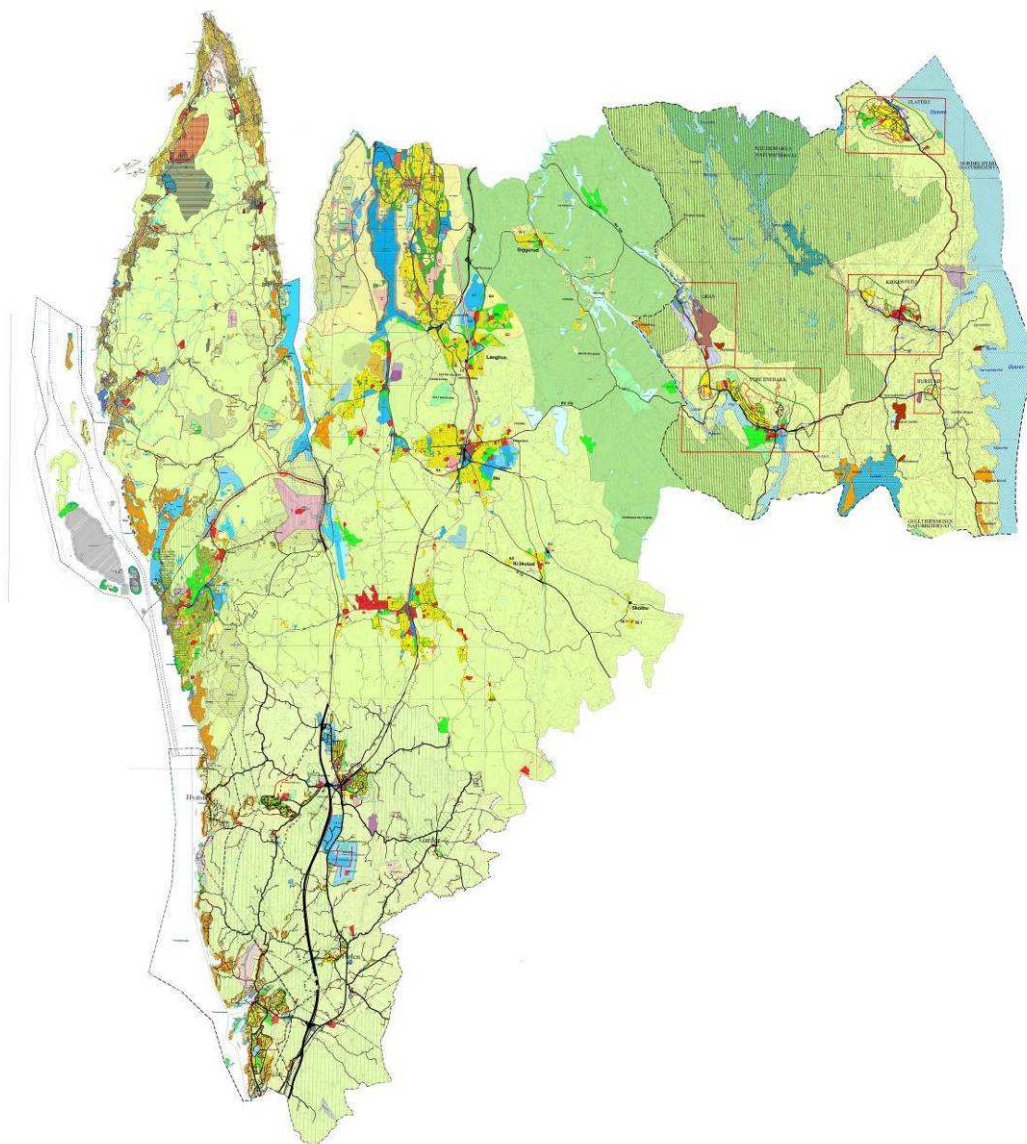




# FOLLORÅDETS REGIONALE FØRINGER

Samordnede kommuneplaner for Follo – Fase 1



Follo 25.09.09

## Forord

Prosjektet om Samordnede kommuneplaner for Follo, Fase 1 Follorådets regionale føringer bygger på vedtak i Ordførermøtet 14.12.2007.

Gjennom samarbeid omkring forrige rullering av kommuneplanene i Follo kom kommunene i takt med tidspunkt for rullering. Neste steg er en større grad av samstemthet om regionale tema som transport- og kollektivutvikling, utbyggingsmønster og grønnstruktur. Hensikten er å skape et felles fundament for rullering av de enkelte kommuneplaner som kan skape grunnlag for best mulige regionale løsninger for Follokommunene, til beste for verdiskaping og velferd for innbyggerne i regionen.

Fase 1 av arbeidet er utvikling av Follorådets regionale føringer for kommuneplanene. Grunnlaget for dette dokumentet er utarbeidet av en prosjektgruppe utgått av Areal- og samferdselsgruppen i Follorådet med deltakelse fra kommunene i Follo samt representanter for Landbrukskontoret i Follo, Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Statens vegvesen Region øst, Jernbaneverket og Ruter AS. Styringsgruppene for prosjektet har vært Ordførermøtet og Rådmannskollegiet.

Civitas AS har vært konsulent for arbeidet og bidratt med grunnlagsdokumenter.

Følgende notater er utarbeidet av Civitas og danner grunnlag for føringene:

Notat 1: Valg av regionale tema

Notat 2: Velg av regionale mål

Notat 3: Tunge trender

Notat 4.1: Vurdering av kommuneplaner i forhold til regionale mål

Notat 4.2: Vurdering av kommuneplaner i forhold til tunge trender

Notatene er trykte vedlegg til denne rapporten om regionale føringer.

Follorådets planseminar 24.02.2009 hadde føringene som tema. På bakgrunn av seminarets drøfting og gruppearbeid ble høringsutkast til føringer korrigert og supplert.

Forslaget sammen med utkast til et høringsbrev ble lagt fram for Ordførermøtet 27.03.2009, og innspill som kom fram i dette møtet, ble innarbeidet i forslaget.

På Ordførermøtet 17.04.2009 ble dokumentet vedtatt sendt på høring med høringsfrist 20.06.2009. Det kom inn uttalelser fra alle kommunene (Frogn kommune tok de regionale føringene til orientering), Oslo kommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Programstyret for Strategisk Næringsplan i Follo, Bærekraftig Follo, Akershus fylkeskommune og Universitetet for miljø og biovitenskap. På bakgrunn av uttalelsene ble det kun foretatt mindre justeringer i teksten.

Ordførermøtet vedtok Follorådets regionale føringer 25.09.2009.

## Innholdsfortegnelse

1.1 BEHOV FOR REGIONALE FØRINGER FOR FOLLO.....	4
KLIMA OG ENERGI SKAL VEKTLLEGES INNEN ALLE TEMAENE.....	5
1.2 MASKEVIDDEN FOR DE REGIONALE FØRINGENE .....	5
1.3 NY PLAN- OG BYGNINGSLOV.....	5
1.4 HÅNDBLÅSING AV VEKSTEN.....	6
1.5 KOPLING TIL SAMFERDSELSINVESTERINGER.....	6
1.6 KLIMAUTFORDRINGER .....	7
<b>2.0 TUNGE TRENDER I HOVEDSTADSREGIONEN.....</b>	<b>8</b>
2.1 GENERELL SENTRALISERING AV BEFOLKNINGEN .....	8
2.2 NÆRINGSUTVIKLING .....	8
2.3 KLIMA- OG MILJØHENSYN .....	9
<b>3.0 REGIONALE FØRINGER .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1 UTBYGGINGSMØNSTER .....</b>	<b>10</b>
3.1.1 VIKTIGE TREKK VED DAGENS UTBYGGINGSMØNSTER.....	10
3.1.2 VIKTIGE UTFORDRINGER .....	11
3.1.3 REGIONALE FØRINGER .....	14
<b>3.2 GRØNNE OMRÅDER.....</b>	<b>16</b>
3.2.1 VIKTIGE TREKK VED REGIONAL GRØNNSTRUKTUR I FOLLO .....	16
3.2.2 VIKTIGE UTFORDRINGER .....	17
3.2.3 REGIONALE FØRINGER .....	18
<b>3.3 TRANSPORTSYSTEM.....</b>	<b>20</b>
3.3.1 VIKTIGE TREKK VED TRANSPORTSYSTEMET .....	20
3.3.2 VIKTIGE UTFORDRINGER .....	20
3.3.3 REGIONALE FØRINGER .....	21
VEDLEGG 1: SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTSTRATEGI FOR OSLOREGIONEN.....	23
VEDLEGG 2: OVERSENDELSESBREV DATERT 05.12.2009 .....	25

## 1.0 INNLEDNING

Prosjektet er en videreføring av Samferdselsstrategi for Follo, Strategisk Næringsplan for Follo og samordnet areal- og transportstrategi for Oslo-regionen. Dokumentet er et ledd i videreutviklingen av det regionale samarbeidet i Follo.

