



## ATP-utfordringer sett fra Oslo

## Oslo kommunes utgangspunkt: Kommuneplan 2008

### Visjon:

- en åpen og inkluderende hovedstad med rom for mangfold og livsutfoldelse
- en by hvor det er lett å lykkes og vanskelig å gå til grunne
- blant de mest innovative byene i Europa med rom for kreativitet og verdiskaping.
- en byutvikling med gode steds- og miljøkvaliteter og et miljøeffektivt transportsystem.
- en av verdens mest miljøvennlige byer. Fjorden og Marka gir Oslo et blågrønt preg som skal bevares og styrkes.
- innbyggere deltar aktivt og er med på å påvirke byens utvikling

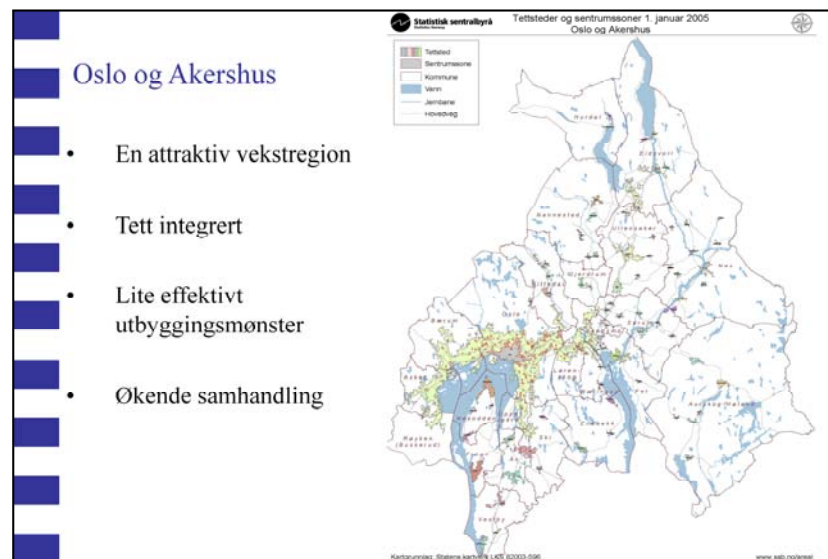


2

Kommuneplanen er den overordnede planen i Oslo Kommunes planhierarki, og for Oslo kommune er kommuneplanens visjon for byen og regionens utvikling et utgangspunkt for plansamarbeidet. Visjonen har seks elementer som dere sikkert kjenner, og som forteller hva vi vil med byen og som gir rammer for videre transport og arealplanlegging.

Kommuneplanen ble vedtatt før sommeren i 2008 og ble godkjent av regjeringen 11.12.2009.

De ulike elementene i planens visjon henger sammen – men å lykkes med bærekraftig byutvikling og miljøeffektiv transport er særlig viktig, disse områdene er grunnleggende for å oppnå de andre målene for samfunnsutviklingen i regionen. Derfor er vi sterkt engasjert i dette samarbeidet og har store forventninger.



Før jeg går nærmere inn på det jeg mener er de viktigste utfordringene, vil jeg gjerne dvele litt ved noen sentrale utviklingstrekk. Vår region vokser raskt. Med 94 000 flere innbyggere eller nesten 10 prosent økning på bare 5 år er dette Europas sterkest voksende hovedstadsområde. Veksten tilsvarer mer enn innbyggertallet i Drammen og Moss - til sammen. Prognosene frem til 2030 viser fortsatt stor vekst.

