



Akershus fylkeskommune
Plansekretariatet
post@akershus-fk.no

HØRINGSUTTALSE TIL FORSLAG TIL REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS

Innledning og hovedbudskap

Naturvernforbundet viser til høring av forslag til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Vi avgir herved vår høringsuttalelse, som i hovedsak omhandler momenter der vi ønsker endringer eller presiseringer.

Vårt utgangspunkt er at våre barns framtid, velstand og livskvalitet er avhengig av hvordan vi forvalter arealene våre i dag. Dette er nøkkelen til naturvern, jordvern og klimavern. Det er nå vi må ta vare på verdifull natur og viktige friluftsområder – og sikre matjorda for framtidige generasjoner. For å få til det må vi bygge arealeffektivt – og vi må gjøre det rundt viktige kollektivknutepunkt, for å begrense bilbruken dens miljøskader.

Vi anser derfor den regionale planen som et godt verktøy for å innfri viktige natur- og miljømål. Planforslaget peker på mange gode prinsipper og inneholder gode forslag til gunstig arealutvikling, som kan gjøre Oslo og Akershus til et bedre sted å bo, der ivaretagelse av natur, friluftsområder og matjord samt mindre trafikk, energiforbruk, luftforurensing og klimagassutslipp står sentralt. En regional plan som er ambisiøs på dette, vil antakelig gjøre det lettere for Oslo og Akershus å få en stor del av de statlige midler til kollektivsatsing via bl.a. bymiljøavtalene.

Vårt hovedbudskap er følgende:

- Regional plan må bli bindende for kommunene, fylkeskommunen og staten, bl.a. gjennom gjensidige avtaler og ved at eksisterende kommuneplaner som bryter med regional plan, må endres.
- Kommunene må gjennomføre grundig kartlegging av sine arealer med hensyn til både naturmangfold, friluftsliv, kulturminner og muligheter for lek i naturpregede omgivelse, før «langsiktig grønn grense» fastsettes.
- «Langsiktig grønn grense» bør i utgangspunktet defineres av dagens byggesone, og det må stilles strengere krav til arealutnyttelse. I tillegg bør Fylkesmannen gis anledning til å reise innsigelse ved grensedracting som skader nasjonale verdier.
- Regional plan bør stille strengere krav til kommunenes parkeringspolitikk, som bør koordineres bedre på tvers av kommunegrensene.

- Ny E 18 Oslo–Asker, ny E 16 Skaret–Hønefoss og ny fast kryssing av Oslofjorden vil skape mer biltrafikk og undergrave viktige mål med regional plan.
- For å oppnå ressurseffektiv banetransport og mest mulig kollektivtransport for pengene bør det fortettes ekstra rundt stasjonene på det vestlige T-banenettet.
- Det må ikke legges opp til nye bilbaserte godsterminaler og næringsområder. Regional plan bør her avvente konklusjoner fra den nylig igangsatte konseptvalgutredningen for godsterminalstruktur i Oslofjord-området.
- Regional plan må av klima- og jordvern hensyn si nei til planene om en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn.
- Eventuelle større nye utbyggingsområder, som Gjersrud-Stensrud, kan ikke bygges ut uten at det fra dag én foreligger et attraktivt, banebasert kollektivtilbud.
- På lang sikt kan det være aktuelt å etablere nye, større byer på områder med lav verdi. Arbeidet med å utrede dette bør starte nå.

Forutsetning om befolkningsvekst

Forslaget til regional plan legger til grunn en fortsatt sterk befolkningsvekst i Oslo-regionen. Dagens prognoser viser dette. Det er imidlertid stor usikkerhet om framtidig utvikling. Norge har vært gjennom flere år med betydelig høykonjunktur. Lavere oljepris og generelt mer usikkerhet i økonomien kan endre på forutsetningene. Vi vil også uttrykke at en sterk befolkningsvekst i hovedstadsregionen ikke må være et mål, da vi også ser nødvendigheten av å opprettholde livsdyktige regioner i resten av landet. Samtidig er vi tydelige på at det trengs en god regional plan for Oslo og Akershus, uavhengig av om befolkningsveksten blir svak eller sterk.

Vi vil også påpeke at en politikk som avlaster Oslo-regionen for befolkningsvekst, vil kreve gode regionale planer også i andre byområder og langs f.eks. intercity-strekningene. Også der er utfordringene med nedbygging av natur og matjord store, og det vil være viktig at det også der føres en streng politikk som kanaliserer boliger og arbeidsplasser i kort avstand til stasjoner og kollektivknutepunkt, for at folk skal kunne gå og sykle på daglige gjøremål og reise kollektivt på lengre reiser. Vi forventer at staten vil stille krav om en slik politikk, bl.a. når staten skal bruke mange milliarder i utbygging av jernbanen mellom byene og i kollektivsystemet i byområdene (bl.a. gjennom belønningsordningen og bymiljøavtalene).

