

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

[postmottak@kmd.dep.no](mailto:postmottak@kmd.dep.no)

Oslo, 28. april 2016

## Innspill til St. meld. om bærekraftige byer og sterke distrikter

OBOS vil gi Regjeringen honnør for et godt oppspill til diskusjon. Det er særlig positivt at regjeringen ser verdien av å ha et velfungerende boligmarked som en del av det å ruste Norge for fremtidens utfordringer, og legge til rette for bærekraftig vekst og verdiskaping.

### ➤ **Vekstkraftige bo- og arbeidsmarkeder i hele landet**

#### **Hva kan gjøres for at boligmarkedet skal fungere bedre i byene?**

- *Boligbygging må prioriteres høyere og gis forutsigbare rammevilkår*

For både utbyggerne og planadministrasjonene er det viktig at politikerne er tydelig i prioriteringen når det oppstår målkonflikter. Det er en stor utfordring at ingen har ansvar for at det bygges nok boliger. Staten, fylkenes og kommunenes boligpolitikk består i all hovedsak av å begrense boligbyggingen når den oppfattes å være i strid med viktige nasjonale og regionale interesser, eller ikke er i tråd med andre kvalitetskrav som politikerne har bestemt. Kommunene, og særlig storbykommunene, må få et større press på seg til å bidra til økt boligbygging. Myndighetene må gi en tydeligere guiding på når og hvor boligbygging skal prioriteres foran andre hensyn.

- *Økt tilgang på ferdigregulerte tomter*

Kommunene må ha kapasitet til å gjennomføre et stort nok antall reguleringer, samt å regulere flere områder samtidig for å holde farten i utbyggingen oppe. Områderegulering av noen få store områder ad gangen utløser ikke samme omfang på boligbyggingen som hvis det reguleres flere mindre områder. Årsaken er at det er svært kapitalkrevende og risikofyllt for utbyggere å skulle bygge ut store områder under ett.

- *Kortere planprosesser – mer effektiv ressursbruk hos plan- og bygningsmyndighetene*

Regjeringen har de siste par årene kommet med mange positive tiltak for å forenkle og effektivisere planprosessene. Vi mener det er viktig at kommunene også bør ha press på seg til å bidra til raskere og mer effektive planprosesser, slik at de ikke undergraver den positive effekten av statens tiltak. Særlig er det viktig at kommunene, spesielt i de største byene, setter av nok ressurser til plan- og byggesaksbehandling.

## ➤ Samordnede løsninger og attraktive bymiljø

### Hvordan kan staten bli en bedre samarbeidspartner for byene?

- *Bidra til forpliktende samarbeid mellom forvaltningsnivåene og utbyggerne samt oppnevne en «forhandlingsmann»*
  - Inngå forpliktende samarbeid med fylke, kommuner og private utbyggere om å følge opp de regionale areal- og transportplanene med særlig fokus på transport og boligutvikling.
  - Bruke byutviklingsavtaler til å få en tydeligere sammenheng mellom statlig finansiering av samferdselsinvesteringer og kommunenes forpliktelser til å sørge for at det bygges boliger. Regjeringen bør utnevne en «forhandlingsmann» etter modell fra Stockholmsforhandlingen, og vedkommende må først få ansvar for å forhandle fram en forpliktende samarbeidsavtale om t-baneutbygging og boligbygging i Oslo.
- *Ta større finansieringsansvar for å tilrettelegge for økt kollektivtransportsatsing i de store byene;*
  - Finansierte minst 70% av de store og krevende infrastrukturinvesteringene i storbyene
  - Utvide virkeområdet for bymiljøavtalene og øke det statlige tilskuddet.  
Det bør åpnes for at bymiljøavtalene også kan brukes til gang-, sykkelveger, kollektivtiltak på kommunale veier samt kollektivinfrastrukturtiltak av kommunal/fylkeskommunal interesse, og ikke bare til gang-, sykkelveger og kollektivtiltak på riksveger samt kollektivinfrastrukturtiltak av nasjonal interesse. Midlene bør også kunne brukes til drift av kollektivtransport.
- *Bistå med finansieringsløsninger/økonomiske virkemidler til bygging av sosial infrastruktur i vekstkommunene*  
Folketilvekst gir økt behov for sosial infrastruktur og dermed økte kommunale utgifter. Staten bør gjennom inntektssystemet/finansieringsordninger legge til rette for at vekstkommuner kan realisere bygging av sosial infrastruktur slik at ikke svak kommuneøkonomi blir et hinder for boligbygging. Utbyggingsavtaler bør unngås.
- *Sørge for bedre koordinering på tvers av sektorinteresser i f. eks. innsigelsessaker.*  
Det er viktig at staten - på tvers av sektorinteresser – opptre som én aktør og begrenser antall innsigelser når utbyggingsplanene er i tråd med den regionale planen. Staten bør også gjennom fylkesmannen, bidra til at eventuelle konflikter blir avklart og løst tidlig i prosessen med utforming av kommune-, område- og reguleringsplaner.
- *Bidra til bærekraftig byutvikling gjennom lokalisering av egne virksomheter*  
Staten bør være mer bevisst på hvordan den kan bidra til bærekraftig stedsutvikling gjennom lokalisering av egne virksomheter samt gjennom disponering av egen grunn.

