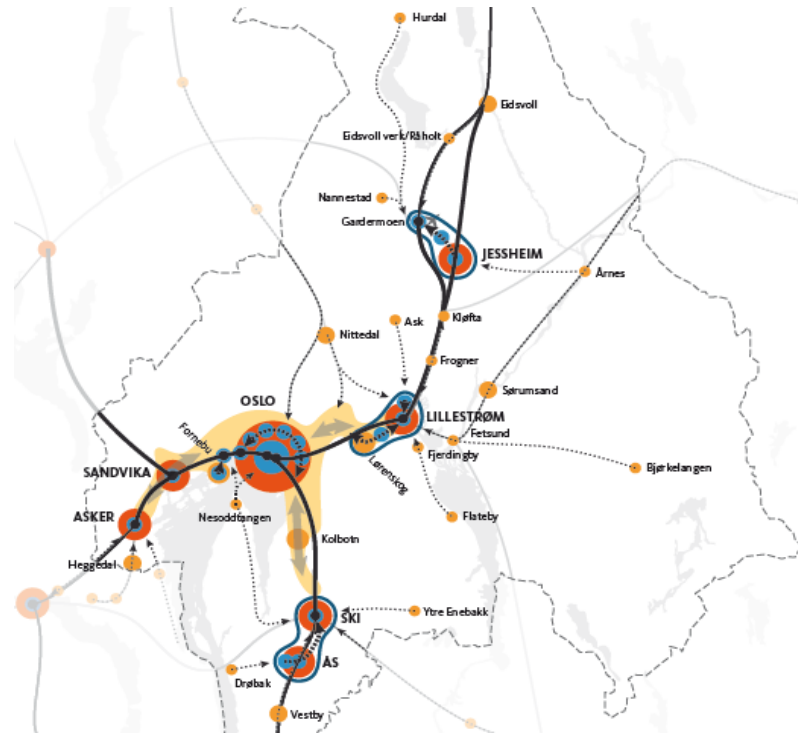


# Hvilke tiltak bør iverksettes i areal- og transportplanlegging vis vi skal nå klimamålene og målet om nullvekst i biltransporten?



Presentasjon på Klimasatsworkshop,  
Akershus fylkeskommune 8. januar 2019

Petter Næss

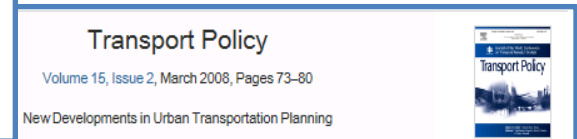
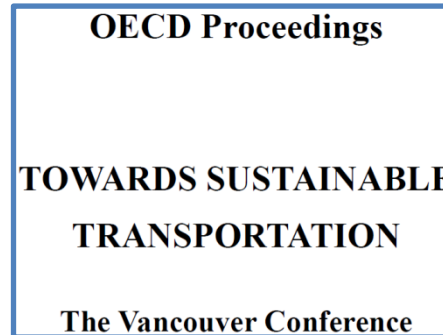
Professor in planlegging i byregioner  
Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

# Klimagass- og nullvekstmålene i den regionale areal- og transportplanen

- All vekst i persontransport i regionen skal skje med kollektivtransport, sykkel og til fots («**nullvekstmålet**» for **biltransport**)
- Dette målet er også uttrykt i flere **stortingsmeldinger** og utgaver av **Nasjonal transportplan** og gjelder i hver av de ti største byregionene i Norge
- For Oslo og Akershus er det presisert at målet gjelder for **hele Oslo og Akershus**
- I tillegg har Oslo kommune og Akershus fylkeskommune et felles mål om å **halvere CO<sub>2</sub>-utslippene innen 2030** (også nedfelt i den regionale areal- og transportplanen)

# Bærekraftig mobilitet – et nytt paradigme for areal- og transportplanleggingen?

- Bærekraftig transport har vært et tema i OECD siden tidlig på 1990-tallet
- Banister (2008): Bærekraftig mobilitet krever tiltak for å
  - Redusere behovet for å foreta reiser (f. eks. vha IKT)
  - Endre transportmiddelbruk til mer miljøvennlige former
  - Redusere reiselengdene gjennom arealplanlegging
  - Forbedre effektiviteten av transportsystemet



