandet

Administrerende direktør tilrår at de regioner i Hedmark og Oppland som ikke er representert i eksisterende referansegruppe utpeker en representant, dette gjelder Gjøvikregionen, Lillehammerregionen, Midt-Gudbrandsdal, Hamarregionen, og region Sør-Østerdal.

Referansegruppen peker selv ut leder og nestleder.

Referansegruppen skal normalt gjennomføre 4 møter pr. år. Utover dette kan referansegruppen avholde møter når den finner det hensiktsmessig.

Det skal føres referat fra møtene og Sykehuset Innlandet forestår sekretærfunksjonen for referansegruppen. Denne funksjonen omfatter:

- Utsending av innkalling og saksunderlag
- Oppfølging av vedtak
- Føring av referater
- Andre praktiske sekretæroppgaver

Referansegruppen utpeker et arbeidsutvalg bestående av leder, nestleder og sekretær.

Arbeidsutvalget setter opp sakslisten for referansegruppen.

Foreliggende mandat og gruppesammensetning er dels overlappende med eksisterende samfunnspanel. Dette legges derfor ned, og funksjonen samfunnspanelet har hatt til nå, overtas av politisk referansegruppe for tidligfasearbeidet.

Det er et siktemål at medlemmene i den nye politiske referansegruppen er utpekt før referansegruppens møte i juni.

Administrerende direktørs vurdering

Administrerende direktør anbefaler endring i sammensetning og mandat av referansegruppe slik det fremgår av saksutredningen.



HADELAND

Se mottakertabell

<i>Vår ref.</i>	<i>Arkiv</i>	<i>Deres ref.</i>	<i>Vår dato</i>
11/02958-96 vbdy	025		16.11.2015

Tildeling av midler i 2015 til Gran Handel og håndverk

Regionrådet vedtok 4.september 2015 å bevilge 300 000,- til stedsutviklingsprosjekter på Hadeland 2020. 100 000,- av disse midlene skal brukes til stedsutvikling i Gran sentrum – «gode møteplasser og økt trivsel og engasjement», gjennom Gran Handel og Håndverk.

Regionrådet skal overføre kr 100 000,- til Gran Handel og Håndverk, kontonummer 2020.05.04527

Midlene belastes prosjekt 170, partnerskapsmidler.

Med vennlig hilsen
Regionrådet for Hadeland

Vibeke Buraas Dyrnes
Rådgiver
Saksbehandlers telefon: 61 33 85 32

Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.
-----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------



Mottaker	Adresse	Post	Kontaktperson
Gran Handel og Håndverk	Postboks 13	2711 GRAN	
Gran kommune - Økonomi og IKT	Rådhusvegen 39	2770 JAREN	

Gran Handel og Håndverk
Postboks 13
2711 GRAN

Gran, 19. oktober 2015

Regionrådet på Hadeland
v/ Sigmund Hagen
Rådhuset
2770 Jaren

Søknad om støtte for utvikling i Gran – gode møteplasser og økt trivsel og engasjement

Gran Handel og håndverk (GHH) ser det som viktig at Gran utvikler seg som regionscenter for søndre del av Oppland, og foreningen engasjerer seg sterkt i dette arbeidet. GHH er en aktiv part i stedsutviklingen av Gran blant annet gjennom prosjekter i regi av Gran kommune. Stedsanalyse og arkitekturveileder er fullført, neste prosjekt er utforming av torget i Gran.

GHH ønsker å øke engasjementet for et trivelig og inkluderende Gran sentrum blant beboere, næringsdrivende, lag og foreninger. Det planlegges derfor et prosjekt der GHH ønsker å få med ressurspersoner, velforening og andre lag og foreninger for å øke engasjementet for Gran, for å etablere gode møteplasser og ta sentrum mer i bruk. Et slikt eksempel kan være å videreutvikle turstien langs Vigga forbi Gran sentrum med informasjonstavler for å gjøre stien både informativ og lærerik.

GHH utvider aktiviteten med flere publikumsarrangementer i Gran til hygge og trivsel for både lokale og tilreisende. Deler av disse er også markeds plass for lokal mat, håndverk, antikviteter etc.

- Julemarked i desember på torget
- Kremmertorget – Markeds plass i Jernbaneparken for nytt og brukt, en gang i måneden gjennom sommersesongen
- Vinterfest med vinteraktiviteter på torget
- Barnas sentrumsløp – uformelt mosjonsløp for barn
- Egne telt for lokal kvalitetsmat «JØTT GODT fra Hadeland» og for juryerte husflidshåndverkere i Norges Husflidslag «HÆNNU fra Hadeland» under Den Norske Potetfestivalen i september.

Vi håper vi at Regionrådet ser planene og aktivitetene som berettiget til støtte.

Med vennlig hilsen
Kari Framstad Lokrheim
Daglig leder Gran Handel og Håndverk



HADELAND

Gran kommune - Økonomi og IKT
Rådhusvegen 39

2770 JAREN

Vår ref.
11/02958-90
vbdy

Arkiv
025

Deres ref.

Vår dato
25.09.2015

Regionrådet - Partnerskapsmidler - Tildeling av midler i 2015 til Jevnaker 2020

Regionrådet vedtok 4.september 2015 å bevilge 100 000,- til stedsutviklingsprosjektet Jevnaker 2020.

Regionrådet skal overføre kr 100 000,- til kontonummer 2030 19 96102 v/ Jevnaker 2020, Prosjektleder Knut Wang.

Midlene belastes prosjekt 170, partnerskapsmidler.

Med vennlig hilsen
Regionrådet for Hadeland

Vibeke Buraas Dyrnes
Rådgiver
Saksbehandlers telefon: 61 33 85 32

Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.
-----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------

