



**FLERKJERNEUTVIKLING - OM STRATEGIER FOR BYUTVIKLING RUNDT STØRRE KNOTEPUNKT I OSLO**

Sammendrag:

Foreliggende sak er en oppfølging av arealbruksstrategipunkt i Kommuneplan 2000:

- "Kommuneplanen følges opp med arbeid med sikte på å avklare rammene for planlegging og utvikling av "knutepunkter", jmfør plankartet."
- "Det utarbeides plan (kommunedelplan eller reguleringsplan) med sikte på samordnet knutepunktutvikling og tilrettelegging for boliger, næringsvirksomhet og fellesfunksjoner for følgende områder: Skøyen, Økern, Bryn, Grorud stasjon og Hauketo. Som en del av planarbeidet i disse områdene skal kommunen, i tillegg til ansvaret som planmyndighet, avklare sin rolle i tilretteleggingen av områdene, for at målene for utviklingen skal oppnås."

Rapporten utarbeidet av Plan- og bygningsetaten (trykt vedlegg 2), danner en del av beslutningsgrunnlaget for kommunens strategi for utvikling av byens regionale knutepunkt. For enkelte områder foreslås konkrete føringer for knutepunktutvikling. Rapporten omhandler knutepunktens regionale betydning, kommunens rolle og bidrag i utvikling av knutepunktene, virkemidler samt styrings- og gjennomføringsmuligheter.

Det regionale perspektivet blir stadig mer vektlagt i Oslos kommuneplanlegging, men det trengs mer kunnskap omkring regionale strategier og byens rolle som regional motor. Denne rapporten har derfor fått tittelen "Flerkjerneutvikling", et ord som favner videre enn "knutepunktbegrepet" når det henspeiler på flerfunksjonelle kjerneområder i tillegg til transportelementet. Det er viktig å skape forståelse for det overordnede regionale bildet hvor storbyens vekstkraft og viktige posisjon i regionen synliggjøres. Bymessig fortetting i en flerkjernestruktur, kombinert med et effektivt og bærekraftig kollektivtilbud, er en overordnet byutviklingsstrategi i Oslo som i mange andre storbyer.

I tillegg til å fokusere på knutepunktene utpekt i Kommuneplan 2000, belyser rapporten mer generelle og prinsipielle forutsetninger knyttet til knutepunkt- eller flerkjerneutvikling. Ikke minst gjelder dette den regionale og lokale forståelsen av kompleksiteten som tegner seg rundt dette temaet. Med utgangspunkt i de fem utpekte knutepunktene Skøyen, Bryn, Økern, Grorud stasjon og Hauketo, gir rapporten generell kunnskap om knutepunktutvikling som byfortettingstrategi samtidig som den viser at hvert område har sine særskilte behov og utviklingsmuligheter.

Byrådet anbefaler overfor bystyret å ta Plan- og bygningsetatens rapport "Flerkjerneutvikling. Om strategi for byutvikling rundt større knutepunkt i Oslo" til orientering.

Saksfremstilling:*Bakgrunn*

Arealdelen i Kommuneplan 2000, vedtatt i bystyret 08.12.1999, inneholder to oppfølgingspunkt om knutepunktutvikling i noen av de områdene som er eller kan bli større knutepunkter utenfor Oslos sentrumskerne og som del av en bymessig fortettingsstrategi:

- *"Kommuneplanen følges opp med arbeid med sikte på å avklare rammene for planlegging og utvikling av "knutepunkter", jamfør plankartet.*
- *Det utarbeides plan (kommunedelplan eller reguleringsplan) med sikte på samordnet knutepunktutvikling og tilrettelegging for boliger, næringsvirksomhet og fellesfunksjoner for følgende områder: Skøyen, Økern, Bryn, Grorud stasjon og Hauketo. Som en del av planarbeidet i disse områdene skal kommunen i tillegg til ansvaret som planmyndighet, avklare sin rolle i tilretteleggingen av områdene, for at målene for utviklingen skal oppnås."*

Plan- og bygningsetaten har fulgt opp disse punktene ved å utarbeide rapporten "Flerkjerneutvikling – om strategier for byutvikling rundt større knutepunkt i Oslo". Rapporten har vært på høring i perioden 30.10.2004 til 06.12.2004. Knutepunktutvikling med tilrettelegging for boliger, næringsvirksomhet og fellesfunksjoner på Skøyen, Økern, Bryn, Grorud stasjon og Hauketo diskuteres også i utredningen, men utarbeidelse av planer for områdene inngår ikke i foreliggende sak.