## The sustainable mobility paradigm

David Banister

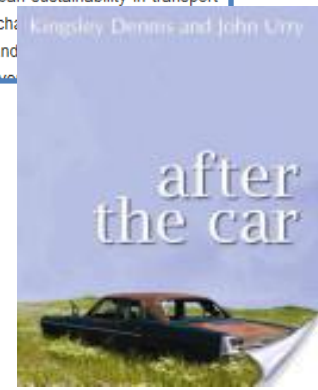
Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment, Oxford, UK

<http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>, How to Cite or Link Using DOI

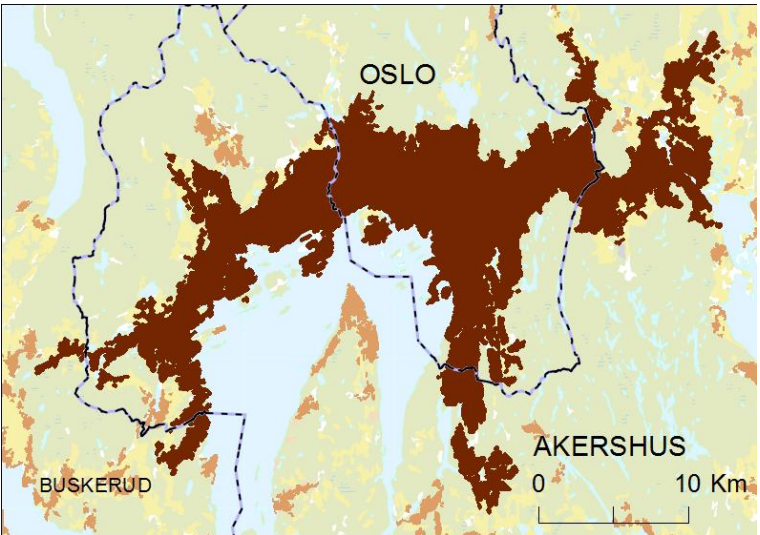
[Permissions & Reprints](#)

### Abstract

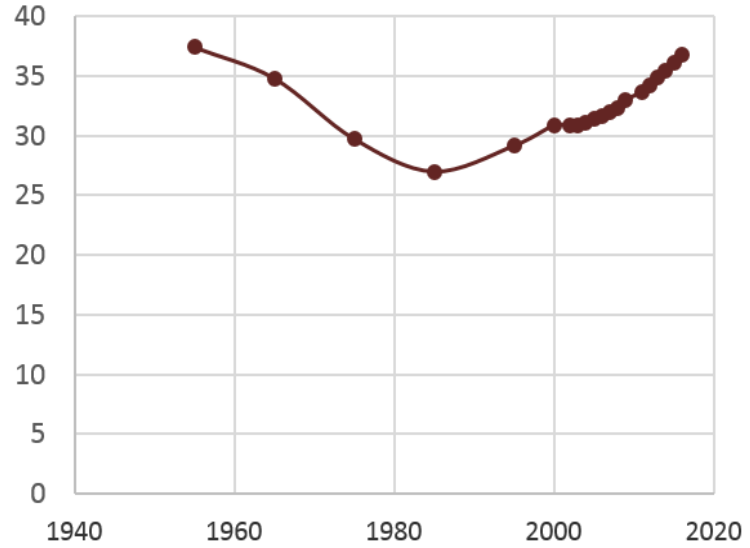
This paper has two main parts. The first questions two of the underlying principles of conventional transport planning on travel as a derived demand and on travel cost minimisation. It suggests that the existing paradigm ought to be more flexible, particularly if the sustainable mobility agenda is to become a reality. The second part argues that policy measures are available to improve urban sustainability in transport terms but that the main challenge is to ensure that these measures are effective, and that they involve the participation of all stakeholders.



