

KONKRETISERING AV ALTERNATIVENE

UTBYGGINGSSALTERNATIVER FOR 2030 MED PERSPEKTIV MOT 2050

VEDTAK POLITISK STYRINGSGRUPPE 29.11.2012

Dette dokument om konkretisering av utbyggingsalternativer for 2030 med perspektiv mot 2050 legges til grunn for videre arbeid med konsekvensbeskrivelser, med følgende kommentarer:

1. De ulike delene av transportsystemet har svært ulik betydning i ulike deler av regionen, og alle delene av systemet må komme frem i beskrivelsene og vurderingene. For Akershus har jernbanen spesielt stor betydning. IC-triangelet er høyest prioritert i planperioden, men det er likevel viktig å få frem hvilket potensiale som ligger i videreutvikling av også de andre linjene i området (Ringeriksbanen, Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, etc.) Dette gjelder spesielt i det lange tidsperspektivet, og innarbeides i en videreutvikling av 2050-perspektivene. Samtidig er det viktig å få en god beskrivelse av de områdene i Akershus som kun betjenes av buss. Dette må komme tydelig frem i konsekvensbeskrivelsen av alternativene. For Oslo og de indre delene av Akershus spiller lokaltog og T-bane en viktigere rolle, i tillegg til at Oslo har spesielle utfordringer som mottaker av store deler av transporten i regionen, både med bil, buss og bane. Konsekvensene av de ulike alternativene for transporten i Oslo må beskrives spesielt.
2. Vi har noen viktige drivere for vekst og næringsutvikling i Osloregionen. Disse bør omtales spesielt i det videre arbeidet, uavhengig av alternativene. Flyplasser, store regionale institusjoner, viktige næringsklynger, og andre faktorer som kan påvirke vekst og utvikling i området. Gardermoen er en av driverne i Osloregionen det må ses spesielt på.
3. De langsiktige perspektivene bør utvides nordover og inkludere områder i Hedmark og Oppland.
4. Det oppleves noe uklart hvordan Oslo og sammenhengen mellom Oslo og de indre delene av Akershus er behandlet forskjellig i alternativ 2 og 3. Forskjellene i utbyggingsmønster og transportprioriteringer må videreutvikles og komme tydelig frem i diskusjonsgrunnlaget til drøftingsfasen. Oslos byområdeinndeling må reflekteres i materialet.

INNLEDNING

HVOR ER VI I PROSESSEN?

Arbeidet med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus startet våren 2012. Dette dokumentet er en oppsummering av arbeidet med konkretisering av alternativene, og ligger til grunn for videre arbeid med konsekvensbeskrivelser. Utgangspunktet for alternativene er beskrivelsene i vedtatt planstrategi og planprogram. I tråd med planprogrammet er det sett på utbyggingsalternativer for 2030 med perspektiv mot 2050.

Dokumentet inneholder et forslag til knutepunktstruktur og prinsipper for vekstfordeling, samt skisser til transportsystem og alternative lokaliseringer av nye byer. Det går imidlertid ikke et skarpt skille mellom konkretisering av alternativene og konsekvensbeskrivelsen av dem. Det må arbeides videre med både den konkrete vekstfordelingen, beskrivelsen av nærings- og tjenestestruktur, og det optimale transportsystemet i alternativene. I tillegg skal beskrivelsene av 2050-perspektivene utdypes.

Hensikten med alternativene er å få fram et godt kunnskapsgrunnlag for drøftingsfasen og utarbeiding av selve planforslaget. Alternativene må ikke sees på som alternative planforslag, men er eksemplifiseringer av ulike prinsipper for utvikling. Det konkrete innholdet, for eksempel utvalg av prioriterte steder, kan bli endret i selve planforslaget. Kunnskap som kommer frem i konsekvensbeskrivelsesfasen vil påvirke dette.

Det skal gjøres vurderinger av hvilke konsekvenser de ulike utbyggingsalternativene vil få for ulike temaer beskrevet i planstrategi og planprogram. Det vil gjøres en relativt omfattende konsekvensbeskrivelse i denne fasen, for å få et best mulig kunnskapsgrunnlag til drøftingsfasen. Det er tenkt å gjennomføre følgende konsekvensbeskrivelser av 2030-alternativene:

Transport: Det skal benyttes en kombinasjon av transportmodell og faglige vurderinger for å si noe om samspillet mellom areal- og transportutviklingen, og konsekvenser for bla. transportarbeid, utslipp og kostnadsbilde.

Kommunaløkonomiske konsekvenser: Det skal gjøres en prinsipiell vurdering, eventuelt i kombinasjon med eksempler eller caseanalyser, for å belyse sammenhenger mellom vekst og kommunaløkonomiske utfordringer.

Sammensetning av boligtyper: Det skal vurderes hvordan endringer i boligstruktur i alternativene vil kunne påvirke flyttestrømmer, boligsosiale forhold og andre markedsmessige forhold.

Nærings- og tjenestestruktur: Det skal gjøres en vurdering av hvilke lokaliseringpreferanser ulike typer næring har og hvilke byer og tettsteder som på sikt kan tilfredsstille disse preferansene. Resultatet skal vurderes opp mot alternativene. I tillegg skal det gjøres en vurdering av utbyggingsbehov.

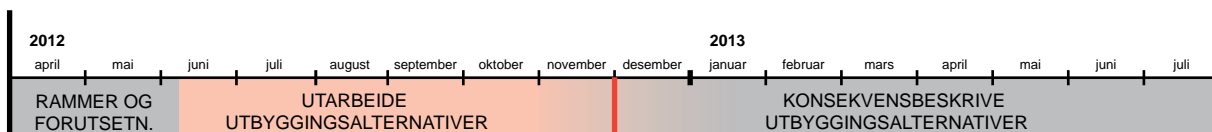
Nye byer: Nye byer skal vurderes som del av alternativene for de ulike temaene. I tillegg skal det gjøres en generell vurdering av fordeler og ulemper av å etablere en helt ny by framfor å bygge videre på eksisterende struktur.

Visualisering av steder: Det skal lages en enkelt kommuniserbar fremstilling av hvordan knutepunkter på ulike nivåer er tenkt utviklet i alternativene.

2050-perspektiver: De 8 perspektivene, og sammenhengen mellom alternativene og perspektivene, skal beskrives nærmere i dialog med de andre fylkene i Osloregionen. Konsekvenser skal behandles på et overordnet nivå i lys av konsekvensbeskrivelsene av alternativene.

VEDTAK PLANPROGRAM

3 ALTERNATIVER TIL DRØFTING



UTREDNINGSFASEN

INNHOLDSFORTEGNELSE

Det legges opp til en intensiv faglig og politisk diskusjon i planarbeidets drøftingsfase, der det blant annet skal gjennomføres åpne møter med regionene og kommunene. Diskusjonen danner grunnlaget for utarbeidelse av planforslaget, som skal være klart fra plansekretariatet våren 2014. Involvering av de ulike partene i alle faser er viktig for å lage en best mulig plan, men også for å få til best mulig oppfølging når planen er vedtatt. Da skal planen ligge til grunn for kommunens arealplanlegging, fylkeskommunale prioriteringer og statlig sektorplanlegging innen areal og transport.

Om dokumentet

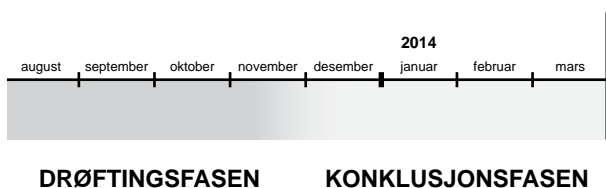
Kapittel 1 er en oppsummering og sammenstilling av de tre alternativene. Kapittel 2-3 gir en introduksjon til bakgrunnen for arbeidet og hvordan vi har jobbet med alternativene. Kapittel 4 og 5 presenterer utbyggingsalternativene for 2030 med perspektiv mot 2050. Nærmere dokumentasjon av grunnlag som er utarbeidet underveis, følger vedlagt.

Innledning	2
Hvor er vi i prosessen?	
1 Oppsummering	4
Utbyggingsalternativer for 2030	
2 utfordringer, muligheter og mål	6
Hvorfor trenger vi en regional plan?	
3 Framgangsmåte	8
Hvordan har vi konkretisert alternativene?	
4 Utbyggingsalternativer for 2030	
Alternativ 1	16
Utbyggingsmønster	
Transportsystem	
Alternativ 2	20
Utbyggingsmønster	
Ny by	
Transportsystem	
Alternativ 3	26
Utbyggingsmønster	
Nye byer	
Transportsystem	
5 Perspektiv mot 2050	32
6 Ordliste	42
Forklaring av sentrale begreper	

Vedlegg

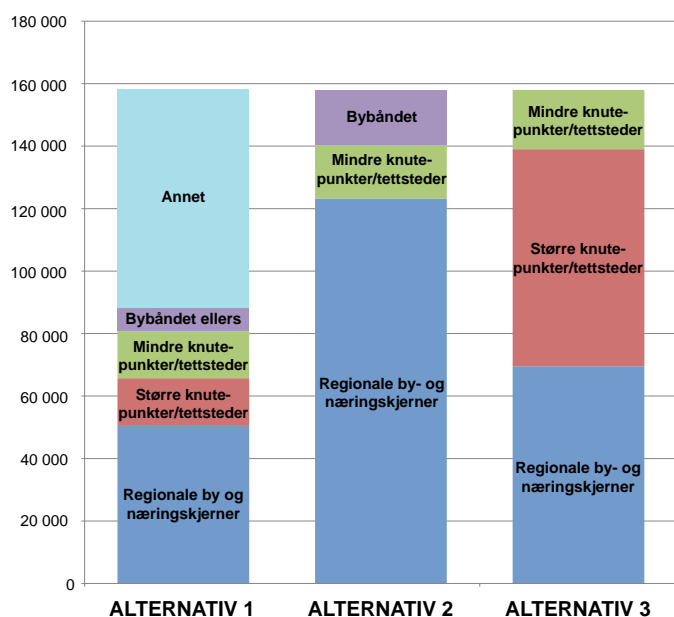
- Grunnlagsnotat transport** av 05.11.2012 - oppsummering av foreliggende transportfaglig grunnlag som er relevant for konkretisering av alternativene.
- Dokumentasjon av innledende arbeid med utvalg av steder** av 14.09.2012 - diskusjonsgrunnlag til møte i administrativ referansegruppe 20.09.2012.
- Dokumentasjon av arbeid med nye byer** av 05.11.2012.

HØRINGSUTKAST M/KONSEKVENSTREDDNING

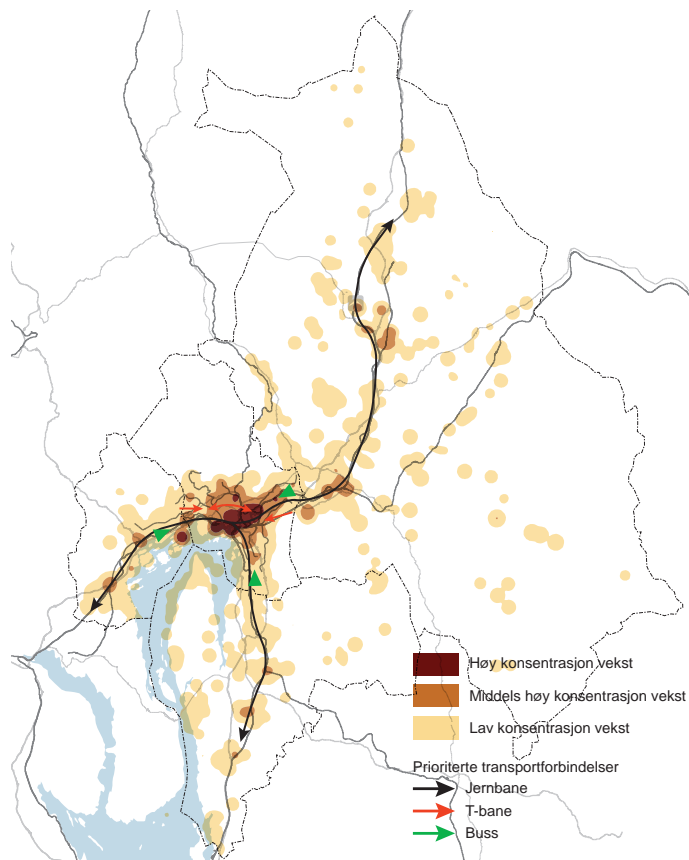


1 UTBYGGINGSALTERNATIVER FOR 2030 OPPSUMMERING

Alternativene er her sammenstilt og oppsummert for å få fram de viktigste prinsipielle kjennetegnene og forskjellene. I kapittel 4 er hvert enkelt alternativ beskrevet mer inngående, med undertemaene *utbyggingsmønster og transportsystem, nærings- og tjenestestruktur, regional sammenheng og 2050-perspektiv, vekstfordeling og nye byer*.



Vekstfordeling: Søylediagrammet viser befolkningsveksten i Akershus fordelt på de ulike knutepunktkategoriene i alternativene. Diagrammet viser at Alternativ 1 og 3 ikke er så ulike når det gjelder konsentrasjon i regionale kjerner. Samtidig skjer en stor andel av veksten i alternativ 1 utenfor det vi har definert som knutepunkter, mens tilsvarende andel i alternativ 3 skjer i de større knutepunktene. I alternativ 2 skjer en stor andel av veksten i regionale kjerner og bybåndet, mens alle andre knutepunkter kategoriseres som "mindre knutepunkter".



ALTERNATIV 1
VIDEREFØRE DAGENS KOMMUNEPLANER

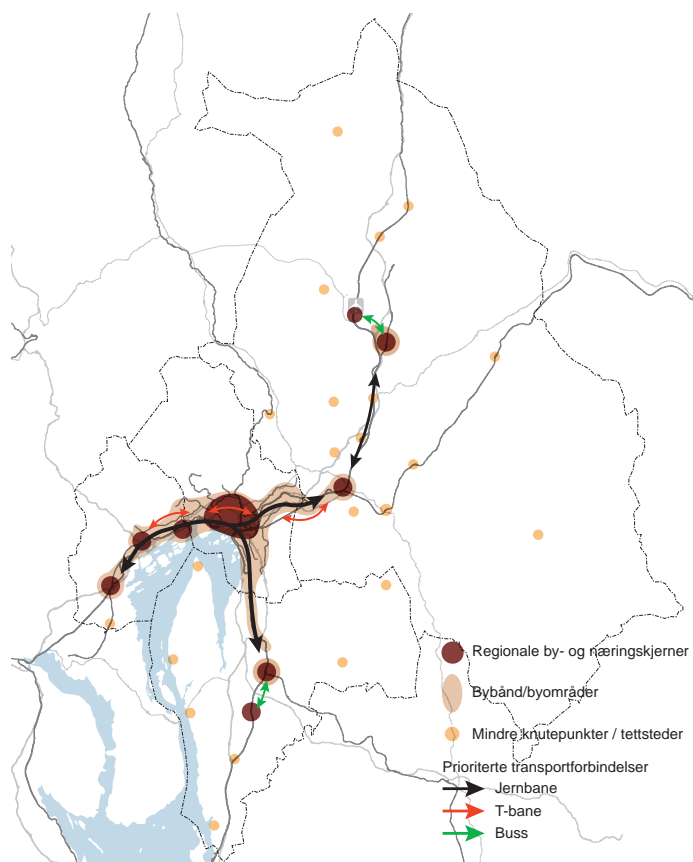
Utbyggingsmønster: Fremskrevet vekst i hver kommune fordelt på utbyggingsområdene i gjeldende kommuneplan. Tettere arealbruk i Oslo og regionale kjerner i Akershus. Nye arealer tas i bruk i ytterområdene.

Næringsutvikling og tjenestetilbud: Steder med konsentrert vekst kan utvikle bedre lokalt tjenestetilbud. Regionale kjerner har dårligere forutsetninger for å opparbeide spesialisert næringsliv enn i alternativ 2. Opprettholdelse av funksjonell ubalanse med flere næringsetableringer i Oslo og vest enn i nordøst og sør.

Transportsystem: Spredt utbygging gir mindre effektiv kollektivbetjening og vekst i biltrafikken. Jernbane og T-bane er ryggrad, men buss vil fortsatt spille stor rolle for å betjene spredt vekst. Tiltak for å opprettholde akseptabel framkommelighet.

Regional sammenheng og 2050-perspektiv: Direkte knyttet til Kommunal mosaikk, som viser tenkt utvikling uten noen felles regional strategi. Andre kombinerbare strategier er *Kjerner og knutepunkter*, *Stasjonssamfunn*, *Skandinavisk link* og *Ringbanebyen*.

Nye byer: Ingen. Undersøkes i stedet flere ulike typer lokaliseringer i alternativ 3.



ALTERNATIV 2 KONSENTRERT UTVIKLING AV BYER

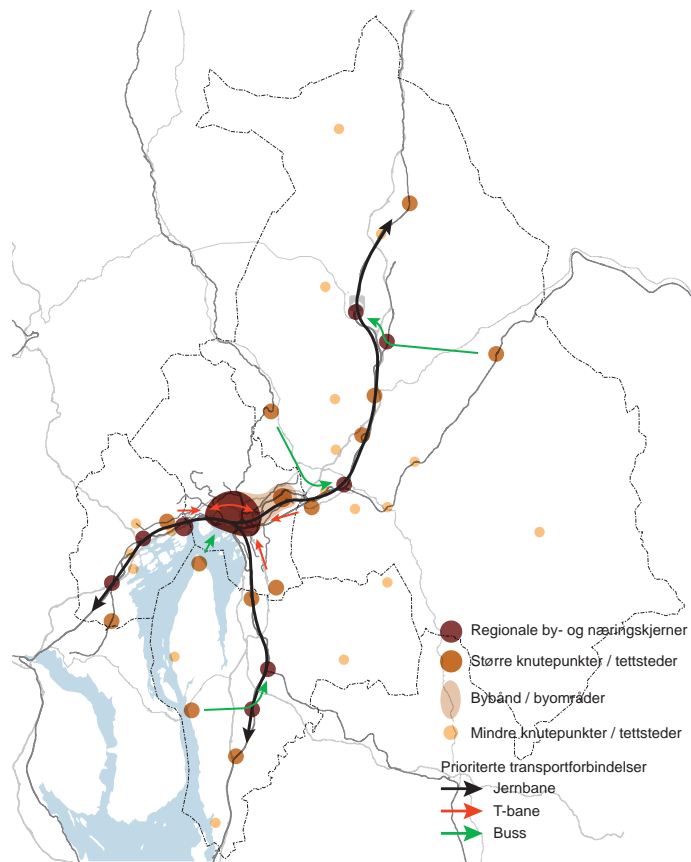
Utbyggingsmønster: Konsentrert vekst «innenfra og ut» i Oslo og noen få byer i Akershus. Helhetlig utvikling av det sammenhengende «bybåndet», med henvendelse både mot urbane kjerner i Akershus og sentrale Oslo.

Næringsutvikling og tjenestetilbud: Veksten utnyttes til å bygge opp sterke regionale kjerner med spesialiserte næringer som kan bidra til å balansere et Osلودominert arbeidsplass- og tjenestetilbud.

Transportsystem: Jernbane og T-bane ryggrad med godt tilbringersystem. Utnytte økt kapasitet i eksisterende system, utvikle T-banen og øke kapasitet på indre deler av jernbanen. Godt kollektivsystem inn mot og i regionale kjerner. Nettverk i bybåndet som muliggjør motstrøms reisestrømmer.

Regional sammenheng og 2050-perspektiv: Direkte knyttet til *Indre regionale kjerner*, som innebærer samspill med en sterk Buskerudby og gode forbindelser hit. Andre kombinerbare strategier er *Næringsaksen*, *Skandinavisk link*, *Ytre regionale kjerner* og *Ringbanebyen*.

Mulig ny by: Kraftig forsterket vekst i Lillestrøm.



ALTERNATIV 3 FORTETTING I MANGE KNOTEPUNKTER

Utbyggingsmønster: Desentralisert vekst «utenfra og inn», konsentrert i et større utvalg knutepunkter langs kollektivtransportsystemet i hver korridor.

Næringsutvikling og tjenestetilbud: Veksten utnyttes slik at flere tettsteder får befolkningsgrunnlag nok til å utvikle et godt lokalt tjenestetilbud innenfor gang- og sykkelavstand. De regionale kjernene har dårligere forutsetninger for å opparbeide mer selvstendige regionale arbeidsmarkeder enn i alternativ 2.

Transportsystem: Jernbane og T-bane er ryggraden som tar de tunge Oslo-rettede reisestrømmene, med godt tilbringersystem. Økt kapasitet på ytre deler av jernbanen. Sterkere tverrforbindelser ute i regionen.

Regional sammenheng og 2050-perspektiv: Direkte knyttet til *Kjerner og knutepunkter*, som innebærer vekst i mange byer og tettsteder langs kollektivnettet i Osloregionen. Andre kombinerbare strategier er *Ytre regionale kjerner*, *Skandinavisk link* og *Ringbanebyen*.

Mulige nye byer: Undersøkes fire ulike typer lokaliseringer: Heggedal i vestkorridoren, Rosenholm/ Kolbotn i bybåndet, Rånåsfoss som del av mulig styrket tverrforbindelse, og Minnesund langt ut i regionen.

2 UTFORDRINGER, MULIGHETER OG MÅL HVORFOR TRENGER VI EN REGIONAL PLAN?

UTFORDRINGER OG MULIGHETER

Befolkningsveksten som forventes i Oslo og Akershus gir de to fylkene både muligheter og utfordringer. For å gripe de mulighetene veksten kan gi og løse de utfordringene veksten kan skape er det nødvendig at Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og alle Akershuskommunene samarbeider om areal- og transportutviklingen. En regional plan for areal og transport skal bidra til å styre veksten slik at utviklingen blir mest mulig positiv lokalt, regionalt og nasjonalt.

Vekst som håndteres på en god måte kan gi:

Mer komplette lokalsamfunn

Høyere befolkningstetthet i byer og tettsteder gir bedre kundegrunnlag for et variert handel-, kultur- og servicetilbud, og dermed kortere avstand til daglige gjøremål, også for de som bor utenfor tettstedet.