*Kort om rapporten*

Utgangspunktet for rapporten er Oslo kommunes knutepunktstrategi i Kommuneplan 2000 (som er videreført i Kommuneplan 2004): "Oslo skal bygge opp om en robust regional bystruktur, hvor hovedelementet er en knutepunktbasert utvikling langs korridorene for infrastruktur". Skøyen, Bryn, Økern, Grorud stasjon og Hauketo ble pekt ut som de viktigste knutepunktene for oppfølging. Foreliggende rapport legger blant annet til rette for, i tråd med bystyrevedtaket 08.12.1999, en knutepunktdebatt omkring kommunens ulike roller som forvaltningsmyndighet, premissleverandør, tilrettelegger, gjennomfører og grunneier. Kommunens tiltaksmuligheter omfatter administrative/organisatoriske, økonomiske, juridiske og politiske virkemidler. Utredningen er ikke nødvendigvis låst til de ovenfornevnte knutepunkt, selv om hvert sted har særegne behov og muligheter. Det har derfor også vært viktig å belyse knutepunktens felles og mer almennyldige problemstillinger, både bymessige og regionale.

Oslo er inne i en periode med sterk byutviklingsdynamikk og fremveksten av knutepunkter i transformasjonsområder er et viktig grep og utgjør en viktig del av byens arealberedskap for bolig- og næringsutvikling i Kommuneplan 2004. Ses Osloregionen under ett gjelder de samme problemstillingene. I rapporten vektlegges derfor også det regionale perspektivet og behovet for en samordnet areal- og transportutvikling over kommune- og fylkesgrensene. Det er nødvendig i denne forbindelse å skape forståelse for det overordnede regionale bildet hvor storbyens vekstkraft og viktige posisjon i regionen og landsdelen synliggjøres.

Begreper som sentrum, omland, bærekraftig mobilitetskultur, korridorutvikling og flerkjernekonsept vinner aksept i stadig flere europeiske land. EU er her en pådriver i utviklingen. Flerkjerneutvikling favner bredere enn knutepunktbegrepet når det henspeiler på flerfunksjonelle kjerneområder i tillegg til transportelementet. Metodisk kan man søke en tilnærming til flerkjernekonseptet som gjennom en trakt eller en kinesisk eske hvor fire nivåer fremtrer: Europeisk nivå, nasjonalt nivå, regionalt nivå og lokalt nivå. Felles for disse nivåene er at det er skalaen, ikke tenkemåte og metode, som skiller dem.

I Potsdam-erklæringen om European Spatial Development Perspective (ESDP) i 1999 peker EUs ministre for regional utvikling på seks viktige aspekter for å oppnå en bærekraftig byutvikling. Disse er:

1. Bedre kontroll med den fysiske byveksten ("Kompakt by-konseptet")
2. Bedre blanding av funksjoner og sosiale grupper. Dette er spesielt viktig i større byer hvor enkelte sosiale grupper blir presset ut.
3. Bedre styring av byenes økosystemer (vann, avløp, energi og avfall)
4. Bedre tilrettelegging for effektive og bærekraftige transportformer
5. Bevaring og utvikling av kultur- og naturarv
6. Partnerskap mellom byer, både regionalt, nasjonalt og internasjonalt

Utvikling og tilrettelegging for fremvekst av knutepunkt spiller på lag med disse seks punktene.

EU vedtok i Lisboa-erklæringen i 2001 en målsetting om at EU skal bli verdens mest konkurransedyktige kunnskapsbaserte økonomi innen 2010. Bak flerkjernetkonseptet ligger det med andre ord klare næringspolitiske målsettinger om økt konkurransekraft, bedre mobilitet, åpning av det indre markedet og utvikling av sterke byregioner og bysystemer i samspill med hverandre og i konkurranse med blant annet USA. De tre hovedprinsippene i ESDP går nettopp ut på:

1. Utvikling av byene
2. Utvikling av kommunikasjonslinjene mellom byene
3. Utvikling av kultur- og naturlandskap utenfor byene

Hensikten med å utarbeide foreliggende rapport vil være strategiutvikling på lokalt og regionalt nivå:

- belyse Oslos knutepunktstrategi (og rolle) som del av den regionale flerkjernestrukturen
- utvikle strategi for byutvikling ved de større knutepunktene i Oslo
- avklare rammene for planlegging og utvikling av valgte knutepunkt
- drøfte kommunens rolle i tilretteleggingen av områdene for å nå målene

I samsvar med sentrale målsettinger i Kommuneplan 2004 for Oslo, er følgende overordnede mål for byutvikling ved større knutepunkter i Oslo viktige:

- Styrke og samordne regionens felles bolig-, service- og arbeidsmarked
- Bidra til attraktive og innovative miljøer ved samlokalisering av næringsutvikling
- Redusere miljøutslipp samlet sett
- Mer konsentrert og effektiv utnyttelse av byens arealer rundt kollektivknutepunktene
- Forbedre kollektivtilbudet gjennom økt passasjergrunnlag for banebasert kollektivtrafikk
- Øke tilgjengeligheten og redusere gangavstander ved kollektivknutepunktet
- Bidra til bymessighet ved variert funksjonssammensetning (næring, bolig, service, kultur, rekreasjon) og offentlig tilgjengelighet
- Bidra til byreparasjon ved å etablere nye sammenhengende bystrukturer, redusere barrierer og skape bymessighet ved offentlige programmer som plassrom og parker
- Bidra til å utvikle stedsdannelse og stedsidentitet ved å la stasjonsområdene i sentrum av knutepunktene inngå i en større helhetlig utforming som møteplass og offentlig sosial arena