# Fortetting har preget norsk byutvikling de siste 20-30 årene, ikke minst i Oslo



Persons per hectare of urbanized land, Oslo



# Viktige klimarelevante elementer i planen

- Konsentrasjon av mesteparten av framtidig utbygging til **Oslos sammenhengende byområde** (bybåndet) og et antall «**regionale byer**»
- Også noe utbygging i **andre «prioriterte vekstområder»**
- **80-90 %** av befolkningsveksten i områdene nevnt ovenfor
- Fortetting rundt **kollektivknutepunkter** innenfor Oslos sammenhengende byområde
- **ABC-prinsippet** («rett virksomhet på rett sted») skal legges til grunn ved lokalisering av arbeidsplasser
- En **høyere andel av arbeidsplassveksten** skal skje i de **ytre delene** av regionen, og særlig skal en stor del av **veksten i «høykompetansearbeidsplasser»** skje på **Romerike og i Follo**
- En begrunnelse for dette å få høyere andel **motstrøms reiser** og bedre utnytting av veier og kollektivtransport. Dessuten **antas det å gi kortere reisevei**

# Viktige klimarelevante elementer i planen (fortsatt)

- I regionale områder for **arbeidsplassintensive virksomheter** «**forventes** det at det legges til rette for ... lav parkeringsdekning for bil». Det «**forventes**» videre at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk i tråd med føringene i regional plan.
- Dette er forholdsvis **svake føringer**
- Den regionale planen skal legges til grunn i utvikling av vei- og gatenettet, med særlig tilrettelegging for gang-, sykkel- og kollektivtransport, samt framkommelighet for næringstransport. Framkommelighetstiltak for kollektivtransport i veinettet skal **følges opp av veieierne**, med egne program.
- Men **ingenting blir sagt** om de planlagte **motorveiutbyggingene** (E18 i Vestkorridoren og Manglerudtunnelen). Det som sies, er at «større veiprojekter bygges ut i henhold til prioriteringer i Oslopakke 3»

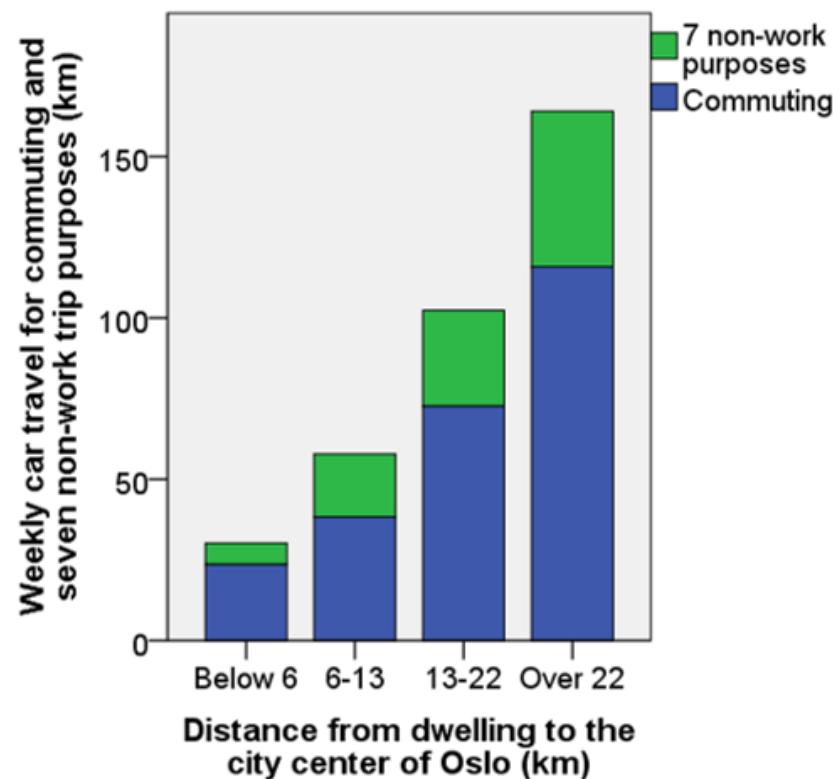
# En plan for mer konsentrert byutvikling?