Kommuneplanene vedtas i den enkelte kommune, men med regionale briller kan man i fellesskap lettere finne fram til og få gjennomslag for de gode regionale løsningene for Follo, til beste for verdiskaping og velferd for innbyggerne.

Utgangspunktet er at Follo anses å være tjent med å stå samlet også i forhold til prioriteringen av framtidige regionale og statlige ressurser og i møte med regionale planprosesser og nye krav til samordnet planlegging. Ved å møte disse prosessene med et omforent budskap er det grunn til å tro at både Follo som region, og den enkelte kommune, får større gjennomslagskraft for ønsker og behov.

Transport står for det største bidraget til utslipp av klimagasser i Akershus, mens utslipp fra stasjonære kilder (oppvarming mv) omtrent tilsvarer utslipp fra avfall (inkl. forbrenning) og landbruk. En bærekraftig utvikling av utbyggings- og transportmønster er derfor det viktigste bidraget kommunene kan yte til arbeidet med å møte de store klimautfordringene.

### 1.1 Behov for regionale føringer for Follo

Ordførermøtet har i prosjektnotat av 14.12.07 gitt følgende beskrivelse av behovet for samordnede kommuneplaner for Follo:

- Arealutviklingen og utbyggingsmønsteret i Follo skal baseres på prinsippene for en bærekraftig utvikling, der et arealeffektivt utbyggingsmønster, bevaring av naturgrunnlag og tilrettelegging for miljøvennlige transportløsninger står sentralt. For å nå dette målet må kommuneplanene i Follo på tvers av kommunegrensene gi gode regionale svar angående utbyggingsmønster, sammenhengende grøntstruktur og transportløsninger (jf Follorådets handlingsprogram 2008 – 2011).
- Gjennom avsluttet arbeid med samordnet kommuneplanrullering i Follo er kommunene nå "i takt" mht. tidspunkt for rullering. Det ble i vedtatte kommuneplaner tatt steg mot en større grad av samstemthet om regionale tema som transport- og kollektivutvikling, utbyggingsmønster og grønnstruktur. Det er viktig at dette samarbeidet videreutvikles og gjøres mer forpliktende i neste kommuneplanrullering med oppstart høsten 2009 og vedtak ca 2011. Follo kommunenes arbeid med regionale løsninger på tvers av kommunegrensene må diskuteres og avklares i Follorådet i forkant av den enkelte kommunes arbeid med rullering av egen kommuneplan.
- Follokommunene er tjent med å stå samlet om regionale tema. Dette vil bidra til at Follokommunene får større gjennomslag for sine interesser overfor regionale og sentrale myndigheter.

Lykkes Follokommunene med å bli enige om felles regionale føringer vil det gi følgende fordeler:

- Kommuneplanene i Follo viser gode og samordnende regionale løsninger på tvers av kommunegrensene til beste for verdiskapning og økt velferd i Follo.
- De samordnede kommuneplanene gir et godt grunnlag for å ivareta Follo sine interesser i de løpende samordningsprosessene som foregår i Oslo, Akershus og Osloregionen.
- De samordnede kommuneplanene vil være en viktig forutsetning for å trygge Follo sine prioriteter i fordelingen av framtidige regionale og statlige ressurser.
- Det vil gi effektiviseringsgevinster knyttet til overordnet og detaljert arealplanlegging.

Regionale føringer for Follo er en videreføring av tidligere vedtak i Follokommunene. Kommunene i Follo har tidligere behandlet og vedtatt Samferdselsstrategi for Follo og Strategisk Næringsplan for Follo. I 2008 behandlet samtlige syv kommuner målene og prinsippene i Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen, utarbeidet av Osloregionen, datert januar 2008 (Vedlegg 1). Regionale føringer for Follo er en videreføring av disse planene og vedtakene.

I en sak behandlet i oktober/november 2008 i Follokommunene er det vedtatt at følgende temaer skal legges til grunn for det videre arbeidet med regionale føringer:

- Utbyggingsmønster
- Grønne områder
- Transportsystem

**Klima og energi skal vektlegges innen alle temaene.**

## **1.2 Maskevidden for de regionale føringene**

”Maskevidden” for de regionale føringene er slik at den fanger opp spørsmål av regional karakter, dvs. som har betydning ut over den enkelte kommune. Det er to hovedgrupper av regionale føringer:

- Areal- og transportspørsmål som omfatter mer enn én kommune og / eller får vesentlig betydning utover kommunegrensene.
- Felles forvaltningsregler ang. arealbruk i den enkelte kommune. (f.eks. likt utformete bestemmelser for spredt bebyggelse).

## **1.3 Ny plan- og bygningslov**

Plandelen til ny plan- og bygningslov trer i kraft sommeren 2009. Loven legger til rette for bruk av andre arealformål i plankartet sammenlignet med gjeldende lov, og kommuneplaner utarbeidet i henhold til denne. Plankartene må tilpasses ny plan- og bygningslov ved forestående rullering. Samarbeid mellom Follokommunene om hvordan plankartene kan tilpasses synes fornuftlig. I tillegg til stordriftsfordeler ved slikt samarbeid kan mer liklydende bestemmelser på

tvers av kommunegrensene bidra til likebehandling og til at planens innhold blir enklere å forstå for innbyggere og utbyggere.

I ny planlov ligger det også intensjoner og lovbestemmelser som er i tråd med Follorådets tanker knyttet til arbeid med regionale føringer.

Interkommunalt samarbeid og regional planstrategi er innført som nye begreper i loven. Regional planstrategi skal redegjøre for viktige utviklingstrekk og utfordringer og den skal gi grunnlag for videre planlegging. Dette må gjøres innenfor rammen av nasjonal politikk av betydning for planleggingen. Planstrategien skal inneholde en oversikt over hvordan de prioriterte planoppgavene skal følges opp, for eksempel om det skal skje gjennom kommuneplan, gjennom interkommunalt plansamarbeid eller gjennom regional planbestemmelse (tidligere fylkesdelplan). Forslaget til regionale føringer for Follo er bygd opp med mål og strategier slik at dokumentet kan videreføres inn i og evt. formaliseres i henhold til ny plan- og bygningslov i framtiden.

Dokumentet har imidlertid ingen formell status i henhold til plan- og bygningsloven slik det foreligger nå. Regionale føringer for Follo forventes likevel lagt til grunn for kommuneplanlegging i den enkelte kommune, slik Ordførermøtet gav uttrykk for ved behandling av prosjektnotatet i desember 2007

## 1.4 Håndtering av veksten

Med den sterke veksten i befolkning og arbeidsplasser som forventes i hovedstadsområdet (Oslo og Akershus), er det nødvendig med en felles plan for hvordan veksten skal håndteres, spesielt for å unngå sterk økning i biltrafikken og klimagassutslippene og økt press på landbruks- og friluftinteressene.

Dette er bakgrunnen for at regjeringen har pålagt Oslo kommune og Akershus fylkeskommune å samarbeide bedre om framtidige areal- og transportløsninger på tvers av kommunegrensene i Osloregionen. Departementet mener at hvis dette overlates til den enkelte kommune, kan man få en tilfeldig og lite helhetlig utvikling.

Denne utfordringen gjelder også Follo som vil måtte delta i det pålagte arbeidet. I den forbindelse er det en fordel om Follokommunene er godt forberedt gjennom felles oppfatning om langsiktig utbyggingsmønster og prioritering av samferdselsinvesteringer.

## 1.5 Kopling til samferdselsinvesteringer

En viktig side ved interkommunalt plansamarbeid er kopling til store infrastrukturinvesteringer som i Oslopakke 3 og nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen). Gode regionale løsninger knyttet til utbyggingsmønster og infrastruktur er viktig for at hovedstadsområdet skal være en velfungerende og attraktiv region både for innbyggere og næringsliv, og vil bidra til å understøtte statlige investeringer.

Follobanen er et samlende prosjekt for Follo. En realisering av Follobanen innen 2019 vil være regionens viktigste bidrag til en bærekraftig og konkurransedyktig hovedstadsregion og Osloregion. Follobanen er en av forutsetningene

for en gradvis bedring av kollektivtilbudet. Banen vil øke kollektivtransportens banekapasitet i regionen og frigjøre veikapasitet for en bedring av busskapasitet, tilgjengelighet og frekvenser. Follobanen vil også bidra til å utvide det geografiske området som har tilgang til et variert arbeidsmarked, samt sette knutepunkter og kjerner utenfor Oslo (både i Follo og i Østfold) bedre i stand til å ta sin del av arbeidsplassveksten.