Ny næringsvekst

Det er en internasjonal trend at kunnskapsbaserte bedrifter lokaliserer seg i innovative miljøer hvor tilgangen til kompetent arbeidskraft er god. Osloregionen er en liten region i europeisk sammenheng, men er til gjengjeld en av de raskest voksende, og har gode økonomiske og velferdsmessige forutsetninger for å tiltrekke seg kompetent arbeidskraft. Ny næringsvekst er avhengig av at regionen kan tilby sterke innovative miljøer, et effektivt transportsystem og gode levevilkår for arbeidstakerne. Kunnskapsbaserte bedrifter med mange ansatte må derfor lokaliseres der folk bor eller der transportsystemet er effektivt.

Funksjonelt transportsystem

Høyere tetthet av bosatte og ansatte gir grunnlag for et bedre samlet kollektivtilbud med hyppigere avganger. Hvis veksten stadig får skje spredt og transportsystemet må «løpe etter» og utvikles på vekstens premisser, får vi et transportsystem som er kostbart å drive. Hvis vi bruker utviklingen av transportsystemet strategisk til å bygge et sterkt regionalt nettverk, vil det gi bedre tilgjengelighet for alle. Det vil gi bedre tilgjengelighet for de som reiser kollektivt, bedre tilgjengelighet for de som er avhengig av bil til arbeid og bedre tilgjengelighet for næringstransporten.

Vekst i kombinasjon med redusert klimautslipp

Behovet for å redusere utslippene er stort. Både Oslo og Akershus har ambisiøse klimamål og det er å halvere mengden av klimagasser innen 2030 i forhold til nivået i 1990. I Oslo og Akershus har veksten i passasjerer i kollektivtransporten de siste årene vært sterk og sterkere enn befolkningsveksten og biltrafikkveksten. Denne positive trenden må fortsette hvis vi skal nå klimamålene.

Vekst som ikke håndteres på en god måte kan gi:

Økte klimautslipp

Befolkningsvekst fører til økt behov for transport. Transport står i dag for 70 % av klimagassutslippene i Oslo og Akershus samlet. Fortsetter trenden som i dag kan utslippsmengden øke med 40 % de neste 20 år.

Kø, kork og kaos

Befolkningsvekst fører til trafikkvekst og større press både på kollektivsystemet og på veisystemet. Det er bred enighet om at vi må ta trafikkveksten med kollektiv, sykkel og gange, fordi veiutbygging ikke vil løse køproblemene.

Press på grønt- og landbruksarealer

Befolkningsveksten innebærer et sterkt utbyggingsbehov i boligsektoren og av næringsvirksomhet. I Oslo og Akershus er arealbehovet anslått til om lag 30 % vekst i boligarealer og om lag 37 % vekst i næringsarealer fram mot 2030.

MÅL

Osloregionens mål for samordnet areal og transport er lagt til grunn for planarbeidet:

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

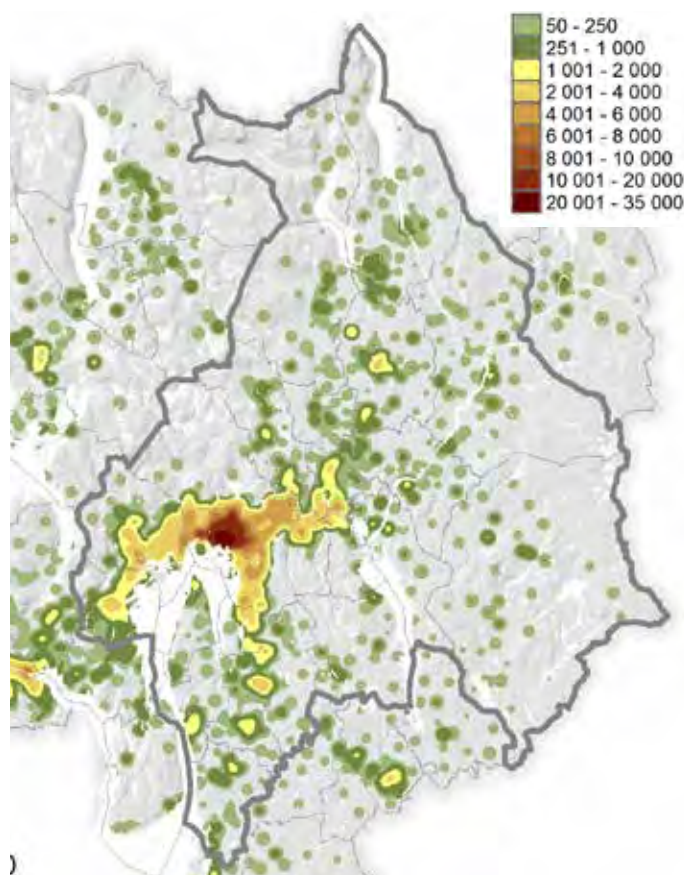
I tillegg til dette er det i planprogrammet gitt mer detaljerte mål rundt blant annet klima, jordvern, næringslivets konkurransekraft, naturmangfold og tettstedsutvikling. Gjennom plansamarbeidet skal:

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

MÅLKONFLIKTER

I arbeidet med planen vil vi møte dilemmaer og målkonflikter som må avveies. De viktigste er:

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



Dagens situasjon - Bosatte og ansatte pr. km²

3 FRAMGANGSMÅTE HVORDAN HAR VI KONKRETISERT ALTERNATIVENE?

Den regionale planen skal i følge planprogrammet gjelde til 2030, og ha perspektiv mot 2050. De tre modellene fra planprogrammet har vært utgangspunkt for arbeidet. Modellene er utformet som abstrakte diagrammer som antyder ulike grader av sentralisering og flerkjernet utvikling, og er gjort mer konkrete for å kunne konsekvensbeskrives. Det er arbeidet med hvilke steder og transporttiltak som skal med i de ulike alternativene, men også hvilke overordnede by- og transportsystemer vi kan se for oss i Osloregionen i framtiden. Hvilke regionale *plangrep* bør vi diskutere som grunnlag for langsiktig politikk?

Mulig etablering av helt nye byer er også drøftet, og dette reiser en rekke spørsmål. Hvor store må byene være for å ha en avlastningseffekt på det øvrige bysystemet? Hvor kan den beste lokaliseringen være for å utvikle det overordnede transportsystemet i hovedstadsregionen, og bidra til å redusere arealkonfliktene?

PERSPEKTIVER FOR 2050

Mange av de temaene som skulle belyses i utredningsfasen, blant annet nye byer og strategisk utvikling av transportsystemet, kommer tydeligere fram når utbyggingsmønsteret sees i en større regional sammenheng, og i et mer langsiktig perspektiv. Derfor er det skissert 2050-perspektiver som supplement

til utbyggingsalternativene for 2030. I et langsiktig perspektiv kan alternativene «dras» lenger i de ulike retningene enn det handlingsrommet fram til 2030 gir oss. Hvordan kan utbyggingsmønsteret tenkes å bli, og transportsystemene tenkes å fungere hvis vi forfølger ulike strategier mot 2050?

Det er utarbeidet 8 perspektiver for hele Osloregionen for 2050, hvorav noen er videreføringer av de tre utbyggingsalternativene for 2030. 2050-perspektivene skal også være en del av konsekvensbeskrivelsen, men på et langt mer overordnet nivå enn for 2030-alternativene.

I utredningsfasen utarbeides og konsekvensbeskrives utbyggingsalternativer for 2030 og perspektiver for 2050 som to parallelle løp. En annen framgangsmåte kunne vært å utrede det langsiktige perspektivet først, og fått et felles langsiktig «mål-bilde» på plass før man laget utbyggingsalternativ for 2030. Samtidig belyser de to tidsperspektivene hverandre. Konsekvenser av ulike grep fram mot 2050 kan berike diskusjonen om hvordan vi skal utvikle regionen fram mot 2030, og omvendt. I første del av utredningsfasen har 2050-perspektivene vært et viktig hjelpemiddel for å diskutere hvilke steder og transporttiltak som bør inngå i alternativene for 2030, samt mulige lokaliseringer av nye byer.

UTARBEIDE ALTERNATIVER

KONSEKVENSBESKRIVE

2030

Alt.1

Utbyggingsalternativer:

Formål: Få fram konsekvenser av ulike utviklingsmodeller, grunnlag for valg når planforslag skal utarbeides.

Alt.2

Inneholder:

- Utbyggingsmønster: knutepunktstruktur og vekstfordeling. Fordeling av befolkningsvekst ligger fast mellom fylkene.

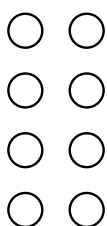
Alt.3

- Transportsystem
- Mulige nye byer

Analyser av:

- Utbyggingsmønster og arealkonflikter
- Sammensetning av boligtyper og etterspørsel
- Transport
- Kommunaløkonomiske konsekvenser
- Næringsstruktur
- Nye byer
- Visualisering av steder

2050



Perspektiver:

Formål: Illustrere noe av handlingsrommet på lang sikt, bakteppe for 2030.

Inneholder:

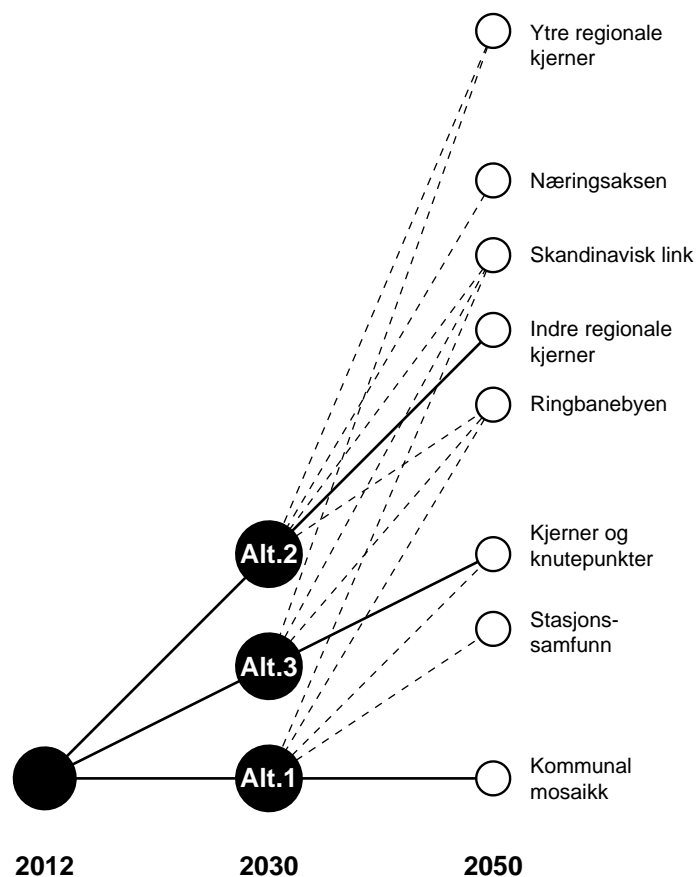
- Langsiktige by- og transportsystemer for hele regionen gitt ulike drivkrefter og plangrep
- Mulige nye byer
- Fri vekstfordeling mellom fylkene

Overordnet beskrivelse

Selv om 2050-perspektivene har fungert som et grunnlag for konkretiseringen av 2030-alternativene, er de av praktiske grunner presentert sist i dette notatet.

HVORFOR 3 ALTERNATIVER OG 8 PERSPEKTIVER?

I planprogrammet er det fastsatt hvilke 3 alternativer som skal utarbeides og analyseres for 2030, med perspektiv mot 2050. Men jo lengre tidsperspektiv, jo større er usikkerheten. Vi har funnet det hensiktsmessig å diskutere flere mulige utviklingsretninger mot 2050 enn en direkte videreføring av de tre 2030-alternativene. Både for å illustrere handlingsrommet, og for å kunne ta opp noen diskusjoner som ellers kunne ha falt utenfor, for eksempel «ringbanebyen». Mulighetene er mange, men det er utarbeidet åtte perspektiver. Vi mener de fanger opp interessante og prinsipielt forskjellige systemer, som vi ønsker å ha med videre som grunnlag for drøftingen. Figuren til høyre illustrerer noen mulige sammenhenger mellom alternativene og perspektivene.



Figur: Noen 2050-perspektiver er direkte videreføringer av 2030-alternativene, men man kan tenke seg flere ulike sammenhenger.

DRØFTE

Diskusjonsgrunnlag for arbeidet med planen:

På bakgrunn av analysene av alternativene, hvilke regionale prioriteringer bør vi gjøre fram mot 2030 for å oppnå målene i vedtatt planprogram?

Bakteppe for 2030-diskusjonen, og diskusjonsgrunnlag for felles langsiktig målbilde:

Hva slags by- og transportsystem bør vi jobbe mot på lang sikt, og legge til grunn for dagens politikk?

UTARBEIDE SLUTTPRODUKT

Plan

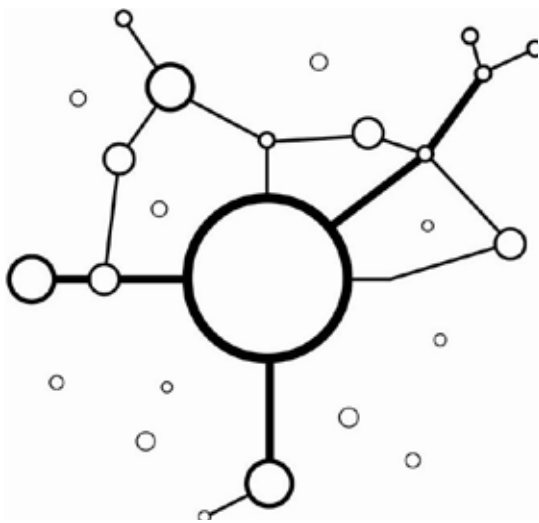
Strategisk arealkart og retningslinjer.

Legges til grunn for kommunenes arealplaner og samferdselsmyndighetenes og transportetatens prioriteringer.

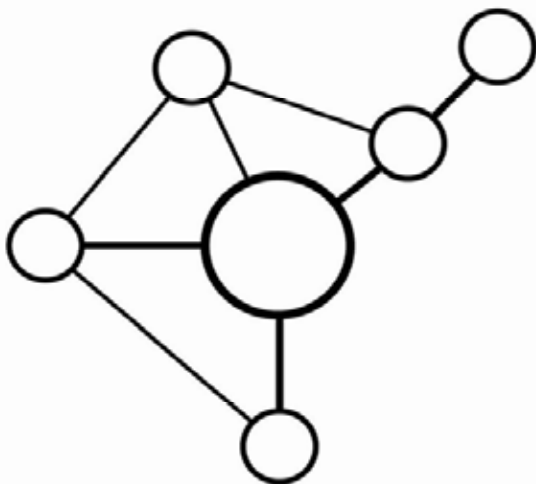
Gir forutsigbarhet for fylker, kommuner, næringsliv og utbyggingsinteresser.

Målbilde

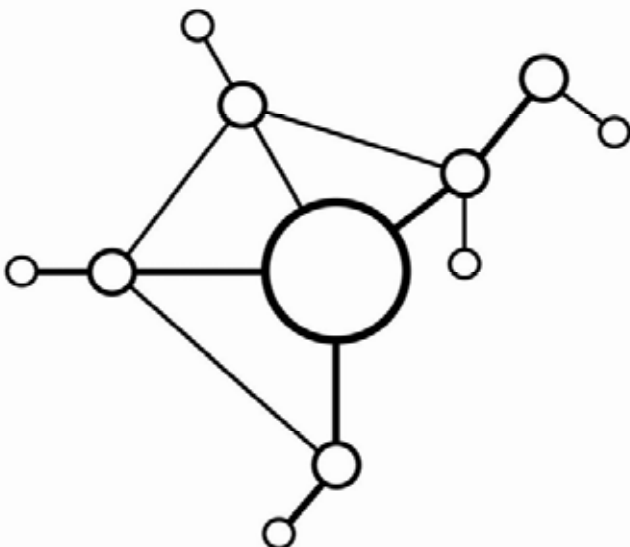
Felles grunnlag for langsiktige strategier.



Alternativ 1 - Videreføre dagens kommuneplaner



Alternativ 2 - Konsentrert utvikling av byer



Alternativ 3 - Fortetting i mange knutepunkter

UTBYGGINGSMØNSTER FOR 2030

De tre utbyggingsalternativene er konkretiseringer av modellene i planprogrammet. De er å forstå som illustrasjoner av det aktuelle handlingsrommet for å løse areal- og transportutfordringene. De er ikke planalternativer, men skal konsekvensbeskrives og være grunnlag for diskusjonene i drøftingsfasen, som igjen vil være grunnlag for utforming av planforslag i konklusjonsfasen.

I arbeidet med konkretiseringen av de tre alternativene har det vært viktig å gjøre dem så prinsipielt forskjellige så mulig. Samtidig skal alle være utformet med tanke på best mulig måloppnåelse innenfor ulike grep for utbyggingsmønster og transportsystem. Hver for seg skal alternativene være helhetlige og forståelige plangrep, og gi grunnlag for en konstruktiv diskusjon i drøftingsfasen.

Arbeidsmåten har vært en kombinasjon av:

- å se alternativene i lys av mulige langsiktige strategier for by- og transportsystemet (2050-perspektivet),
- å lage et utgangspunkt for utvalg av steder ved å rangere dem etter et sett kriterier (basert på dagens situasjon),
- å diskutere alternativenes utforming med administrativ og politisk referansegruppe, og faggrupper for areal og transport.

Utbyggingsmønster alternativ 1

For å konkretisere utbyggingsmønsteret i alternativ 1 – *videreføre dagens kommuneplaner*, er det tatt utgangspunkt i gjeldende kommuneplaner i alle kommunene. Framskrevet vekst etter Statistisk sentralbyrås prognose er fordelt på kommuneplanenes utbyggingsområder og resultatet er kvalitetssikret av kommunene.

Utbyggingsmønster alternativ 2 og 3

For å nærme oss svaret på hvilke steder som skulle være med i alternativ 2 og 3, ble knutepunktene i Oslo og Akershus rangert og vurdert etter et sett kriterier, med bakgrunn i dagens situasjon. Først ble det gjort en rangering av 214 knutepunkter etter kriteriene *tetthet av bosatte og ansatte* og *kollektivtilgjengelighet*. Etter en faglig vurdering ble det gjort en «grovsortering» av

de 36 stedene som ble ansett som de mest aktuelle, blant annet ved hjelp av tilleggskriteriene *bransjebredde*, *lokal pendling* og hvorvidt stedet er et viktig *lokalt eller regionalt målpunkt*. Kriteriene, analysene og vurderingene er beskrevet nærmere i vedlegg 2 *Dokumentasjon av innledende arbeid med utvalg av steder*.

De 36 stedene utgjorde grunnlaget for diskusjoner i administrativ referansegruppe, og alternativ 2 og 3 ble bearbeidet og videreutviklet i tråd med disse diskusjonene. Blant annet ble det innført ulike nivåer av knutepunkt. Alternativene er diskutert videre i politisk referansegruppe. I etterkant av politisk referansegruppe er det gjort noen endringer i knutepunktstrukturen, og arbeidet videre med temaene vekstfordeling, transportsystem og nye byer. En mindre faggruppe for areal og transport har vært med og gitt råd i flere omganger.

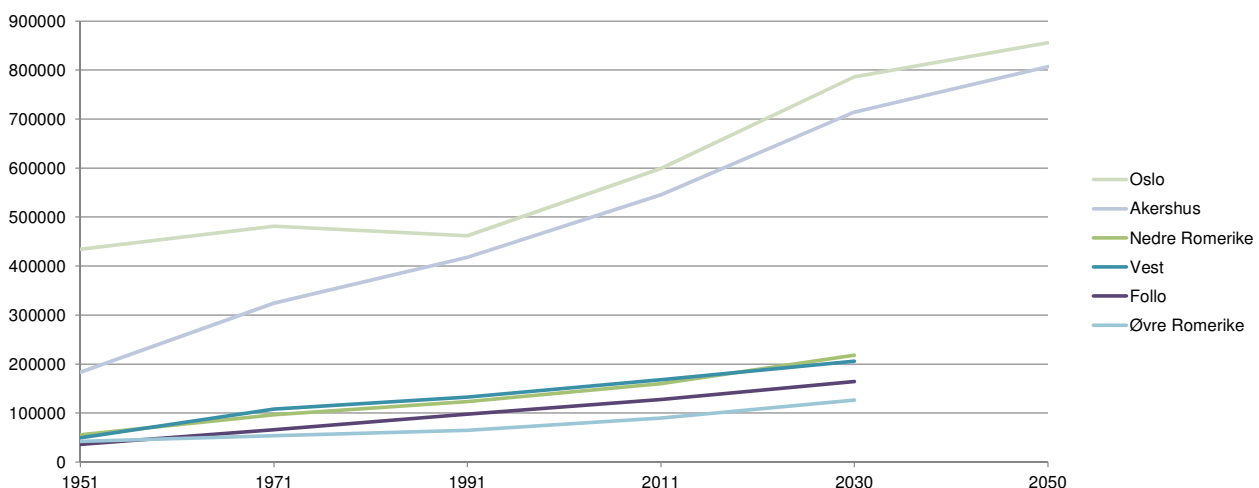
Det går ikke et skarpt skille mellom konkretisering av alternativene og konsekvensbeskrivelsen av dem. Under de ulike alternativene er det foreslått et utbyggingsmønster, prinsipper for vekstfordeling, skisser til transportsystem, og en vurdering av nye byer. Ytterligere konkretisering og detaljering av vekstfordeling er en del av det videre arbeidet. For transportsystem i alternativene er det utarbeidet skisser, som kommer til å bearbeides videre under utprøving i transportmodell. For nye byer er det gjort et foreløpig utvalg for videre vurdering og beskrivelse.

Vekstfordeling

Det er forutsatt en befolkningsvekst som følger Statistisk sentralbyrås middelalternativ fra 2011 mot 2030, det vil si til sammen 331 000 fra 2012 til 2030, hvorav 158 000 i Akershus og 173 000 i Oslo. Denne fordelingen av befolkningsveksten mellom fylkene ligger fast i alle tre alternativene for 2030. Det legges til grunn en viss vekst i alle kommuner i alle alternativer.