#### Definisjon

Plan- og bygningssetaten har i arbeidet med foreliggende rapport definert begrepet "knutepunkt" slik: En stasjon på jernbane eller T-bane med direkte tilknytning til ytterligere minst en linje for buss, trikk eller bane og til en variert og konsentrert

senterdannelse med boliger, næring og fellesfunksjoner, eller arealpotensial for utvikling av et slikt område.

#### Næringsutvikling i kjerner

Oslo og Osloregionen har behov for en tettere og mer konsentrert bebyggelsesstruktur. Dette vil gagne både regionen og landet ettersom Osloregionen har landets viktigste regionale økonomi og innovasjonssystem. På veien mot et ytterligere kunnskapsbasert næringsliv, vil fordeler gjennom samlokalisering i kjerner innebære at bedrifter kan oppnå høyere produktivitet ved å lokalisere seg i hverandres nærhet. Dette er kumulative og selvforsterkende prosesser som skaper økonomiske miljø som understøtter en påbegynt spesialisering og som gir lavere samhandlingskostnader.

#### Regionalt bærekraftperspektiv

En kollektivbasert regional flerkjernestrategi er viktig for å binde den enkelte region og korridor ytterligere sammen funksjonelt og kommunikasjonsmessig og for å betjene næringsliv og befolkning. Flerkjernestrategien er viktig for å konsentrere utbyggingen, hindre byspredning og for å bidra til reduserte miljøutslipp samlet sett og for å kunne bevare og videreutvikle regionens blågrønne friområder. Endret næringsstruktur gjør at Osloregionens vekstpotensial og sentralitet bidrar til ytterligere verdiskaping, bosetting og levedyktige lokalsamfunn over hele Østlandet.

#### Kollektivtrafikk som drivkraft i byutviklingen

En utfordring innen areal- og transportplanleggingen er å bygge opp om steder som har et godt kollektivtilbud, eller å styre byutviklingen til steder som kan få et godt kollektivtilbud. Dersom kollektivtransporten skal ta en større del av den samlede motoriserte trafikken i hovedstadsområdet, er det nødvendig med høyere frekvenser og pålitelig drift med god fremkommelighet. Derfor må det tilrettelegges for reiser i nettverk av linjer som bindes sammen i knutepunkter og andre omstigningssteder. Samtidig må en søke å redusere behovet for omstigning ved å ha så lange linjer som mulig, og som dekker de tyngste geografiske relasjonene i reisemarkedet.

#### Fortetting i knutepunkt som byutviklingsstrategi

Knutepunkter for banebasert kollektivtrafikk skal danne ryggrad i videreutviklingen av de bymessige sentrene. Fortetting ved knutepunkt bygger opp om kollektivsystemet, og transporttilbudet vil kunne styrkes. Det er i stor grad det gode transporttilbudet som gir attraktiviteten, men tetthet er også av betydning for å kunne utvikle andre tilbud. Funksjonsblanding og variasjon innen service, kultur, rekreasjon og boliger m.m., gir knutepunktene mulighet til å etablere bymessige kvaliteter som spennende byrom og opplevelser knyttet til det mangfold slike tette byområder kan tilby. Boligbygging er en viktig del av utviklingen i flerfunksjonelle kjerner. For å oppnå en bærekraftig byutvikling bør kjernene utvikles ved banenettet. Fremtidig regionalt utbyggingsmønster er derfor svært viktig både for regionens konkurransekraft, boligbygging, bærekraftig mobilitetsutvikling og passasjergrunnlag for økte kollektivandeler.

#### Knutepunkt for oppfølging

I Kommuneplan 2000 ble fem knutepunkt prioritert for kommunal satsing. Skøyen har kommet lengst i sin utvikling av de fem knutepunktene, men har ennå ikke funnet sin "endelige" form. Når det gjelder Økern ble kommunedelplan vedtatt i bystyret 26.05.2004. Det er ikke utarbeidet kommunedelplan for Bryn. Byrådet har imidlertid 18.05.2006 avgitt byrådssaken "Bryn - rammer for videre knutepunktutvikling". Byrådsavdeling for byutvikling til politisk behandling. Grorud jernbanestasjon inngår som et viktig satsingsområde i Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen, vedtatt av bystyret 21.06.2006. Byutvikling langs Hovedbanen er blant annet nødvendig for å styrke markedsgrunnlaget for tog som stopper på Bryn. Hauketo berøres av bystyrets

kommunedelplanvedtak 03.11.2004 for nytt dobbeltspor Oslo-Ski, parsell Oslo grense – Hauketo. Vedtaket innebærer at det ikke er ønskelig med stasjon/stopp på Hauketo på det nye dobbeltsporet. Det synes derfor naturlig å innta et mer lokalt perspektiv med tanke på fremtidig knutepunktutvikling på Hauketo. I Kommuneplan 2004 ble de to sistnevnte; Grorud jernbanestasjon og Hauketo, gitt status som knutepunkt som vurderes sent i perioden, mens Storo fikk status som knutepunkt prioritert for kommunal satsing.