Vi ser gjerne at det regionale planleggingsarbeidet for Oslo og Akershus utvides til også å omfatte nærliggende områder som er en del av Oslos nære pendlingsomland, som f.eks. Nedre Buskerud og Mosse-regionen.

Planens status – og fastsetting av «langsiktig grønn grense»

Naturvernforbundet vil understreke at den regionale planen må gjøres bindende for både kommunene, fylkeskommunen og staten. Forpliktende avtaler mellom aktørene framstår som en av flere aktuelle måter å gjøre det på. Vi ber om kraftige sanksjoner/innsigelser dersom kommuner velger å bygge ned natur og matjord utenom de prioriterte byene og tettstedene. Og vi etterlyser virkemidler som gjør at kommunene faktisk prioriterer gang-, sykkel- og kollektivtransporttraseer (jamfør retningslinje 17). Retningslinje 5 forventer at avsatte utbyggingsområder i gjeldende kommuneplaner, som ikke er i tråd med den regionale planen, vurderes tatt ut ved neste revisjon av kommuneplanen. Vi mener at dette ikke bare må vurderes, men at det faktisk må stilles krav om at områdene tas ut av kommuneplanen.

Vi støtter prinsippet om at det må defineres «langsiktig grønn grense» rundt de prioriterte byene/tettstedene. Vi mener imidlertid at det bør stilles strengere krav til hvordan grensa skal kunne fastsettes. Vi mener at «langsiktig grønn grense» i utgangspunktet bør defineres av dagens byggesone. Ønsker kommunene å fravike fra dette, må det argumenteres godt, og «bevisbyrden» må ligge på kommunen. Vi mener også at kommunenes forslag til «langsiktig grønn grense» må kunne bli gjenstand for innsigelser fra bl.a. Fylkesmannen.

I retningslinje 8 heter det bl.a. at dersom utbyggingshensyn skal gå foran vern, så forutsettes det at «potensialet for fortetting og transformasjon er planlagt utnyttet». Vi mener at det ikke holder bare å *planlegge* at arealene skal utnyttes. De må faktisk utnyttes, før det i det hele tatt skal være lov å ta nye områder i bruk. Vi ønsker også at den regionale planen stiller strengere (og kvantitative) minstekrav til arealutnyttelse i byene/tettstedene, i hvert fall dersom kommuner ønsker å utvide byggesonen.

Naturvernforbundet mener også at kommunene må pålegges å gjennomføre grundig kartlegging av sine arealer med hensyn til både naturmangfold, friluftsliv, kulturminner og muligheter for lek i naturpregede omgivelser, før «langsiktig grønn grense» fastsettes. Nasjonale verneverdier må ikke kunne inngå i de framtidige byggesonene.

Jordvern og nye byer på lang sikt

Utviklingen i verden, med fortsatt sterk befolkningsvekst, ressursknapphet og uroligheter, tilsier at vi ikke kan ta matimport som gitt. Med en reell selvforsyningsgrad på bare 40 prosent har vi ikke lenger råd til å bygge ned mer av den gode matjorda. Dette gjør det ekstra viktig å begrense byene/tettstedene til dagens bebygde områder, og for å vurdere nye byer på uproduktiv eller lite produktiv mark i framtiden.

Regional plan nevner at det kan være aktuelt med nye byer i Oslo-regionen på lang sikt. Naturvernforbundet mener som nevnt at eksisterende byer og tettsteder først må utnyttes bedre, før nye områder tas i bruk. Dersom befolkningsveksten tilsier at det trengs betydelige nye arealer på lang sikt, bør nye byer på arealer med lav verdi vurderes. Nye byer må i så fall få en viss størrelse for å kunne bli attraktive, og for å unngå at de bare blir «sovebyer», som kan være uheldig av flere grunner, ikke minst fordi de vil generere mye transport. Arbeidet med å vurdere eventuelle aktuelle nye byer på lang sikt bør starte nå, da det vil være en omfattende prosess som krever mye kunnskap før beslutninger eventuelt kan fattes.