## ➤ utfordringer i hovedstadsregionen

### Vi vil trekke frem følgende utfordringer for hovedstadsregionen:

- *Trenger et mer velfungerende boligmarked*  
Det krever mer forutsigbare rammevilkår, prioritering av boligbygging, økt tilgang på ferdigregulerte tomter og kortere planprosesser, jf. punkter s. 1
- *Ressurskrevende å bygge ut gjenværende områder da de blir stadig mer komplekse og krevende å utvikle.*  
Det er fornuftig å fortette «innenfra og ut» i et bærekraftsperspektiv, men samtidig er vi opptatt av at en må kunne kjøre parallelle løp der plan- og bygningsetaten gir gode

utviklingsprosjekter i ytre by i Oslo like høy prioritet i saksbehandlingen som prosjekter i indre by. Dette vil være viktig for å oppnå et økt volum på utbyggingen i hovedstaden.

- *Utbyggingsstrategien må romme både fortetting i kollektivknutepunkter og langs kollektivtraseer samt småhusbygging i randsonene*  
Det må være rom for mer småhusbygging enn areal -og transportplan for Oslo og Akershus legger opp til. Bygging av leiligheter vil ikke frigjøre nok eneboliger og småhus til å møte den store og voksende etterspørselen etter småhus i Akershus-kommunene. Både flere folk samt at bedre kommunikasjonsløsninger vil gjøre det mer attraktivt for flere familier å flytte fra Oslo til Akershus, vil gi økt etterspørsel etter småhus og eneboliger. Småhus i tre er også betydeligere billigere å bygge og gir barnefamilier mer areal for pengene enn blokkleiligheter.
- *Trenger bedre samordning av areal- og transportplanleggingen*  
Kommunene må forplikte seg til å legge til rette for boligbygging langs kollektivtraseene og i kollektivknutepunktene. Det innebærer både å regulere flere tomter samt å skape forutsigbare rammebetingelser for boligbygging. Staten må også være forpliktet til å følge opp planen. Uten at staten bidrar med de forløsende midlene til kollektivtransport, og uten enklere planbehandling og færre innsigelser, så vil planen ha liten verdi.
- *For liten satsing på kollektivtransportinvesteringer*  
Det haster med å få på plass en ny t-banetunnel i indre by i Oslo og et nytt signalsystem for t-banenettet. Dette vil være et av de mest samfunnsnyttige infrastrukturiltakene i landet og må prioriteres. Staten må bidra med minst 70 prosent av finansieringen til de store baneprosjektutbyggingene.
- *Sikre boligbygging i tråd med planen*  
Staten må kreve at kommunene forplikter seg til å oppfylle sin del av planen og legger til rette for boligbygging og næringsutvikling når staten bidrar med finansiering av investeringer i kollektivtransporttilbudet.
- *Behov for mer bevissthet om lokalisering av statlige, fylkeskommunale og kommunale virksomheter som ledd i å skape en bærekraftig hovedstad og hovedstadsregion.*  
Lokalisering av statlige, fylkeskommunale og kommunale institusjoner og virksomheter er viktige byutviklingstiltak. Myndighetene bør være mer bevisst på hvordan de kan bidra til bærekraftig stedsutvikling gjennom lokalisering av egne virksomheter (bl.a. utdannings- og helseinstitusjoner og andre offentlige tjenestetilbud). I tillegg bør staten være bevisst på hvordan egen grunn kan disponeres som ledd i byutviklingen (f. eks jernbane og havn).

Med vennlig hilsen



Daniel Kjørberg Siraj  
Konsernsjef

**Vedlegg: Utfyllende kommentarer til hovedsynspunktene.**

## Vedlegg: Utfyllende kommentarer

### ➤ Vekstkraftige bo- og arbeidsmarkeder i hele landet.

#### Hva kan gjøres for at boligmarkedet skal fungere bedre i byene?

Et velfungerende boligmarked er viktig for å få et velfungerende arbeidsmarked. Mange år med for lav boligbygging i forhold til befolkningsveksten i særlig Oslo-regionen, har vært med på å drive opp boligprisene betydelig. Dette har medført at det har blitt krevende for innbyggere med middels og lavere inntekter å etablere seg, noe som er med på å skape utfordringer mht. å rekruttere nødvendig arbeidskraft innenfor enkelte sektorer.

I et velfungerende boligmarked vil tilbudet av boliger tilpasses etterspørselen. Denne sammenhengen har vært svak i særlig de største norske byene de senere årene, og særlig gjelder det Oslo. Oslo trenger 6000-7000 flere boliger per år, mens det bygges 2500-3500 boliger. Hvordan kan det legges til rette for økt boligbygging?