Kommune	2012	2030	Vekst	Årlig vekst %
Vestby	15 143	19 607	4 464	1,6 %
Ski	28 970	35 532	6 562	1,3 %
Ås	17 284	26 191	8 907	2,9 %
Frogn	15 154	18 623	3 469	1,3 %
Nesodden	17 809	21 497	3 688	1,2 %
Oppegård	25 520	29 889	4 369	1,0 %
Bærum	114 489	136 803	22 314	1,1 %
Asker	56 447	68 849	12 402	1,2 %
Aurskog-Høland	14 905	19 838	4 933	1,8 %
Sørumsund	16 091	25 159	9 068	3,1 %
Fet	10 626	13 245	2 619	1,4 %
Rælingen	16 170	20 618	4 448	1,5 %
Enebakk	10 487	13 199	2 712	1,4 %
Lørenskog	33 709	41 853	8 144	1,3 %
Skedsmo	49 698	70 347	20 649	2,3 %
Nittedal	21 454	26 980	5 526	1,4 %
Gjerdrum	6 152	8 578	2 426	2,2 %
Ullensaker	31 044	48 674	17 630	3,2 %
Nes	19 462	23 090	3 628	1,0 %
Eidsvoll	21 621	28 954	7 333	1,9 %
Nannestad	11 362	14 183	2 821	1,4 %
Hurdal	2 657	2 667	10	0,0 %
Akershus	556 254	714 376	158 122	1,6 %
Oslo	613 285	786 027	172 742	1,6 %

Fremskrevet befolkningsvekst fra 2012 til 2030, per kommune.



Statistisk sentralbyrås registrerte og fremskrevne befolkningsvekst for Oslo, Akershus og delregionene.

Veksten fra 2012 til 2050 er beregnet til ca. 500 000 for de to fylkene til sammen. Beregningen er basert på en framskrivning av SSBs tall for 2040, utført av Oslo kommune. I de langsiktige perspektivene er det ikke lagt til grunn fast vekstfordeling mellom fylkene.

Det finnes ikke tilsvarende framskrivinger for arbeidsplasser, men det er lagt til grunn at antall arbeidstakere i 2030 er 70 % av befolkningen mellom 15-74 år i 2030. Dette tilsvarer dagens nivå. Med en yrkesdeltakelse på 70 % i denne aldersgruppen, vil antall sysselsatte i planområdet i 2030 være 770 000, en vekst på 168 000 fra 2010.

Fordelingen av arbeidsplassveksten følger befolkningsveksten, med unntak for alternativ 2, der en større del av utvalgte næringsgrupper er lagt til de regionale by- og næringskjernene.

Befolkningsveksten styrer arbeidsplassfordelingen basert på to faktorer:

- dagens andel av kommunenes arbeidstakere som også bor i kommunen (lokal faktor)
- kommunens andel av den totale innpendlingen til kommuner i regionen (regional faktor)

Det er også forutsatt at den prosentvise fordelingen på ulike næringsgrupper er den samme i 2030 som i dag. Mulige endringer i næringsfordelingen som følge av utbyggingsalternativene vil bli behandlet i konsekvensbeskrivelsen.

Utbyggingspotensiale

For å kunne si noe mer konkret om hvor stor vekst hvert enkelt knutepunkt vil kunne få i hvert utbyggingsalternativ, er det gjennomført en potensialvurdering av knutepunktene. Denne øvelsen følger mønsteret fra rapporten *Utbyggingspotensialer i knutepunkt, delutredning 2*, utarbeidet i 2010 som et ledd i oppstarten av plansamarbeidet.

Potensialvurderingen er en øvelse som viser overordnede konsekvenser av vekst og fortetting. Vurderingen tar utgangspunkt i dagens situasjon, og resultatet er en tallfesting av en framtidig situasjon, i form av antall bosatte og antall ansatte, og tettheten av disse. Metoden gjør det blant annet mulig å foreta vurderinger om:

- Hva er makspotensialet i knutepunktene, gitt visse forutsetninger
- Hvor stor veksten i bosatte og arbeidsplasser blir for hvert knutepunkt i hvert alternativ
- Hvor mye jordbruksland som blir nedbygd i hvert alternativ
- Hvor stor del av veksten kommer som resultat av transformasjon og som fortetting i hvert alternativ
- Hvilke bolig- og bebyggelsestyper som kan være mulige i hvert alternativ

Metoden må ikke forveksles med en detaljert vurdering av hvilken fortetting som er mulig eller ønskelig. Potensialvurderingen svarer for eksempel ikke på om et enkelt industriområde er modent for transformasjon, men kun hvilket resultat en eventuell fortetting ville gitt.

Nye byer

Etablering av nye byer skal vurderes i planarbeidet, enten helt nye eller som forsterket vekst i eksisterende byer/tettsteder. Nye byer ble først behandlet innenfor 2050-perspektivet, fordi det er innenfor denne tidsrammen vi realistisk kan tenke oss at en byutvikling har kommet langt nok til at vi kan se effekter av den på det øvrige bysystemet. Som en øvelse for å få fram konsekvenser skal vi likevel «teste» ulike mulige lokaliseringer i 2030-alternativene.

Forutsetninger som er lagt til grunn for lokalisering av nye byer er hentet fra vedtatt planstrategi. Nye byer kan være aktuelle «*der kollektivmulighetene er eller kan bli*

gode, og konflikter i forhold til vernehensyn er særskilt små. Ved etablering av slike nye byer bør det også være et kriterium at det samlede transportbehovet reduseres.» Det er også vektlagt hvor en ny by kan spille en strategisk rolle i den langsiktige utviklingen av bysystemet. Nye byer er forstått både som helt nye, eller forsterket vekst i eksisterende byer/tettsteder.

For å komme fram til kandidater til lokaliseringer er det tatt utgangspunkt i et arealkonfliktkart, som viser dyrka mark, høybonitetsjord og Marka sett i sammenheng med eksisterende transportsystem. Kandidatene har kommet fram i diskusjoner i administrativ referansegruppe og faggruppe for areal og transport. Kandidatene er vurdert etter de gitte kriteriene, som beskrevet i vedlegg 3 *Dokumentasjon av arbeid med utvalg av nye byer*, og det er gjort et utvalg av lokaliseringer som vil vurderes grundigere i konsekvensbeskrivelsen.

Innenfor alternativ 2 har det vært mest aktuelt å se på konsekvensene av at én eller flere av de regionale kjernene får en kraftig forsterket vekst, på bekostning av de andre.

Innenfor alternativ 3 har det vært mest aktuelt å se på lokaliseringer som bygger opp under det overordnede transportsystemet, for å utnytte dette best mulig. Det er tatt utgangspunkt i en minimumsstørrelse på ca. 25.000 bosatte og ansatte for å kunne ha et godt lokalt servicetilbud, kollektivtilbud og en tetthet som tilsier høye gang- og sykkelandeler. I tillegg bør det være ytterligere vekstmuligheter opp til ca. 50.000 bosatte og ansatte. I det videre arbeidet vil det vurderes hvor tett en ny by bør være for å få god måloppnåelse og gode kvaliteter.

Det er ikke foreslått mulige lokaliseringer av nye byer som en del av alternativ 1 – Videreføring av dagens kommuneplaner. Vi anser at mulige lokaliseringer innenfor alternativ 1 ikke vil skille seg prinsipielt fra mulige lokaliseringer i alternativ 3, og at vi vil få belyst problemstillingen bedre ved å konsekvensbeskrive ulike typer lokaliseringer innen ett av alternativene.

Transportsystem

Det er ikke gjort egne transportutredninger i første del av denne fasen. Eksisterende utredninger, og transportetatens uttalte utfordringer og strategier, er lagt til grunn. Vedlegg 1 *Grunnlagsnotat transport* er en oppsummering og sammenstilling av det foreliggende materialet som er relevant for konkretiseringen av alternativene. Det er ikke Plansamarbeidets anbefalinger, men en dokumentasjon av hvor vi har hentet transportfaglig grunnlag fra. Det er gjennomført møter og workshops med transportetater og andre virksomheter i arbeidet med transportsystem.

Vi vet mye om hvordan transportsystemet kommer til å utvikle seg i planområdet fram mot 2030. Noen tiltak er «bundet» gjennom vedtak og kan legges som **felles forutsetninger** for alle alternativene. I tillegg sier **dagens politikk** hva det planlegges for og hva det er sannsynlig at blir prioritert i planperioden. Det er inngått en revidert avtale om Oslopakke 3, og transportetatens har kommet med forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. Samtidig skal alternativene vise samordnede areal- og transportsystem, og bør inneholde **optimaliserte «transportpakker»** der utvikling av langsiktig transportsystem henger sammen med utbyggingsmønsteret i alternativene.

I konsekvensbeskrivelsen vil vi bruke en transportmodell for å se på utslag av ulik arealbruk i alternativene, i kombinasjon med utvikling av transportsystemet. Når det er mange variabler og faktorer inne i bildet, kan det være vanskelig å få fram utslag i en transportmodell. Det kan også være vanskelig å vite hvilke faktorer som er utslagsgivende. Det må derfor jobbes videre, både med hvilke kombinasjoner av areal og transport som skal prøves ut, og med hvilke tiltak som bør inngå i de optimaliserte «transportpakkene».

I det følgende er det gitt en oversikt over hva vi legger som felles forutsetninger for alle alternativene, og hva vi legger til grunn som dagens politikk. Under hvert alternativ i kapittel 4, er det laget foreløpige prinsippskisser til hva de optimaliserte «transportpakkene» kan inneholde. Tiltak er ikke spesifisert. Beskrivelsene er utgangspunkt, «transportpakkene» vil videreutvikles i det videre arbeidet.

En tilbakevendende diskusjon er om transportsystemet skal være en konsekvens av arealutviklingen eller omvendt. Et viktig resultat av planarbeidet kan være at aktørene blir enige om noen hovedprinsipper for transportsystemet, som kan være strukturerende for arealutviklingen og prioriteringen av de mange transporttiltakene som skal til for å få systemet til å fungere. Noen tiltak er mer avgjørende enn andre for oppbyggingen av det overordnede transportsystemet. Videre er det mange, ofte mindre tiltak som må til i tillegg for å oppnå måloppnåelse innenfor alternativene. Det er viktig å få fram denne helheten, fordi forholdet mellom små og store tiltak kan være svært ulikt i de ulike alternativene. I konsekvensvurderingen vil det gå nærmere inn på hvordan drifts- og investeringsnivået vil kunne påvirke kostnadsbildet i de ulike alternativene.

Transportforutsetninger 2030

I 2030 er det lagt til grunn noen transportforutsetninger som er felles for de tre alternativene. Det er dagens nivå på finansiering i «programområder» og driftsmidler til kollektivtransporten, ny grunnrute for NSB og prosjekter som har vedtatt oppstart av Stortinget eller ligger inne i Oslopakke 3 sitt handlingsprogram 2013-2016 med finansiering i 2013.

Store tiltak:

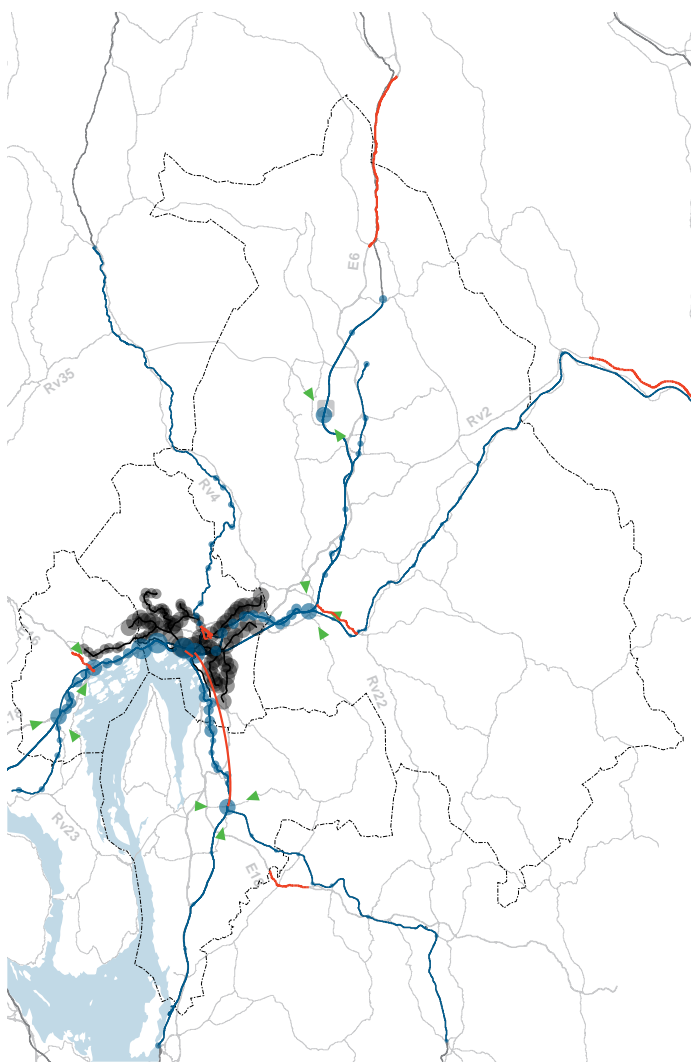
- Veisystemet i Bjørvika inkludert Operatunnel
- E18 Knapstad – Akershus grense
- Nytt dobbeltspor Asker – Lysaker
- Ring 3 Ulven – Sinsen
- E16 Sandvika – Wøyen
- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund
- Lørenbanen
- Follobanen, nytt dobbeltspor Oslo – Ski
- Oppgradering av trikke- og T-banenett
- E6 Minnesund – Skaberud
- Rv 2 Kongsvinger – Slomarka

Ny grunnrute for NSB: (etableres 2012, full-implementeres desember 2014) Det vil bli jevn 10 minutters rute på knutepunktstoppende tog på strekningen Asker-Oslo-Lillestrøm gjennom hele dagen. Lokalstoppende tog Lillestrøm-Spikkestad kjøres hver halvtime og vil i 2014 bli kvarterstruter Asker – Lillestrøm. Drammen – Dal får halvtimesrute, og Kongsberg –

Eidsvoll får redusert kjøretid. Forlenget rushtidsperiode og nye tog gir bedre kapasitet i rush.

I tillegg ser NSB for seg at det vil bli 10 minutters rute på knutepunktstoppende tog mellom Ski og Oslo S når Follobanen er ferdigstilt, med redusert reisetid fra Ski og stasjonene sør for Ski.

Rolledeling buss/tog: Innføring av ny grunnrute for tog gir et mer kapasitetssterkt og robust jernbanesystem med jevnere, høyere frekvens. Det åpner for en klarere rolledeling mellom buss og tog. Det legges til grunn at det samlede kollektivsystemet vil utvikle seg i retning av et nettverk med bedre omstigningsmuligheter, mer mating inn mot viktige stasjonsbyer og mindre parallellkjøring mellom buss og tog til Oslo sentrum.



Transportforutsetninger: Store tiltak er vist i rødt, prinsipp for bussmating i grønt. Størrelsene på de blå og sorte sirklene representerer antall avganger i timen for T-bane og jernbane etter frekvensøkning.

Oppgradering T-banenett: Nye vogner innebærer at kapasiteten i fellestunnelen vil bli bedre utnyttet. Det gir rom for økt frekvens på flere linjer og fulle tog lengder på alle avganger i rushtidene unntatt til Holmenkollbanen. Utbygging av Lørensvingen og oppgradering av signalsystemet med delvis automatisering vil øke kapasiteten i hele T-banenettet ytterligere

Dagens politikk

Dagens politikk vil i hovedsak si revidert avtale om Oslopakke 3, og etatenes forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2014-23, som sier noe om hva det planlegges for og er sannsynlig at blir prioritert fra statens side. Alle prosjektene i Oslopakke 3 er ikke finansiert innenfor planperioden med de finansieringsløsningene vi har i dag, og det er ikke sikkert hva som blir de endelige rammene for NTP.

Store tiltak revidert O3:

- E18 Filipstad - kort tunnel/forlengelse
- E18 Oslo vest
- Røatunnel (KVU først)
- E18 Lysaker-Slependen og Holmen-Drengsrud (5 av 18 mrd)
- E6 Manglerudprosjektet (foruts. ekstra bomsnitt)
- Nytt signalsystem bane
- Bane Majorstuen – Fornebu (foruts. 50% bidrag fra staten + grunneierbidrag)
- Baneforlengelse Ellingsrud-Ahus (foruts. 50% bidrag fra staten + evt. grunneierbidrag)

Store tiltak etatenes NTP:

- Alnabu containerterminal (trinn 1)
- E18 Østfold grense-Vinterbro (start ved rammeøkning på 45%)
- IC-triangelet start (35 av 130 mrd. kr ved rammeøkning på 45%)
- Tiltakspakke økt robusthet jernbane
- Andel av programområder jernbane, inkl. utv. Oslo S

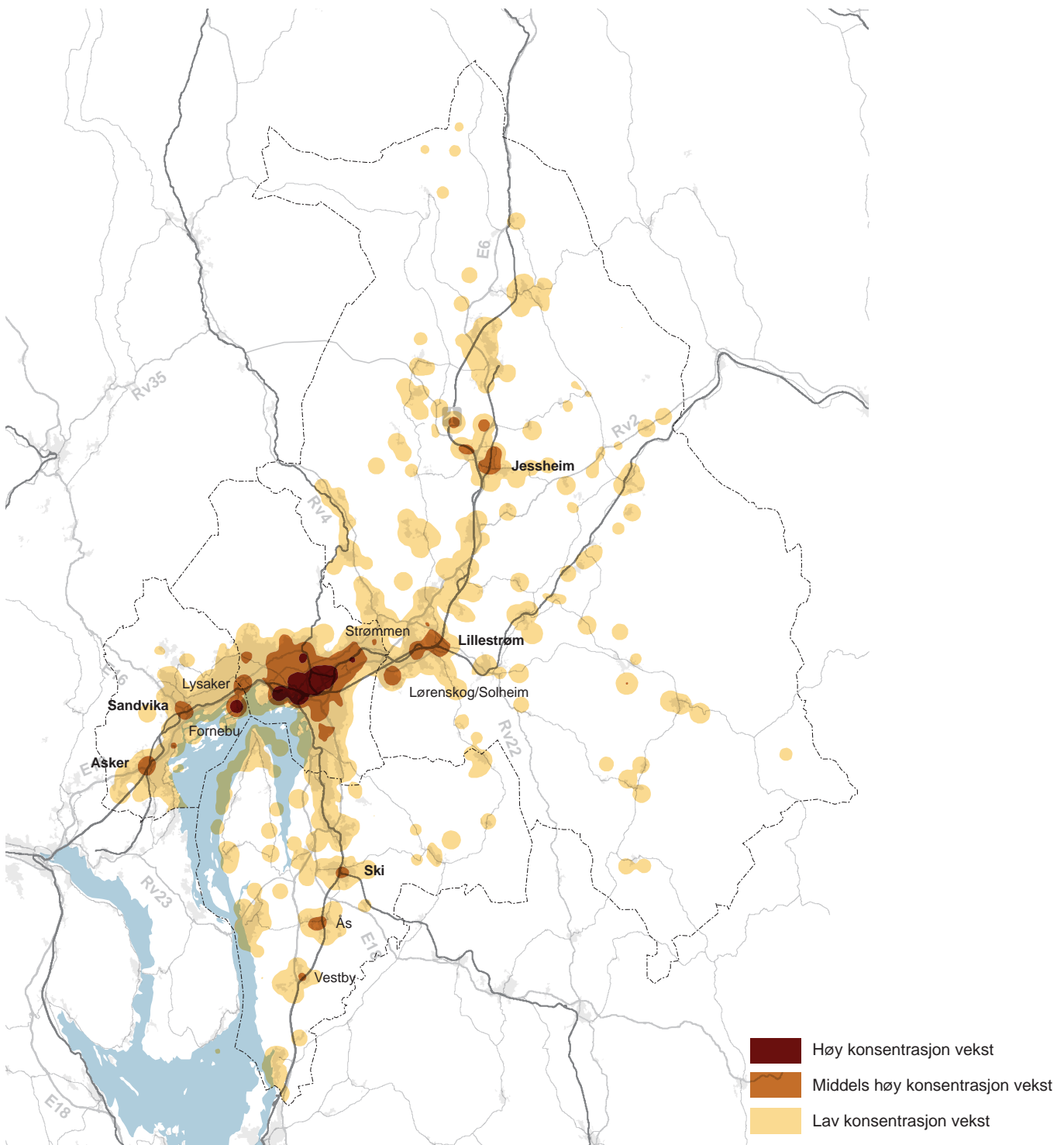
4 UTBYGGINGSALTERNATIVER FOR 2030

ALTERNATIV 1 - VIDEREFØRE DAGENS KOMMUNEPLANER

Hensikten med å utarbeide dette alternativet er å vise hva som er de samlede konsekvensene av dagens areal- og transportpolitikk mot 2030. Hver enkelt kommune løser fremskrevet vekst innen sine kommunegrenser, gjennom en videreføring av dagens kommuneplaner.

Utbyggingsmønster og transportsystem

Kartet og vekstfordelingsdiagrammet viser at en slik utvikling vil føre til tettere arealbruk i Oslo og de regionale kjernene i Akershus, men at nye utbyggingsarealer utenfor knutepunktene fortsatt tas i bruk, særlig i ytterområdene. I Oslo kommer mye av veksten sentralt, i Hovinbyen og Groruddalen.



Mer spredt utbygging tilsier mindre effektiv kollektivbetjening og fortsatt vekst i biltrafikken. Jernbane og T-bane, med et bussbasert tilbringersystem, vil i størst mulig grad betjene de Oslorettede reisestrømmene. Samtidig vil buss fortsatt spille en viktig rolle for å betjene den spredte veksten. Transportressursene må spres i større grad enn i de andre alternativene. Det kan innebære færre store systemutviklende transporttiltak som krever et stort befolkningsgrunnlag, og flere mindre tiltak for å opprettholde akseptabel framkommelighet på veinettet og kollektivbetjening av den spredte veksten.

Nærings- og tjenestestruktur

De regionale kjernene og noen andre tettsteder i Akershus vil få et forsterket befolkningsgrunnlag, og med god stedsutvikling vil disse kunne tilby et bedre lokalt tjeneste- og servicetilbud enn i dag, som kan betjene de daglige gjøremålene til befolkningen i stedene og omlandet. Med denne tjenestestrukturen følger også en del arbeidsplasser med lokal tilknytning.

