

**Sammendrag:**

# Areal- og transportutvikling i Osloregionen - faktagrunnlag

TØI rapport 1378/2014

Forfatter(e): Njål Nore, Jørgen Aarbaug, Frants Gundersen, Rolf Barlundhaug og Kjetil Sørli  
Oslo 2014, 180 sider

Rapporten tar for seg utviklingen i Osloregionen siste 10 år innenfor temaene befolkning, bolig, næringsliv, arealbruk, transport og arbeidspendling. I kapittel 2 gis en sammenfatning på tvers av temaene, og det drøftes om Osloregionen har beveget seg i målsatt retning. Det har vært en sterk samlet vekst. Mye av veksten har kommet i Oslo med omland, men også i byene utenfor Oslo som har styrket sin posisjon sammenliknet med landkommunene. Boligbyggingen har skjedd mer bymessig enn tidligere. Transportveksten har i hovedsak skjedd i form av økt biltrafikk, men det har også vært vekst i kollektivtrafikken innenfor Oslo by og for reiser til/fra Oslo.

Samarbeidsalliansen «Osloregionen» omfatter per 1/1-2015 78 kommuner og fire fylkeskommuner, og dekker det sentrale Østlandet, med unntak for den søndre delen av Vestfold. Osloregionens strategi i arbeidet med bedret konkurransekraft og bærekraft er å stimulere veksten slik at det utvikles sterke byområder også utenfor Oslo.

*Er Osloregionen på målsatt kurs?*

Siste ti år har følgende skjedd med hensyn på regionens målsettinger:

- Det har vært sterkest vekst i Oslo med dagpendlingsomlandet innenfor cirka tre kvarters arbeidsreise med tog/buss/bil. Byene lenger ut har hatt moderat til sterk vekst, mens det har vært lav til moderat vekst i distriktskommunene utenfor Oslos nære pendlingsomland.
- Regionen har delvis lyktes i å samle nye boliger i tettere og mer bymessig bebyggelse som sparer grøntstruktur og dyrket mark. Arbeidsplasser og offentlige bygg lokaliseres fortsatt relativt spredt. Nye fylkesplaner legger opp til et mer samlet utbyggingsmønster i framtida.
- Det skjer en omfattende utbygging av motorveisystemer og jernbane som binder regionen stadig tettere sammen. Samtidig vokser biltrafikken i samme takt som i Norge for øvrig, bortsett fra i Oslo by. Bussene og næringstransporten har like store forsinkelser inn mot Oslo som for ti år siden.

En utfordring i fremtiden vil være å kombinere et forbedret transportsystem med byutvikling utenfor Oslo, slik at regionen når målet om en flerkjernet utvikling framfor ressurskrevende lange pendlingsreiser til Oslo.

### *Befolkning og bolig*

Samarbeidsalliansen har en befolkning på 2,1 millioner innbyggere. Befolkningen har vokst med 15 prosent de siste ti årene, som er litt mer enn gjennomsnittet for Norge (12 %). Oslo kommune alene har stått for 2/5 av samlet befolkningsvekst.

Størst relativ befolknings- og boligvekst har skjedd i «mellomlandet» et stykke utenfor Oslo. Blant andre Ullensaker (36% befolkningsvekst/34% boligvekst), Sørumsdal (33/26), Hole (27/22), Vestby (24/25) og Røyken (21/14).

Større kommuner utenfor Oslos nære pendlingsomland har typisk hatt 5-10 % befolknings- og boligvekst, med Kongsberg som tydeligste unntak (14/15 % vekst). Det har vært svak til moderat befolkningsnedgang i ni distriktskommuner.

Regionen står foran en sterk vekst i aldersgruppen 25-35 år (unge voksne), det vil si at mange kommer inn på bolig- og arbeidsmarkedet kommende tiårsperiode. Utslaget vil være sterkest i vekstområdet rundt Oslo, mens noen distriktskommuner vil få redusert befolkning i denne aldersgruppen hvis ikke innflyttingen øker.

Utdanningsnivået i befolkningen har økt i hele regionen de siste ti årene. I Oslo med nære omland, samt Kongsberg, Nøtterøy, Tønsberg og Hamar har utdanningsnivået økt mer enn landsgjennomsnittet.

Boligprisene har økt mest i Oslo de siste ti årene. Ingen kommuner har økt boligprisene mer enn Oslo, og bare Bærum kommune har like høyt gjennomsnittlig prisnivå per boligkategori som i Oslo. Byene Hamar, Tønsberg og Kongsberg bryter mønsteret med fallende boligpriser med økende reiseavstand til Oslo. Drammen er den kommunen etter Oslo som har hatt sterkest vekst i boligprisene siste ti år.

### *Arbeidsplasser og pendling*

Næringslivet i regionen er svært differensiert – fra Norges mest urbane næringsliv med mye forretningsmessig og personlig tjenesteyting, til det som kjennetegner landets mest rurale strøk med mye primærnærings og en stor offentlig sektor.

Sysselsettingen har vokst omtrent i takt med befolkningsveksten siste ti år. Målt i antall arbeidsplasser har veksten vært størst i Oslo og omlandskommunene. Flere bykommuner utenfor Oslo har hatt sterk prosentvis vekst, i første rekke Kongsberg (27%), Drammen (23%), Hamar (19%) og Horten (19%). Det har vært nedgang i sysselsettingen i industrikommunene Moss, Tinn og Holmestrand; og i noen primærnæringskommuner.