Parkeringspolitikk

Parkeringspolitikken påvirker i stor grad hvordan folk reiser. I retningslinje 15 om «samordnet parkeringspolitikk» stilles det krav til at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk i tråd med føringene i regional plan. Vi tolker handlingsprogrammet (H10) slik at det skal utarbeides en helhetlig parkeringspolitikk på tvers av kommunegrenser, noe vi imøteser. Vi mener også at regional plan bør bli tydeligere på hvilke parkeringsnormer kommunene bør sette, bl.a. at det bør settes maksimumskrav og ikke minimumskrav for bilparkering ved boliger og næringsbygg, og at det stilles krav om sykkelparkering under tak ved kollektivknutepunkter, i sentrumsområder og ved arbeidsplasser.

Vi vil også be Akershus fylkeskommune og Oslo kommune be staten innføre muligheter for at det offentlige kan fastsette krav om avgiftsbetaling på privat grunn, for å begrense tilgangen til billig parkering ved bilbasert handelsvirksomhet eller ved arbeidsplasser. Et alternativ vil kan være at regional plan pålegger kommunene å omregulere eksisterende parkeringsarealer slik at antallet parkeringsplasser reduseres.

Utnyttelse av infrastruktur samt vegbygging versus kollektivtransport

Strategi T3 legger opp til at eksisterende og planlagt og transportinfrastruktur skal utnyttes på en effektiv måte. Planutkastet peker på at gjennomsnittsbelegget for personbiler i rushtidene er på 1,15 personer per bil, noe som sier oss at det er en enorm ledig kapasitet på vegnettet, også i rushtidene. Både for å styrke kollektivtransport, sykkel og gange, og for å øke framkommeligheten for næringstransporter og kollektivtrafikk, bør det innføres økt betaling for bruk av vegnettet. Rushtidsavgift vil være fornuftig i områder med trengsel på vegnettet. Dette, sammen med reserverte kjørefelt for bl.a. kollektivtrafikk, næringstransporter og samkjøring, vil være i tråd med strategi T3 samt retningslinje 17, der det bl.a. heter at «gang-, sykkel- og kollektivtransporttraseer prioriteres foran andre trafikantgrupper i prioriterte vekstområder».

Naturvernforbundet har vanskelig for å forstå at retningslinje 17 samt klimaforlikets mål om nullvekst i personbiltrafikken i storbyområdene, som også ligger til grunn for den regionale planen, kan tillate at E 18 mellom Oslo og Asker bygges ut med økt kapasitet for personbiler. Vi får stadig flere advarsler mot at vegprosjektet strider med viktig miljømål. Å etablere bedre framkommelighet for buss og syklist i Vestkorridoren kan gjøres på en langt rimeligere og enklere måte enn å bygge et nytt vegsystem med stor kapasitetsvekst for personbil til 40–50 mrd. kroner. Da frigjøres også midler som kan brukes til å bygge ut nye banebaserte kollektivtilbud i Oslo-regionen, f.eks. Fornebubanen, Ahusbanen og forlenging av Kolsåsbanen, samt til høyst nødvendig utbygging av nye T-bane- og jernbanetunneler gjennom Oslo.

E 16 planlegges bygd ut som firefelts motorveg sammen med Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss. Statens vegvesens trafikktegninger viser at det på E 16 ved Sollihøgda passerte i gjennomsnitt 11 371 kjøretøy i døgnet (derav 1356 tunge kjøretøy) i 2014. Ifølge en fersk rapport om E 16 Skaret–Hønefoss og Ringeriksbanen forventes det i 2043 å kjøre mellom 25 400 og 33 900 kjøretøy i døgnet (eksklusive gods) på E 16 inn i Akershus ved Sollihøgda, til tross for at også Ringeriksbanen forutsettes bygd ut.¹ Naturvernforbundet reagerer på trafikkprognosene, som strider fullstendig med målet om at personbiltrafikken i regionen ikke skal vokse. Vi tar sterk avstand fra planene om å bygge ny motorveg, som vil pumpe flere biler inn i Akershus.

Konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden er på høring. Den viser at fast kryssing av fjorden vil gi en betydelig trafikkvekst. Naturvernforbundet mener at nye kryssinger derfor vil kunne undergrave sentrale mål i den regionale planen og dermed redusere effektene av den. Vi går imot nye kryssinger, men aksepterer bygging av et ekstra tunnellop parallelt til dagens Oslofjord-tunnel. Nye fjordkryssinger vil koste mange milliarder kroner. Pengene bør heller brukes til å bygge ut et godt kollektivsystem mellom byene og en kapasitetssterk og attraktiv jernbane mot Göteborg, framfor å skape nye reisebehov og stimulere biltrafikken på dels nye reiserelasjoner.

Gjersrud-Stensrud nevnes spesifikt i planen som et område for boligutbygging «med et betydelig arealpotensial». Skal det i det hele tatt være aktuelt å bygge ut et slikt stort, nytt område, må det stilles krav om at det er etablert et konkurransedyktig, banebasert kollektivtilbud som er operativt fra dag én.