Noen av de regionale by- og næringskjernene har i dag mye spesialisert næring som henvender seg til et regionalt arbeidsmarked. Disse næringsklyngene vil kunne utvikle seg uavhengig av befolkningsveksten i kjernene. Det er likevel grunn til å tro at de delene av det regionale næringslivet som søker seg til urbane omgivelser, i mindre grad vil etablere seg i de regionale kjernene i Akershus i alternativ 1 og 3 enn i alternativ 2. Det gjelder særlig de kjernene som i liten grad har spesialisert næring i dag. I sum fremmer økonomiske mekanismer sterkere sentralisering og tettere arealbruk i Oslo kommune med nabokommuner, samtidig som nye

arealer blir tatt i bruk i ytterområdene. Denne utviklingen bidrar til opprettholdelse av den funksjonelle ubalansen ved at flere næringsetableringer skjer i vest, mens en større andel av boligbyggingen skjer i øst.

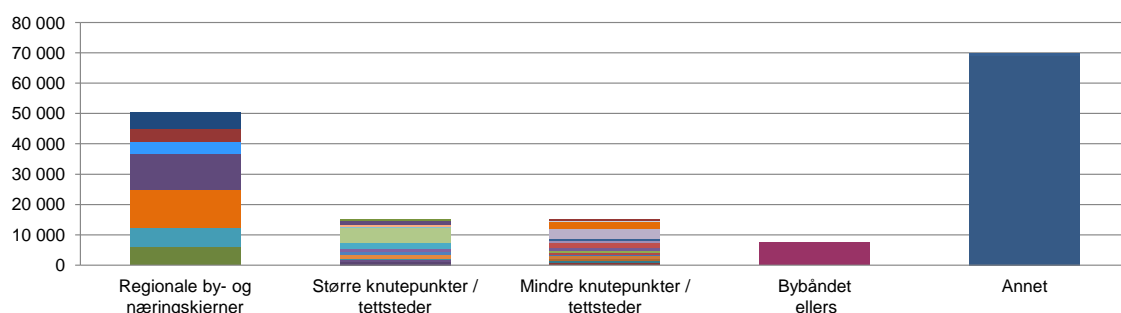
Regional sammenheng og langsiktig perspektiv

Alternativ 1 henger direkte sammen med 2050-perspektivet *Kommunal mosaikk*, der det er vist en tenkt utvikling uten noen regional strategi. Utbyggingsmønsteret i alternativ 1 kan imidlertid knyttes til flere av perspektivene, avhengig av langsiktige strategier og prioriteringer. Det kan være en vridning til andre desentraliserte, men mer konsentrerte perspektiver som *Kjerner og knutepunkter* og *Stasjonssamfunn*, eller strategier knyttet til store nye infrastrukturinvesteringer som *Skandinavisk link* og *Ringbanebyen*.

Vekstfordeling

Vekstfordelingen følger SSBs framskrivning av vekst for hver kommune fram til 2030. Oslo vokser med 173 000 innbyggere, og Akershus med til sammen 158 000. Tabellen på side 12 viser hvordan denne veksten er fordelt på kommunene. Tabellen og søylediagrammet nedenfor viser hvordan befolkningsveksten i Akershus fordeler seg. For å bedre kunne sammenligne alternativene brukes de samme kategoriene som i alternativ 2 og 3.

	Prosent av totalvekst	Total befolkningsvekst pr kategori
Regionale by- og næringskjerner	32 %	50 000
Større knutepunkter / tettsteder	10 %	15 000
Mindre knutepunkter / tettsteder	10 %	15 000
Bybåndet ellers	5 %	7 000
Annet	44 %	70 000



Tabell og søylediagram: Total befolkningsvekst i Akershus på 158 000 bosatte, fordelt på vekstkategoriene regionale by- og næringskjerner, større og mindre knutepunkter/tettsteder, bybåndet ellers, og annet.

ALTERNATIV 1

TRANSPORTSYSTEM

Fra planstrategien: «Personbilbruken ville øke samtidig med en sterk økning i godstransport på veiene. Utviklingen ville mange steder føre til økte miljøbelastninger for omgivelsene. Kollektivtransporten ville øke på strekninger med tilstrekkelig passasjergrunnlag, men kapasitetsgrenser ville nås både på vei- og bane inn mot Oslo sentrum. Driften av kollektivtransporten ville bli mer kostbar, men det ville ikke være driftsgrunnlag for å tilby attraktivt kollektivtilbud på mer perifere steder.»

I utbyggingsmønsteret i alternativ 1 kommer mye vekst som fortetting i byer og tettsteder, særlig i indre områder, samtidig som mye kommer som spredt utbygging, særlig i ytre områder. En slik utvikling fører til at transportressursene også må spres i større grad enn i de andre alternativene. Dette kan innebære færre store systemutviklende transporttiltak som krever et stort befolkningsgrunnlag, og flere mindre tiltak for å opprettholde akseptabel framkommelighet på veinettet og kollektivbetjening til den spredte veksten. Det må gjennomføres byutviklingstiltak i de knutepunktene som får størst vekst.

Skisse til transportpakke

Forbedringer i banesystemet (trikk og T-bane):

For å betjene veksten i sentrale områder, er det behov for generell kapasitetsforbedring. I tillegg er baneforlengelser aktuelt for å knytte viktige målpunkt og befolkningskonsentrasjoner til banesystemet, og frigjøre busskapasitet i Oslo sentrum.

Økt jernbanekapasitet: Økt kapasitet på jernbanens ytre lokaltogstrekninger. Alternativ 1 er det alternativet der befolkningsgrunnlaget langs jernbanen er minst, og behov for økt jernbanekapasitet gjennom Oslo dermed ligger lengst ut i tid.

Økte driftsmidler buss: Bedre rolledeling buss/tog er en forutsetning, men for å betjene spredt utbygging må fortsatt mange ekspressbusser gå inn mot Oslo indre by. Det blir et kraftig behov for økte driftsmidler til buss for å betjene den spredte veksten, og det blir vanskeligere å effektivisere bussnettet med høyere frekvens på utvalgte linjer.

Framkommelighetstiltak for buss, trikk, næringstransport, gåing og sykling og personbil:

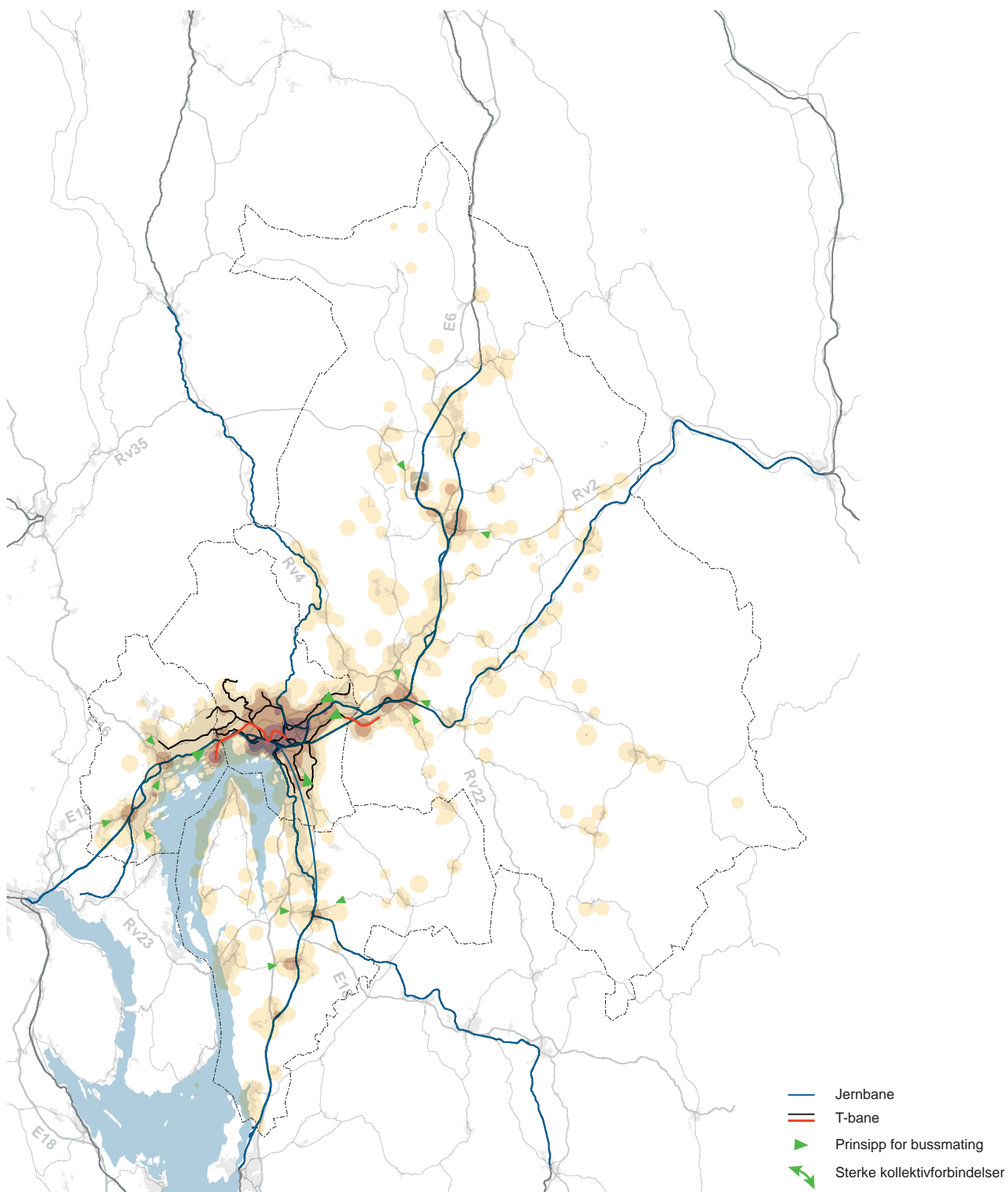
Utbyggingsalternativet vil føre til økt bilbruk, og store framkommelighetsutfordringer i veisystemet. Hvis systemet skal fungere, og reisetidene ikke bli for lange, blir det stort behov for tiltak i veinettet for å sikre framkommeligheten for alle trafikantgrupper. Det vil måtte gjøres mange, mindre investeringer som til sammen vil utgjøre milliardbeløp. For å få god framkommelighet for buss vil det måtte gjøres tiltak i alle viktige kryss, samt på sammenhengende strekninger i korridorene inn mot Oslo. Der kollektivfelt er for kostbart eller ikke realiserbart, må det brukes andre virkemidler (f.eks. trafikkstyring) for å sikre framkommelighet for nærings- og kollektivtransport.

Byutviklingstiltak i områder med konsentrert vekst:

Omkjørings-veier/omlegginger for å transformere/utløse utviklingsområder, bedre bymiljø og oppnå økte gang- og sykkelandeler.

Knutepunktstiltak i regionale knutepunkt:

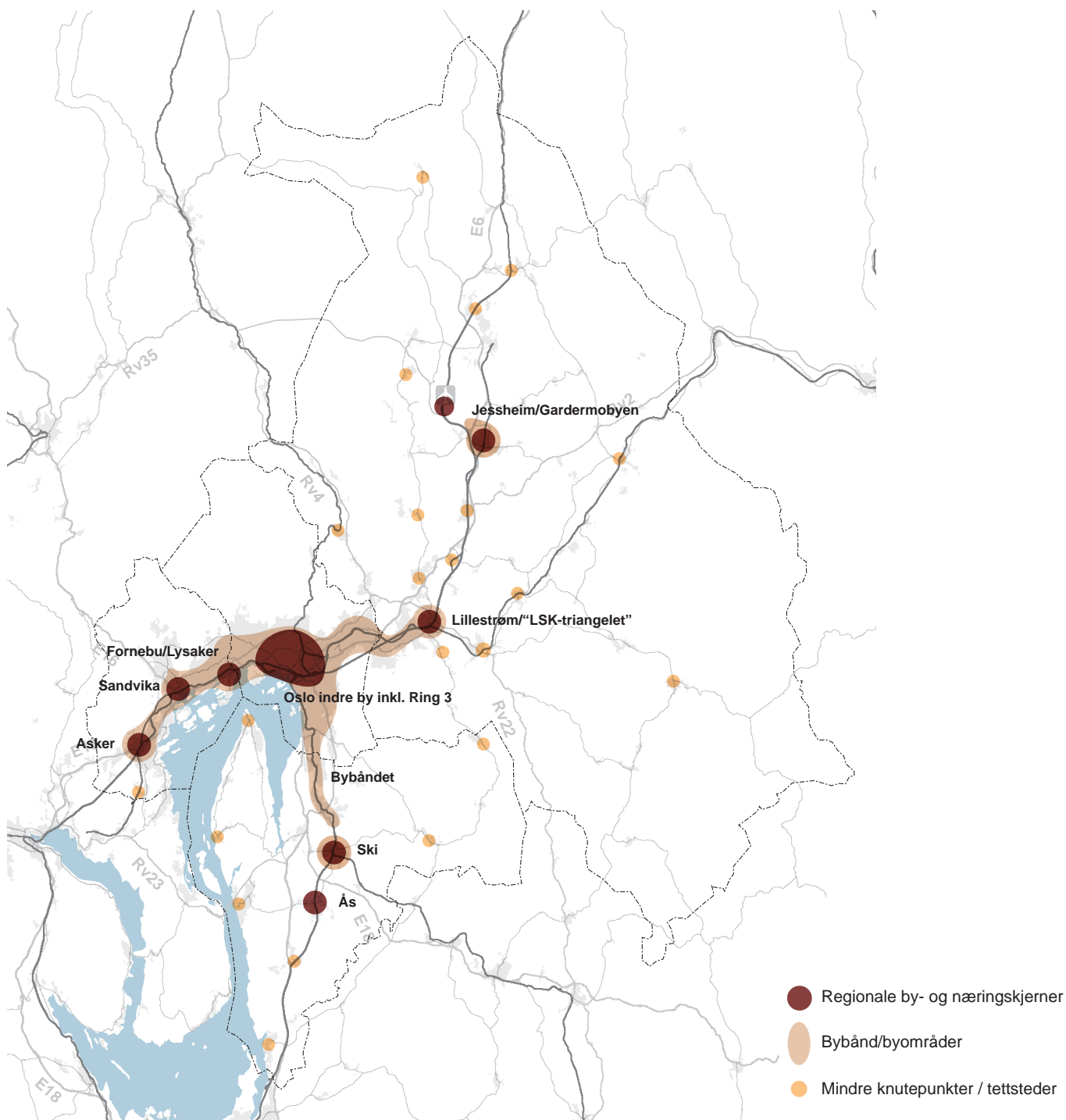
Infrastruktur for å få høystandard bussframkommelighet for intern trafikk og mating utenfra, og gode overgangsmuligheter buss-tog. På grunn av økt press på veiene må flere busser fra Akershus tangere ring 3 i stedet for å kjøre inn til sentrum, og det må utvikles bussknutepunkt med god framkommelighet. Det kan tenkes av busser i større grad pendler mellom korridorer i Akershus.



UTBYGGINGSALTERNATIVER FOR 2030

ALTERNATIV 2 - KONSENTRERT UTVIKLING AV BYER

Hensikten med å utarbeide dette alternativet er å vise hva som er konsekvensene av et sterkt regionalt grep, der veksten løses gjennom konsentrasjon i Oslo og noen få byer i Akershus. Ideen om å redusere transportbehovene gjennom konsentrasjon, og utnytte eksisterende infrastruktur i Oslo og regionen, rendyrkes.



Utbyggingsmønster og transportsystem

I alternativ 2 styrkes et lite utvalg steder som får viktige regionale roller. Utbyggingsstrukturen underbygger et regionalt kollektivtransportsystem med gode forbindelser mellom kjernene, og lokale nettverk inn mot og i kjernene. Hensikten er å utnytte veksten målrettet for å bygge opp noen livskraftige bysentra, som kan bidra til å balansere Oslos dominans i regionen når det gjelder næring, tjenestetilbud og reisestrømmer. En slik prioritering innebærer vekst «innenfra og ut» i de regionale kjernene så vel som i Oslo, og en helhetlig areal- og transporttenkning for «bybåndet» mellom Oslo og de indre delene av Akershus.

Jessheim og Gardermoen er et vekstkraftig tyngdepunkt i sitt omland, men også regionalt og nasjonalt, med stort potensiale for å videreutvikle spesialisert næring knyttet til hovedflyplassen. Lillestrøm har gode vekstforutsetninger når det gjelder tilknytning til transportsystemet, arealreserver og næringsutvikling. I sør vil ny Follobane medføre et enormt kapasitetsløft, og integrere korridoren bedre i regionen. Ski som regionsenter og handelsknutepunkt, og Ås som universitetsby, utfyller hverandre funksjonelt og utgjør et potensielt dobbelt tyngdepunkt både i omlandet og regionalt. I vestkorridoren er det naturlig å bygge videre på den etablerte overordnede knutepunktstrukturen med Asker, Sandvika og Lysaker/Fornebu, som spiller en viktig rolle i dagens regionale arbeidsmarked. Økt befolkningsvekst i denne korridoren vil være positivt for å bedre øst-vest-transportbalansen i regionen.

Oslo og indre deler av Akershus

I alternativ 2 er de indre kjernene i Akershus en integrert del av Oslos bysystem. Veksten skjer «innenfra og ut» i kjernene både i Akershus og Oslo. I Oslo vil det si en styrking og utvidelse av indre by med blant annet utvikling av Hovinbyen. Samtidig skjer det en utvikling mellom kjernene, med sikte på et helhetlig og sammenhengende «bybånd» med henvendelse både mot de urbane kjernene i Akershus og det sentrale Oslo. Utviklingen utnytter den forbedrede kapasiteten og frekvensen på lokaltog og T-bane, gir grunnlag for bedre tverrforbindelser, og eventuelle nye baneforbindelser som binder kjernene sammen og muliggjør motstrømstrafikk.

Nærings- og tjenestestruktur

Med et kraftig forsterket befolkningsgrunnlag i de regionale kjernene og bedre lokale transporttilbud, vil disse stedene kunne spille en større rolle i sitt omland enn i dag med tanke på tjenestetilbud og samfunnsfunksjoner. De blir mer urbane, med høyere tetthet og bedre blanding av boligmiljøer, kontorbedrifter og handelstilbud, og kan få tilbud som i dag kun finnes i Oslo.

Utvikling av spesialiserte næringer i flere kjerner som utfyller hverandre, er en viktig del av regionens strategi for å styrke sin konkurransekraft. Spesialisert næring henvender seg til et regionalt arbeidsmarked. De spesialiserte næringsklyngene som eksisterer i kjernene dag vil i prinsippet kunne utvikle seg videre uavhengig av befolkningsveksten i kjernene. Imidlertid er økt sentralitet en viktig premisse for at den delen næringslivet som søker seg til urbane omgivelser, vil ønske å lokalisere seg i de regionale kjernene. Økt befolkning øker dermed muligheten for at de regionale kjernene kan utvikle seg som komplementære sentra til Oslo.

Regional sammenheng og langsiktig perspektiv

Alternativ 2 henger direkte sammen med 2050-perspektivet *Indre regionale kjerner*, der samspill med Buskerudbyen og gode forbindelser hit, er viktig. Alternativ 2 kan imidlertid knyttes til flere av de langsiktige perspektivene, avhengig av strategier og prioriteringer.

Perspektivene *Næringsaksen* og *Skandinavisk link* belyser hvordan den regionale næringsstrukturen kan utvikle seg på lang sikt med en hhv. svak og sterk prioritering av sørkorridoren og evt. ny transportforbindelse mot Gøteborg. Ved en rask utvikling av IC-triangelet kan en tenke seg en strategi der *Ytre regionale kjerner* som Tønsberg, Moss, Sarpsborg/Fredrikstad og Hamar får en større andel av veksten på bekostning av de indre kjernene. En kan også tenke seg en parallell utvikling av indre og ytre kjerner. Alternativet kan på sikt også kombineres med helt nye utviklingsretninger i regionen, dersom nye tunge infrastrukturtiltak prioriteres i tillegg til, eller på bekostning av, andre tiltak. En ny vekstkorridor mot Hønefoss henger sammen med ny Ringeriksbane, vist i *Ytre regionale kjerner*. En ny utvikling på Hurumlandet/Frogn kan være mulig dersom ny Hurumbane og/eller kryssing av Oslofjorden prioriteres, som vist i *Ringbanebyen*.

ALTERNATIV 2

TRANSPORTSYSTEM

Fra planstrategien: «Jernbane og T-bane blir ryggraden i transportsystemet og det etableres et sterkt kollektivsystem til byene. Behovet for ny tunnel for jernbane og T-bane eller andre kapasitetsøkende tiltak gjennom Oslo styrkes. Det vil også bli behov for et utvidet transportsystem for å bringe reisende videre i Oslo (T-bane, trikk, buss). »

Utbyggingsmønsteret i alternativ 2 styrker byene, og gjør at de har bedre forutsetninger for å utvikle et spesialisert arbeidsmarked. Det gir større motstrøms reisestrømmer (i vestkorridoren er det i stor grad balanse i dag), bedre mulighet for å jobbe lokalt (bo i omlandet og jobbe i den regionale kjernen), og høyere gang- og sykkelandeler fordi flere kan gå og sykle til jobben. For å styrke bykjernene trengs en rekke transporttiltak.

De indre byene i Akershus integreres i Oslos funksjonelle byområde i større grad enn i de andre alternativene. Det satses på forbindelser mellom kjernene, og gode nettverk i området mellom dem. Dette skaper flere reisemuligheter i kollektivsystemet, også motstrøms, og gir bedre utnyttelse av den samlede kapasiteten i kollektivtransportsystemet. Bedre lokale kollektivnettverk gjør at flere kan reise kollektivt til flere daglige gjøremål enn arbeidsreiser, og gjør de regionale kjernene til mer tilgjengelige sentra i delregionene.

Av de tre alternativene, har alternativ 2 best muligheter for en avlastning av veisystemet. Avlastning av veisystemet kan bety mindre utgifter til veiutbygging og spredt kollektivfeltutbygging.

Skisse til transportpakke

Forbedringer i banesystemet (trikk og T-bane): For å betjene veksten i sentrale områder, er det behov for generell kapasitetsforbedring. Det er aktuelt med baneprosjekter som styrker/utvider indre by, samt forlengelser som knytter regionale kjerner og målpunkt til banesystemet, for å bedre muligheten for motstrøms kollektivreiser.