- Noen av de «regionale byene» (Lillestrøm, Sandvika og Asker) inngår allerede i «Bybåndet». Bare Ski, Ås og Jessheim liggere utenfor
- Planen sier ingenting om hvor store **andeler av utbyggingen** som skal skje i de «**regionale byene**» utenfor «Bybåndet» sammenliknet med andelen **innenfor «Bybåndet»**
- **I perioden 2000-2016 skjedde 90%** av befolkningsveksten i Oslo og Akershus innenfor regionplanens «prioriterte vekstområder» (kilde: ssb/statistikkbanken)
- Innenfor «bybåndet» har mesteparten av bolig- og arbeidsplassveksten de siste tiårene skjedd i Oslos indre sone og noen få knutepunkter i randsonen av denne, 4-5 km fra sentrum.
- Den foreslåtte fortettingen rundt kollektivknutepunkter innenfor hele Oslos sammenhengende byområde vil **kanalisere mer av fortettingen til ytre deler** av «bybåndet»



# Vurdering av nåværende regionplan: Boliglokalisering

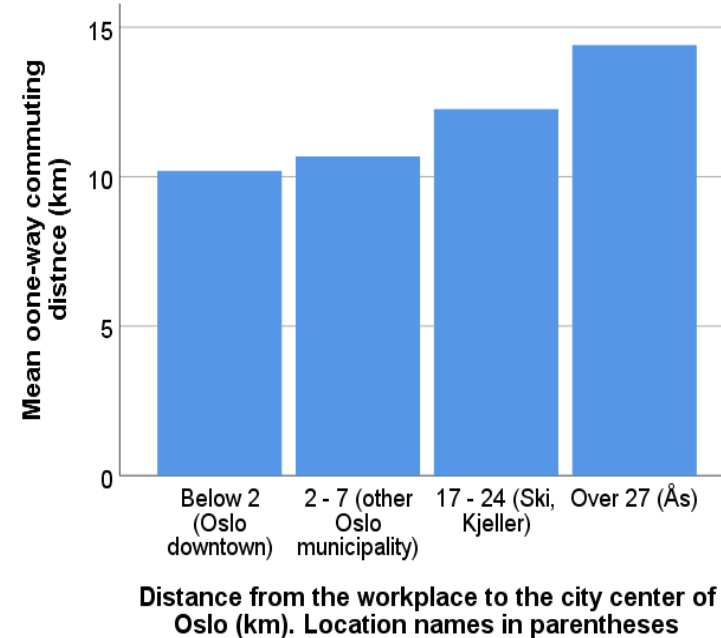
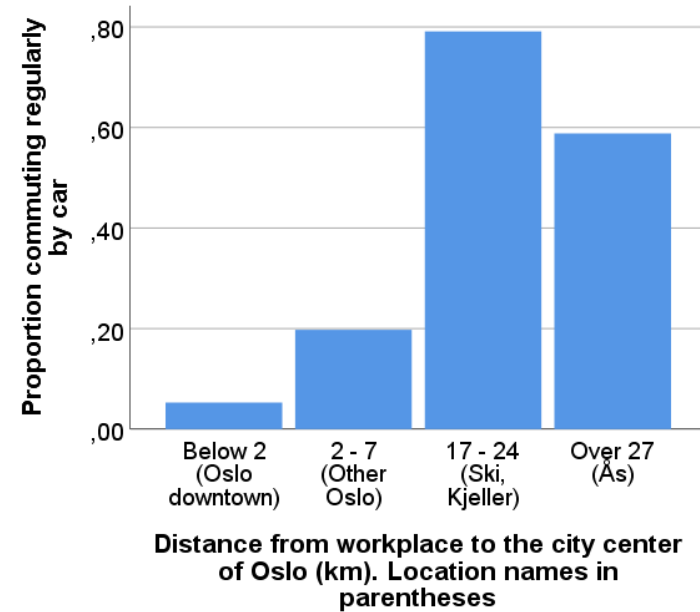
- Planens normtall for prioriterte vekstområders andel av befolkningsveksten og forslaget om fortetting rundt kollektivknutepunkter i hele «bybåndet» vil trolig føre til **en viss dekonsentrasjon**, sammenliknet med utviklingen 2000-2016
- Planlagt utbygging av **Gjersrud/Stensrud** -området, som også er inkludert i regionplanen, representerer den **første betydelige by-ekspansjonen** i Oslo kommune siden tidlig på 1980-tallet
- Disse elementene vil, under ellers like omstendigheter, bidra til **litt høyere trafikkvekst** i de kommende tiårene enn i 2000-2016