¹ «Ringeriksbanen og E 16 Skaret–Hønefoss – silingsrapport» (side 39):
http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/35252/RRB%20E16%20Silingsrapport%202015-01-30_v02%5b0.1%5d.pdf

Bedre arealpolitikk gir mer effektiv kollektivtransport

Foruten generell fortetting og lokalisering av arbeidsplasser nær store kollektivknutepunkt bør arealpolitikken også brukes til å utnytte banesystemet i Oslo og Bærum bedre (jamfør strategi T3). For å oppnå ressurseffektiv banetransport og mest mulig kollektivtransport for pengene vil det være ekstra gunstig å plassere nye boliger rundt stasjonene på det vestlige T-banenettet. Her er det mye ledig kapasitet i banesystemet som følge av at T-banens avganger, som pendler gjennom byen, er dimensjonert for trafikken øst for sentrum, der trafikkgrunnlaget i dag er størst. Fortetting langs stasjonene i vest vil kunne gi mye «gratis» kollektivtransport for samfunnet, noe som frigir midler til bedring av kollektivtilbudet på andre linjer. Det samme gjelder også for stasjonene langs den gamle Drammenbanen mellom Lysaker og Asker.

Terminal- og næringsområder

Retningslinje 12 omhandler terminalområder og regionale næringsområder for gods og logistikk. Kartet på side 35 angir aktuelle terminaler og næringsområder.

Naturvernforbundet vil påpeke at det også for logistikkvirksomhetene er viktig med å tenke «riktig lokalisering» når målet er å få mer av godstransportene over på bane- og sjøtransport. Vi har vært vitne til stor oppblomstring av mindre terminaler som ligger gunstig til for vegtransport, men ikke sentralt i forhold til jernbanens godsterminaler. Vi setter pris på at den regionale planen gjør et forsøk på regional styring av terminaler og næringsområder, slik at disse ikke spres utover. Vi registrerer imidlertid at det foreslås både godsterminaler og regionale næringsområder som ligger et godt stykke unna jernbanen og dens hovedterminal på Alnabru.

Det er akkurat satt i gang en konseptvalgutredning om godsterminalstruktur i Oslofjordområdet. Vi har forventninger til at denne utredningen vil gi verdifull kunnskap om hvor det bør være riktig å legge terminaler og næringsområdet, og at regional plan bør avvente denne, før det blinkes ut nye områder for slik virksomhet. Mye tyder likevel på at Alnabru fortsatt vil være et viktig nav for godstransporten i Norge, noe den regionale planen bør bygge oppunder.

Nei til tredje rullebane på Oslo Lufthavn

Oslo Lufthavn bygges nå ut med ny passasjerterminal, for å kunne øke trafikken til 28 millioner passasjerer årlig. Det foreligger også planer om å bygge en tredje rullebane samt videre utvidelse av terminalen, for å kunne øke trafikken ytterligere, med potensielt store konsekvenser for klima og matjord.

Hele 70 prosent av klimaeffekten fra nordmenns reiser skyldes turer på 100 km eller mer.² Regional plan bør forholde seg til dette og må si nei til planene om en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn.³

En ytterligere vekst i flytrafikken kan også øke behovet for togavganger mellom Oslo og Gardermoen og dermed redusere gjenværende kapasitet for øvrige tog på Gardermobanen,

² Artikkelen «Å reise er å leve» i Klima 4-2013, utgitt av Cicero – senter for klimaforskning:
<http://www.cicero.uio.no/fulltext/index.aspx?id=10120>

³ Beregninger fra Naturvernforbundet viser at en utvidelse av Bergen Lufthavn vil øke klimagassutslippene med mer enn hva som planlegges av utslippsreducerende tiltak for hele Bergen:
<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/Rapporter%20og%20faktaark/2011/111221-samferdsel-Flesland.pdf>

noe som kan skape utfordringer når all framtidig trafikkvekst i regionen skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Marka og Østmarka nasjonalpark

Naturvernforbundet forutsetter at markagrensa bevares og anser denne som et viktig virkemiddel for å holde byveksten innen gitte rammer. Vi ber også om at flere områder omfattes av markaloven og har overfor Klima- og miljødepartementet foreslått 12 nye områder, deriblant Follomarka.

For å sikre Østmarka som et viktig natur- og friluftsområde vil vi minne om arbeidet med å etablere en nasjonalpark, som bør få høy prioritet.

Med vennlig hilsen
NATURVERNFORBUNDET I OSLO OG AKERSHUS

Gjermund Andersen (sign.)
styreleder