Økt jernbanekapasitet: Høyere frekvens på jernbanens innerstrekninger, både knutepunktstoppende og lokalstoppende. Alternativ 2 er det alternativet der behovet for økt jernbanekapasitet gjennom Oslo

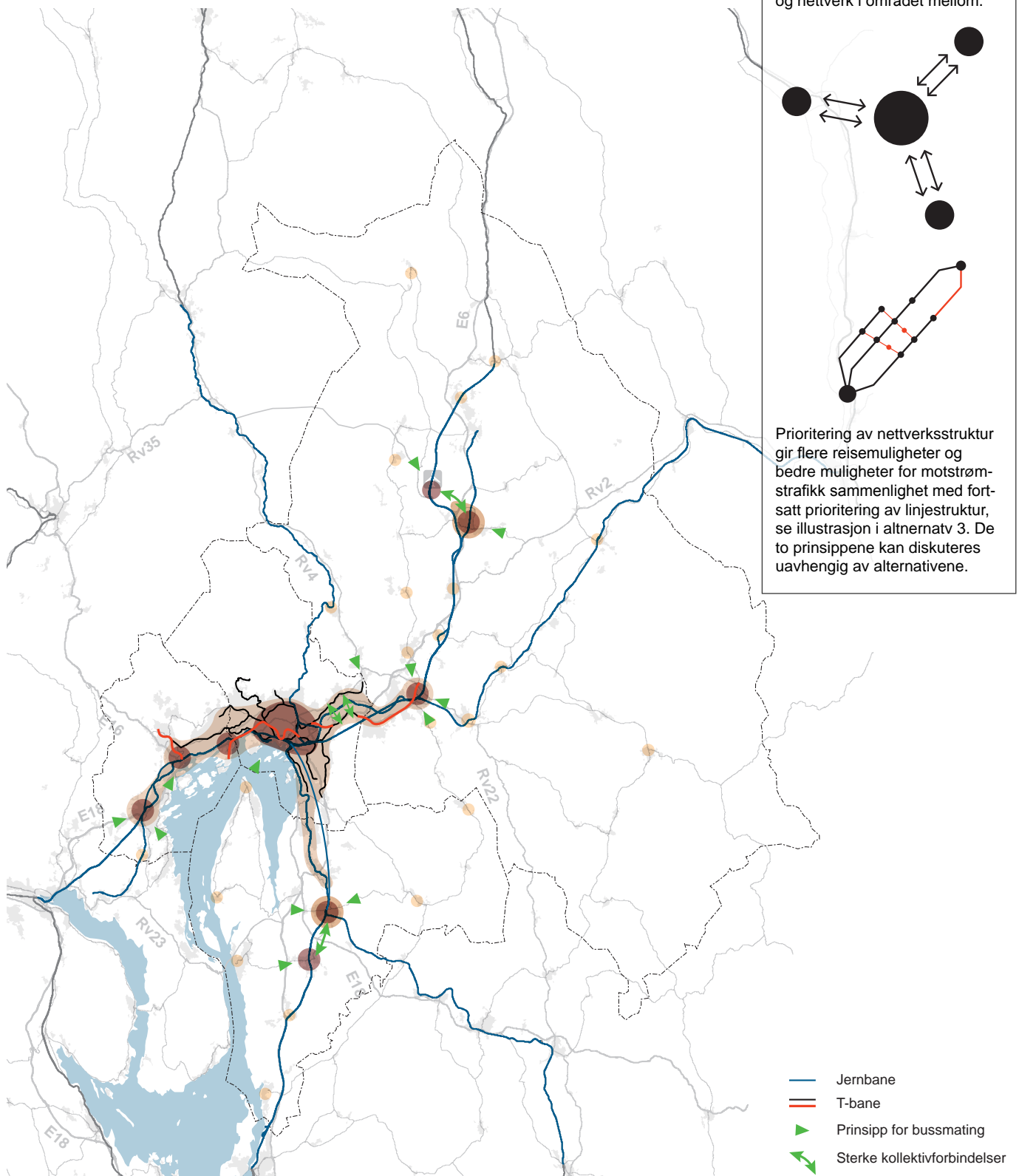
sentrum ligger nærmest i tid. Behovet utløses av stort befolkningsgrunnlag langs jernbanen, og motstrømstrafikk som krever økt kapasitet ikke bare inn mot Oslo, men gjennom. I tillegg gjør konsentrasjon i kjernene og bybåndet at jernbanen i større grad brukes som lokalt transportmiddel. Behov for tiltak for å bedre frekvensen til Jessheim fra to tog i timen.

Sterke bussakser inn mot og gjennom de regionale kjernene: Økt mating inn mot de regionale kjernene. For å sikre framkommelighet må det etableres «kollektivstrenger» med egen infrastruktur i kjernene som blir strukturerende for arealutvikling, og som evt. kan videreutvikles til banestrukturer hvis befolkningsgrunnlaget blir godt nok. Mateprinsippet vil styrke byene som målpunkt, bedre det lokale kollektivtilbudet og frigjøre busskapasitet i Oslo sentrum. Det er særlig behov for å få på plass et internt kollektivsystem Jessheim-Gardermoen.

Nettverk i bybåndet: For å få et effektivt kollektivnettverk i bybåndet etableres strategiske tverrstrukturer. I Groruddalen prioriteres en nettverksstruktur med tunge bussforbindelser på tvers, i stedet for en fortsatt sentrumsrettet linjestruktur. Når de eksisterende banene får 7,5 min-rute, og lokaltoget får 15 min-rute, gir det gode muligheter for nettverk med enkle bytter. Tverrforbindelser er kostbare i etableringsfasen, fordi markedet ikke er der fra start. Det blir viktig å avklare hvor de strukturerende tverrforbindelsene skal gå, og i hvilken rekkefølge de skal etableres.

Byutviklingstiltak i regionale kjerner, samt i bybåndet: Omkjørings-veier/ omlegginger for å transformere/ utløse store utviklingsområder og bedre bymiljø. Kraftig vekst i byene i Akershus gjør at det må satses stort på byutviklingstiltak, bla. for å oppnå økte gang- og sykkelandeler.

Knutepunktstiltak i regionale kjerner: Infrastruktur for å få høystandard bussframkommelighet for intern trafikk og mating utenfra, og gode overgangsmuligheter buss-tog.

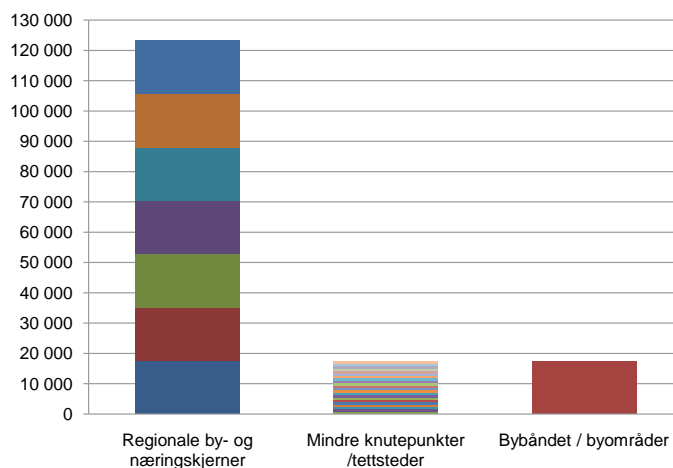


ALTERNATIV 2 VEKSTFORDELING

Prinsipper for vekstfordeling i alternativet er vist i tabellen nedenfor. Det meste av veksten i Akershus konsentreres til de regionale by- og næringskjernene. Veksten i det sentrale Oslo vil fortsette med vekt på forsterking og utvidelse av indre by. I tillegg kommer mye vekst til «bybåndet» mellom indre Oslo og byene i Akershus. De 22 mindre knutepunktene/tettstedene får lav, men konsentrert vekst.

Tabellen og søylediagrammet til høyre skisserer hvordan befolkningsveksten i Akershus fordeles mellom de tre vekstkategoriene i alternativet. Søylediagrammet uttrykker den samme fordelingen. Fargene indikerer hvor mange steder veksten skal fordeles på innenfor hver kategori. I det videre arbeidet vil den totale veksten innenfor hver kategori fordeles på de enkelte kjerner og knutepunkter, basert på vekstprognoser og arealpotensialer for de enkelte stedene.

	Prosent av totalvekst	Total befolkningsvekst pr kategori
Regionale by- og næringskjerner	78 %	123 000
Bybåndet / byområder	11 %	17 000
Mindre knutepunkter / tettsteder	11 %	17 000



Tabell og søylediagram: Total befolkningsvekst i Akershus på 158 000 bosatte, fordelt på vekstkategoriene regionale by- og næringskjerner, bybåndet og mindre knutepunkt/tettsteder.

	Knutepunkter	Rolle / beskrivelse	Vekstfordeling	Vekstfordeling arbeidsplasser	Dyrka mark	
Regionale by- og næringskjerner	Oslo indre by inkl. Ring 3 og Hovinbyen	Stor, urban bykerne i vekst. Nasjonalt og regionalt næringstygdepunkt.	Svært høy befolkningsvekst	Svært høy arbeidsplassvekst med fokus på kunnskapsintensive næringer. Noe lavere vekst enn tilsvarende for utbyggingsalternativ 3, ettersom det forutsettes at de regionale by- og næringskjedene også er konkurransedyktige for denne arbeidsplassveksten og dermed vil ta noe av denne veksten.	Ikke relevant	
	Asker Fornebu/Lysaker Jessheim/Gardermobyen Lillestrøm/Strømmen/Kjeller Sandvika Ski Ås	Bykjerne med urban struktur. Regionalt næringstygdepunkt som henvender seg til det regionale arbeidsmarkedet. Stort befolkningsgrunnlag gir grunnlag for regionalt adm.-/service- og kulturtilbud som betjener omlandet. Tilknyttet det regionale jernbanenettet, og målpunkt i et sterkt lokalt kollektivsystem.	Høy vekst i befolkningsmengden i et stort areal rundt knutepunktet. Bymessig fortetting, med stort innslag av transformasjon.	Forutsettes å kunne trekke kunnskapsintensive bedrifter fra Oslo, og dermed øke arbeidsplassveksten i fylket i forhold til utbyggingsalternativene 1 og 3. Arbeidsplassvekst baseres både på regional og lokal befolkningsvekst.	Nedbygging av dyrka mark innenfor 1 km av knutepunktets senter, nedbygging av dyrka mark også i resterende deler av knutepunktet må vurderes.	
Bybåndet / byområder		Sammenhengende urban struktur tilknyttet T-banenettet og det indre lokaltognet med økt frekvens.	Moderat befolkningsvekst. Lokale kollektivknutepunkt vektlegges.	Arbeidsplassvekst genereres av den lokale befolkningsveksten, næringsstrukturen baseres på dagens næringsstruktur.	Nedbygging av dyrka mark i sentrale deler av lokale kollektivknutepunkt vurderes.	
Mindre knutepunkter / tettsteder	Ask Bjørkelangen Drøbak Eidsvoll Eidsvoll verk Fagerstrand Fetsund Fjerdingsby Flateby Frogner Heggedal	Hurdal Kløfta Nannestad Nesoddtangen Nittedal Skedsmokorset Son Sørumsand Vestby Ytre Enebakk Ånes	Lokalsentra som har et visst lokalt adm.-/service- og kulturtilbud. Steder utenfor jernbanen knyttes til de regionale kjernene og transportnettet med økt mating.	Lav vekst i befolkningsmengden.	Arbeidsplassvekst genereres av den lokale befolkningsveksten, næringsstrukturen baseres på dagens næringsstruktur.	Nedbygging av dyrka mark innenfor sentrale deler av knutepunktets senter vurderes.

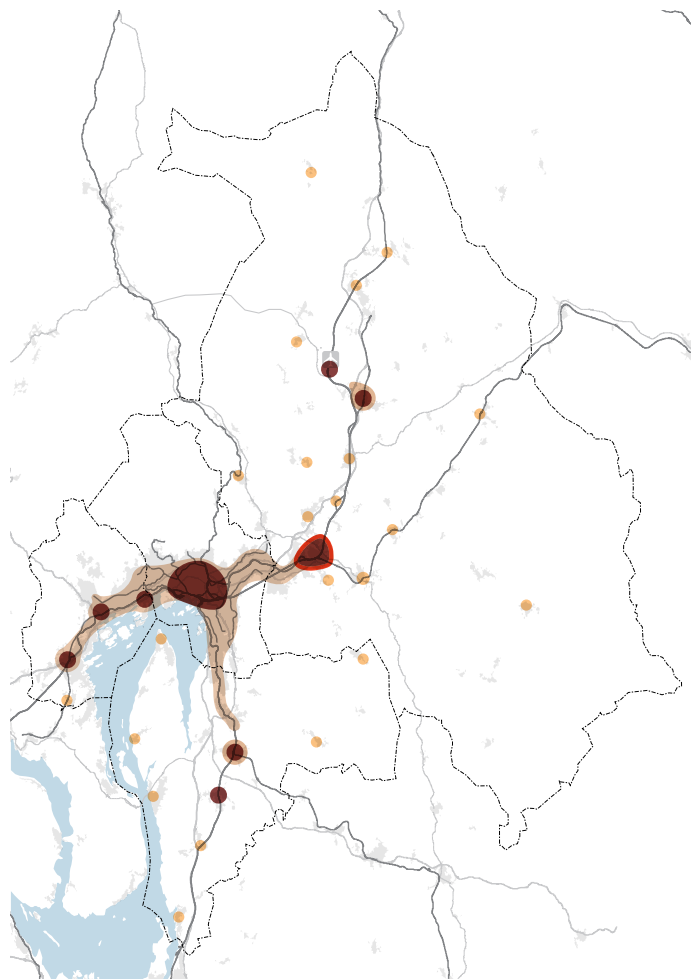
Tabell: Prinsipper for vekstforeling i Oslo og Akershus, alternativ 2

ALTERNATIV 2 NY BY

Kriterier, metode og vurderinger for å komme fram til en mulig ny by i alternativet, er nærmere beskrevet i kapittel 3 *Framgangsmåte*, og vedlegg 3 *Dokumentasjon av arbeid med nye byer*.

Innenfor alternativ 2 vurderes konsekvensene av at én eller flere av de regionale kjernene får en kraftig forsterket vekst, på bekostning av de andre. Alle kandidatene som har blitt diskutert er interessante av forskjellige grunner, men Lillestrøm med Strømmen og Kjeller («LSK-triangelet») er vurdert til å være mest aktuell for videre analyser. Kandidatene som er vurdert i tillegg til Lillestrøm er Asker/Bondivann/Høn, Jessheim/Gardermobyen og Ski/Ås.

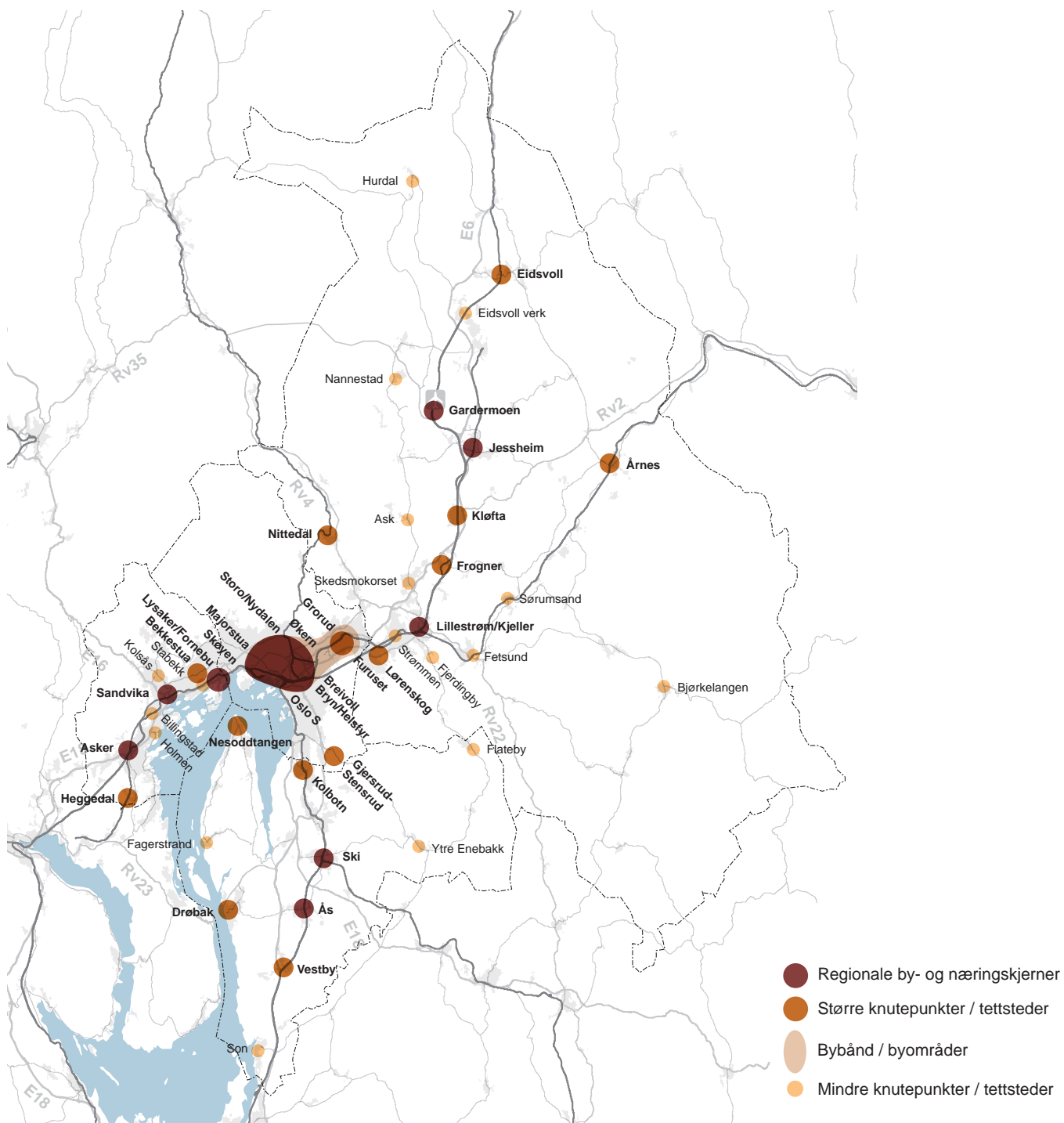
LSK-triangelet har et stort fortetnings- og transformasjonspotensiale, og har et potensielt betydelig utviklingsområde på Kjeller flyplass. Kraftig vekst på Lillestrøm er meget aktuelt for å utnytte eksisterende infrastruktur og kapasitet på Hovedbanen og Gardermobanen. Med sin næringsstruktur, strategiske plassering og tilgjengelighet til Oslo sentrum, Groruddalen/Lørenskog og Gardermoen, kan Lillestrøm ha en reell mulighet til å bli et tyngdepunkt i regionen, som en motvekt til Oslo og vestkorridorens dominans i kunnskapsbaserte tjenesteytende næringer. Byen er strategisk viktig i alle 2050-perspektivene.



UTBYGGINGSALTERNATIVER FOR 2030

ALTERNATIV 3 - FORTETTING I MANGE KNUTEPUNKTER

Hensikten med å utarbeide dette alternativet er å vise hva som er konsekvensene av et regionalt grep, der veksten løses gjennom konsentrasjon i flere knutepunkter i Oslo og hver korridor. Gjennom desentralisert konsentrasjon får flere steder befolkningsgrunnlag nok til å ha et godt lokalt tjenestetilbud, godt kollektivtilbud og høye gang- og sykkelandeler.



Utbyggingsmønster og transportsystem

I alternativ 3 styrkes et utvalg steder i tillegg til de regionale kjernene, som blir viktige i sitt omland. Utvalget av steder underbygger et transportsystem der de tunge Oslo-rettede reisestrømmer tas med jernbane og T-bane, samtidig som det bygges opp sterkere tverrforbindelser ute i regionen. Tanken er å utnytte veksten til å bygge opp flere større tettsteder og knutepunkter i hele regionen, som har befolkningsgrunnlag nok til å utvikle et godt lokalt tjenestetilbud og få en god regional kollektivtilknytning, samtidig som de er konsentrerte nok til at kollektivtransport og daglige gjøremål kan nå innenfor gang- og sykkelavstand.

I nordøstkorridoren kommer hovedvekten av veksten i byer og tettsteder langs Hovedbanen, som den viktigste transport-åren med best mulighet for kapasitetsøkning. Forsterket vekst i Årnes og Nittedal, på henholdsvis Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen, styrker andre deler av regionen og underbygger strategiske tverrforbindelser. I sørkorridoren bygges det videre på dagens klare knutepunktstruktur med steder som «perler på en snor» langs Østfoldbanen. Både Drøbak og Nesoddtangen er med sine beliggenheter meget attraktive bosteder, og forsterket vekst her underbygger viktige forbindelser henholdsvis mot Ås og Ski, og direkte til Oslo sentrum. Den delen av vestkorridoren som ligger innenfor planområdet er i hovedsak en del av det sammenhengende byområdet. Den kollektive infrastrukturen er i stor grad allerede på plass, og veksten i knutepunktene bidrar til å utnytte de tunge investeringene.

Oslo og indre deler av Akershus

Veksten konsentreres til sentrale deler av Oslo, i tillegg til flere knutepunkt og utviklingsområder i ytre deler av Oslo og indre deler av Akershus. Sammenlignet med alternativ 2 vektlegges her en «utenfra og inn»-vekst i Oslo. Knutepunktene betjenes av et linjebasert kollektivsystem som i stor grad fortsatt er Oslolettet.

Nærings- og tjenestestruktur

Med et forsterket befolkningsgrunnlag i flere knutepunkter og tettsteder i regionen, vil flere steder kunne tilby et lokalt tjeneste- og servicetilbud med en viss bredde, som kan betjene de daglige gjøremålene til befolkningen i stedene og omlandet. Med denne tjenestestrukturen følger også en del arbeidsplasser med lokal tilknytning.

Noen av de regionale by- og næringskjernene har i dag mye spesialisert næring som henvender seg til et regionalt arbeidsmarked. Disse næringsklyngene vil kunne utvikle seg videre uavhengig av befolkningsveksten i kjernene. Det er likevel grunn til å tro at de delene av det regionale næringslivet som søker seg til urbane omgivelser, i mindre grad vil etablere seg i de regionale kjernene i Akershus i alternativ 1 og 3 enn i alternativ 2. De kjernene som i liten grad har spesialisert næring i dag, har dårligere forutsetninger for å opparbeide selvstendige regionale arbeidsmarkeder. En stor andel av den regionalt orienterte næringsveksten vil derfor fortsatt komme i Oslo.

