



MILJØVERNDEPARTEMENTET

Plansamarbeidet om areal og transport
i Oslo og Akershus
- møte i politisk referansegruppe

Statssekretær Heidi Sørensen
Miljøverndepartementet

Oslo, 11.01.10

Foto: Svein Magne Fredriksen

Tidligere samarbeid om areal og transport i Oslo og Akershus



1998: Felles fylkesdelplaner for Vest- og Sørkorridoren



2005: Felles klima- og energisamarbeid i Oslo, Akershus og Buskerud



2008: Samordnet areal- og transportsamarbeid i regionen



Samarbeid mellom staten og Osloregionen om Oslopakke 3

2

La oss begynne med et lite historisk tilbakeblikk på plansamarbeidet om areal og transport i Oslo og Akershus.

1998: Felles fylkesdelplaner mellom Oslo og Akershus for transportsystemet i Vestkorridoren og Sørkorridoren.

2005: Oslo, Akershus og Buskerud vedtok felles Klima- og energistrategi og Klima- og energihandlingspakke for Osloregionen.

2008: Samarbeidsalliansen Osloregionen (Akershus og Østfold fylkeskommuner, Oslo og 56 andre kommuner) vedtok Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen. Det er uttrykt vilje til å følge denne i planarbeidet i den enkelte kommune og fylkeskommune.

Oslo og Akershus har en kontaktgruppe for areal- og transportsaker.

Det pågår også et samarbeid mellom partene i regionen og statlige aktører om Oslopakke 3.

Med virkning fra 1. januar 2008, ble det etablert et felles kollektivselskap mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Selskapet, Ruter AS, har ansvaret for kollektivtrafikken, utenom tog.

Plansamarbeidet om areal og transport i Oslo og Akershus



Selv om det er flere samarbeidsinitiativ og samarbeidstiltak i hovedstadsområdet, er det ikke noen samlet innsats på politisk nivå mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune med sikte på felles grep rundt overordnet regional planlegging.

I hovedstadsmeldingen (St.meld.nr 31 2006-07) ble det pekt på at det var behov for å få til samordnet areal- og transportplanlegging i regional regi i hovedstadsområdet.

Dette ble videre fulgt opp i Ot.prp.nr.10 (2008-09) om forvaltningslovgivningen der det ble pålagt et regionalt plansamarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Det ble også slått fast at Miljøverndepartementet skulle lede arbeidet. Stortinget bekreftet dette i vedtak i Odelsting og Lagting i desember 2008. Plansamarbeidet begynte i januar 2009.

Partene ble enige om at det i fellesskap utarbeides regionale strategier i en bred medvirkningsprosess. Deretter følger lokal og regional høring og behandling, etterfulgt av godkjenning i regjeringen.

Organisering av plansamarbeidet

Politisk styringsgruppe

Repr. fra Akershus fylkeskommune (1)
Repr. fra Oslo kommune (3)
Repr. fra kommunene i Akershus (4)
Fylkesmannen i Oslo og Akershus (1)
Repr. fra MD (leder) (1)

Politisk referansegruppe

Alle kommunene i Akershus
MD (leder)

Administrativ koordineringsgruppe

Akershus fylkeskommune (2)
Oslo kommune (5)
Repr. fra kommunene i Akershus (4)
Fylkesmannen i Oslo og Akershus (1)
NSB, Ruter, Kystverket, Jernbaneverket, Vegdirektoratet (1 fra hver)
Berørte departementer (LMD, KRD, FKD, SD) (1 fra hver)
MD (2) (leder gruppen)

Arbeidsutvalg

Oslo kommune (3)
Akershus fylkeskommune (2)
Kommunene i Akershus (1)
Oslopakke 3, Jernbaneverket, Statens vegvesen RØ (1 fra hver)
MD (2) (leder)

4

Her ser vi hvordan plansamarbeidet i Oslo og Akershus er organisert. Vedtaksmyndigheten ligger i den politiske styringsgruppen. Vi ønsker en bred politisk kontakt med kommunene i dette arbeidet. Derfor er en politisk referansegruppe etablert, som er den gruppen vi nå sitter i.

Hva skal komme ut av denne første fasen?

Utfordringsnotat sendes til drøfting i kommunene (2010)

Planstrategi og planprogram utarbeides (2010)

Planarbeid gjennomføres (2010 - 2011)

Tiltak iverksettes (2011 -)

5

Foto: Marianne Gjerv

Et utfordringsnotat sendes til drøfting i kommunene (2010). Det er det dokumentet vi skal drøfte i dag.

På grunnlag av utfordringsnotatet, separate utredninger og innspill fra kommuner, utarbeides planstrategi og planprogram (2010).

Planstrategien redegjør bl.a. for regionale utviklingstrekk som gjelder areal- og transport og utfordringer og langsiktige utviklingsmuligheter.

Planprogrammet redegjør for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.