#### Gjennomføring

Endrede rammebetingelser krever nye grep fra kommunens side, med ny definering av roller, virkemidler og muligheter for å gjennomføre knutepunktstrategien. Dette understreker viktigheten av at kommunen initierer og organiserer plan- og gjennomføringsprosesser så tidlig som mulig. Kommunens rolle er å legge til rette for ønsket utvikling; utvikle premisser og fysiske rammer, samt være resultatorientert med hensyn til funksjonelle drifts- og kvalitetsmessig gode løsninger for de offentlige rom og gjennomgående strukturer (gang/sykkel, grønnstruktur, veier og gater m.m.). Kommunens roller omfatter forvaltningsmyndighet, premissleverandør, tilrettelegger, gjennomfører og grunneier. Kommunens virkemidler omfatter administrative/organisatoriske, økonomiske, juridiske og politiske virkemidler.

#### Anbefaling

Plan- og bygningsetaten mener at Oslo og regionens felles interesser best ivaretas ved at Oslo kommune tar et hovedinitiativ til samarbeid mellom kommunale, private og statlige aktører, og at kommunen blir en hovedbidragsyter ved gjennomføring av en flerkjernestruktur i regionen og inntar en aktiv rolle i utviklingen av regionale knutepunkt som skal inngå i flerkjernestrukturen innenfor byens grenser.

#### *Bemerkninger ved høring*

Plan- og bygningsetaten gjennomførte en begrenset høring i tidsrommet 30.10. - 06.12.2004 og mottok i alt 25 uttalelser. Uttalelsene følger vedlagte saksfremstilling fra Plan- og bygningsetaten (trykt vedlegg 2). I hovedtrekk synes rapporten om flerkjerneutvikling å være positivt mottatt. Når det gjelder Plan- og bygningsetatens kommentarer til de innkomne bemerkningene, henvises det til trykt vedlegg 2.

Bydel Grorud mener det er viktig for Groruddalen og for å videreutvikle nettstrukturen for kollektivtrafikken slik at den bygger opp om en regional og lokal flerkjernestrategi, at Grorud jernbanestasjon blir utviklet som et knutepunkt. Bydelen mener imidlertid at Grorud sentrum må prioriteres for utvikling som knutepunkt fremfor Grorud jernbanestasjon. Bydel Bjerke mener utvikling av Økern fra et lokalt til et regionalt knutepunkt må forsøke å redusere de store veitrafikk- og forurensningsproblemene i området. Persontrafikk på Alnabanen må gjennomføres. Viktige temaer i en handlingsplan for Økernområdet er grønnstruktur og gangforbindelser, møteplasser og estetikk, sosial infrastruktur, trygge skoleveier, trafikkstøy, luftforurensning og trafikkreduserende tiltak.

Bydel Frogner mener at det i det videre arbeidet med målet om en bærekraftig utvikling bør legges spesiell vekt på: Variert leilighetssammensetning for å sikre mangfold i befolkningen, universell utformning, tilstrekkelig med kommunal tomtegrunn til sosial infrastruktur, samt vurdering av nye søppelsystemer og fjernvarmetilkopling ved større utbygginger. På Skøyen ønsker bydelsutvalget å legge vekt på å flytte bomstasjonen for å lette gjennomgangstrafikken, trikketraseen flyttes til jernbanestasjonen, nær- og fjernbussene får samme holdeplass. Majorstuen er også et viktig knutepunkt. Bydel Stovner uttaler at rapporten fremstår som et gjennomarbeidet dokument. Bydelsutvalget legger spesielt vekt på knutepunkter i Groruddalen da valg av slike langs hovedtransportårene vil påvirke utviklingen i dalen for øvrig. Bydelen ønsker å se