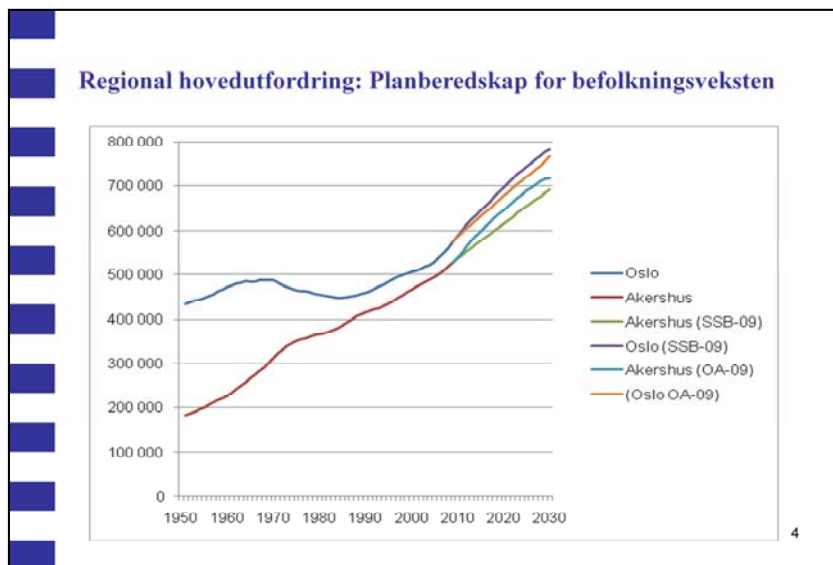
Vi bor, jobber, pendler og flytter på kryss og tvers. Oslo har flest arbeidsplasser, men utpendlingen *fra* Oslo har i de senere år økt raskere enn *inn*pendlingen. Folk velger arbeidsplass og bosted nærmest uavhengig av hverandre i vårt område. 20 000 mennesker flytter hvert år mellom de to fylkene, og 400 000 biler passerer bygrensen daglig.

Arbeidsplassveksten har vært sterkere i Akershus enn i Oslo. Dette er positivt fordi ledig transportkapasitet - motstrøms i morgen- og ettermiddagsrush – brukes mer enn før.

På kartet vises det sammenhengende bebygde tettstedsområde, slik SSB definerer det. Her bor ca 900 000 personer i 11 kommuner, som hver har arealplanmyndigheten for sitt område. Bare i Oslo har vi også ansvar for transporttilbudet, slik at areal- og transportplanlegging har en innebygd logikk. Det er ingen som har ansvaret for å sikre utbyggingsmønsterets samlede regionale effektivitet.

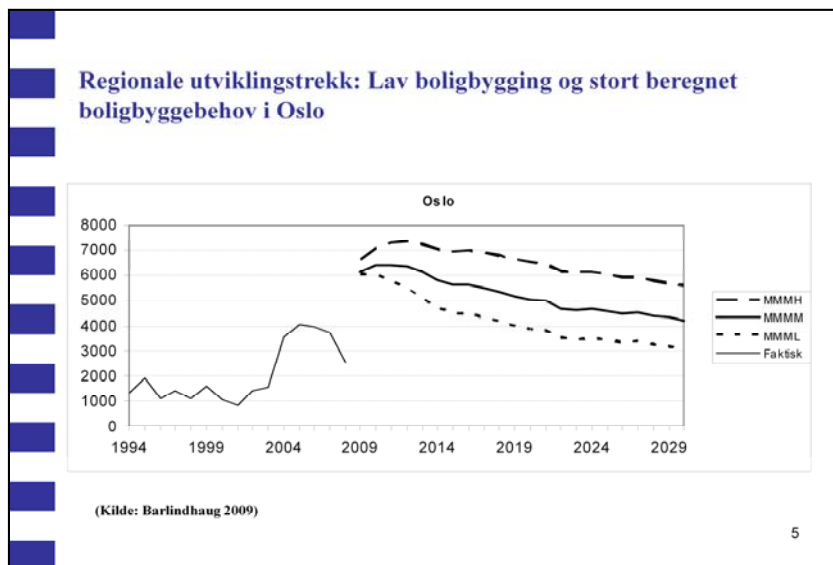
Opprettelsen av Ruter og den fremforhandlede Oslopakke3 er for tiden de viktigste samhandlingsredskapene i regionen. Ruter hadde i 2008 240 mill påstigninger av kollektivreisende. Selskapet lanserte nylig meget ambisiøse planer om og øke antall påstigninger til 550 mill i 2030.

Gjennomføring av Oslopakke 3 er helt sentral for å unngå kø, kork og kaos. Denne finansieringspakken gjør det mulig å utvikle regionens transport- og kollektivsystem i tråd med befolkningsveksten.