Planstrategi og planprogram skal gjennom en høring etter plan- og bygningsloven. Planstrategien skal endelig vedtas av regjeringen, mens de regionale planmyndigheter vedtar planprogrammet (fylkesting og bystyre).

Planarbeid kan deretter starte opp (2010 – 2011) og tiltak iverksettes.

Utfordringsdokumentet

Grunnleggende forhold:

- Sterk befolkningsvekst
- Økt utslippsmengde
- Økt press på samferdselsinfrastruktur
- Hovedstadregionen som regionalt nav
- Organisatoriske forhold
- Markedets sterke rolle

Sentrale utfordringer:

- Bærekraftig transportsystem
- Trafikkvekst og reisemiddelfordeling
- Boligbehov og regionens bosettingsmønster
- Godstransport og logistikk
- Handelens struktur og lokalisering
- Utbyggingsmønster, transport og kommuneøkonomi
- Rett virksomhet på rett sted – og gode boligområder
- Økt press på dyrka mark og naturområder.

6

Plansamarbeidet har til nå utarbeidet et utfordringsnotat som både ser på de grunnleggende forholdene på areal- og transportsiden, samtidig som det peker på de sentrale utfordringene og plantilnærmingen.

Utfordringsdokumentet er utsendt på forhånd og skal diskuteres senere i dag.



MILJØVERNDEPARTEMENTET

Utfordringene sett fra Regjeringen

Statssekretær Heidi Sørensen
Miljøverndepartementet

Oslo, 11.01.10

Foto: Marianne Gjerv

Regjeringens mål for miljøvennlig by- og regionutvikling i Osloregionen



Foto: Marianne Gjerv

Redusere klimagassutslipp og lokal forurensning



Foto: Marianne Gjerv

Større andel kollektivreiser



Foto: Marianne Gjerv

Redusere veksten i biltrafikken



Foto: Marianne Gjerv

Lokalisere videre byvekst innenfor gjeldende byggesoner



Foto: Marianne Gjerv

Stoppe økningen i bilbasert handel utenfor etablerte byer og tettstedssentra



Foto: Marianne Gjerv

Bevare marka og grønne lunger og sikre tilgjengelighet i strandsonen

8

Regjeringens mål for miljøvennlig by- og regionutvikling i Osloregionen ble utformet i hovedstadsmeldingen:

Redusere utslipp av klimagasser og lokal forurensning.

Legge til rette for at en større del av befolkningen bruker kollektivtransport til sine reiser.

Redusere veksten i biltrafikken.

Lokalisere videre byvekst innenfor gjeldende byggesoner.

Stoppe økningen i bilbasert handel utenfor etablerte byer og tettstedssentra.

Bevare marka og grønne lunger og sikre tilgjengelighet i strandsonen.

Mer konsentrert utbyggingsmønster rundt kollektivknutepunkter



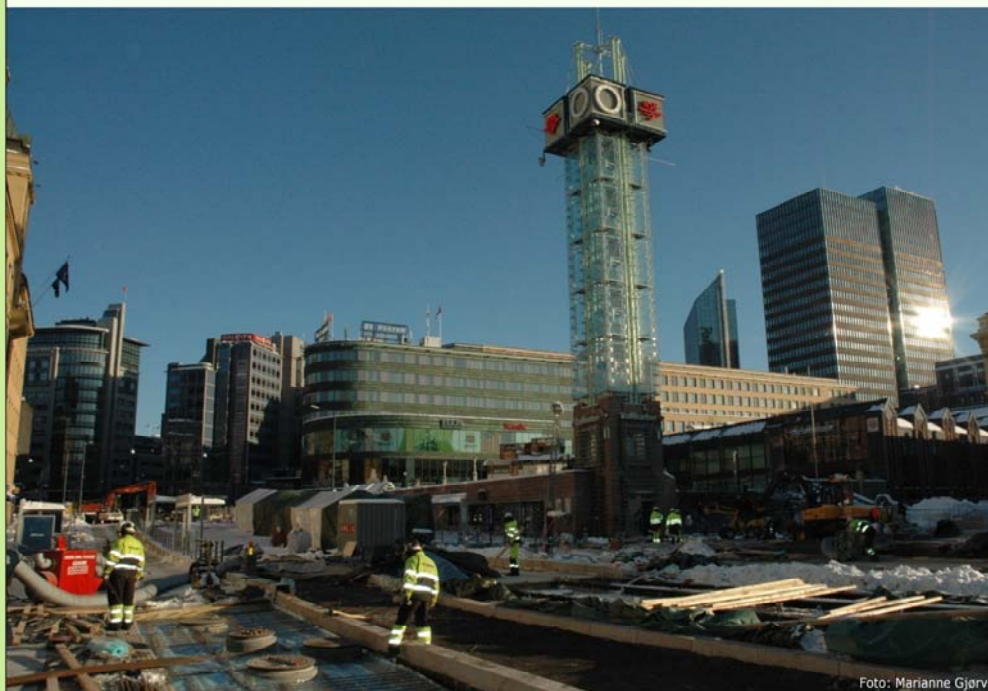
Med utgangspunkt i de nevnte målene, har regjeringen også konkrete forventninger til kommunene i Osloregionen.