utvikling av Grorud stasjon i sammenheng med Haugenstua. Helhetssatsing vil kunne gi en bymessig byutvikling og infrastruktur i tråd med Byøkologisk program og miljøpolitiske målsettinger for utvikling av Groruddalen. Bydel Alna tar rapporten til orientering. Bydel Nordstrand har ingen merknader til rapporten. Bydel Sagene ser positivt på at det settes fokus på utvikling av planrammer og virkemidler for knutepunktutvikling, og på å gjøre de nødvendige premisser for forvaltning og utvikling av slike arealer kjent. De fem prioriterte knutepunktene fra KP2000 bør endres til å omhandle de fire som prioriteres for kommunal satsing i KP2004, nemlig Skøyen, Økern, Bryn og Storo. På den måten vil Storo bli fulgt opp i det videre knutepunktarbeidet. En vurdering av utviklingstrekk og utfordringer i Nydalen-Storo-Sinsen, på linje med Skøyen, etterlyses. I anbefalingene savnes referanse til bolig- og barnehagespørsmål. Bredde og variasjon i boligtyper og leilighetssammensetning samt dekning av barnehagebehov er momenter som bør innarbeides. Bydel Nordre Aker støtter initiativet til å samordne og klargjøre forutsetningene for å kunne skape en vellykket flerkjerneutvikling i Oslo. I rapporten legges det for ensidig vekt på transportfunksjonen (særlig på jernbane) og mindre vekt på tunge kunnskapssentre med kunnskapsbasert næringsutvikling der Blindern/Gaustad og Nydalen/Storo er viktige. Det er behov for å tilrettelegge for god vekst rundt disse tyngdepunktene for innovasjon, samtidig som lokalmiljøet blir ivaretatt. Et valg av Nydalen/Storo som regionalt knutepunkt stiller krav om nytt Nydalskryss og ombygging av Storo-krysset. Bydel Nordstrand har ingen merknader til hovedprinsippene. Selv om det ikke skulle bli stopp på det nye dobbeltsporet Oslo S – Ski, bør potensialet Hauketo har som lokalt knutepunkt likevel utnyttes, spesielt for å gi bedre kollektivløsning for Bjørndal og senere Gjersrud-Stensrud. Hauketo har sterke begrensninger arealmessig og bør utbyggingsmessig ses i sammenheng med naboområdene. Bydel Vestre Aker mener det er grunnlag for å anbefale at områder som er nevnt i saken som Røa og Vinderen, tas med i planarbeidet med henblikk på å vurdere om tilgjengeligheten fra disse bydelssentrene er avgjørende for disse områders utforming og tjenestetilbud. Det som for Vestre Aker bydelsutvalg er avgjørende for tilgjengeligheten til Skøyen og andre knutepunkt, er ferdigstilling av nytt kryss på Gaustad, utbedring av Smestadkrysset og håndtering av uønsket gjennomkjøring fra Akershus ved etablering av Røa-tunnelen. Alternativt at gjennomgangstrafikk fra Akershus sluses til Ring 3 på et annet og bedre egnet sted enn gjennom Røa sentrum og over Smestadkrysset. Bydel Gamle Oslo støtter målsettingen om å utvikle en bærekraftig flerkjernestruktur i Oslo og prinsippene for en knutepunktstrategi. Rapporten om flerkjerneutvikling støtter opp om bydelens tidligere uttalelser til rammeplan for Bryn og peker ut Grønland / Gamlebyen som det potensielt viktigste knutepunktet i indre by. I den forbindelse er det viktig å bygge ned Oslo S-sporområde som barriere. Bydel Østensjø viser til dens uttalelse til "Bryn – forslag til rammer for videre knutepunktutvikling": Bydelen ønsker ikke at det etableres en stasjon på Gardermobanen ved Bryn før overordnet trafikkplan er iverksatt. Når det gjelder rapporten om flerkjerneutvikling mener bydelen at de foreslåtte tiltakene for Bryn i "nytt driftskonsept" virker hensiktsmessige i forhold til intensjonen om styrking av Bryn som kollektivknutepunkt. Tiltakene gir også kollektivmuligheter i retning Groruddalen, Økern og Sinsen. Det er viktig at det utarbeides en overordnet trafikkplan for området som ivaretar dagens trafikkmengde og beregner nødvendig kapasitet for avvikling av fremtidig trafikkøkning som følge av tiltakene, også i forhold til parkeringskapasitet. Bydel Ullern slutter seg til planen for flerkjerneutvikling i Oslo. Bydelsutvalget anbefaler i det videre arbeidet følgende punkter for Skøyen: det må etableres kulturvirksomhet på Skøyen, kommunikasjonstilbudet på Skøyen må vurderes for å øke tilgjengeligheten i området, trikketraseen mellom Skøyen og Hoff flyttes til jernbanestasjonen slik at knutepunktet realiseres, tverrlinje (trikk) mellom Skøyen og Majorstua må utredes og det må ikke etableres høyhus i bydelen.