Follobanen kan bli det største samferdselsprosjektet i Norge til nå. Regionale føringer vil dokumentere dens regionale potensial for Follo og bidra til den nødvendige framdrift i utbyggingen. I tråd med dette vil det også være nødvendig med mest mulig forpliktende regional planlegging i Follo som viser at regionen er innstilt på å utnytte dette potensialet gjennom videreføring og forsterkning av Follos jernbaneorientert utbyggingsmønster, samt viser hvordan bussbetjente områder vil kunne supplere og utfylle kollektivtilbudet totalt.

## 1.6 Klimautfordringer

Utslipp av klimagasser kan føre til at gjennomsnittstemperaturen ved jordoverflaten øker.

Dette vil kunne endre nedbørsmønstre og vindsystemer, og forflytte klimasoner og heve havnivået. Slike endringer kan få store konsekvenser både for naturlige økosystemer og for samfunnet. Det er en nasjonal målsetting at konsentrasjonen av klimagasser skal stabiliseres på et nivå som vil forhindre farlig, menneskeskapt påvirkning av klimasystemet. Det haster med å nå dette målet. Kyoto-protokollen forutsetter eksempelvis at klimagassutslippene i perioden 2008-2012 ikke skal være mer enn 1 prosent høyere enn i 1990. Dersom Norge skal ha mulighet til å innfri sin forpliktelse må også kommunene ta ansvar.

Follokommunene jobber for tiden med klima og energiplaner, der tiltak ovenfor energibruk i kommunens egne bygningsmasse, bevisst innkjøpspolitikk generelt og særskilt når det gjelder kommunale kjøretøy og fokus på klima og energi i plan- og byggesaksbehandlingen er foreslått. Disse tiltakene vil bidra til å bedre klimaregnskapet, men det er imidlertid transport som utgjør det vesentligste utslippet av klimagasser i Follokommunene. I følge statistikk fra 2007 bidrar transport alene med over 50% av klimagassutslippet i Follokommunene<sup>1</sup>.

Gjennom arealbruksmyndigheten sitter kommunene med en av nøklene til en bærekraftig utvikling av utbyggings- og transportmønsteret. Ved å legge hovedtyngden av bebyggelse nær de store kollektivstrengene gis innbyggerne eksempelvis mulighet til å reise kollektivt, både til jobb og fritidsaktiviteter. Tilsvarende gjelder for lokalisering av arbeidsplasser. Gjennom godt planlagte sentrumsområder kan man legge til rette for gående og syklende, slik at det blir et reelt alternativ å gå eller sykle, istedenfor å kjøre bil til jobb, fritidsaktiviteter, eller til kollektivknutepunktene. Kunnskapen om at 61%<sup>2</sup> av alle reiser på mellom en og tre km foregår i bil, og at hele 25 % av alle daglige reiser er på mellom en og tre km, underbygger at tiltak både lokalt og regionalt kan monne for å redusere klimagassutslippet fra Follokommunene.

<sup>1</sup> SSB

<sup>2</sup> Denstadli, Engebretsen, Hjorthol og Vågane 2006. RVU 2005 – Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 - nøkkelrapport. Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 884/2006

## 2.0 Tunge trender i hovedstadsregionen

De regionale føringene må ta hensyn til noen tunge trender som preger samfunnsutviklingen. Kommunen som arealmyndighet og tjenestetilbyder møter konsekvensene av disse trendene fordi disse preger etterspørselen etter boliger, næringsarealer, fritidsaktiviteter, arbeid mm.

Tre trender som det må tas hensyn til er:

- Generell sentralisering av befolkningen
- Næringsutvikling
- Klima- og miljøhensyn

### 2.1 Generell sentralisering av befolkningen

Befolkningsveksten i Follo er av Statistisk sentralbyrå beregnet å kunne bli på mellom 30 000 og 40 000 personer fram til 2025. Dette vil i så fall øke folketallet med 25 – 30 %. Til sammenligning har folketallet økt fra 35 000 til 122 000 personer siden 1951. Det meste av tilveksten skyldtes nettoinnflytting. Fødselsoverskudd har spilt en mindre rolle.

Sentralisering av befolkningen har i mange år vært en generell trend i Norge og ellers i verden. Folketallet i Follo har økt mer enn folketallet i alle landets "sentrale" kommuner (slik Statistisk sentralbyrå definerer "sentralitet"). I perioden 1986 – 2008 økte befolkningen i alle sentrale kommuner til sammen med 25 %. I Follo økte befolkningen med 34 %.

Kommuneplanene i Follo legger til sammen opp til en befolkningsvekst som er "midt på treet" sammenlignet med SSBs fremskrivninger fra mai 2008, og svarer godt med fremskrivingsalternativet "middels nasjonal vekst" (middels dødelighet, fruktbarhet, innvandring og innenlandsk flytting). Til sammen tilsier kommuneplanene et folketall i 2025 på om lag 152 000 personer.

Boliggetterspørselen avhenger av befolkingspresset. En etterspørsel som er vesentlig større enn hva som kan tilbys vil bidra til å presse boligprisene opp, og vil kunne bidra til endringer i lokalsamfunnet med en økonomisk filtrering der det er de mer velstående som har råd til å bosette seg, og lokal ungdom "preses ut".

Vi må kunne anta at det er de deler av Follo med enklest og kortest vei til Oslo-regionens arbeidsmarked som i størst grad vil føle befolkingspresset, det vil i første rekke si Oppegård og Ski. Eksisterende planer sier at Vestby, Ski og Ås skal ta 60 % av den veksten det er lagt opp til, ganske likt fordelt mellom disse kommunene. De øvrige kommunene skal ta de resterende 40 % av veksten, også ganske likt fordelt.

### 2.2 Næringsutvikling

Et dominerende trekk ved den økonomiske utviklingen i hovedstadsområdet siden 1960 har vært nedgangen i sysselsetting i vareproduserende næringer og oppgangen i tjenesteytende næringer. Endrede prisforhold, blant annet stigende arealkostnader og fallende transportkostnader, har bidratt til å trekke industribedriftene ut av sentrum.



Transportnæringen er avhengig av god tilgjengelighet til de geografiske områdene de betjener. Lokalisering langs E6 er i dag ganske ideelt. Forhold som høyere transportkostnader, stigende kostnadsnivå eller politisk urolighet i produsentlandene kan tenkes å føre til endringer i vareimporten, men synes ikke å være tilstrekkelig til å svekke Follo's gunstige lokalisering vesentlig.

Innovasjonsevne forutsetter at bedrifter makter å trekke på ideer, impulser og kompetanse fra kunder, leverandører, forskningsinstitusjoner, konsulentmiljøer, finansieringsmiljøer med flere. Geografisk nærhet mellom aktørene blir stadig viktigere for effektiv flyt av kunnskap, tillitsbygging og informasjon.

Dette er bakgrunnen for utvikling av næringsklynger, som er geografiske konsentrasjoner av bedrifter og spesialiserte tjeneste- og kunnskapsleverandører. I hovedstadsregionen er det identifisert fem områder som har potensial til å utvikle internasjonale konkurransedyktige næringsklynger: maritim, energi og miljø, IKT, kultur og life science. Life science er en samlebetegnelse på fagmiljøer innenfor medisin, helse og bioteknologi.

Det er en utfordring for hele Osloregionen å legge til rette for næringsetableringer som er en direkte eller indirekte følge av veksten i disse sterke kunnskapsnæringene. Follo bør være seg spesielt bevisst de mulighetene for næringsetableringer som springer ut av forskningsmiljøene på Ås. Universitetet for miljø og biovitenskap og Akvaforsk på Ås er sentrale innen biomedisinsk forskning, sammen med Universitetet i Oslo, Norges Veterinærhøgskole og Veterinærinstituttet. Kunnskapsbaserte tjenester lokaliseres gjerne nær gode kollektivtilbud, i bymessige strøk og stiller i økende grad krav til kvalitet ved omgivelsene. Tilknytning til et regionalt arbeidsmarked, det vil si lokalisering i forhold til rekruttering, peker mot at det er stasjonsbyene Kolbotn og Ski som først og fremst vil være foretrukket av slike bedrifter.

## 2.3 Klima- og miljøhensyn

Miljøhensyn generelt og klimahensyn spesielt vil måtte påvirke arealbruk, transportmiddelvalg og bygningers tekniske egenskaper. Krav til redusert miljøpåvirkning og lavere energibruk vil påvirke:

- Lokalisering av boliger og næringsvirksomhet
- Utforming av boliger og bomiljø
- Transportmiddelvalg.