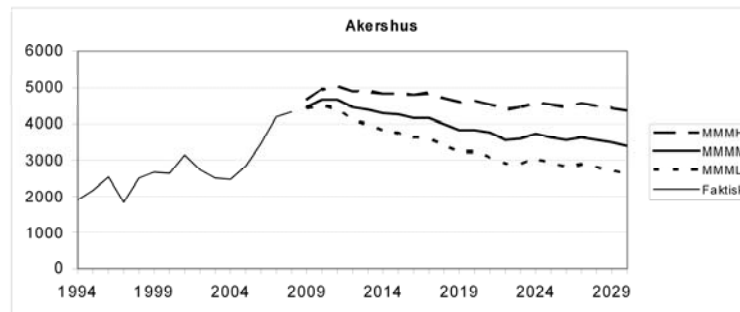
Jeg nevnte at vår region er Europas sterkest voksende hovedstadsområde. I vår felles befolkningsfremskrivning regnes det med at folketallet kan komme til å øke til i underkant av 1,5 mill frem til 2030.

Regionen står m.a.o. overfor store utfordringer knyttet til hvor alle disse skal bo og jobbe og hvilke infrastrukturer de vil ha behov for.



På grunnlag av den sterke befolkningsveksten, har forskere beregnet et boligbyggebehov i Oslo som er om lag dobbelt så høy som den gjennomsnittlige boligbyggingen de senere år. Dette vises i denne figuren. Vi vet at planoppgavene blir stadig mer kompleks og konfliktfylt når kjente bymiljøer fylles opp i høyden og med fortetting. I tillegg ser vi at markedet fortsatt er nokså labert, med det svakeste igangsettingstempoet vi har sett siden tidlig på 90-tallet.

### Regionale utviklingstrekk: Økende boligbygging og stort beregnet boligbyggebehov i Akershus



(Kilde: Barlundhaug 2009)

6

Disse beregningene fra de samme forskerne forteller at nabokommunene også må planlegge for en boligvekst som er sterkere enn noen gang, hvis alle skal få tak over hodet.

Da må vi se nærmere på behovet for en regional utvikling og fortetting som sikrer kvalitet og boliger som folk har råd til.

**Regionale utviklingstrekk: Befolkningsveksten gir økt transportbehov**



Dersom befolkningsutviklingen mot 2030 blir som forventet i prognosene, vil antallet personreiser øke med 60 prosent

7

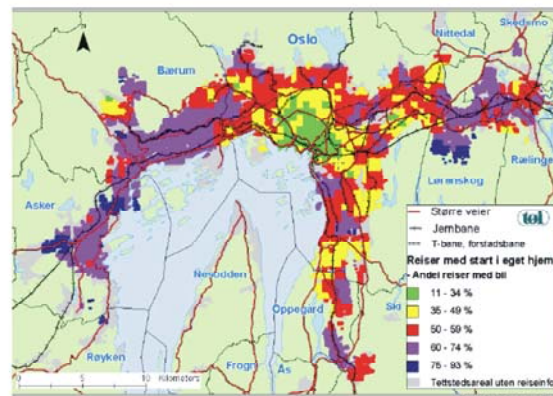
Befolkningsveksten bidrar også til en formidabel vekst i transportbehovet.

Dersom befolkningsutviklingen mot 2030 blir som forventet i prognosene, vil antallet personreiser øke med 60 prosent

I Oslo kan ikke biltrafikkveksten i indre by kunne økes med mer enn 15-20 prosent.

Det betyr at det meste av veksten må tas kollektivt.

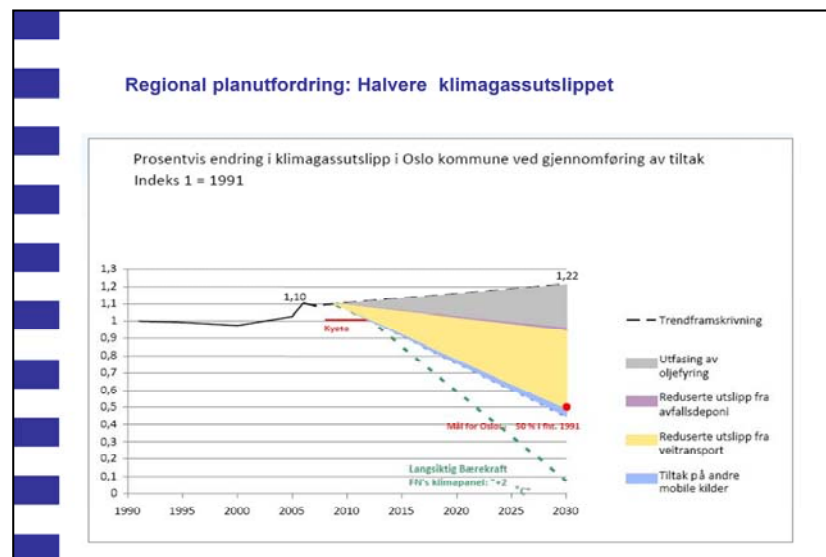
### Store forskjeller i bilbruken i Oslo og Akershus



8

Kollektivtrafikken kan ta mye av trafikkveksten, det er fortsatt ledig kapasitet, men store forbedringer må gjennomføres.