Regional sammenheng og langsiktig perspektiv

Alternativ 3 henger direkte sammen med 2050-perspektivet *Kjerner og knutepunkter*. En strategi om regional desentralisering og lokal sentralisering kan innebære en forsterket vekst i mange byer og tettsteder langs kollektivnettet i Osloregionen, med hovedvekt på stasjonene i det regionale jernbanenettet. Alternativ 3 kan imidlertid knyttes til flere av perspektivene, avhengig av langsiktige strategier og prioriteringer.

Ved en rask utvikling av IC-triangelet kan utbyggingsmønsteret i alternativ 3 kombineres med en mer konsentrert regional arealstrategi, som vist i *Ytre regionale kjerner*. Det samme gjelder *Skandinavisk link*, dersom bedre forbindelse mot Gøteborg prioriteres, da med en sterkere betoning av sørkorridoren. Strukturen med desentralisert konsentrasjon lar seg også godt kombinere med ny infrastruktur og utvikling på begge sider av Oslofjorden som vist i *Ringbanebyen*, i tråd med tankegangen om å bedre tverrforbindelsene lenger ut i regionen.

ALTERNATIV 3

TRANSPORTSYSTEM

Fra planstrategien: «Jernbane- og til dels T-banenettet vil være ryggraden i transportsystemet. Det etableres et bedre bussbasert tilbringersystem til jernbanen.

Det blir behov for å styrke transporttilbudet for å bringe reisende videre i Oslo. Behovet øker for en ny sentrumstunnel eller andre tiltak som kan øke kapasiteten for jernbane og T-bane gjennom Oslo. (...) Det vil kunne bli større transportmessig ubalanse på strekningene mellom stasjonsbyene og Oslo S som følge av mindre motpendling enn i Konsentrert utvikling av byer. Dette vil kunne gi økt press på transporttilbudet og dårligere utnyttelse av tilgjengelig kapasitet. Det vil også bli lavere andel som kan dekke reisebehovet til fots eller med sykkel som følge av lengre avstander. Økt trafikk leder til større problemer med framkommelighet i Oslo. Kapasiteten i transportkorridorene (hovedvegnett og lokalvegnett) fylles opp.»

Utbyggingsmønsteret i alternativ 3 styrker flere byer og tettsteder. Bedre konsentrasjon enn i alternativ 1 gir mer målrettet bruk av midler til bla. gang-, sykkel- og kollektivframkommelighet. Samtidig må ressursene spres mer enn i alternativ 2. Det må gjennomføres byutviklingstiltak i flere knutepunkter. Større befolkningsgrunnlag i flere knutepunkter i Akershus gir grunnlag for tyngre tverrforbindelser med buss.

I Oslo satses det i tillegg til indre by på tunge utviklingsområder i ytre by og forbindelser hit. Sett i forhold til alternativ 2 er utbyggingsmønsteret mer desentralisert både innenfor Oslo grenser og i Akershus, og underbygger en større grad av Oslo-/sentrumsrettet transport.

Skisse til transportpakke

Forbedringer i banesystemet (trikk og T-bane): For å betjene veksten i sentrale områder, er det behov for generell kapasitetsforbedring. Det er aktuelt med baneprosjekter som muliggjøre utviklingsområder i ytre by, samt forlengelser som knytter målpunkt og befolkningskonsentrasjoner til banesystemet, og frigjøre busskapasitet i Oslo sentrum.

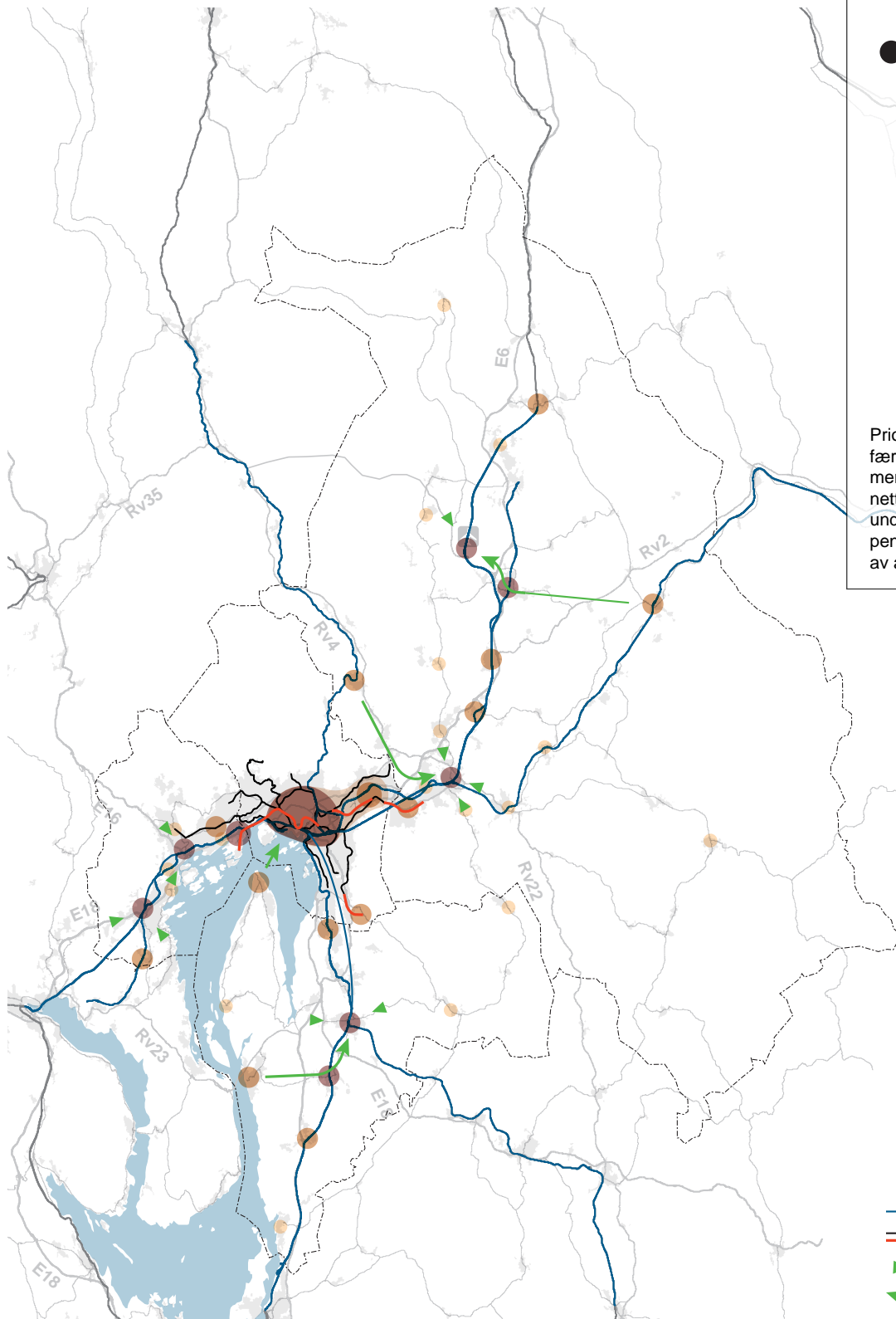
Økt jernbanekapasitet: Økt kapasitet på jernbanens ytterstrekninger. Behov for økt kapasitet gjennom Oslo sentrum kan utløses av behov for økt frekvens på

ytterstrekningene, for å betjene den desentraliserte veksten i regionen.

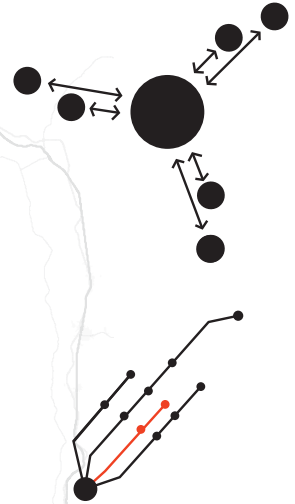
Tverrforbindelser med buss i Akershus: Det interne kollektivsystemet i regionene i Akershus styrkes med busslenker på tvers. Det er utfordrende å få de lange lenkene til å fungere pga. reisetid. Et godt kundegrunnlag for tverrforbindelser tar tid å bygge opp, samtidig som at forbindelsene må være tunge/varige for å virke strukturerende på arealutviklingen. Det blir viktig å avklare hvor de strukturerende tverrforbindelsene skal gå, og evt. i hvilken rekkefølge de skal etableres. Velfungerende tverrforbindelser forutsetter kollektivframkommelighetstiltak mange steder.

Byutviklingstiltak i regionale kjerner og større knutepunkt: Omkjørings-veier/omlegginger for å transformere/utløse utviklingsområder, bedre bymiljø og oppnå økte gang- og sykkelandeler.

Knutepunktstiltak i regionale kjerner: Infrastruktur for å få høystandard bussframkommelighet for intern trafikk og mating utenfra, og gode overgangsmuligheter buss-tog. På grunn av økt press på veiene må flere busser fra Akershus tangere ring 3 i stedet for å kjøre inn til sentrum, og det må utvikles bussknutepunkt med god framkommelighet. Det kan tenkes av busser i større grad pendler mellom korridorer i Akershus.



Illustrasjon av prinsipp for kollektivtransport mellom Oslo og de indre byene i Akershus: Indre byer og nye utviklingsområder i Oslo ytre by betjenes av fortsatt sentrumsrettet linjestruktur.



Prioritering av linjestruktur gir færre reisemuligheter sammenlignet med prioritering av nettverksstruktur, se illustrasjon under alternativ 2. De to prinsippene kan diskuteres uavhengig av alternativene.

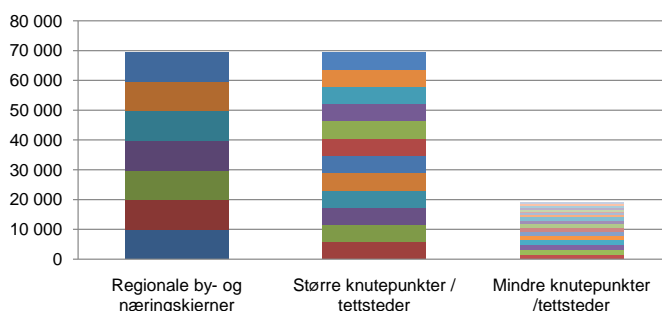
- Jernbane
- T-bane
- ▶ Prinsipp for bussmating
- ↔ Sterke kollektivforbindelser

ALTERNATIV 3 VEKSTFORDELING

Prinsipper for vekstfordeling i alternativet er vist i tabellen nedenfor. Sammenlignet med alternativ 2 skjer en mindre andel av veksten i de regionale by- og næringskjernene og bybåndet, og en større andel i større knutepunkter/tettsteder langs kollektivnettet. I Oslo skjer en mindre andel av veksten gjennom styrking/utvidelse av indre by, og en større andel i utviklingsområder i ytre by. De mindre knutepunktene/tettstedene får lav, men konsentrert vekst også i dette alternativet, men stedene er noe differensiert etter tilknytning til by- og transportsystemet.

Tabellen og søylediagrammet til høyre skisserer hvordan den befolkningsveksten i Akershus fordeles mellom de tre vekstkategoriene i alternativet. Fargene indikerer hvor mange steder veksten skal fordeles på innenfor hver kategori. I det videre arbeidet vil den totale veksten innenfor hver vekstkategori fordeles på de enkelte kjerner og knutepunkter, basert på vekstprognoser og arealpotensialer for de enkelte stedene.

	Prosent av totalvekst	Total befolkningsvekst pr kategori
Regionale by- og næringskjerner	44 %	70 000
Større knutepunkter / tettsteder	44 %	70 000
<i>Beliggenhet i bybåndet</i>	5 %	8 000
Mindre knutepunkter / tettsteder	4 %	6 000
<i>Beliggende utenfor bybåndet og med mindre gode transportforutsetninger:</i>	3 %	5 000



Tabell og søylediagram: Total befolkningsvekst i Akershus på 158 000 bosatte, fordelt på vekstkategoriene regionale by- og næringskjerner, større knutepunkter/tettsteder og mindre knutepunkter/tettsteder.

	Knutepunkte	Rolle/beskrivelse 2030	Vekstfordeling	Vekstfordeling arbeidsplasser	Dyrka mark	
Regionale by- og næringskjerner	Oslo indre by inkl. Ring 3 og Hovinbyen	Stor, urban bykjerne i vekst. Nasjonalt og regionalt næringsstygdepunkt.	Svært høy befolkningsvekst.	Svært høy arbeidsplassvekst med fokus på kunnskapsintensive næringer. Høyere vekst enn tilsvarende for utbyggingsalternativ 2.	Ikke relevant.	
	Asker Jessheim/Gardermoen Lillestrøm Lysaker/Fornebu Sandvika Ski Ås	Bykjerne med urban struktur. Regionalt næringsstygdepunkt som henvender seg til det regionale arbeidsmarkedet. Stort befolkningsgrunnlag gir grunnlag for regionalt adm.-/service- og kulturtilbud som betjener omlandet. Tilknyttet det regionale jernbanenettet, og målpunkt i et sterkt lokalt kollektivsystem.	Sterk befolkningsvekst gjennom bymessig utnyttelse av området rundt knutepunktet, med stor grad av transformasjon. Gardermoen er et næringsområde, og får ingen befolkningsvekst.	Stor andel arbeidsplasser, med vekt på handel og KIFT. Arbeidsplassvekst baseres både på regional og lokal befolkningsvekst. Gardermoen behandles for seg, med stor vekst, men annen næringsstruktur.	Nedbygging av dyrka mark innenfor 1 km av knutepunktets senter.	
Bybåndet / byområder		Sammenhengende urban struktur, tyngdepunkter ved lokal- og T-banestasjoner.	Moderat til lav befolkningsvekst. Lokale kollektivknutepunkt vektlegges.	Arbeidsplassvekst genereres av den lokale befolkningsveksten, næringsstrukturen baseres på dagens næringsstruktur.	Nedbygging av dyrka mark innenfor sentrale deler av lokale kollektivknutepunkt vurderes.	
Større knutepunkter / tettsteder	Bekkestua Drøbak Eidsvoll Frogner Heggedal Kløfta Kolbotn Lørenskog	Nesoddt. Nittedal Vestby Årnes Grorud/ Furuset Gjersrud- Stensrud	Lokalt senter med småbykarakter. Viss variasjon i næringslivet. Befolkningsgrunnlag nok til å ha et godt lokalt tjeneste-, service- og kulturtilbud. Steder med skinnegående eller ellers meget godt kollektivtilbud.	Moderat til høy befolkningsvekst, noe gjennom transformasjon, noe gjennom fortetting i eksisterende bebyggelse og noe gjennom nye utviklingsområder.	Arbeidsplassvekst genereres av den lokale befolkningsveksten, næringsstrukturen baseres på dagens næringsstruktur.	Nedbygging av dyrka mark innenfor 1 km fra knutepunktets senter
	Mindre knutepunkter / tettsteder	Billingsstad Holmen Stabekk	Strømmen Kolsås	Lokalt senter som har et visst lokalt adm.-/service- og kulturtilbud. Steder som ikke ligger på jernbanen knyttes regionale kjerner og transportnett med økt mating.	Moderat vekst i befolkningsmengden.	Arbeidsplassvekst genereres av den lokale befolkningsveksten, næringsstrukturen baseres på dagens næringsstruktur.
<i>Beliggenhet utenfor bybåndet</i>	Eidsvoll verk Fetsund Fjerdingby	Skedsmo- korset Sørumsand		Lav vekst i befolkningsmengden.	Lav vekst i befolkningsmengden.	Ingen nedbygging av dyrka mark.
<i>Beliggende utenfor bybåndet og med mindre gode transportforutsetninger</i>	Ask Bjørkelangen Fagerstrand Flateby	Hurdal Nannestad Son Ytre Enebakk		Lav vekst i befolkningsmengden.	Lav vekst i befolkningsmengden.	Ingen nedbygging av dyrka mark.

Tabell: Prinsipper for vekstforeling i Oslo og Akershus, alternativ 3

ALTERNATIV 3 NYE BYER

Kriterier, metode og vurderinger for å komme fram til en mulig ny by i alternativet, er nærmere beskrevet i kapittel 3 *Framgangsmåte*, og vedlegg 3 *Dokumentasjon av arbeid med nye byer*.

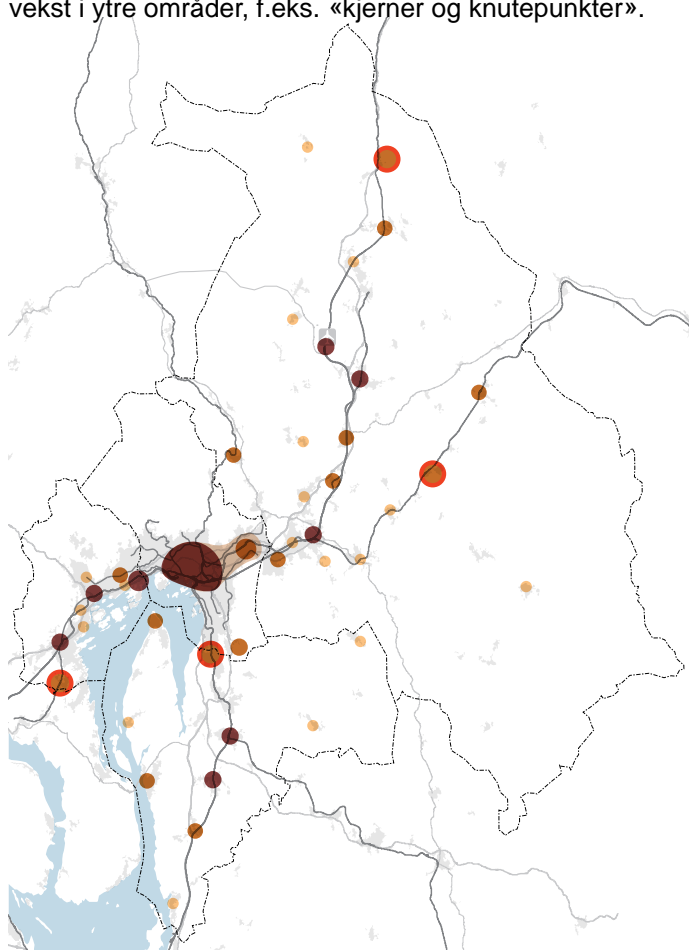
Innenfor alternativ 3 vurderes konsekvensene av å plassere en ny by på prinsipielt forskjellige steder i bysystemet. Derfor er fire steder, som representerer ulike typer lokaliseringer, vurdert som aktuelle for videre analyser. De fire stedene Heggedal, Rosenholm/Kolbotn, Minnesund/Langset og Rånåsfoss. I tillegg har Bjørkelangen, Eidsvoll, Eidsvoll verk, Hurdal, Kløfta, Skotbu, Varsjøen, Måna, Nesoddtangen, Nittedal/Rotnes, Sørumsand og Vevelstad/Langhus blitt vurdert.

Heggedal ligger i vestkorridoren på eksisterende infrastruktur, og er interessant med tanke på å bedre øst-vest-balansen i banesystemet. Kan være strategisk i et langsiktig perspektiv dersom man ønsker å bygge opp under forbindelsen mot Drammen og/eller Hurumlandet, f.eks. «ringbanebyen».

Rosenholm/Kolbotn ligger i bybåndet i sørkorridoren, på eksisterende infrastruktur som vil få mulighet for kraftig økt kapasitet med ny Follobane. Området har et stort utbyggings- og fortetningspotensial. Strategisk i et langsiktig perspektiv med tanke på utnytte store investeringer i infrastrukturen.

Minnesund/Langset ligger langt ute i nordøstkorridoren. Lite utbygging i dag muliggjør helt ny bystruktur. Ligger på Hovedbanen, men krever ny stasjon og utvidelse av lokaltogområdet. Lokalisering i svakt regionalt arbeidsmarked tilsier stor andel lange arbeidsreiser. Kan være strategisk i et langsiktig perspektiv dersom man ønsker å prioritere vekst i ytre områder, f.eks. «kjerner og knutepunkter».

Rånåsfoss ligger på Kongsvingerbanen i nordøstkorridoren. Ny by her kan bidra til å bygge opp under trafikkgrunnlaget til banen og muliggjøre økt frekvens. Lokalisering i svakt regionalt arbeidsmarked tilsier stor andel lange arbeidsreiser. Kan være strategisk i et langsiktig perspektiv dersom man ønsker å prioritere vekst i ytre områder, f.eks. «kjerner og knutepunkter».



5 PERSPEKTIV MOT 2050

INNLEDNING OG AVGRENSING

Det er utarbeidet 8 perspektiver for hele Osloregionen for 2050, hvorav noen er direkte videreføringer av utbyggingsalternativene for 2030. Til hvert av perspektivene er det beskrevet hvilke drivkrefter som får være styrende for utviklingen, hvilke utbyggingsmønster som kan tenkes utviklet og hvilke prioriteringer dette medfører for transportsystemet.

En del sider ved 2050-perspektivene vil bli behandlet som en del av konsekvensbeskrivelsen. Det gjelder blant annet graden av realisme, og perspektiver sett opp mot mål for planarbeidet.

Av hensyn til fremstillingen, er perspektivene noe overdrevet for å kunne vise mest mulig rendyrkede alternativer. De røde feltene i perspektivkartet indikerer hvilke områder som får hovedvekten av befolknings- og næringsveksten. Større felt betyr større vekst. Pilene indikerer hvilke transportforbindelser som prioriteres i de ulike alternativene.

DRIVKREFTER SOM PÅVIRKER UTVIKLING AV UTBYGGINGSMØNSTERET

De 8 perspektivene søker å vise de overordnede trekkene i regionens struktur ved å løfte fram sammenhengen mellom utbyggingsmønster og transportsystem på lang sikt. Pendlingsområdet til Oslo, dvs. store deler av Osloregionen, vil få en vekst på omkring 800 000 personer fram mot 2050, ifølge prognoser fra SSB. Dette betyr økt etterspørsel etter areal til bebyggelse og transportinfrastruktur.