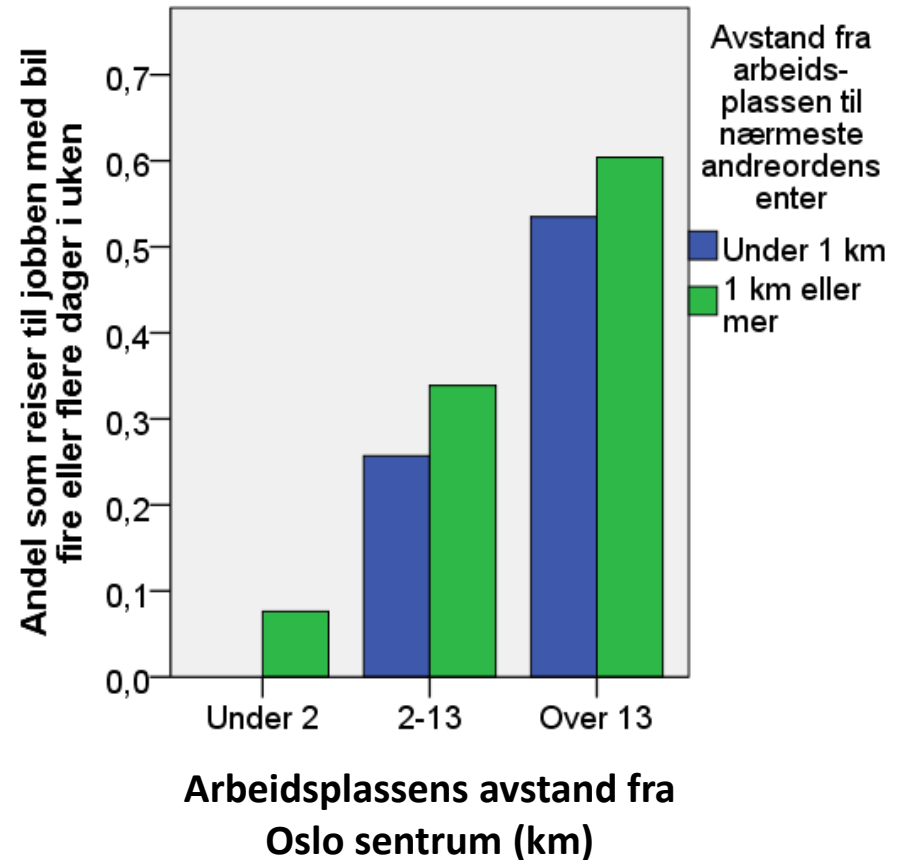
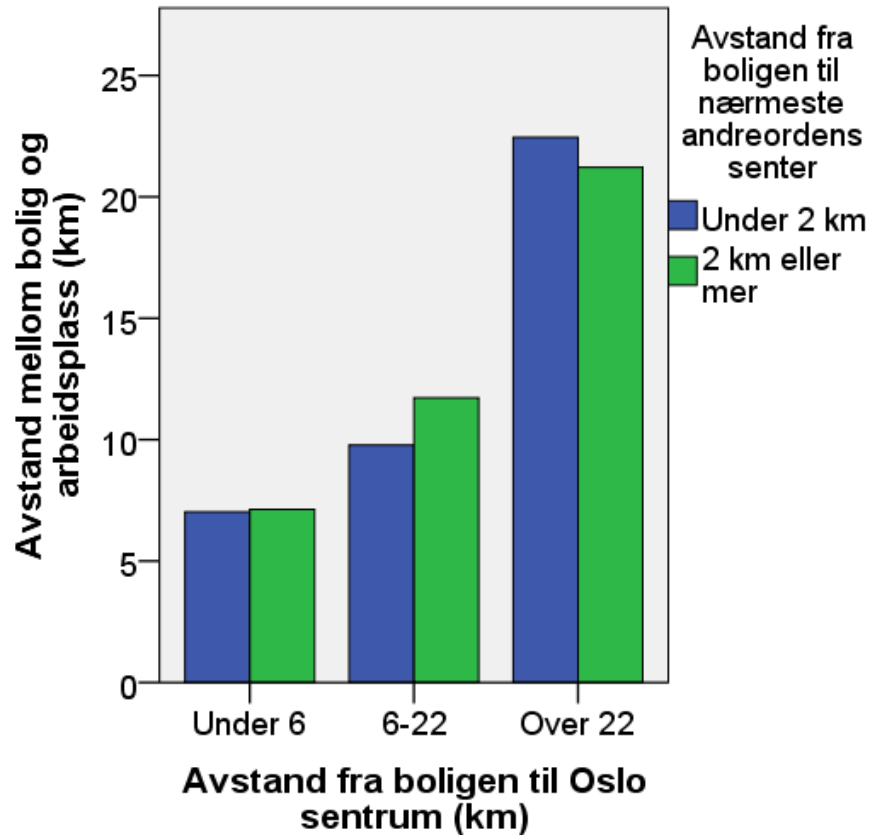