Mindre enn 1 av 3 reiser med bil i indre by. Mer enn 2 av 3 reiser med bil i Akershus



Oslo kommune har mål om halvering av klimagassutslipp innen 2030. Dette gjelder til tross for folketallsveksten.

Veitrafikken den klart største kilden til klimagassutslipp. Vi må derfor *både* begrense behovet for motoriserte reiser, *og* øke kollektivandelen i hele regionen. Ruter AS er vår viktigste felles hjelpemiddel i så henseende.

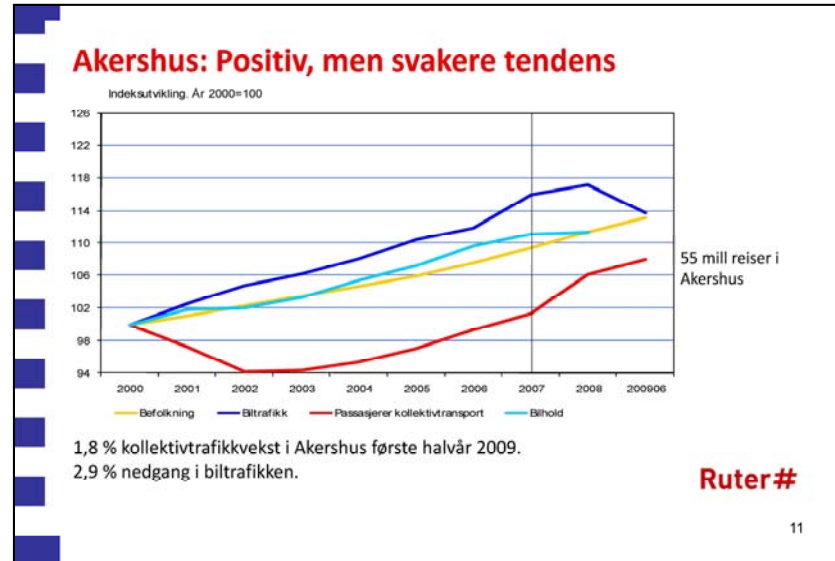
Vi har ingen forventning om en halvering av CO<sub>2</sub>-utslipp med bedre areal- og transportløsninger alene. Men vår beregninger viser at vi kan få redusert byen klimagasser med brutto 20 prosent gjennom økte kollektivandeler og atferdsendringer i transportvaner.

Resten av klimatiltakene må skje gjennom blant annet utskifting av energikilder – på dette området er vi i god gjenge, systematisk skiftes nå alle kommunale oljefyrer i Oslo ut før 2012 – fjernvarmen bygges ut, ja faktisk fordobles i energiproduksjon, vi satser på energismarte kommunale bygninger, og kommunen legger også til rette for økt bruk av el-biler og andre typer drivstoff.



Det som nå er veldig gledelig er at forbedringene i kollektivtransporten, gjennom en systematisk satsing på vedlikehold, nytt materiell og flere avganger, samt en bevisste byutvikling på kollektivknutepunkter begynner å virke. Ikke bare har antallet kollektivreisende økt kraftig de siste årene, men også veitrafikken har faktisk gått ned i Oslo.