Sett bort fra de teknologiske løsninger som kan redusere energibruken trekker disse forholdene i retning av en økt sentralisering av befolkningen, kortere reiseavstander og økt bruk av kollektive transportmidler. Et slikt utbyggingsmønster ivaretar også produksjonspotensialet (skog- og jordbruk) og naturområder for rekreasjon og bevaring av biologisk mangfold.

## 3.0 Regionale føringer

Dette kapitlet omhandler forslag til regionale føringer knyttet til utbyggingsmønster, grønne områder og transportsystem. For hvert hovedtema beskrives

viktige trekk og utfordringer og forslag til regionale mål, delmål og regionale strategier.

### 3.1 Utbyggingsmønster

Befolkningsutviklingen de seneste årene har resultert i sterk vekst i Osloregionen. Befolkningsprognosene for de neste 30-50 år er usikker, men den omtalte sentraliseringstrenden vil fortsette. Kommunene i Follo kan imidlertid bli enig om en ramme for utviklingen i regionen og utarbeide kommuneplaner i samsvar med denne. En planmessig utviklingsramme vil gi Follokommunene følgende fordeler:

- En sterkere styring over egen utvikling
- Bedre balanse mellom utvikling og vern, dvs. mellom utbyggingsområder og landbruks-/friarealer
- Mulighet for en bærekraftig utvikling
- Et arealeffektivt utbyggingsmønster

#### 3.1.1 Viktige trekk ved dagens utbyggingsmønster

Bosettingen i Follo fulgte opprinnelig kysten og den beste jordbruksjorda. Dette henger igjen i bosettingsmønsteret. I dag følger i tillegg utbyggingsmønsteret jernbanen og hovedveien gjennom Follo.

Mellom Oslo og Langhus er bebyggelsen nesten sammenhengende (båndby). Grønne belter skiller Langhus/Siggerud fra Oslo og fra Ski tettsted. Men nærheten mellom Ski og båndbyen gjør at Ski på mange måter danner et endepunkt for båndbyen. Videre kan det enkelt sies at Ås og Vestby er "satellitter". Enebakk "trekkes mot" to ulike regioner i Akershus. Nesodden er "særegen" med en selvstendig tilknytning til Oslo, mens Frogn har sin sterkeste tilknytning til stamvegnettet (E6 og Rv 23).

#### Bolig

Fem av seks Folloboere eller 80 % bor i et tettsted. Stasjonsbyene spiller en viktig rolle i Follo. 50 % av Folloboerne bor i stasjonsbyer, mens de andre 50 % bor spredt fordelt mellom mindre tettsteder, i spredt bebyggelse, på gårdsanlegg og i hytteområder. Tettstedsandelen (andelen av befolkning i tettbygde kretser) i de enkelte kommunene er i store trekk større jo nærmere Oslo en kommer, og størst i jernbane-/E6-aksen.

Folketallet i Follo er i dag 122 000. Befolkningsveksten de siste 20 årene har vært betydelig større enn veksten i alle landets "sentrale" kommuner sett under ett. Det er særlig netto innflytting til regionen som har bidratt til det økte folketallet. Sentralisering og flytting mot byene er alltid sterkest i økonomiske gode tider. De siste årene har veksten akselerert, og var i 2007 på over 1,6 %. Gjennomsnittlig, årlig vekst de siste 20 år var til sammenligning i underkant av 1,3 %. Man må antagelig tilbake til perioden 1992-1998 for å finne en tilsvarende vekst i folketallet i Follo.

## Næring

I Oslo og Akershus har i store trekk næringsvirksomheten en funksjonell fordeling som er slik at forretningsmessige tjenester inklusive finanssektoren er sterkest i Oslo, Bærum og Asker, mens engrosvirksomhet, transport og kommunikasjon er viktigst i Follo og på Romerike.

Follo har til sammen om lag 50 000 arbeidsplasser. 40 % av disse er i offentlig forvaltning og tjenesteyting. 13 % er i forretningsmessig tjenesteyting, stort sett i Oppegård, Ski og Ås. 11 % av arbeidsplassene er i industribedrifter, hvor Ski og Oppegård står for mer enn halvparten av disse. UMB i Ås er en betydelig arbeidsplasskonsentrasjon. Follo har arbeidsplasser innen opplevelse og reiseliv, særlig med Tusenfryd, Oscarsborg og Drøbak som reisemål.

Til sammen 18 % av arbeidsplassene kan anslås å være innenfor det som ofte omtales som logistikknæringen, det vil si engroshandel og transportvirksomhet. Også i dette tilfellet er de største andelene av arbeidsplassene lokalisert til Ski og Oppegård. Vestby har betydelig logistikkarealer, med mange ansatte og nye arbeidsintensive storbedrifter under etablering.

## Handel

Detaljhandelen, enten dette er storvare- eller småvarehandel, står for vel 10 % av arbeidsplassene i Follo, og med de største andelene i Ski, Ås og Oppegård.

### 3.1.2 Viktige utfordringer

#### Lokalisering av boliger

Befolkningsfremskrivingene peker mot videre vekst i befolkningen i Follo, på linje med den vekst som det er lagt opp til i kommuneplanene. Fremskrivningene av folketallet er usikre størrelser. Ikke minst er fremskrivingene basert på en del forutsetninger om at boligtilbudet i fremtiden vil ligne mye på det tilbudet som har vært tidligere.

Det er ikke usannsynlig at befolkningspresset mot Follo kan bli større enn det er tatt høyde for i kommuneplanene. I så fall er det i dag i regionens planer ingen reserve av utbyggingsklare områder å ta av.

Den geografiske fordelingen av regionens befolkningsvekst er viktig for hvordan befolkningens transportbehov skal dekkes, og for hvilken miljø- og klimavirkning veksten har. For at en størst mulig andel av transportbehovet i fremtiden skal kunne dekkes med kollektivtransport er det viktig at veksten kommer i tettsteder. Særlig i tettsteder med jernbanetilnytning må utnyttelsesgraden være høy slik at befolkningsveksten støtter opp under et forbedret jernbanetilbud (nytt dobbelspor).

I tillegg til at boligbygging i tettsteder legger til rette for reduserte klimagassutslipp fra persontransport, gjør slik konsentrasjon det også mulig å redusere klimagassutslippene fra boligene, samt gjør det lettere å legge til rette for universell utforming. En konsentrert utvikling er også gunstig med tanke på framtidige kostnader til kommunal tjenesteyting.

Follo har historisk vært den delregionen i Akershus som har hatt den mest kollektivorienterte lokalisering av nye boliger. Det vil være en betydelig utfordring å

videreføre dette kollektivorientert utbyggingsmønster under et stort etterspørselspress etter nye boliger.

Lokalisering av gjennomførte nye boliger de fem siste år kan indikere at det kan bli avvik mellom plan og virkelighet når det gjelder kollektivorientert utbygging. Gjennomføringen av kommuneplanene bør derfor følges opp.

Follo må søke å bevare en "bymessig" innstilling til tettstedsutviklingen. Arbeidet med fortetting i byggesonen må fortsette samtidig som man er oppmerksom på de utfordringer som ligger her.

### **Lokalisering av næringsvirksomhet**

Follo er en del av et felles arbeidsmarked i Oslo og Akershus som igjen er det sentrale området i Osloregionen. Skal Osloregionen i framtiden kunne konkurrere om verdiskaping med andre storbyregioner, må regionens arbeidskraftressurser utnyttes. Osloregionen anbefaler å satse på en flerkjernet utvikling og peker derfor på at kunnskapsbedrifter ikke spres, men konsentreres. Kolbotn, Ski og Ås er de aktuelle kjernene i Follo. Det gis imidlertid rom for mindre og sterke kunnskapsmiljøer i Follo i tettsteder med god kollektivdekning eller der hvor spesielle forhold tilsier det. Oscarsborg, Drøbak, Son, Nesodden og Tusenfryd videreutvikles som viktige reisemål i regionen.

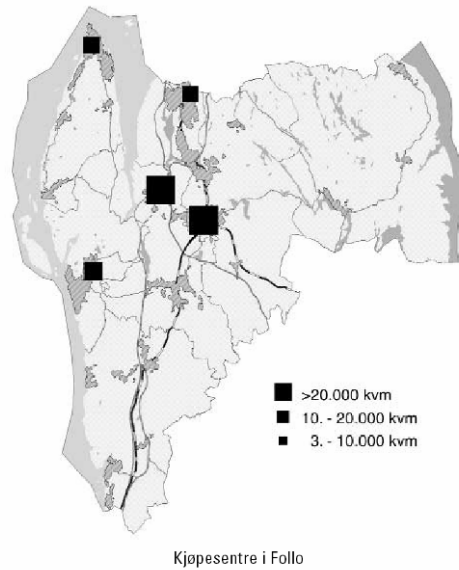
Etterspørselen etter arealer til næringsvirksomhet resulterer i en geografisk fordeling av arbeidsplasser hvor tjenesteytende næringer lokaliseres i sentra hvor det blant annet er gode kommunikasjoner og mange mennesker, vareproduksjon lokaliseres noe mer perifert, og transportavhengig virksomhet lokaliseres så nær sitt marked som mulig, men i tilknytning til viktig transportinfrastruktur.