Helse- og velferdsetaten er enig i at Oslo kommune bør ta et hovedinitiativ til samarbeid mellom offentlige og private aktører i forbindelse med utviklingen av flerkjernestruktur i

regionen, og innta en aktiv rolle i utviklingen av regionale knutepunkt som skal inngå i flerkjernestrukturen innenfor byens grenser. Etaten fastslår at for luftkvaliteten vil en flerkjerneutvikling trolig ha positive effekter både lokalt og regionalt hvis biltrafikken faktisk begrenses. Etaten påpeker blant annet at rapporten ikke diskuterer hvordan barns interesser ivaretas og sikres i utviklingen av knutepunktene. Byantikvaren har ingen spesielle bemerkninger til saken, men nevner hensynet til kulturminnevernet som en forutsetning i den videre planlegging og utviklingen av knutepunkter på et mer detaljert nivå. Eiendoms- og byfornyelsesetaten uttaler at dersom den skal gå inn i hovedrollen som pådriver/koordinator i de aktuelle knutepunktene, vil dette kreve ressurser som etaten ikke rår over i dag. Byrådsavdelingen har nylig bedt Eiendoms- og byfornyelsesetaten om å konsentrere virksomheten om de tradisjonelle grunneierfunksjonene, særlig utvikling og klargjøring av bykassens egne eiendommer for prioriterte kommunale formål, eller salg. Eiendoms- og byfornyelsesetaten kan i beste fall delta kun i liten grad og langt mindre enn det Plan- og bygningsetaten ønsker. Om Byrådsavdeling for byutvikling skulle be Eiendoms- og byfornyelsesetaten om å påta seg en aktiv rolle som tilrettelegger og gjennomfører inklusive koordinering av privat og offentlig innsats, forutsettes tilføring av midler til etaten for å drive prosjektene, samt investeringsmidler til tiltak som naturlig er kommunens innenfor de aktuelle knutepunktene. Trafikketaten minner om viktigheten av å holde fokus på opprettholdelsen og eventuell utvidelse av et parkér-og-reis-tilbud i knutepunktene. Trafikketaten nevner i denne sammenheng eksempelvis at dagens parkér-og-reis-tilbud på Hauketo har godt belegg, med sin gunstige lokalisering. Samferdselsetaten mener knutepunksdefinisjonen som benyttes i rapporten er for vid. Med en slik definisjon er det veldig mange steder i Oslo som kan kalles et knutepunkt, men som i praksis verken er det eller har potensial til å bli det. Skinnegående driftsarter skal være ryggraden i Oslos kollektivsystem. Arealutvikling rundt knutepunkt må følges opp av forbedret driftstilbud for kollektivtransporten, for ikke å gi økte problemer i form av trengsel på veinettet, trafikksikkerhetsproblematikk og miljøbelastning. Med velfungerende overganger/mating oppnås gevinst for de reisende og miljøgevinst i form av færre busser i sentrum. Samferdselsetaten har arbeidet med disse problemstillingene i sammenheng med omlegging av fylkeskryssende busser i sentrum. For eksempel fungerer ikke Skøyen som et godt knutepunkt for fjernbusser, som i stedet foretrekker en perifer holdeplass på E18 cirka 300 meter fra togstasjonen. Samferdselsetaten fremhever Helsfyr, i motsetning til Bryn-Brynseng, som et kompakt og velfungerende knutepunkt med korte gangavstander og som det er lett å orientere seg i. Jernbanetorget nevnes som et eksempel på et knutepunkt som mangler disse kvalitetene. Det må tenkes på konkurranseforholdet mellom bil og kollektive reisemidler i knutepunktene. Kollektivtrafikken må få fortrinn. Opparbeiding av kollektivfelt og praktisering av strenge parkeringsnormer er virkemidler for å øke kollektivandelene. Det bør også være god tilgjengelighet for gående og syklende samt oppstillingsplasser for sykler. AS Oslo Sporveier er positiv til at Plan- og bygningsetaten fokuserer på hvordan arealplanleggingen kan bidra til å legge bedre til rette for kollektivtrafikken, både ved enklere omstigningsforhold og ved å styrke markedene gjennom høyere utnyttning i kort avstand fra viktige stoppesteder. Sporveien mener det blir en for snever tilnæringsmåte at regionale knutepunkt må ligge ved jernbanen. Sporveien anbefaler at det settes opp en liste over eksisterende og potensielle knutepunkter som kan markedsføres overfor utbyggere som steder med langsiktige utviklingsmuligheter med stabilt god tilgjengelighet over tid, samt med en tilgjengelighet som er robust i forhold til økende bilkøer og dyrere bilbruk. Sporveien lister opp 12 ”knutepunktkandidater” som bør vurderes nærmere.