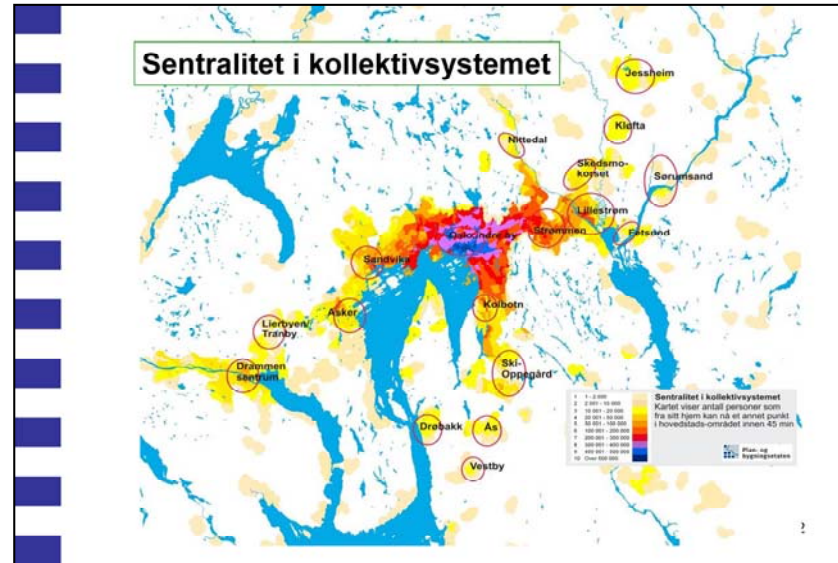
Og ekspertene sier nå at trafikknedgangen viser en atferdsendring. Familier og arbeidstakere har vendt seg til å bruke kollektivtransport mer enn før, etter finanskrisen, økte bomringtakster og den siste måned med begrensninger i Fjell-linje-tunnellen.



Det er også veldig hyggelig at utviklingen i Akershus etter hvert også viser en positiv tendens.

Som nevnt er det gode samarbeidet i Ruter og Oslopakke3 helt sentralt for å videreføre denne positive utviklingen.

Forutsigbar utvikling i transportnettene gir oss også et godt grunnlag for **målrettet arealutvikling**, som er mitt neste tema.



En effektiv og hyppig kollektivtransport er meget kostbart uten et stort kundegrunnlag som bor og jobbe langs traseene. Vi er nødt til å utnytte eksisterende transportinfrastruktur mer effektivt.

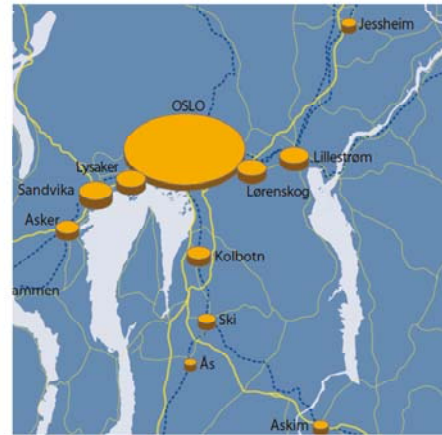
Tettheten ved knutepunkter og stasjonsområder i hele regionen må økes og regionens tettsteder må utvikles videre. Her er det mange gode eksempler å finne, f.eks i Lillestrøm, Asker og Kolbotn i Akershus, og Nydalen og Skøyen i Oslo.

Det bygges og planlegges mye ny infrastruktur, som f.eks dobbelspor til Ski, ny Kolsåsbane og eventuelle nye t-banelinjer eller –forlengelser. Det er viktig at vi legger til rette for at disse milliardinvesteringene blir støttet opp av en forbedret tettstedsstruktur. Boligbygging må kanaliseres til stasjonsområdene, og arbeidsplasser til kollektivknutepunkter langs disse banene.

Vi må følge opp med planlegging som sikrer nye utbyggingsområder god kollektivtilgjengelighet. Planlegging av utbyggingsområder og forbedring av kollektivkapasitet må gå hånd i hånd

### En sterk regional senterstruktur må utvikles

- Osloregionens strategi for areal og transport gir oss et godt felles utgangspunkt