Mye av veksten har kommet innenfor kompetansearbeidsplasser som er generelt overrepresentert i områder med store befolkningskonsentrasjoner. Veksten i industriarbeidsplasser har kommet i et belte fra Bærum til Kongsberg, og i noen andre kommuner rundt Oslo. Fremdeles har Østfoldbyene mye industri, men denne sysselsettingen har falt i perioden, med unntak for Halden.

Pendlingen mot Oslo har økt i perioden, men i hovedsak fra det nære pendlingsomlandet innenfor cirka 45 minutters reisetid. Pendlingen mot Oslo fra innlandskommunene har avtatt noe. Utenom Oslo ser vi at en økende andel av de sysselsatte arbeider i de lokale regionsentrene. Særlig Kongsberg har økt sitt pendlingsomland. I Drammen har antall bosatte med arbeidssted i Oslo økt med kun 2 prosent i perioden 2001-2013. Tilsvarende har pendlingen fra Hamar og Kongsvinger blitt redusert med 20 prosent og 23 prosent, mens pendlingen fra Moss og Fredrikstad har økt med henholdsvis 22 og 18 prosent.

### *Arealbruk og utbyggingsmonster*

Samlet omdisponering av dyrket jord i de fem fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Vestfold og Buskerud ble redusert fra 4,8 km<sup>2</sup> per år i perioden 1996-2007 til cirka 2,5 km<sup>2</sup> per år i perioden 2008-2013. Omdisponeringstakten varierer mellom 0,7 prosent per tiår i Buskerud og 1,6 prosent per tiår i Østfold. Det nasjonale målet er 0,6 prosent per tiår. Omdisponeringen er omtrent likt fordelt mellom boligformål, næring og offentlig formål, og samferdselsformål.

Siste tiårsperiode har vært preget av mer konsentrert og bymessig boligbebyggelse, som bidrar til redusert arealforbruk. Utenom Oslo, var 40 prosent av nye boliger i perioden 2004-2013 blokkleiligheter, som er høyt sammenliknet med kun 16 prosent i eksisterende boligmasse. Tilsvarende bymessig utbyggingsmønster observeres ikke for arbeidsplasser. Fylkeskommunene har imidlertid de siste årene vedtatt, eller foreslått, arealstrategier som legger opp til at fremtidig utvikling av boliger, arealintensive arbeidsplasser og offentlige funksjoner skal styres mot byer og tettsteder.

Det er reservert flere større områder for arealkrevende produksjon og logistikkvirksomhet utenfor byområdene. Sysselsettingsdata kan tyde på at arealkrevende produksjon i siste tiårsperiode etablerer seg utenfor byene. Dette kan frigjøre arealer for mer effektiv arealutnyttelse til bolig- og arealintensiv næringsvirksomhet i byene.

### *Transport*

Ut over gåing på korte avstander, foregår det meste av persontransporten i Osloregionen med bil. Et unntak er reiser til sentrale deler av Oslo kommune, som i stor grad skjer med buss, tog og T-bane. Kollektivandelen for bosatte i Oslo er cirka 25 prosent, mens den er cirka 11 prosent i omegnskommunene og enda lavere i resten av regionen. Det er særlig kollektivtrafikken i nærområdet rundt Oslo som har økt i siste tiårsperiode. Det har vært en sterk vekst i togtrafikken i korridoren fra Drammen til Romerike. Sannsynligvis et dette et resultat av økt pendling og reiseaktivitet, de siste års forbedringer i togtilbudet, store køer i veinettet og skjerpet parkeringspolitikk i Oslo sentrum.

Et annet unntak er reiser til flyplassen på Gardermoen, hvor nær 2/3 av passasjerene fra Osloregionen kommer seg til flyplassen kollektivt.

Veitrafikken i Osloregionen har økt med 1,1 prosent per år i siste tiårsperiode, omtrent som i Norge for øvrig. Fremkommeligheten for busser og næringstransport inn mot Oslo har ikke blitt bedre. Det planlegges ikke for å øke mottakskapasitet for veitrafikk i Oslo, slik at fremkommeligheten for nærings- og persontransport må løses med andre tiltak enn økt veikapasitet.

Det pågår en omfattende utbygging av motorveier og jernbanenett som vil binde regionen stadig tettere sammen.

- Europaveiene bygges ut, eller er vedtatt bygget ut, som firefelts motorveier i korridorene ut fra Oslo.
- Det er vedtatt å utbedre sterke omkjøringsveier på tvers utenfor Oslo, opprustning av E16 Roa-Jevnaker og ferdigstillelse av Rv 23 Oslofjordforbindelsen. I tillegg ble en egen konseptvalgutredning (KVU) for ny Oslofjordkryssing avsluttet med anbefaling om å arbeide videre med tre krysningsalternativer.

- Den indre delen av IC-trianglet er vedtatt bygget ut frem mot år 2025, samt utbedringer for 30 minutters frekvens på lokaltogene til Hokksund og Kongsvinger.
- Det skal utredes fremtidig oppgradering av Østre linje på Østfoldbanen, Hovedbanen til Eidsvoll og Gjøvikbanen. Det pågår utredning av ny IC-linje til Hønefoss med sikte på samtidig bygging av bane og ny firefelts motorvei.
- Oslonavet kan bli en flaskehals i lokalt og regionalt kollektivsystem, fordi det meste av regionens kollektivtrafikk er reiser til Oslo. En egen KVU for Oslonavet skal være ferdig våren 2015.
- Det er igangsatt en egen utredning av terminalstruktur for godslogistikk rundt Oslofjorden som skal gi grunnlag for beslutninger ved kommende revisjon av Nasjonal transportplan (NTP).