Administrasjonen i Bærum kommune presiserer at Lysaker betraktes som et regionalt knutepunkt i Vestregionsammenheng (terminal for buss og bane ligger i Bærum) og at rapportens syn på Lysaker som et viktig regionalt knutepunkt er sammenfallende med Bærum kommunes syn. Derimot mener kommunen at rapportens betraktninger omkring knutepunkt i Vestkorridoren ikke samsvarer med eksisterende eller fremtidig situasjon når

det gjelder Bekkestua. I regional og kommunal sammenheng er Bekkestua å betrakte som det viktigste knutepunkt i østre Bærum. Kommunen bemerker at Kolsåsbanen ikke er nedgradert og at det snarere kan bli tale om en oppgradering til Metro-standard eller bybane. Lørenskog kommune ved formannskapet støtter anbefalingene i rapporten, det vil si at Oslo satser på en flerkjernestrategi og at en flerkjernestrategi bør legges til grunn for utviklingen i hele regionen. Lørenskog kommune satser på Lørenskog sentralområder (Solheim/Skårerområdet) som et flerfunksjonelt og bymessig utbygget knutepunkt, og mener området har en regional funksjon og et utviklingspotensial som berettiger at det bør inngå som en av kjernene i regionen øst for Oslo. Lørenskogs hovedlinje for strategiske allianser og praktisk samarbeid med andre, skal fortsatt være i retning Nedre Romerike, men i forhold til arbeid, kollektivtrafikk og delvis kultur, vil Oslo fortsatt ha stor betydning. Administrasjonen i Nittedal kommune stiller spørsmålsteget ved om Grorud stasjon som knutepunkt er velegnet med tanke på den veksten i biltrafikk som er ventet å komme på Østre Aker vei (opp fra 34 000 ÅDT i dag til 60 000 når bilene er ledet fra Trondheimsveien til Østre Aker vei). For Nittedal er det viktig at Østre Aker vei blir en vei med god fremkommelighet som gir rask tilkomst mot Oslo sentrum. Nittedal kommune mener det i rapporten ses bort fra Gjøvikbanens nærtrafikkmulighet. På Rotnes er togstasjonen det viktigste transportknutepunktet, med bortimot 1 500 av- og påstigninger per dag, men kun markert med et lite kryss i parentes (tabell 3.4). Både Kjelsås og Storo burde vært markert i tabell for "tog, forstads- og nærtrafikk" og på denne måten bidra til en riktig omtale av Gjøvikbanens rolle og potensial i saken.

Statens vegvesen region øst (SVRØ) synes at høringsrapporten gir en grundig drøfting av generelle prinsipper, forutsetninger og utfordringer knyttet til knutepunkt- eller flerkjerneutvikling. De ulike utfordringene knyttet til knutepunktene viser at det er svært mange hensyn som må vurderes i kommunens og regionens arbeid med strategier for knutepunktutvikling. Problemstillinger som er aktuelle å vurdere i en strategi for regional flerkjerneutvikling bør følges opp av Koordineringsgruppen for areal- og transportplanlegging og PROSAM. Det presiseres at det er viktig at offentlige myndigheter i regionen sammen blir enige om hvilke knutepunkter som skal prioriteres. Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-2015 vil være styrende for Statens vegvesens ressursinnsats på plansiden de nærmeste årene. Rapporten viser at det er i Nord-Østkorridoren og Sørkorridoren det er størst utfordringer knyttet til fremtidig knutepunktstruktur og ressursinnsats. Det er en felles utfordring at vi klarer å utnytte den generelle kunnskapen i høringsrapporten om knutepunkter i de pågående planarbeidene. Vegvesenet savner en vurdering av hvordan arbeidet med knutepunktutvikling omkring steder som er under transformasjon bør følges opp, for eksempel Majorstua, Carl Berners plass og Storo-Sinsen. Statens vegvesen mener det er viktig at kommunen videreutvikler sin rolle og sine ansvarsområder knyttet til gjennomføring av en flerkjernestruktur i regionen. Oslo Byes Vel mener høringsdokumentet er vanskelig tilgjengelig. De mener arbeidet burde vært koordinert med høyhusutredningen fordi et vedtak om høyhusstrategi vil få føringer for knutepunktarbeidet. Berørte bydeler bør involveres i konkrete opplegg for klargjøring av lokale behov og fremtidige ønsker for det aktuelle knutepunkt. Det er viktig at ny utvikling av knutepunkt ikke skjer på bekostning av tradisjonelle sentrumsfunksjoner. Arealintensitet initierer som oftest mer trafikk. Krav til akseptable og realistiske trafikale løsninger må derfor bli en dimensjonerende faktor i planleggingen. ROM eiendomsutvikling as har i uttalelse til Oslo Kommuneplan 2004 stilt seg bak de overordnede utbyggingsprinsipper, herunder knutepunktutvikling ved bane. innen transportsektoren, næringslivet og grunneiere. Næringsutviklingen ved Grorud stasjon bør vektlegge innslag av verkstedsbedrifter og småskala industri. Kapitlene om gjennomføring og kommunens mange roller i planleggingen er interessant fordi kommunen, når det gjelder gjennomføring og finansiering så ofte er avhengig av eksterne aktører.