# Vurdering av nåværende regionplan: Arbeidsplasslokalisering

- Planen lokaliserer en **høyere andel** av arbeidsplassene, spesielt «høykompetanse»-arbeidsplasser, i de **ytre delene** av regionen og spesielt på Romerike og i Follo
- Dette vil **øke andelen** av arbeidsstokken som jobber i **bilorienterte** områder
- Det er usannsynlig at **arbeidsreiseavstandene** vil bli redusert ved slik arbeidsplasslokalisering – de vil heller komme til å **øke**



# Både for boliger og arbeidsplasser betyr **nærhet til Oslo sentrum** mye mer for biltrafikkvolumet enn **nærhet til nærmeste «regionale by»**



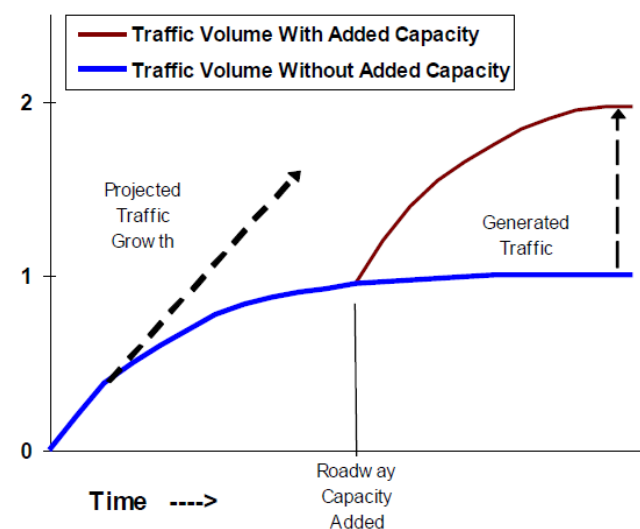
# Vurdering: Arbeidsplasslokalisering (fortsatt)

- Hvis polysentrisk arbeidsplassutvikling skal kunne være forenlig med «nullvekstmålet», må **kollektivtilgjengeligheten** til de «regionale byene» og andre prioriterte vekstområder være **like god** og **tilgjengeligheten med bil like vanskelig** som i **Oslos sentrale deler**
- I tillegg til sterkt forbedret kollektivtilbud i områdene utenom «bybåndet», ville dette kreve:
  - **Redusert parkeringskapasitet** i de «polysentriske» vekstområdene
  - **Omgjøring av kjørefelter** fra bilfelt til kollektivfelt
  - **Bomring/veiprisingsystemer** rundt de prioriterte vekstområdene i **Akershus** tilsvarende dem i Oslo