En forventning er at det må skje en mer konsentrert utbygging rundt kollektivknutepunktene, slik som her ved Kolbotn stasjon.

Virksomheter og boliger bør lokaliseres nært eksisterende servicetilbud og kollektivtransportens linjer og knutepunkt i hele regionen, ikke bare i Oslo.

Videre bør lokalisering skje ut fra bedrifters behov for arealer til virksomhet og parkering.

Ny handelsvirksomhet skal være ledd i en ønsket senterstruktur



Lokalisering av handel er en viktig del av utviklingen av kollektivknutepunkt. Vi ser her et godt eksempel på lokalisering av handel i Norges største kollektivknutepunkt, ved Jernbanetorget og Oslo Sentralbanestasjon.

Vi har fått rikspolitiske bestemmelser for kjøpesentre, som har bidratt i en ønsket utvikling. Det er imidlertid fortsatt viktig å jobbe for å konsentrere handelen til eksisterende tettsteder.

Videre er det behov for oppdatert kunnskap om konsekvensene av lokalisering av handel.

Reduserte utslipp og støy fra transport



En annen forventning er at kommunene bidrar til å redusere utslipp av klimagasser og lokal luftforurensning og støy fra transport.

Et viktig virkemiddel er å øke andelen reiser med kollektivtransport.

Konseptvalgutredningen i 2007 anbefaler at Oslopakke 3 kombineres med et sett av virkemidler. Noen av disse er mer konsentrert arealbruk, en mer restriktiv parkeringspolitikk og aktiv trafikkstyring. Videre må en forsterket finansiering av kollektivtransporten sees i sammenheng med utviklingen av arealbruken.

12

Styrket kollektivtransport og økt satsing på sykkelveger

Aften 150 år
000 'Tross fornet, byen bærer'

ONSDAG 6. januar 2010 Uke 1 Nr. 7 151. årgang Lossalg: kr 15
SAGENE • NORDRE AKER

Kjempefornøyd

GLAD SJEF. Aftens meningsmåling utført av Respons Analyse er en bekreftelse på at det Ruter holder på med blir verdsatt, mener Ruter-sjef Bernt Suttan Jonassen. PH: S. W. / O. S. / O. S.

- 7 av 10 oslofolk er svært fornøyd med kollektivtilbudet i byen
- En fin nyttårs gave for våre ansatte, sier Ruter-sjefen
- Trafikkøkningen tvinger nå Ruter til å tenke nytt og stort

Faksimile: Aften 06.01.10 Side 9-1, del 1

Det er også viktig at det blir en styrket kollektivtransport og økt satsing på sykkelveger for å realisere regjeringens mål.

Vi trenger et bærekraftig transportsystem. Dette oppslaget i Aften nylig viser at 7 av 10 oslofolk er svært fornøyd med kollektivtilbudet i byen. Det er bra!

Likevel må vi jobbe for å endre reisemiddelbruken i retning av miljøvennlige transportformer, både i Oslo og Akershus.

Arealbruksutviklingen må støtte miljøvennlige og effektive transportformer.

Videre må vi få mindre privat bilbruk og mer kollektivbruk.

Aktiv bruk av parkeringspolitikk for å påvirke reisemiddelfordelingen



13

Foto: Marianne Gjerv

Det er også en forventning om at kommunene aktivt bruker parkeringspolitikk som et av flere virkemidler for å påvirke reisemiddelfordelingen.

Utfordringsdokumentet

Grunnleggende forhold:

- Sterk befolkningsvekst
- Økt utslippsmengde
- Økt press på samferdselsinfrastruktur
- Hovedstadregionen som regionalt nav
- Organisatoriske forhold
- Markedets sterke rolle
- Fremme naturmangfold og friluftsliv
- Redusert omdisponering av landbruksarealer

Sentrale utfordringer:

- Bærekraftig transportsystem
- Trafikkvekst og reisemiddelfordeling
- Boligbehov og regionens bosettingsmønster
- Godstransport og logistikk
- Handelens struktur og lokalisering
- Utbyggingsmønster, transport og kommuneøkonomi
- Rett virksomhet på rett sted – og gode boligområder
- Økt press på dyrka mark og naturområder.

14

På dette møtet skal vi diskutere utfordringsnotatet. Jeg synes i utgangspunktet det ser fint ut, men ønsker å legge til to punkter i omtalen av Grunnleggende forhold.

Det første omhandler naturmangfold og friluftsliv, og det andre handler om å ta vare på landbruksarealene våre.

Dette er prioriterte områder fra regjeringens side når det gjelder arealbruk. Jeg tar gjerne synspunkter på dette tillegget i teksten i den videre diskusjonen.

Takk for oppmerksomheten.



15

Foto: Tone Sjøraug