For næringsvirksomhet i Folloregionen er det delvis regionens egen befolkning og næringsliv som utgjør markedet, men i stor grad er det hele Osloregionen. Det vil derfor være en sterk tendens til at enkeltbedrifter vil ønske å lokalisere seg nærmest mulig Osloregionens sentrum, men slik at de nyter godt av alle øvrige kvaliteter som Follo kan by på og som ansees som viktige for bedriften.

Strategisk næringsplan for Follo sier at "kommunene i for liten grad kjenner til regionenes samlede og eksisterende arealer som er lagt ut til næringsformål, og herunder hvilke strategier man har hver for seg. Dette bremser diskusjonen om en mer helhetlig tenkning rundt dagens arealbruk. Det bidrar heller ikke til en effektiv markedsføring av regionen som helhet i lokaliseringsspørsmål og akkvisisjonssaker".

### **Lokalisering av handel og service**

Follo "lekker" handelsmessig i nord til Oslo og i sør til Moss. På grunnlag av folkekemengden i Follo kan det derfor være rom for økt handel i regionen. For å bygge opp en robust senterstruktur er det trolig viktigere med balansert fordeling av handel i regionen enn eventuelt å stoppe handelslekkasje.



Figur 1: Oversikt over eksisterende kjøpesentre i Follo

Rikspolitiske bestemmelser om kjøpesentre fra 2008 kan virke noe uklare, spesielt når det gjelder faghandel og storvarehandel. Miljøverndepartementet skal utarbeide retningslinjer for hvordan bestemmelser og forskrift skal brukes og fortolkes og Akershus fylkeskommune skal revidere sin fylkesdelplan for handel, service og sentrumsutvikling. Follo bør utfordre begge disse prosesser mtp å få overordnede føringer som gagnar utviklingen i Follo-regionen.

Lokalisering av storvarehandel er eksempelvis en utfordring. Det kan være flere grunner til å ønske å styre lokaliseringen av og konsentrere storvarehandelen til ett eller noen få steder i en region. Eksempelvis begrenser dette det samlede transportarbeidet, og er derfor av betydning for trafikknivået, miljø- og klimapåvirkning. Lokalisering nær hovedveinett begrenser videre belastning på lokalveinettet. Lokaliseringskriterier for engros- og transportvirksomhet er relevante også for storvarehandel, siden begge er relativt godstransportintensive næringer. Det er viktig også å utvikle områder beliggende nær E6 til storvarehandel der disse er knyttet opp mot eksisterende sentra og annen infrastruktur. Samlokalisering er normalt likevel ikke å anbefale pga trafiksikkerhetsrisikoen som ligger i blandet trafikk med tunge godskjøretøy og personbiler.

### 3.1.3 Regionale føringer

#### Lokalisering av boliger

##### Regionalt mål

*Follo skal legge til rette for en boligbygging som kan ta imot en vekst på 30.000 nye innbyggere til 2025 og med en reserve for ytterligere 10.000.*

##### Delmål

- A. Folloregionens bosettingsmønster og befolkningsvekst skal i hovedsak skje i tilknytning til kollektivbetjente tettsteder.
- B. Cirka 75 % av befolkningsveksten skal søkes lokalisert til kollektivbetjente tettsteder med jernbanetilknytning.
- C. Omfanget av boligbygging utenom tettstedene skal ikke overstige 5 % av den totale boligbyggingen i Follo.
- D. Arealutnyttelsen i tettstedene i Follo skal økes primært gjennom fortetting og transformasjon. Det skal fortettes med kvalitet i tettstedene i forhold til folkehelse og miljø. Det skal fortettes med bymessig bebyggelse rundt jernbanestasjonene og søkes skapt attraktive steder med helhetlige løsninger for boliger og arbeidsplasser.

##### Regionale strategier

For å nå målene skal kommunene innlede et administrativt samarbeid og legge fram felles forslag til løsninger for Follo om følgende oppgaver/utredninger:

- Kommunene skal undersøke hvor stort fortettingspotensial som finnes for boligbygging i og i nær tilknytning til de enkelte tettstedene i kommunene og hvilke hindringer som foreligger for å utnytte disse potensialene.
- Omfanget av boligbygging utenom tettsteder varierer i dag mellom 1 og 5 % av total boligbygging i kommunene, bortsett fra i Enebakk hvor den ligger på ca 10 %. Kommunene skal i fellesskap komme fram til hensiktsmessige rammer for boligbygging utenom tettsteder, f eks ved å utarbeide felles regler for tilrettelegging for spredt boligbygging og fritidsbebyggelse.
- Kommunene skal samarbeide om prinsipper for fastsettelse av langsiktige grenser mellom tettstedsutvikling og jordbruksarealer og/eller bruk av hensynsoner for avgrensning av framtidig by- og tettstedsutvidelse mot landbruk.

#### Lokalisering av næringsvirksomhet, handel og service

##### Regionalt mål

*Folloregionen skal bidra til en konkurransedyktig og bærekraftig utvikling av Osloregionen og til utvikling av et variert tilbud av arbeidsplasser i Follo i samsvar med Strategisk næringsplan for Follo. Det skal legges til rette for en flerkjernet utvikling ved en næringsutvikling knyttet til de viktigste transportaksene for jernbane og veg.*

**Delmål**

- A. Arealer for næringsutvikling og offentlig virksomhet skal lokaliseres i tettsteder eller andre transport- og kollektivknutepunkter. Dette ivaretas blant annet ved at:
- Større bedrifter innen forretningsmessig tjenesteyting (kunnskapsintensive) søkes i hovedsak lokalisert til de jernbanebetjente tettstedene.
  - Godstransportintensive bedrifter (engrosvirksomhet, transportvirksomhet) lokaliseres langs E18, E6 og Rv 23, og fortrinnsvis nær en mulig fremtidig jernbaneterminal ved Deli skog.
- B. Follokommunene må utfordre regionale og statlige myndigheter mtp å få overordnede føringer for handel, service og sentrumsutvikling som gagnar utviklingen i Follo.
- C. For å begrense transportarbeid bør antall lokaliteter for handel med plasskrevende varer i regionen begrenses. Plasskrevende varehandel bør lokaliseres i randsonen til eksisterende sentre dersom det er god biltilgjengelighet, god trafikksikkerhet og tilstrekkelig kapasitet på vegnettet. Etablering av storhandel på Vinterbro og Vestby nord er eksempler som er i tråd med disse føringene.

**Regionale strategier**

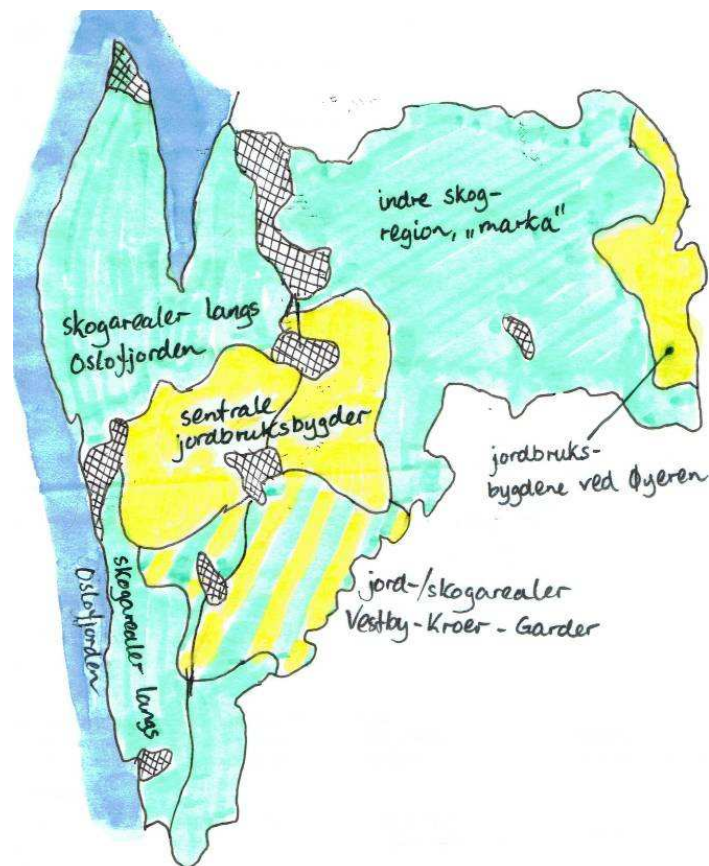
- Kommunene skal søke å utnytte en funksjonsinndeling mellom tettstedene i kombinasjon med de respektive tettstedenes lokaliseringsfortrinn for å tiltrekke seg arbeidsplasser.
- Kommunene skal definere reguleringsbestemmelser for områder beregnet på godstransportintensive virksomheter som avgrenser bruken til dette.
- Med utgangspunkt i kriteriene for lokalisering av plasskrevende varehandel (pkt C) skal kommunene i forbindelse med samordnet kommuneplanrullering vurdere hvor i Follo det er mest hensiktsmessig å lokalisere plasskrevende varehandel.