De drivkrefter som påvirker utviklingen av utbyggingsmønsteret vil grovt sett være både *boligbaserte*, dvs. drevet av boliglokalisering, og *næringsbaserte*, dvs. drevet av bedrifters valg av lokalisering for ulike typer virksomheter. *Utbygging av infrastruktur* er en tredje drivkraft som påvirker utbyggingsmønsteret, bl.a. gjennom trasévalg og endring av reisetid/frekvens mellom byene. Hver av disse drivkreftene kan bidra både til spredning og konsentrasjon av boliger og næringsvirksomhet på det regionale nivået. Gjennom regional planlegging søker en derfor å finne løsninger på overordnet nivå som skal bidra til et mest mulig bærekraftig utbyggingsmønster.

Drivkrefter som gir spredning

Bedre tilgjengelighet og økende bilhold kan føre til en spredning av utbyggingsmønsteret gjennom suburbanisering. I dag bor over 35 % av befolkningen i Osloregionen utenfor tettsted. Det er mange i disse områdene som har fått en rimeligere bolig med bedre bostandard enn de ville ha fått ved å bo i byen. Dette er en form for utspredd byvekst som følger av økte pendlingsmuligheter, men også som følge av omstruktureringer i næringslivet.

Bedrifter og arbeidsplasser flyttes ofte ut til lokaler på mindre sentrale steder for å redusere sine driftskostnader. Dette har ført til at befolkningen som bor i distriktene etter hvert har arbeid i næringsvirksomheter som er storbyrelatert og dermed blir integrert i en stadig voksende funksjonell region. En slik utvikling fører til suburbanisering som bl.a. gir dårligere muligheter for ressurseffektive løsninger for kollektivtrafikk, samfunnsservice og tettstedsutvikling på et regionalt nivå. Det går an å motvirke suburbanisering, ved bl.a. å utvikle de ytre bykjernene i pendlingsregionen. Disse byene kan tiltrekke seg bedrifter gjennom å tilby lavere kostnader for lokaler og arbeidskraft enn i de store byene.

Drivkrefter som gir konsentrasjon

Befolkningens boligpreferanser og bedriftenes outsourcing av deler av sin virksomhet, påvirker den regionale utviklingen mot et mer utflytende og spredt utbyggingsmønster, men samtidig skjer det også en sentralisering innenfor mange bransjer. Manges boligpreferanser går også i retning av mer urbane boformer. Det etterspørres tilgang på et mer variert næringsliv, et større og mer variert boligtilbud og bedre tilbud av service og tjenester. Deler av næringslivet søker nærhet til andre bedrifter for varer og tjenester, og til mulighetene for høyere produktivitet gjennom synergi med andre bedrifter. Dette forsterker utviklingen mot mer sentral beliggenhet. Kunnskapsbedrifter søker også nærhet til boligområder med stor andel personer med høyere utdanning og spesialkunnskap. Asker/ Bærum-området i Akershus, er i dag en økonomisk motor i regionen med en sterk tjenestesektor med høyutdannet arbeidskraft og høye produksjonsverdier. Området har høye andeler spesialiserte tjenester rettet mot bl.a. olje-, it-sektoren og annen kvalifisert

næringsvirksomhet. Bedriftene og offentlig virksomhet i dette området omfatter i dag hele 45 % av alle ansatte i fylket, Nedre Romerike har en andel på 25 %, Follo 19 % og Øvre Romerike 10 %. Bynære kunnskaps- og servicebaserte virksomheter vil antagelig øke sin andel av sysselsettingen fremover bl.a. fordi dette er næringer med høyere vekst enn i mange andre bransjer.

Den regionale utviklingen i regionen vil i årene fremover derfor være gjenstand både for boligbaserte og næringsbaserte drivkrefter. Gjennom areal- og transportpolitikken kan lokale, regionale og statlige myndigheter søke å påvirke disse drivkreftene i retning av et mer bærekraftig utbyggingsmønster, slik dette fremgår av planprogrammet for Oslo og Akershus.

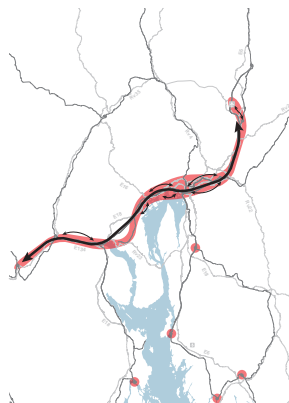
OM UTVIKLING AV TRANSPORTSYSTEMET

Det er vanskelig å spesifisere hvilke transporttiltak som vil være nødvendig mot 2050. Noen store tiltak er det naturlig å tenke i alle perspektivene, for eksempel utbygging av IC-triangelet og ny T-bane- og jernbanetunnel gjennom sentrum. Men den utvidede kapasiteten disse tiltakene medfører kan brukes på ulike måter. I beskrivelsen av perspektivene er det derfor lagt mer vekt på hvordan systemene fungerer enn hvilke tiltak de innebærer. Tilrettelegging for høyere gang- og sykkelandeler omtales ikke spesielt, men dette har nær sammenheng med tetthet og andre urbane kvaliteter i byer og tettsteder. Perspektivene med mer spredt vekst må man derfor anta vil ha lavere gang- og sykkelandeler. Disse perspektivene vil samtidig være vanskeligere å betjene kollektivt, de vil ha høyere bilandeler, og dermed føre til høyere prioritering av veiltak.

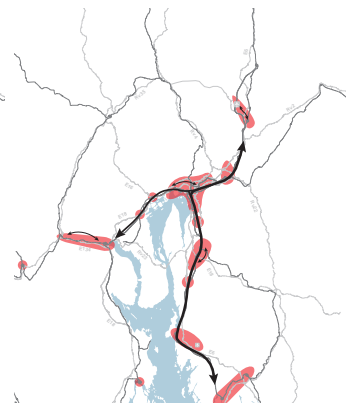
NYE BYER SOM DEL AV FREMTIDIGE PLANGREP

Det er i forbindelse med hvert av perspektivene sett på hvordan nye byer kan tenkes for å bygge opp under prinsippene i de ulike perspektivene, samtidig som arealkonflikter og økt transportarbeid skal bli minst mulig.

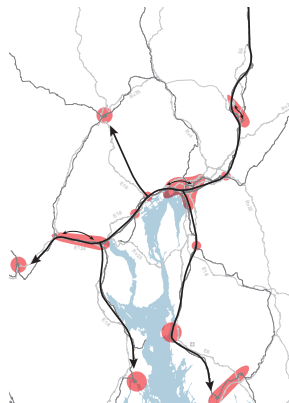
Næringsaksen



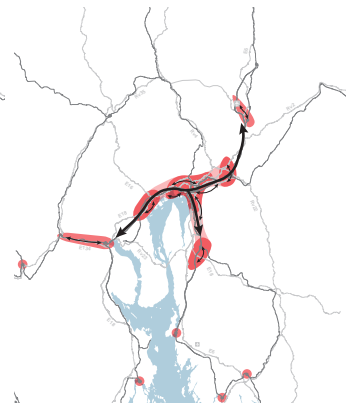
Skandinavisk link



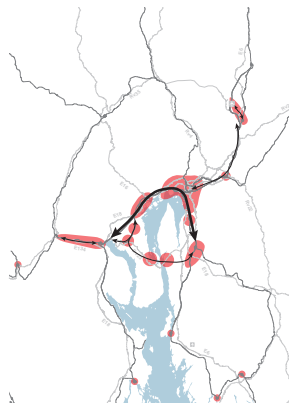
Ytre regionale kjerner



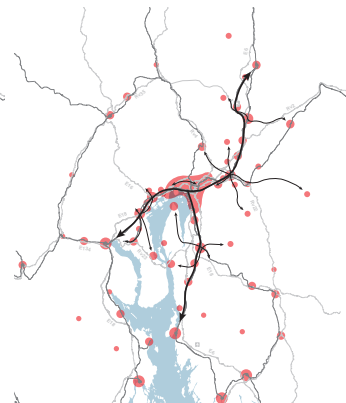
Indre regionale kjerner



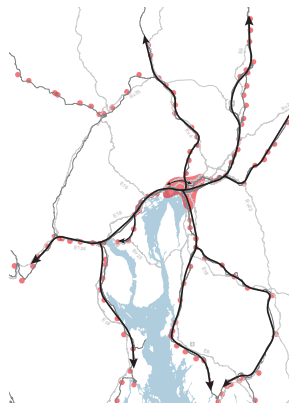
Ringbanebyen



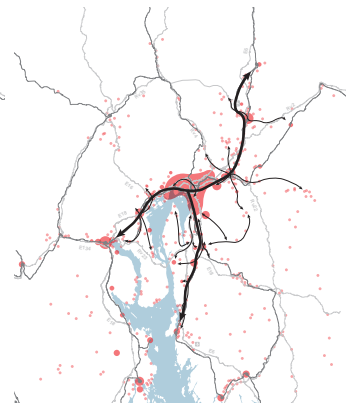
Kjerner og knutepunkter



Stasjonssamfunnet



Kommunal mosaikk



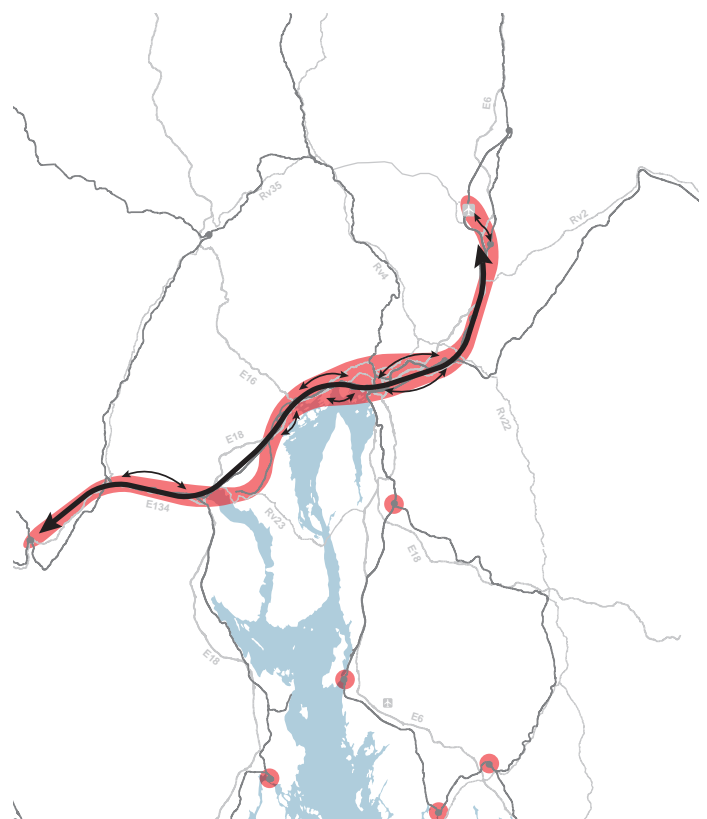
NÆRINGSAKSEN

Dette perspektivet viser Oslo som motoren for en næringsutvikling med tyngdepunkter innenfor aksen Kongsberg, Drammen, Lysaker/Fornebu, Lillestrøm/Kjeller og Gardermoen. Innenfor denne aksen skjer i dag langt den største andel av arbeidsreiser i landet og der er også flest kunnskapsbedrifter, hovedkontorer og offentlig administrasjon lokalisert. En videre utvikling og forsterkning av utbyggingsmønsteret i denne aksen er en strategi for å møte utfordringene fra den internasjonale konkurransen.

Drivkrefter i dette perspektivet er særlig basert på de lokaliseringkrav som stilles med kort reisetid for et stadig voksende kompetansebasert næringsliv og med sentralt beliggende boliger. Boliger, næringsliv og offentlig virksomhet med mange kontorarbeidsplasser lokaliseres langsmed aksen, med sterk grad av fortetting rundt de regionale kollektivknutepunktene. Virksomheter med få ansatte og stort arealbehov lokaliseres utenfor sentrum i denne aksen.

Transportsystemet: Utbygging av offentlige kommunikasjoner skjer med tanke på å få flest mulig reisemuligheter og forbindelser langs aksen, ikke bare inn mot Oslo. Høyfrekvent tilbud på region-, lokaltog og T-bane er ryggraden som knytter regionale målpunkt sammen. Transporttilbud som mater inn mot næringsaksen videreutvikles. Bedre balanse i transportsystemet tilstrebes gjennom utbyggingen av boliger og arbeidsplasser.

Ny by: I dette perspektivet bør eventuelle nye bydannelser lokaliseres langs kollektivsystemet i næringsaksen. Eksempler kan være Heggedal, bymessig utvikling mellom Asker og Sandvika, Lillestrøm, etc.



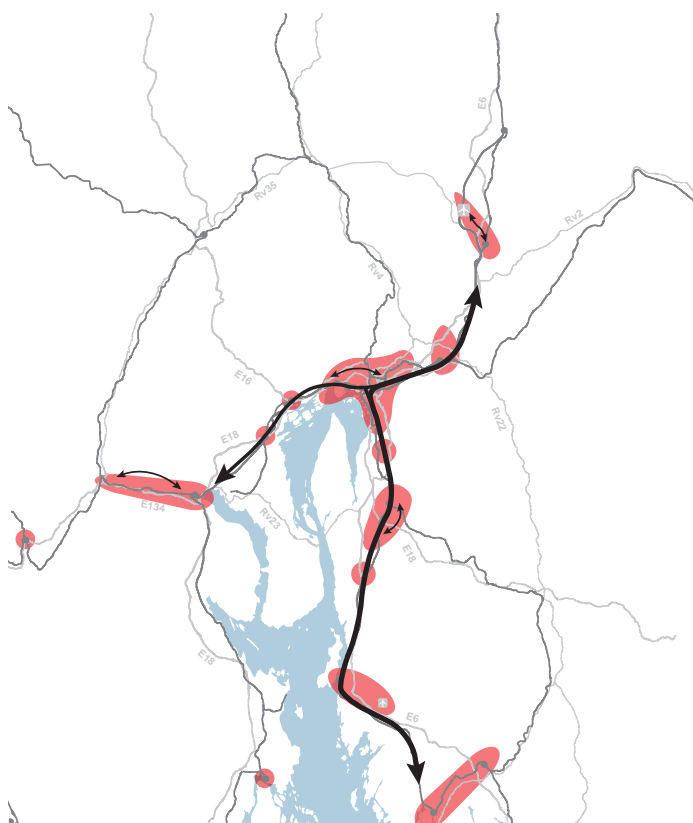
SKANDINAVISK LINK

Dette perspektivet viser en forsterket vekst i sørkorridoren som en følge av forbedringer i transportsystemet sørover i aksene Oslo – Østfoldbyene – Göteborg – Øresund. Sørkorridoren har i dag ikke like høyt veksttempo som de to andre korridorane, men viktige drivkrefter kan endre dette. En kraftig økt vekst i Østfoldbyene kan gjøre regionsenteret Ski til ett av flere tyngdepunkt i bolig- og arbeidsmarkedene i korridoren, bidra til at mer spesialiserte arbeidsmarkeder utvikles, og bedre ubalansen som følge av Oslos dominans.

Drivkrefter i dette perspektivet er krav om kort reisetid for et stadig voksende kompetansebasert næringsliv og behovet for sentrale boliger. Samtidig imøtekommes behovet for en spredning av virksomheter for å avlaste det sentrale Oslo. Ny Follobane forkorter reisetid og øker kapasiteten til Oslo sentrum, også for bysystemet sør for Ski. Dette kan bli en viktig driver for utvikling av boliger og arbeidsplasser i sørkorridoren, på samme måte som Gardermobanen er det i nordøst. Mulighetene åpnes for bedre integrasjon mellom byregionene videre sørover. Området er i dag et viktig etableringssted for plasskrevende næringer og logistikknæringer på forbindelsen Oslo-Gøteborg-Øresund. Østfoldbyene med sin beliggenhet ved Oslofjorden har kvaliteter som er etterspurt. Sverige er en betydelig arbeidskraftleverandør for Norge, og nærmere tilknytning mellom landene også på samferdselssiden kan være en naturlig utvikling. I et slikt perspektiv vil i en forlengelse av Oslos sørkorridor være et område med betydelig vekstpotensial.

Transportsystemet: I dette perspektivet er det viktig å få en rask utbygging av Follobanen og IC-triangelen, i tillegg til at gode kollektivsystem rettes inn mot byene. Videre er en høyhastighets togforbindelse Oslo – Göteborg – Øresund, et viktig ledd i å integrere Osloområdet og sentrale Østfold i en større skandinavisk byregion. Et sammenhengende skandinavisk høyhastighetstognettverk kobles på det fremvoksende europeiske nettverket. Man kan tenke seg en tilsvarende utvikling ved en eventuell høyhastighetsbane til Stockholm, via Ski/Askim eller Lillestrøm/Bjørkelangen.

Ny by: I dette perspektivet bør eventuelle nye bydannelser bygge på en eksisterende ytre by med vekstpotensial som kan bidra til å styrke de regionale transportforbindelsene i sørkorridoren.



YTRE REGIONALE KJERNER

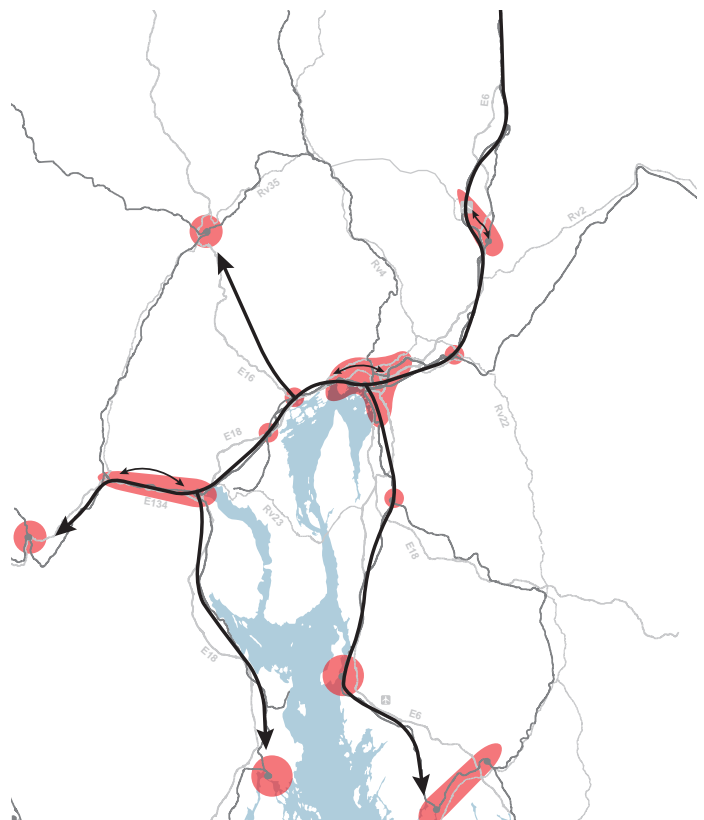
Dette perspektivet viser vekst i Oslo og noen ytre kjerner i Osloregionen. En slik desentralisert vekst er et grep for å bedre Osloregionens konkurranseevne i forhold til andre europeiske byregioner. I Osloregionen utenfor hovedstaden, er det flere byer og tettsteder som er store nok til å gi vesentlige bidrag til Osloregionens konkurransekraft. De ytre byene er mer selvstendige enn de som ligger nærmest Oslo, men Oslo vil likevel være dominerende i Osloregionen. For å bedre denne balansen, og for at de ytre byene skal bli store nok til å utvikle egne spesialiserte arbeidsmarkeder, må de i dette perspektivet få en større andel av veksten. Det vil derfor bli moderat til lav vekst i øvrige tettsteder og sentra i regionen. Noe utvikling i mindre byer og i tettsteder tilknyttet det regionale kollektivtransportsystemet ivaretas, og spredning av utbyggingsmønsteret motvirkes.

Drivkrefter i dette perspektivet er basert på krav om kort reisetid for et stadig voksende kompetansebasert næringsliv og med sentralt beliggende boliger. Samtidig imøtekommes behovet for en spredning av virksomheter for å avlaste det sentrale Oslo. Dette perspektivet er videre basert på at byene og delregionene må integreres bedre med hverandre for at de samlede ressurser av arbeidskraft, næringsliv, utdanning og forskning skal kunne utnyttes effektivt. Erfaringer fra andre storbyregioner i Europa tilsier at byene og tettstedene innen en region bør komplettere hverandre heller enn å konkurrere seg i mellom.

Transportsystemet: I dette perspektivet er det viktig å få en rask utbygging av indre del av IC-trianglelet innenfor 1 times rekkevidde med et høyfrekvent tilbud, i tillegg til gode kollektivsystem intert og inn mot byene.

Ny by: I dette perspektivet bør eventuelle nye bydannelser bygge på en eksisterende ytre by med vekstpotensial, som kan bidra til å utvikle de regionale transportforbindelsene. Ny Ringeriksbane kan bedre øst-vest balansen i banesystemet gjennom Oslo, forbedre forbindelsen mot Bergensregionen, og åpne Hønefoss som vekstområde.

- Tyngste vekstområder**
- Vekst i bosatte og ansatte (mengde og område)
- Prioritert transportsystem**
- ➔ Hovedforbindelser
 - Sekundærforbindelser



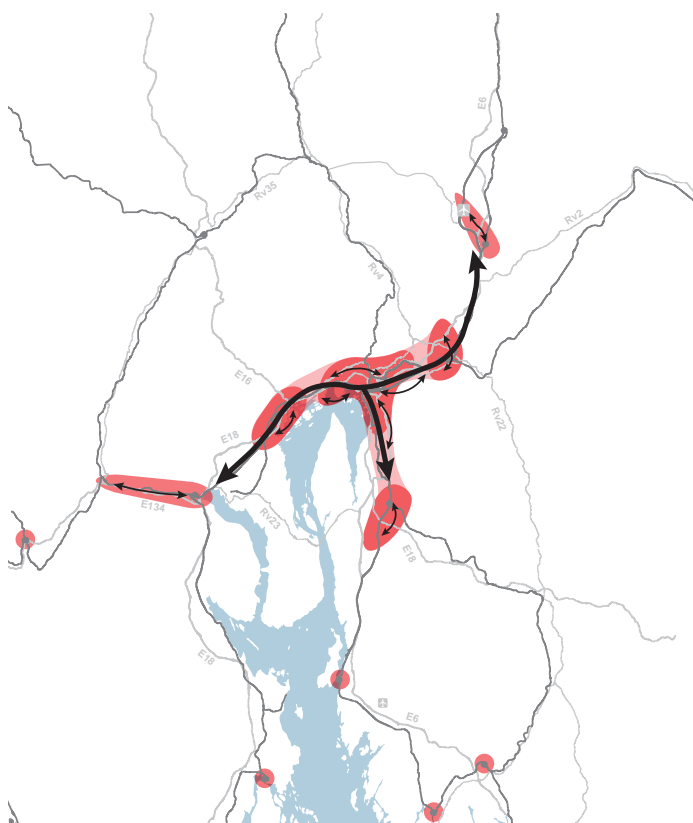
INDRE REGIONALE KJERNER

Dette perspektivet viser vekst i Oslo og byens nære kjerner. I likhet med *Ytre regionale kjerner*, må byene utenfor Oslo få en økt andel av veksten for å bli store nok til å utvikle mer selvstendige arbeidsmarkeder enn i dag. Hensynet til desentralisering på regionalt nivå er nedtonet. Perspektivet kan være en videreføring av alternativ 2 – *Konsentrert utvikling av byer*.