# Vurdering av nåværende regionplan:

## Økning i veikapasitet

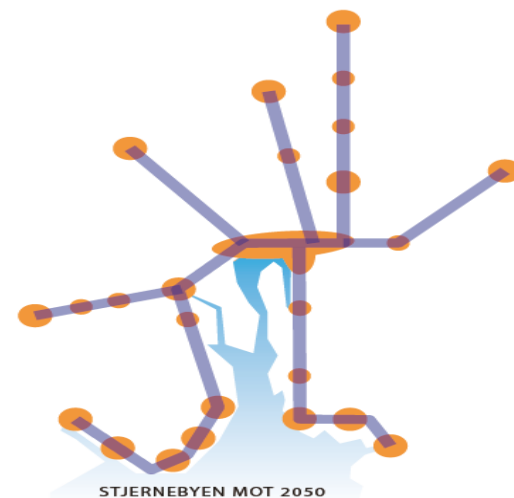
- Den planlagte økningen i veikapasitet i regionen (spesielt E18 i Vestkorridoren og Manglerudprosjektet) blir **ikke nevnt** i den regionale areal- og transportplanen
- Dette må forstås slik at regionplanen **aksepterer** denne utvidelsen av veikapasiteten og **ikke finner noen grunn til å problematisere den**
- Den planlagte økningen i veikapasitet vil **skape mer biltrafikk** og gjøre det vanskeligere å nå «nullvekstmålet»
- Trafikkøkning både på **kort** (endret transportmiddelfordeling) og **lang sikt** (fjernere reisemål, arealbruksendringer)
- Høye bomavgifter hevdes å hindre trafikkvekst i Vestkorridoren, men hva er da **poenget** med å øke veikapasiteten?
- Bompenger som trafikkdempende tiltak kunne også blitt innført **uten å bruke 40 milliarder** på veikapasitetsøkning i korridoren



# Vurdering av nåværende regionplan:

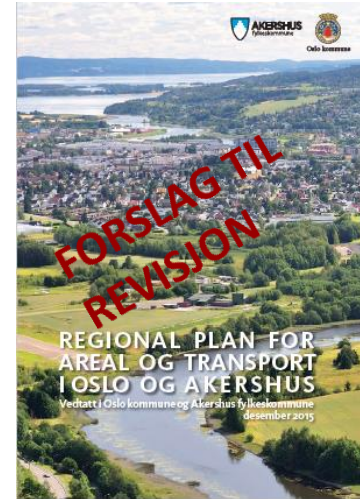
## Planens langsiktige perspektiver

- Planens langsiktige perspektiver fram mot 2050 ser for seg **regionforstørring** basert på høyhastighets intercitytog
- Hele området langs jernbanelinjene i trekanten mellom Halden, Hamar og Skien tenkes å bli et felles bolig- og arbeidsmarked
- En slik regional bystruktur vil medføre mye **kryss-og-tvers-transport**, ikke bare med tog men **i stor grad også med** (jf. Dovres kvalitetssikringsrapport om Intercityprosjektet)
- På kort sikt kan transportinvesteringer som muliggjør høyere reisehastighet gi tilgjengelighetsfordeler i de ytre områdene (men også **negative miljø- og sikkerhetseffekter på grunn av større trafikkvolumer**)
- På lengre sikt blir tilgjengelighetsfordelen lokale innbyggere kan oppleve til jobbmuligheter lengre vekk, motvirket av **større konkurranse om de lokale jobbene fra søkere bosatt i andre deler av regionen**



# Så... hvilke tiltak trengs for å nå klima- og nullvekstmålene?

- Ved neste rullering av regionplanen må klimaprofilen **skjerpes** betydelig
- Presiser **andelene av utbygging** i «bybåndet og i resten av regionen, med høyere andel i bybåndet» enn i de siste årene
- Spesialiserte kontor- og FoU-arbeidsplasser fortrinnsvis i de best **kollektivtilgjengelige** delene av «**bybåndet**»
- Målet om stor vekst i slike arbeidsplasser på Romerike og i Follo bør **fjernes**
- **Stabilisering, ikke vekst** utenom de «prioriterte vekstområdene». «Vedlikeholdsvekst» er et tvilsomt begrep
- Angi klare **normtall for** hvor stor **andel** av utbyggingen i hver kommune som skal skje som **fortetting**, ut fra konkrete, kontekstbaserte vurderinger av potensial



# Hvilke tiltak trengs for å nå klima- og nullvekstmålene? (fortsatt)

- Ta **E18-utbyggingen** i Vestkorridoren og **Manglerudprosjektet ut av planen**
- Disse prosjektene vil ikke bare gi uønsket trafikkøkning – de vil også gjøre det vanskeligere å gjennomføre den konsentrerte arealbruken planen legger opp til
- Innfør regional planbestemmelse med **maksimumsnorm for parkeringskapasitet** ved arbeidsplasser og sentrumsområder i de «regionale byene» og andre «prioriterte vekstområder»
- **Bompenger/veiprising** også rundt de «regionale byene»