## 3.2 Grønne områder

### 3.2.1 Viktige trekk ved regional grønnstruktur i Follo

Overordnet regional grønnstruktur er de store, sammenhengende områdene som krysser kommunegrensene og dels også fylkesgrensene mot Oslo og Østfold. Det dreier seg om jord- og skogbruksområder, vassdrag og kystsonen (figur 2). Viktige trekk ved grønnstrukturen i Follo er:

- Det er et stort spenn i landskap fra de indre jord- og skogsbygder til kystlandskapet. Karakteristisk for regionen er likevel det sentrale jord- skogbrukslandskapet.
- Jordbruksområdene er spesielt gode i Ski, Ås og Frogn. Den beste matjorden finnes rundt tettstedene.
- Follo har fem vassdrag hvorav Glomma er det største som berører regionen og Morsa/Hobølvassdraget det lengste i regionen.
- Kystsonen omfattes av RPR for Oslofjorden.
- "Follomarka" er betegnelsen på et mer eller mindre sammenhengende skog- og kulturlandskapsområde, eksempelvis som foreslått av Bærekraftig Follo (figur 3).



Figur 2: Viktige trekk ved regional grønnstruktur i Follo



Grønnstrukturen har en flerfunksjonell rolle blant annet som:

- Landskap med regional identitet; rom og silhuett og som rammer rundt byer og tettsteder
- Produksjonslandskap for jord- og skogbruk
- Sammenhengende skogområder og kulturlandskap for friluftsliv og rekreasjon sommer og vinter
- Natur og vassdrag viktig for biologisk mangfold, leveområder og trekkveier
- Drikkevannskilde, resipient og som positivt bidrag til lokalklima

### 3.2.2 Viktige utfordringer

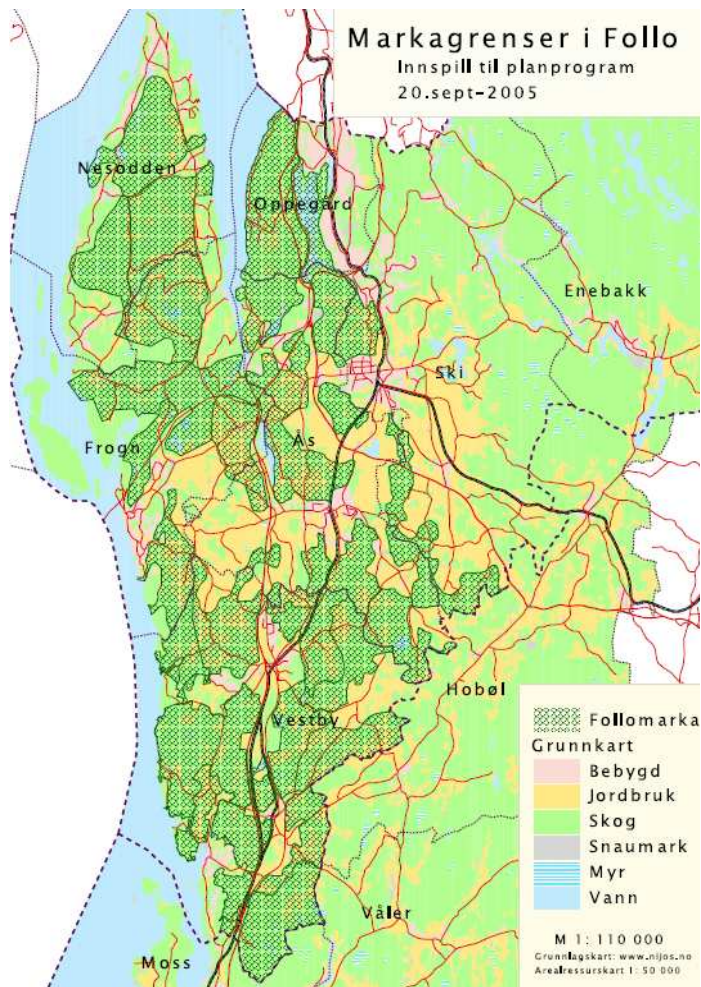
Det er en utfordring å bevare sammenhengende skog- og jordbruksområder og samtidig opprettholde "100 meterskogene" og de små viktige forbindelseslinjene fra bebyggelsen og ut i marka. Begge deler er viktige for innbyggernes muligheter for rekreasjon, ro og god livskvalitet. Landskapsmessig virkning av utbygging er også et viktig tema, spesielt der bebyggelse plasseres langs fjord, innsjø og vassdrag. Kystsonen, jordbruksområder og Osloområdet i øst har imidlertid i dag/vil få et rimelig godt vern gjennom lovverket.

Begrepet og ideen om Follomarka må gis en mer samlet og lettfattelig avgrensning dersom det skal vinne identitet og tyngde i folks bevissthet. Forslaget om "Follomarka" slik det er lansert av Bærekraftig Follo er omfattende og ser umiddelbart ut til å være fragmentert (figur 3).

Utfordringer for grønnstrukturen for øvrig ligger i et stort press for utbygging, spesielt av boliger og kommunikasjoner (veg og bane). En samordnet by- og tettstedsutvikling er kanskje det viktigste grunnlaget for bevaring av grønnstrukturen. Det kan i denne forbindelse være aktuelt å vurdere om langsiktige grenser mot landbruk kan være aktuelt for flere enn de to kommunene i Follo som i dag praktiserer dette.

Viktige områder for biologisk mangfold i regionen bør også bevares, jfr. den statlige målsettingen om å stanse tapet av artsmangfold i Norge i 2012. Nye byggeområder bør i minst mulig grad komme i konflikt med bevaring av biologisk mangfold. Utenfor tettbebyggelsen er regler for forvaltning av kystsonen, LNF-områder og spredt bebyggelse forskjellig i follokommunene. Det kan være behov for større likhet mellom kommunene.

En båndbyutvikling mellom Oslo-Oppegård-Ski vil forsterke barrierevirkningen mellom det sammenhengende markaområdet i øst og de grønne områdene mot fjorden i vest. Dette vil bryte opp sammenhenger i landskap og natur og sperre i enda større grad enn i dag ferdskorridorer for dyr og mennesker. Utbygging for samferdsel har på samme måte en linjestructur og skaper funksjonelle barrierer.



Figur 3: Innspill til markagrensener fra Bærekraftig Follo

### 3.2.3 Regionale føringer

#### Regionalt mål

*Folloregionens sammenhengende grønnstruktur skal sikres som grunnlag for rekreasjon og livskvalitet. Produksjonsgrunnlaget og det biologisk mangfoldet i regionen skal bevares.*

#### Delmål

- A. "Follomarka" som et delvis sammenhengende regionalt natur-, friluft-, og rekreasjonsområde skal defineres mtp hva den omfatter, hvilke kvaliteter som er viktig å ta hensyn til og hvordan den kan forvaltes.
- B. Strandsonen skal bevares slik at:
  - sårbare områder sikres mot nedbygging, oppsplitting og fragmentering.
  - tilgjengeligheten for allmennheten i og til kystsonen bedres
  - kystlandskapet langs Oslofjorden bevares med et helhetlig preg

- C. Sammenhengende grøntbelter øst-vest fra Indre Østfold gjennom Vestby, Ski og Ås til Frogn skal i det vesentlige opprettholdes. Eksisterende brudd pga. infrastruktur og bebyggelse skal ikke forsterkes, men søkes avbøtet.
- D. Likeledes søkes det opprettholdt/utviklet grønne ferdselskorridorer mellom de større grønne områdene; Follomarka, friluftsområdene langs Oslofjorden og Marka.
- E. Grønnstruktur skal også brukes aktivt som virkemiddel for å sikre en arealeffektiv byutvikling og bidra til å skape hensiktsmessige skiller mellom nabobyer/-tettsteder, samt med klare, langsiktige grenser mellom tettstedsutvikling og jordbruksarealer.
- F. Biologisk mangfold bevares.