### *Plan- og bygningssetatens vurdering og anbefaling*

Kommuneplan 2000 og 2004 vektlegger begge en bærekraftig utvikling. For å oppnå dette er flerkjerneutvikling en vesentlig strategi for bolig- og næringsutvikling, for å få bedre service, bedre tilgjengelighet og utnytte eksisterende infrastruktur. Den høye attraktiviteten i indre bys randsone for bolig- og næringslokalisering tilsier fokus på å styre veksten mot utpekte lokale og regionale kjerner. En mer samordnet areal- og transportstrategi for disse transformasjonsområdene vil kunne redusere utbyggingspresset på eksisterende fri- og grøntområder, bevaringsområder og legge til rette for en mer kollektivbasert bystruktur. Plan- og bygningssetaten mener at Oslos og regionens felles interesser best ivaretas ved at Oslo kommune tar et hovedinitiativ for å legge til rette for et samarbeid mellom offentlige og private, og blir en hovedbidragsyter ved gjennomføring av en flerkjernestruktur i regionen og inntar en aktiv rolle i utviklingen av regionale knutepunkt som skal inngå i flerkjernestrukturen innenfor byens grenser. Knutepunktene lokale side, som både fysiske og sosiale arenaer, skal vektlegges og utgjøre en viktig steds- og områdeutvikling innenfor byens grenser.

I videre plan- og strategiarbeid mener Plan- og bygningssetaten at følgende punkter vil være sentrale:

- Kommunale, fylkeskommunale og statlige samferdsels- og arealplanmyndigheter samt private aktører bør bidra til byvekst i regionale kjerner som ledd i et samordnet regionalt areal- og byutviklingsperspektiv.
- Oslo og Osloregionen har behov for en tettere og mer konsentrert bebyggelsesstruktur og høyere utnyttelse for å videreutvikle konkurransekraften, stimulere til ny boligbygging, og ivareta byveksten på en bærekraftig måte.
- Det bør legges til rette for fremtidsrettede næringsmiljøer i utpekte regionale kjerner.
- Planmyndighetene skal tilrettelegge for utvikling av en bystruktur som ivaretar knutepunktene behov for offentlig og sosial infrastruktur som skoler, møteplasser, friområder, grøntarealer og sammenbindende byromsstruktur.
- Ved planlegging og utbygging av knutepunkter er kommunens mål å sikre flerfunksjonelle og levedyktige steder med høy miljøstandard, gode og varierte boliger med tilhørende sosial- og grønn infrastruktur, og god tilgjengelighet gjennom kollektivprioritering og trafikkregulering.
- Offentlige byrom i knutepunkt skal utformes med høye krav til materialstandard og arkitektonisk kvalitet. Stasjonen som identitetsskapende element bør bevisst brukes for å skape attraktive omgivelser.
- Prinsippet om universell utforming og tilgjengelighet skal ivaretas og understreker de myke trafikantenes fortrinn og grunnleggende rettigheter.
- Høy tetthet og tilgjengelighet ved knutepunktene skal styrke trafikkgrunnlaget for banebasert kollektivtrafikk. Det er derfor behov for å videreutvikle nettstrukturen for kollektivtrafikk slik at den bygger opp om en regional og lokal flerkjernestrategi.
- Kommunen bør i samarbeid med andre aktører ta initiativ til å legge til rette for, og organisere offentlige og private aktører, samt utvikle premisser og fysiske rammer for gjennomføring av knutepunktutvikling.
- Kommunen skal legge til rette for funksjonelle og driftsmessige gode løsninger for det offentlige rom og gjennomgående strukturer (gang- og sykkel, grønnstruktur, veier og gater m.m.).
- Det må legges til rette for at kommunen får riktig mandat, rammebetingelser og ressurser for å kunne fylle gjennomføringsrollen i samspill med andre involverte offentlige og private aktører.

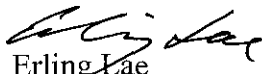
*Byrådet bemerker*

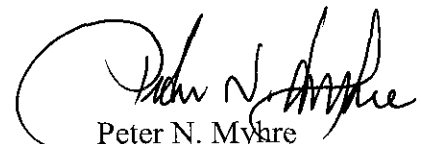
Byrådet tar Plan- og bygningsetatens rapport "Flerkjerneutvikling. Om strategi for byutvikling rundt større knutepunkt i Oslo" datert oktober 2004 samt innkomne høringsuttalelser til orientering.

Byrådet anbefaler bystyret å fatte følgende vedtak:

Bystyret tar Plan- og bygningsetatens rapport "Flerkjerneutvikling. Om strategi for byutvikling rundt større knutepunkt i Oslo" datert oktober 2004 samt innkomne høringsuttalelser til orientering.

Byrådet, den 12.10.2006

  
Erling Læe

  
Peter N. Myhre

Trykte vedlegg:

1. Plan- og bygningsetatens saksfremstilling med kopi av innkomne bemerkninger
2. Høringsutkast datert oktober 2004: Flerkjerneutvikling. Om strategier for flerkjerneutvikling rundt større knutepunkt i Oslo.

Utrykte vedlegg: Ingen