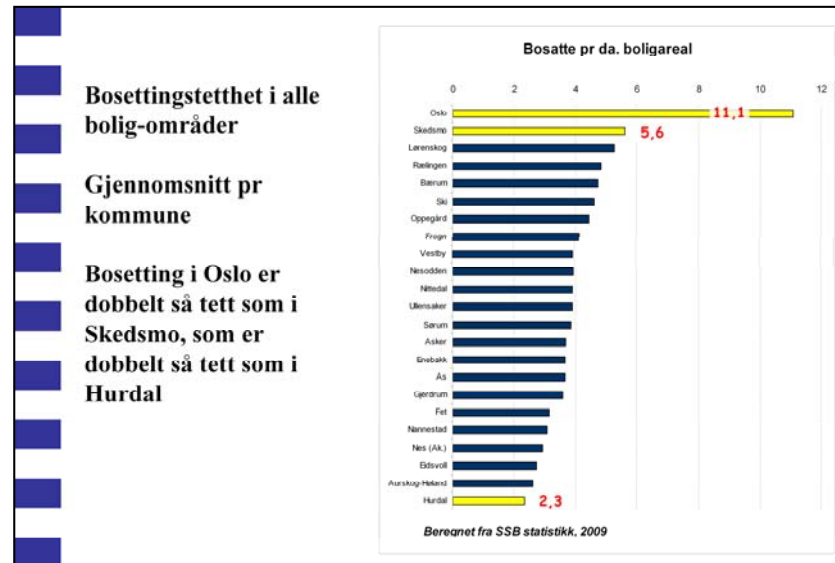


Vi må diskutere nærmere hvor mesteparten av veksten bør komme i årene fremover.

Dette kartet illustrerer konklusjonene fra Osloregion-samarbeidet. Vi støtter fullt ut konklusjonen om behovet for å samle arealbruken på bestemte vekstområder og gjennom dette utvikling av en regional senterstruktur som er tydeligere enn i dag.

Dette betyr at det meste av framtidig ny aktivitet må komme i tettsteder og områder som har, eller som får, meget god kollektivbetjening. Dette gjelder særlig publikumsrettete og arbeidsintensive arbeidsplasser, og de mest konsentrerte boligtyper.

Dette oversiktsbilde må følges opp med større grad av detaljering og forpliktelse i Oslo og Akershus.



Vi har et stort potensial for fortetting. Som figuren her viser er botettheten (som ikke må blandes med trangboddhet) i nabokommunene mindre enn halvparten av det vi har i Oslo sett under ett.

Hele 20 prosent av regionens befolkning bor i områder med det jeg vil kalle lav utnyttning, eller mindre enn 4 personer pr dekar. Dette inkluderer folkerike kommuner som Asker, Nesodden, Ås og Nittedal.

Til slutt vil jeg trekke frem noen suksessfaktorer.

## Suksessfaktorer

1. Regional organisering av planarbeidet
  - Oslo, Akershus FK og regionene i førersetet
2. Styrke den regionale dimensjonen - bruke PBL: Alle kommunene skal utarbeide kommunale planstrategier etter valget i 2011
  - Hva betyr den regionale utviklingen for kommunen?
  - Hva er de regionale konsekvenser av kommunens disposisjoner?
  - Hva vil kommunen gjøre for å bidra til felles regionale mål?
3. Regionale diskusjoner før lokale beslutninger

15

”Pålagt” plansamarbeid skaper ingen begeistring. Regionen må selv komme i førersetet og finne egnet organisering. Men staten setter mange av premissene for den regionale utviklingen slik at det er avgjørende at de sentrale myndigheter deltar i det videre arbeidet.

Det er behov for å styrke den regionale dimensjon i kommunenes planlegging. Den regionale planstrategien må oppfordre kommunene til klargjøre sine regionale roller når de etter valget 2011 skal utarbeide kommunale planstrategier. Å besvare følgende tre enkle spørsmålene er en god start.

*Hva betyr den regionale utviklingen for kommunen?*

*Hva er de regionale konsekvenser av kommunens disposisjoner?*

*Hva vil kommunen gjøre for å bidra til felles regionale mål?*

Vi må altså vende oss til å ta brede diskusjoner om lokalt planarbeid som har regionale konsekvenser.

Fra Oslo kan jeg f.eks. nevne Groruddalen, som med vertskapet til Alnabruterminalen - som jo skal videreutvikles - har en meget viktig regional funksjon. Groruddalen har også et betydelig boligpotensiale som kan utløses hvis nye T-banelinjer bygges - et åpenbart tema for regionale drøftinger.

Et annet eksempel er at når det i NTP investeres mer enn 11 milliarder i nytt dobbelspor Oslo-Ski, utløses sterke regionale forventninger til Ski og Oppegård kommuner (og til Oslo) om å øke utnyttelsesgraden langs med stasjonene på Østfoldbanen. Det er heller ikke et lokalt anliggende alene.

Fra Oslo har vi store forventninger til at et forpliktende regionalt samarbeid vil gi resultater.