### **Regionale strategier**

For å nå målene skal kommunene innlede et administrativt samarbeid og legge fram felles forslag til løsninger for Follo om følgende oppgaver/utredninger:

- Follorådet tar initiativ til å identifisere og avgrense hvilke områder som til sammen kan utgjøre Follomarka, hvilke interesser (skogbruk, friluftsliv, naturvern, mv) som gjør seg gjeldende og hvordan Follomarka kan forvaltes. Som ledd i dette vurderes hvordan ny bestemmelse i plan- bygningsloven om hensynssoner kan være et hensiktsmessig virkemiddel å bruke.
- For LNF-områder som ikke inngår i Follomarka, er det viktig å hindre oppdeling, gjenbygging og oppsplitting av randsonene. Kommunene skal vurdere bruk av hensynssoner i denne forbindelse, og samarbeide om utarbeidelse av forslag til kommuneplanbestemmelser for disse hensynssonene.
- Follokommunene samordner felles regler for oppfølging av RPR for Oslofjorden.
- Kommunene skal samarbeide om prinsipper for fastsettelse av langsiktige grenser mellom tettstedsutvikling og jordbruksarealer og/eller bruk av hensynssoner for avgrensning av landbruk mot framtidig by- og tettstedsutvidelse.
- Det skal utarbeides en regional turvegplan for allmennhetens tilgang fra befolkningskonsentrasjonene i Follo til viktige områder i kystsonen, til Marka, Follomarka og Oslomarka, og mellom de ulike friluftsområdene.
- Vanddirektivet skal følges opp bl.a. gjennom det etablerte arbeidet som pågår med vassdragforvaltning på tvers av kommunene.
- For framtidige utbyggingsområder vil kommunene vurdere et krav om at biologisk mangfold skal registreres som en del av arbeidet med reguleringsplaner.

### 3.3 Transportsystem

#### 3.3.1 Viktige trekk ved transportsystemet

Jernbanen er ryggraden i det regionale kollektivnettet i Follo. Østfoldbanen binder stasjonsbyene Kolbotn, Ski, Ås og Vestby sammen og med Oslo i nord og Moss i sør. Østre linje binder Indre Østfold til Follo og Oslo. Ski stasjon, Vevelstad og Kolbotn har flest togavganger.

Det er et omfattende nett av bussruter i regionen. Den regionale busstrafikken mellom Oppegård og Oslo og mellom Drøbak og Oslo har det største omfanget.

Båtrutene mellom Oslo og Nesodden, knyttet til et omfattende matebusstilbud på Nesodden, er både et viktig kollektivtilbud og bidrar til å avlaste det regionale, landbaserte transportsystemet.

De viktigste hovedvegene er E6, E18, Rv 23 (Stamveger) og Rv 152 (Follos interne "stamveg").

#### 3.3.2 Viktige utfordringer

##### Nytt dobbeltspor Oslo - Ski

Nytt dobbeltspor Oslo-Ski er det største samferdselsprosjektet noen gang i Follo og vil få stor betydning for fremtidig utvikling av Follo og Østfold. Avlastningen av Østfoldbanen vil gi større muligheter for et bedre kollektivtransporttilbud lokalt i Follo. Rundt 80 % av alt gods som kommer over land til Norge, kommer gjennom Østfold og Akershus. Når kapasiteten på jernbanen er sprengt, betyr det enda flere vogntog på allerede tett trafikkerte veier..

Når dobbeltsporet Oslo – Ski står ferdig vil arbeidskraften i sørkorridoren – og regionale arbeidsplasser som universitetet på Ås – få tilsvarende gode regionale transportforbindelser som korridorene mot vest og nordøst. Et stort arbeidsmarked bindes sammen og styrker regionens internasjonale konkurransekraft – til glede også for resten av Norge, samt et første skritt mot en høyhastighets forbindelse mot kontinentet.

##### Togtilbud på eksisterende jernbane

På kort sikt må reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbane forbedres. Spesielt må Universitetet for miljø og biovitenskap (UMB) Ås på Ås gis et bedre togtilbud som står i forhold til stedets betydning for verdiskaping og antall arbeidsplasser

##### Buss

Buss er et viktig og fleksibelt kollektivtransportmiddel i Follo. I Akershus frakter bussene over 50 % av alle kollektivreisende. Men er antall avganger og overgangsmulighetene ikke gode nok i Follo. Bussforbindelser på tvers i regionen inn mot region- og kommunesentrene er viktig, men ikke tilstrekkelig for hele Follo. Det er behov for en sterk vestlig bussforbindelse parallelt med jernbanen.

### **Vegprosjekter**

Follo synes å ha fått gjennomslag for en satsing på Rv 152 i det lokale forslaget til Oslopakke 3. En slik utvikling vil være viktig for fremkommelighet, kapasitet og frekvens for tverr- og langsgående bussforbindelser. Dette er imidlertid ingen garanti for gjennomføring, og må følges opp både på interkommunalt og kommunalt plan.

### **Båt**

Det ligger et utviklingspotensial i bedre utnyttelse av Oslofjorden som transportvei. Båtforbindelse til Nesodden er viktig og bør vurderes utvidet mellom Oslo og Frogn/Vestby.

### **Sykkel**

Bymessig utvikling av jernbanetettstedene og fortetting i øvrige tettsteder i Follo gir mulighet for økt bruk av sykkel, evt. i kombinasjon med kollektivtransport. En stor andel av transporten er reiser under 2 km, hvor sykkel er et reelt alternativ dersom det er trafiksikkert å sykle og det er lagt til rette for praktisk og sikker sykkelparkering eksempelvis på stasjonsområdene. Det er også behov for et økt fokus på framkommelighet på regionale sykkeltraséer, eksempelvis fra Ski/Oppegård og inn til Oslo, for å legge til rette for "sykkelpendlerne!"

## **3.3.3 Regionale føringer**

### **Regionalt mål**

*Transportsystemet i Follo skal bidra til at kollektivtrafikken kan ta hovedtyngden av veksten i trafikken.*

*Videre skal transportsystemet bidra til å styrke konkurransekraften for hele Oslo-regionen dels gjennom regionforstørring og dels ved å understøtte en flerkjernet utvikling,*

*Dette må gjøres gjennom utvikling av skinnegående kollektivmidler, vegsystem med tilstrekkelig kapasitet, god bussframkommelighet, og god båtforbindelse til Nesodden.*

### **Delmål**

A. Prioriterte tiltak i "Samferdselsstrategi for Follo 2003-2015 gjennomføres:

- Nytt dobbelspor Oslo – Ski utbygget innen 2019.
- Samferdselsinvesteringer i jernbanetettstedene.
- Riksvei 152 – Folloregionens stamvei gjennom Frogn Ås, Ski og Oppegård må utbedres ihht. gjeldende kommuneplaner av hensyn til framkommelighet, trafiksikkerhet og lokalmiljø.
- Bedre og mer samordnet bussnett i regionen. Bussforbindelsen på tvers av Follo må styrkes, spesielt til Ski som regionsenter. Busstilbudet fra Enebakk til Lillestrøm og Oslo må også forbedres og buss som supplement til tog må utvikles. Det må spesielt utvikles en busslinje langs E6 og E18 med ekspressavganger for å betjene Frogn, Nesod-

den og den nordre del av Ås kommune. Kollektivforbindelsen til Oslo nord er også viktig.

- Regionalt sykkelvegnett, inklusive sykkelparkering ved knutepunkt og viktige stoppesteder på kollektivnettet, utvikles i tråd med regional sykkelstrategi.
- B. I tillegg og på kort sikt må reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbane forbedres. Spesielt må UMB og Ås gis et vesentlig bedre togtilbud.
- C. Innfartsparkering ved jernbanestasjoner, knutepunkt og viktige stoppesteder på det regionale bussnettet må bygges og driftes. Parkeringsbestemmelser (tilbud i form av antall og pris på offentlig grunn samt normer for private bygg) for tettsteder med god kollektivdekning må støtte opp under kollektivtilbudet.
- D. Båtforbindelse til Nesodden må styrkes. Båtforbindelsen mellom Oslo og Frogn/Vestby bør vurderes styrket.

### **Regionale strategier**

- Utøve nødvendig påvirkning overfor statlige og regionale myndigheter for å få gjennomslag for tiltak i vedtatt samferdselsstrategi for Follo.
- Det er i tillegg behov for oppfølging overfor NSB og RUTER mht kollektiv-ruter, kapasitet og frekvens på avganger som underbygger samferdselsstrategien, eksisterende og framtidig ønsket transportsystem i Follo.
- Kommunene må samarbeide om utvikling av innfartsparkering og utvikle en omforent politikk for parkeringsnormer i tettsteder med god kollektivdekning.

## Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen

Styret i Osloregionen behandlet forslag til "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" i møte 18.01.08, og fattet følgende vedtak:

1. Styret i Osloregionen mener at dokumentasjon, analyse og anbefalinger til strategier fra prosjektet "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" er et viktig bidrag i det langsiktige arbeidet for å styrke Osloregionens konkurransekraft. Prinsippet om et arealeffektivt utbyggingsmønster konsentrert til byer og knutepunkter kombinert med fokuset på miljøvennlige transportløsninger legger til rette for vekst og økt mobilitet innenfor rammen av en bærekraftig utvikling. Flerkjernet utvikling er også et godt utgangspunkt for videre samhandling i regionen om en utvikling som gagnar både de enkelte kjernene og regionen som helhet.
2. Styret anbefaler at følgende mål og strategier legges til grunn for areal- og transportutviklingen i Osloregionen:

### Overordnede mål

- A. Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- B. Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- C. 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.

### Overordnede strategi for areal- og transportutviklingen

- 1) Vekstkraften i Oslo skal utnyttes til beste for Osloregionen. Vekst i andre delregioner skal kunne avlaste vekst i Oslo som skaper problemer. Slik balansert vekst skal kunne skje ved en bolig- og næringsutvikling knyttet til de viktigste transportaksene for jernbane og veg. Utbygging bør konsentreres til byer og tettsteder. Grønne korridorer mellom dem skal opprettholdes.
- 2) Det skal legges til rette for en flerkjernet utvikling av Osloregionen med mest mulig selvstendige byer og tettsteder med bosteder, arbeidsplasser, handel, service og kulturaktiviteter i urbane sentra. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.
- 3) Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikken.

### Delstrategi for by-/tettstedsutvikling og arealbruk

- 1) En flerkjernet (polysentrisk) utvikling skal bidra til at vekst i befolkning og økonomisk aktivitet i hovedsak foregår i byer, byklynger og større tettsteder samt i Stor-Oslo. En slik utvikling skal bidra til økt konkurransevne og til å hindre ukontrollert spredning i utbyggingsmønsteret samt legge grunnlag for et raskt og godt regionalt kollektivtilbud.
- 2) Andre tettsteder med muligheter for god kollektivbetjening skal styrkes som steder for vekst i bosetting, arbeidsplasser og lokal service. I spredtbygde strøk kan bosettingsmønsteret opprettholdes.
- 3) Arealutnyttelsen i eksisterende byer og tettsteder skal økes gjennom fortetting og transformasjon av allerede bebygde arealer. Etablering av større handelsfunksjoner utenfor byene skal

- unngås. Ved lokalisering av handels- og næringsvirksomhet skal ABC-prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.
- 4) Osloregionens sammenhengende grønnstruktur skal styrkes og sikres mot oppdeling, gjenbygging og oppsplitting i randsonene. grønnstrukturen skal også brukes aktivt som virkemiddel for å sikre en arealeffektiv byutvikling og bidra til å danne hensiktsmessige skiller mellom naboby-er/tettsteder.
  - 5) Viktige vassdrag med nærrområder skal sikres og RPR for Oslofjorden skal følges opp. En streng praksis i kystsonen skal håndheves for å hindre nedbygging og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.
  - 6) Sammenhengende grøntbelter fra Indre Østfold og nordover via Nedre Romerike til Hadeland, fra Indre Østfold og vestover til Ski/ås og fra Hurumlandet via Asker til Hadeland samt andre sammenhengende grøntbelter, skal opprettholdes. Eksisterende brudd pga infrastruktur og bebygelse skal ikke forsterkes, men søkes avbøtet.

### **Delstrategi for utvikling av transportsystemet**

- 1) Transportsystemet i Osloregionen skal styrke konkurransekraften dels gjennom regionforstørrelse og dels ved å understøtte en flerkjernet utvikling. Dette må gjøres gjennom utvikling av raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god framkommelighet for kollektivtrafikken.
- 2) Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i trafikken i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder i det regionale transportsystemet kan nås med sykkel og gange i byer/tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetraffikk til knutepunktene. Jernbanen skal være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.
- 3) Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning (2040). På mellomlang sikt (2020) er det nødvendig med en vesentlig bedring i forhold til i dag jf. Østlandssamarbeidets forslag i Østlandspakka 2007. Blant annet er forsering av utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanenett forbedres.
- 4) Osloregionen er positiv til tanken om høyhastighetsbaner som tar utgangspunkt i de nye dobbeltsporstrekningene når disse er ferdig utbygget. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til foretrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen.
- 5) Osloregionen støtter i prinsippet strategi 2 i stamvegutredningen fra Statens vegvesen: "utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først". For Osloregionen gjelder dette i første rekke E18 vest, E16, Rv4 og hele E18 øst. Strategi 2 må suppleres med prioritering av forbindelser utenom Oslo, særlig Rv35 Hønefoss - Jessheim, Rv23 Drammen - Frogn og Rv111/22 Sarpsborg - Mysen - lillestrøm, samt at riksvegstrekninger på begge sider av Moss - Hortenforbindelsen blir oppgradert til stamveg.
- 6) Oslo representerer "navet" i transportsystemet. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele Osloregionen. Det er i den forbindelse bl.a. viktig med køfri framkommelighet for bussene på alle transportkorridorene helt inn til Oslo sentrum.
- 7) Osloregionen går inn for at kollektivtrafikken i hele regionen (båt, tog, T-bane, trikk og buss) skal framstå som et samlet kollektivtilbud med en god samordning av rutetilbudet og med felles informasjons-, takst- og billettsystem. Transportsystemet bør også være tilgjengelig for alle.
- 8) Osloregionen støtter en nasjonal strategi om at mest mulig gods skal gå på sjø og bane.
- 9) Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. For utvikling av en konkurransedyktig region, bør mulighetene for nødvendig kapasitetsutvidelse holdes åpne ved flyplassene i Osloregionen dersom trafikkmengdene skulle kreve det. Av bærekraftshensyn skal det utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem i kombinasjon med en bevisst parkeringspolitikk ved flyplassene.





## FOLLORÅDET

Iht vedlagte adresseliste

Vår ref.:  
Saksbeh: KMSW  
Saknr : 08/842-23

Deres ref.:

Ark.:  
140 &10

Dato:  
15.12.2009

### **SAMORDNEDE KOMMUNEPLANER FOR FOLLO - FASE 1: RAPPORT MED FOLLORÅDETS REGIONALE FØRINGER**

Vedlagt følger rapporten med Follorådets regionale føringer som ble vedtatt i Ordførermøtet den 25. september 2009.

Det gjøres for øvrig oppmerksom på at Frogn kommune har tatt de regionale føringene til orientering.

Nesodden kommune opprettholder også sitt høringsinnspill: *"Det forutsettes at den sterke fokusering på utvikling av tettsteder, særlig langs jernbane, ikke forhindrer en opprettholdelse av og videreutvikling av mindre **lokalsentra** som er beliggende langs andre "kollektivstrenger".*", jf. referat fra Ordførermøtet 25.09.09 sak 59/09. Dette innspillet er ikke tatt inn i selve rapporten og gjøres kjent på denne måten.

Ordførermøtet oppfordrer kommunene til å legge Follorådets regionale føringer til grunn for rullering av kommuneplanene. Follorådet vil også arbeide for at de regionale føringene implementeres i det pågående Plansamarbeid om areal og transport i Oslo og Akershus (lovpålagt plansamarbeid).

Med hilsen

*Kari Marie Swensen*

Kari Marie Swensen  
daglig leder Follorådet

Vedlegg: 1

Adresseliste:

Oppegård kommune  
Ski kommune  
Ås kommune  
Vestby kommune  
Frogn kommune  
Nesodden kommune  
Enebakk kommune  
Akershus fylkeskommune, Avdeling for regional utvikling  
Oslo kommune, Byrådsavdeling for byutvikling  
Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten  
Fylkesmannen i Oslo og Akershus v/ Åsmund Sæther  
Statens vegvesen, region øst, Stor-Oslo distrikt  
Vegdirektoratet  
Jernbaneverket  
NHO Oslo og Akershus  
Bærekraftige Follo v/ Sylvi Ofstad Samstag  
UMB, Sentraladministrasjonen v/ Terje Holsen  
Samarbeidsrådet for Nedre Romerike  
Øvre Romerike utvikling  
Vestregionen  
Regionrådet for Mossregionen  
Indre Østfold regionråd  
Miljøverndepartementet  
Kommunal- og regionaldepartementet  
Landbruks- og matdepartementet  
Samferdselsdepartementet