Drivkrefter i dette perspektivet er basert på krav om kort reisetid for et stadig voksende kompetansebasert næringsliv og med sentralt beliggende boliger. Oslo med sine nære kjerner forsterkes som det dominerende bysystemet i Osloregionen. Veksten i befolkning og arbeidsplasser konsentreres i Oslo og noen få byer i Akershus, i tillegg til at «bybåndet» mellom kjernene videreutvikles som tett, urban bebyggelsesstruktur med tyngdepunkt rundt kollektivknutepunkt. Transportbehovene søkes redusert gjennom konsentrasjon. Målet er å skape flere attraktive lokaliseringer nær Oslo for et stadig mer kunnskapsintensivt næringsliv, bymiljøer med høye gang- og sykkelandeler, og et høyfrekvent kollektivnettverk som gjør det enkelt å bytte og reise.

Transportsystemet: Regional kollektivtransport som knytter kjernene sammen prioriteres, samtidig som at kapasitet og frekvens i kollektivsystemet i byene bedres innenfra og ut. Økt kapasitet på T-banenettet og lokaltoget som en følge av kraftig økt frekvens, utnyttes. For å styrke byenes forutsetninger for å bli næringstyngdepunkt i det regionale systemet, utvikles over tid robuste kollektivsystemer som knytter byene sammen med viktige bolig- og næringskonsentrasjoner og regionale transportknutepunkt i omlandet. Mating mot byene støtter opp om disse forbindelsene og gir bedre lokale nettverk og flere reisemuligheter også for de som bor i andre sentra og knutepunkt.

Ny by: Perspektivet åpner for tung byutvikling langs de nye kollektivaksene i de regionale kjernene. Flytting av flyplassen på Kjeller kan åpne for storstilt byutvikling i LSK-triangelet, både Asker og Jessheim/Gardermoen har gode utvidelsesmuligheter, og man kan tenke seg en utvikling av «tvillingbyen» Ski-Ås. I tillegg kan tunge bydannelser tenkes utviklet innenfor «bybåndet». Alle lokaltogstasjonene vil få radikalt bedre tilbud og vil derfor ha stort potensiale for ny byutvikling.



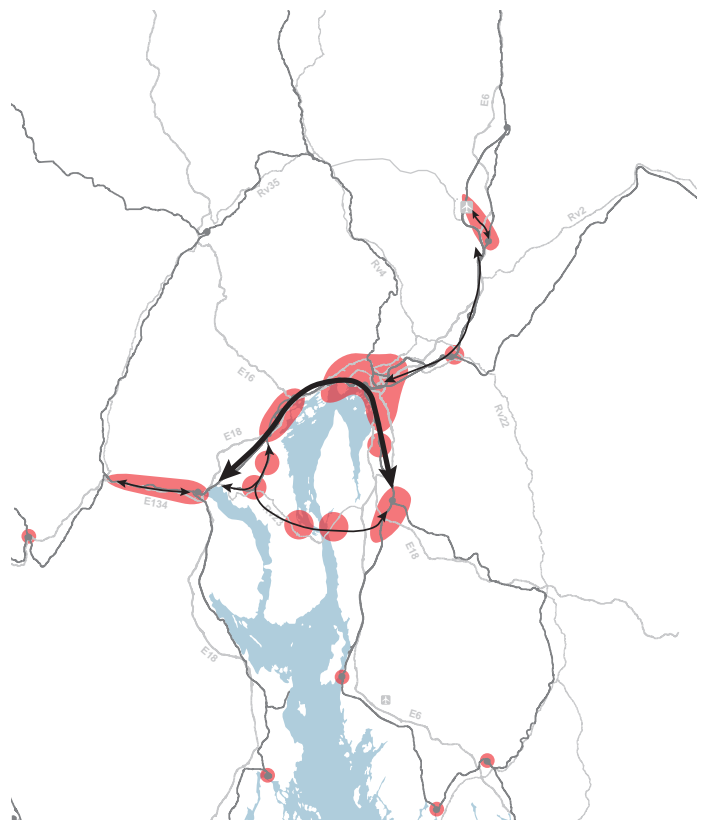
RINGBANEBYEN

Dette perspektivet viser en sammenbinding av byutvikling i korridorer sydvest og sydøst for Oslo sentrum.

Drivkreftene i dette perspektivet har slektskap med perspektivet *Indre regionale kjerner*, der drivkrefter også er basert på krav om kort reisetid for et stadig voksende kompetansebasert næringsliv. Samtidig imøtekommes behovet for en spredning av virksomheter for å avlaste det sentrale Oslo, og sentralt beliggende boliger i byer ved fjorden. Veksten i dette alternativet illustrerer hvordan en mer desentralisert konsentrasjon av veksten i Akershus og Buskerud kan gi mulighet til å ivareta målene om miljøvennlig transport og arealøkonomisering.

Transportsystemet utbygges for å redusere den sårbarheten som eksisterer ved at all kollektivtransport i Osloregionen i dag må gjennom Oslo. Selv med nye banetuneller innebærer dette en viss sårbarhet. Ringbanebyen er et perspektiv som ofte blir trukket fram som en strategi for å avlaste Oslo-navet og åpne for nye utviklingsområder. Aktuelle plangrep kan være bane- og byutvikling rundt Oslofjorden, og omkjøring for gods- og persontrafikk på vei, såkalt ring 4. Begge deler medfører tunge infrastrukturtiltak. Perspektivet styrker nettverket mellom kjernene med en bedre forbindelse på tvers av Oslofjorden, kjernene der og videre til Buskerudbyen. Dette gir mulighet for interaksjon mellom flere næringsmiljøer, en mer integrert bolig- og arbeidsregion, på begge sider av fjorden. Infrastrukturen kan utvikles over tid med bedre bussforbindelser, ny Hurumbane og på sikt ny baneforbindelse over fjorden.

Ny by: På Hurumlandet er det få arealkonflikter og muligheter for en ny bydannelse som understøtter en evt. ny Hurumbane. Et eksempel i Akershus er Heggedal. Ved en ny baneforbindelse over fjorden på sikt kan man tenke seg en ny bydannelse nær fjorden i Follo.



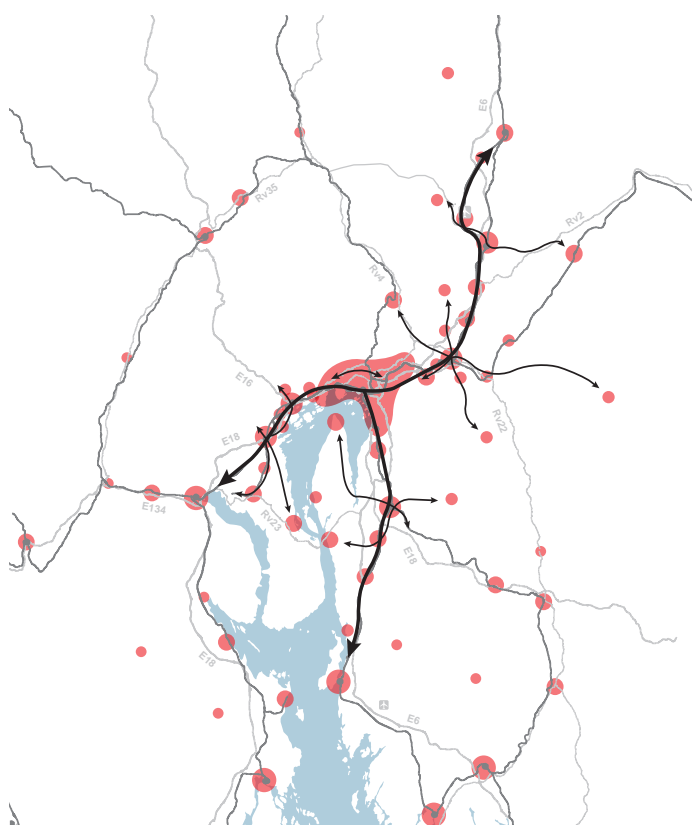
KJERNER OG KNUTEPUNKT

Dette perspektivet viser at veksten fordeles over en rekke knutepunkter i hele regionen, utover de regionale kjernene. Perspektivet er en videreføring av alternativ 3 – *Vekst i mange knutepunkter*.

Drivkreftene bygger på spredning av byvekst som følge av økte pendlingsmuligheter, men også de omstruktureringer som skjer i næringslivet. Veksten fordeles jevnere regionalt, men konsentreres lokalt. Det vil si at en noe mindre andel av veksten skjer i de regionale kjernene, og en noe større andel i et antall lokale knutepunkter som bygger opp under et prioritert kollektivnett. Steder utenfor det prioriterte kollektivnettet vil få lavere eller moderat vekst. En slik utvikling kan illustrere hvordan en mer desentralisert vekst i regionen kan gi mulighet til å ivareta målene om miljøvennlig transport og arealøkonomisering. De regionale kjernene vil ikke få en like stor egentyngde som i mer konsentrerte perspektiver, en større andel av den regionalt orienterte næringsveksten vil derfor fortsatt komme i Oslo. Pendlingsmønsteret vil fortsatt være Oslo-orientert og knutepunktene blir i mindre grad egne arbeidsmarkeder enn i alternativene Ytre og Indre regionale kjerner. Næringsvirksomhet som søker urbanitet, vil først og fremst søke seg til Oslo.

Transportsystemet: Jernbanen vil være ryggraden i det regionale transportsystemet, med vekt på forbedret kapasitet i de ytre delene av regionen. Knutepunktene i regionen må få en viss befolkningskonsentrasjon for å gi grunnlag et bedret kollektivtilbud i det prioriterte nettet, og økte gang- og sykkelandeler.

Ny by: I dette perspektivet bør en ny bydannelse enten ligge på jernbanen eller tilknyttet en prioritert tverrforbindelse for å underbygge økt kapasitet og frekvens i dette systemet. Slike steder, som også har få arealkonflikter, kan være Sørumsand, Rånåsfoss, Eidsvoll verk, Nittedal/Rotnes, Heggedal, Nesoddtangen, Rosenholm/Kolbotn og Minnesund/Langset.



- Tyngste vekstområder**
- Vekst i bosatte og ansatte (mengde og område)
- Prioritert transportsystem**
- ➔ Hovedforbindelser
 - Sekundærforbindelser

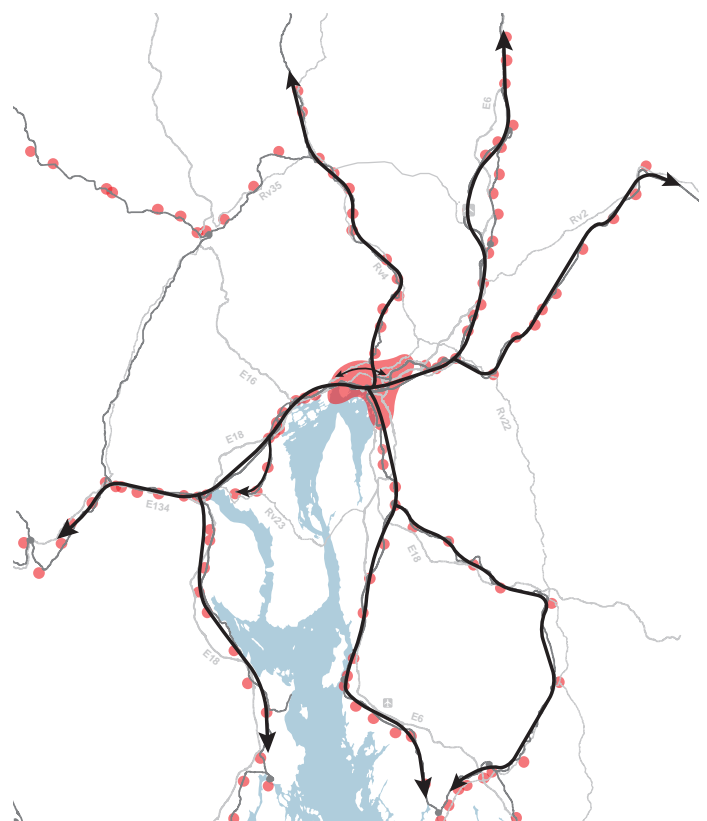
STASJONSSAMFUNNET

Dette perspektivet viser en jevn fordeling av befolkningsveksten utenfor Oslo i hele regionen, men at den samtidig styres inn mot eksisterende eller nye jernbanestasjoner, slik at veksten lar seg betjene kollektivt.

Drivkreftene bak en slik spredning av veksten er at viktige bransjer i næringslivet har behov for utlokalisering eller desentralisering av sin virksomhet, men bygger også på boligpreferanser som bidrar til spredning. Mange hushold får ved å flytte ut fra sentrum råd til boliger i mindre, familievennlige stasjonssamfunn. Bedrifter reduserer sine kostnader ved å ut-lokalisere filialer til mer spredtbygde områder. Som i perspektivet Kommunal mosaikk, vil IKT-, spesialisert service og andre næringer som søker samlokaliseringsfordeler, fortsatt etableres i mer sentrale deler av Oslo og Vestkorridoren. Utbyggingsstrategien representerer derfor et press på Oslo fordi mange regionale og nasjonale funksjoner vil lokaliseres til denne regionkjernen.

Transportsystemet: Tanken bak grepet om å konsentrere veksten til jernbanen er å skape små lokalsamfunn der viktige lokale funksjoner kan nås innenfor gangavstand, og man også enkelt kan reise kollektivt til Oslo og regionale knutepunkt. Kollektivsystemet er fortsatt Oslo-sentrert. Mating fra eksisterende tettsteder utenfor jernbanen videreutvikles, men det er ikke befolkningsgrunnlag nok til å utvikle høyfrekvente tverrforbindelser.

Nye byer: I dette perspektivet trenger ikke nye byer å være så store, og kan i prinsippet plasseres hvor som helst langs jernbanenettet, der det er begrensede arealkonflikter. Eksempler kan være Minnesund/Langset, Rånåsfoss, Heggedal og Rosenholm/Kolbotn.



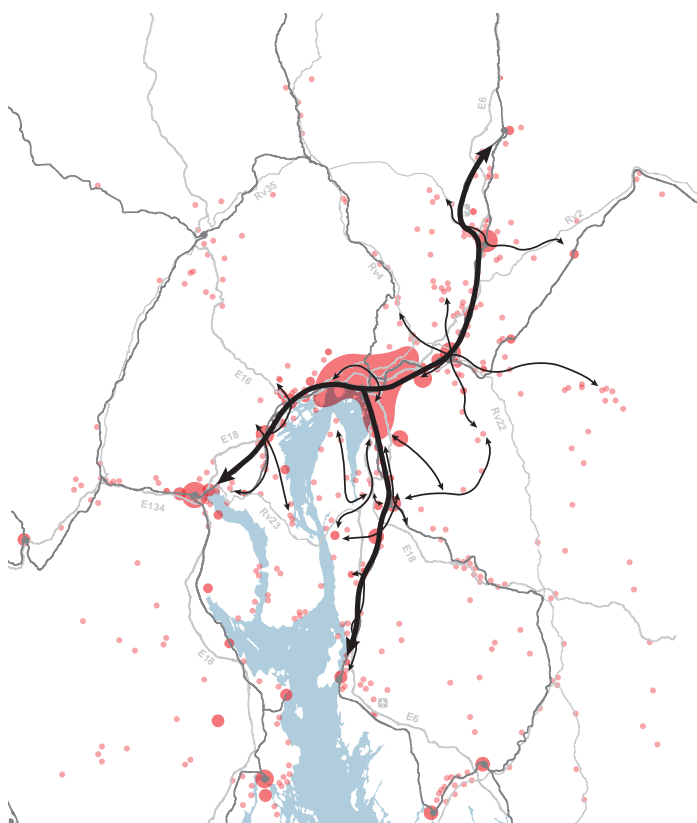
KOMMUNAL MOSAIKK

Dette perspektivet viser sentralisering og tettere arealbruk i Oslo og nabokommunene, samtidig som stadig nye utbyggingsarealer blitt tatt i bruk i ytterområdene. Dette perspektivet er en videreføring av alternativ 1 - *Videreføring av kommunale planer*. Det legges ingen felles regionale strategier for utbyggingsmønster, næringslokalisering og transportsystem, men de enkelte virksomheter løser sine ansvarsområder som i dag. Uten felles grep om utbyggingsmønster og næringsutvikling vil markedet i større grad sette premissene. Dagens utvikling bidrar til opprettholdelse av en funksjonell ubalanse ved at flere næringsetableringer skjer i vest, mens en større andel av boligbyggingen skjer i øst.

Drivkreftene bak en spredning av veksten er deler av næringslivets behov for utlokalisering, men også mer spredte boligpreferanser. Samtidig vil drivkrefter som fremmer sentralisering til byene bidra til økt press på boliger og priser, som igjen bidrar til økt press på rimeligere boliger i regionen rundt. I utkantkommuner gir tilgang på eneboliger disse kommunene et visst konkurransefortrinn. Konkurranse om befolknings- og næringsvekst fremmes av disse drivkreftene mot et spredt utbyggingsmønster. Press på det kommunale tjenestetilbudet kan også være bestemmende for arealbruken i kommunen.

Transportsystemet: Spredt arealbruk er kostbart å betjene kollektiv, fordi befolkningsgrunnlaget er lavt. Fordi mottakskapasiteten i Oslo er sprengt, må det mates mot regionale knutepunkt og ring 3. Bussframkommelighet inn mot Oslo og regionale knutepunkt, og på ring 3 prioriteres.

Nye byer: Noen nye boligkonsentrasjoner ligger inne i gjeldende kommuneplaner i dag, f.eks. Gjersrud-Stensrud i Oslo, selv om konsentrasjonene her er for lave som bydannelser.



6 ORDLISTE

FORKLARING AV SENTRALE BEGREPER

Region

Generelt sett et område bestående av flere kommuner. I denne sammenheng snakkes det om Osloregionen og delregioner innenfor denne.

Flerkjernet eller polysentrisk bebyggelsesstruktur

Brukes om en byregion med flere kjerner i motsetning til monosentrisk med bare én kerne (storbyen i midten).

Osloregionen

Brukes om det omlandet som ligger i pendlingsavstand til Oslo, det vil si ca. 1 times reisetid.

Stor-Oslo eller bybåndet

Det sammenhengende byområdet som strekker seg over flere kommuner. Her har vi definert bybåndet til å strekke seg fra Oslo til Asker, Lillestrøm/Skedsmokorset og Ski. Bebyggelsen er ikke sammenhengende helt til Ski, men reisetid med ny Follobane gjør Ski så sentralt at det bør behandles som en del av bybåndet.

Oslo indre by og korridorene

Oslo indre by er her definert som området innenfor ring 3. Fra ring 3 går de tre korridorene utover i Osloregionen. Vestkorridoren inkluderer Lysaker, Bærum og Asker, sørkorridoren inkluderer Oslo sør og Follo, og nordøstkorridoren inkluderer Groruddalen og Romerike.

Planområdet

Oslo kommune og Akershus fylke.

Regionforstørring

Prosessen som skjer når transportsystemet utvikles slik at det funksjonelle bolig- og arbeidsmarkedet blir større, fordi kortere reisetider gjør det mulig for arbeidstakerne å pendle lenger.

By

En by har en tett, urban bebyggelsesstruktur på et avgrenset areal, og en forholdsvis stor befolkning. Den har en større betydning for sitt omland enn et tettsted, ved at den har et næringsliv utover et lokalt handel- og servicetilbud.

Tettsted

Statistisk sentralbyrå tettstedsdefinisjon er brukt. I grove trekk en hussamling der det bor minst 200 personer, og avstanden mellom husene ikke overstiger 50m.

Kjerner

De viktigste byer og tettsteder i en byregion. Vi skiller mellom:

- Indre kjerner: Kjerner innenfor Stor-Oslo/bybåndet.
- Ytre kjerner: Kjerner utenfor Stor-Oslo/bybåndet.

Knutepunkt / kollektivknutepunkt

Knutepunkt kan generelt defineres som en konsentrasjon av bebyggelse med arbeidsplasser, service og boliger. I dette arbeidet må knutepunkt i tillegg være kollektivknutepunkt, nærmere definert som et geografisk punkt som er et av følgende:

- En eksisterende jernbanestasjon
- En T-banestasjon med annen kollektivtransport innen 150 meter
- Et knutepunkt i Oslos kommuneplan 2008
- Den bussholdeplassen med flest antall avganger innenfor ett tettsted som ikke har knutepunkt fra de overstående kategoriene fra før.

Regionalt knutepunkt

Et knutepunkt tilknyttet det regionale jernbanenettet, der den regionale kollektivtrafikken møter det lokale kollektivnettet.

Tetthet

Tetthet er et begrep som indikerer størrelse i form av innbyggertall og antall arbeidsplasser innenfor et gitt område. Høy tetthet, dvs. lavt antall m² pr bosatt er en indikator på effektiv utnyttning av arealene, høyt antall bosatte sentralt og mindre lokalt transportbehov.

Gangavstand

Brukt om en strekning som kan gås på 15 minutter eller mindre, tilsvarende ca. 1000 m.

Nav

Begrepet nav i transportsystemet er et bilde på en situasjon med radielle transportårer (*eiker*) inn mot et punkt (*navet*). Oslo S er navet i jernbanenettet, Oslo er navet i vegnettet og Gardermoen er navet i flyrutenettet.