- Myndighetene må prioritere boligutvikling/-skaffing høyere og skape forutsigbare rammevilkår.
- Kommunene må opparbeide større beholdninger av ferdigregulerte tomter.
- Planprosessene må effektiviseres og plan- og bygningsavdelingene må utnytte ressursene mer effektivt.

#### • *Boligbygging må prioriteres høyere og gis forutsigbare rammevilkår*

Boligbygging omtales som et viktig mål i partiprogrammer, offentlige utredninger, stortingsmeldinger, kommuneplaner etc., men myndighetene har per i dag få positive virkemidler til å øke boligbyggingen. De statlige og regionale virkemidlene, for å sikre en ønsket arealutvikling, består i stor grad av å avgi innsigelser mot det som er i strid med viktige nasjonale og regionale interesser. Disse interessene prioriteres ofte foran boligbygging når det oppstår målkonflikter. Mange forskrifter regulerer særhensynene, men ingen har ansvar for at det bygges nok boliger.

Målkonflikter oppstår også når utbyggingsprosjektene skal planlegges i detalj (områdeplaner og detaljreguleringsplaner), f. eks. at ønske om høy arealutnyttelse for å begrense transportbehovet kan medføre reduserte utearealer per bolig. Høy arealutnyttelse kan gi rimeligere boliger, men samtidig kan det bety noe mindre sollys og utsikt. Vi skal selvfølgelig bygge med god kvalitet, men hva er tilstrekkelig god kvalitet? Høye kvalitetskrav gir dyrere boliger og kan utestenge grupper med lave inntekter.

Verneinstituttet er med på å skape mindre forutsigbare rammevilkår og gjør det dyrere å bygge. OBOS er opptatt av å ivareta kulturminner, men det er behov for å skape en bedre balanse mellom bevaring og bruk av bygninger. Myndighetene må kunne lempe/fire på kravene bygningsvern og andre kvalitetskrav ved ombygging og restaurering av verneverdige eiendommer for at det skal bli lønnsomt å ta de i bruk. Alternativet er at eiendommene forfaller. Dette gjelder både i byer og i mindre urbane strøk.

Kulturminnemyndighetene må også i større grad prioritere mellom ulike bevaringshensyn. Horisontvirkninger av byggeprosjekter sett fra et kulturminne og overdreven fokus på siktakser er blant de hensyn som bør nedprioriteres, dersom man skal fortette byene på en bærekraftig måte og tillate bygging i høyden.

For både utbyggerne og planadministrasjonene er det viktig at politikerne er tydelig i prioriteringen mellom de mange gode formålene og gir signaler om hva som er viktigst hvor og når. Det skaper forutsigbarhet.

- *Tilgangen på ferdigregulerte tomter må bli bedre*

Det er viktig at kommunene er bevisst på å ha nok ressurser og kapasitet til å lage områdereguleringer for å unngå at manglende områdereguleringer blir en flaskehals i utbyggingen av boliger og næringsseiendom. Kommunen må ha kapasitet til å gjennomføre et stort nok antall reguleringer, samt å regulere flere områder samtidig for å holde farten i utbyggingen oppe. Områderegulering av noen få store områder ad gangen utløser ikke samme omfang på boligbyggingen som hvis det reguleres flere mindre områder. Årsaken er at det er svært kapitalkrevende og risikofylt for utbyggere å skulle bygge ut store områder under ett. Utbyggerne vil være tilbakeholdne med å bygge ut store områder for raskt, da det må være sammenheng mellom tilbudet av boliger og hva etterspørselssiden klarer å absorbere. Erfaringen fra Oslo er at det er vanskelig å selge og igangsette mer enn 200-300 boliger i året innenfor et større utbyggingsområde som for eksempel Kværnerbyen, Løren, Ensjø, Bjørvika og Fornebu.

- *Kortere planprosesser – mer effektiv ressursbruk hos plan- og bygningsmyndighetene*

Regjeringen har de siste par årene kommet med mange positive tiltak for å forenkle og effektivisere planprosessene. Vi mener det er viktig at kommunene også bør ha press på seg til å bidra til raskere og mer effektive planprosesser, slik at de ikke undergraver den positive effekten av statens tiltak. Kommunepolitikerne må legge føringene, mens plan- og bygningsavdelingene i kommunene må tilføres nødvendig kompetanse og ressurser til å prioritere planarbeidet, slik at saker ikke blir liggende til behandling i månedsvis. Særlig er det viktig at kommunene, spesielt i de største byene, setter av nok ressurser til plan- og byggesaksbehandling.

Effektivisering av planprosesser forutsetter at kommunene også må ha et ønske om å benytte seg av forenklede regler, både administrativt og politisk. En del kommuner, for eksempel Oslo, bruker altfor mye tid på unødvendig detaljregulering og egne planalternativ i saker, noe som ikke forsvinner av seg selv, selv om man f. eks får nye regler i plan- og bygningsloven. Kommuner som bruker mye ressurser på parallelle planinitiativ bør omdisponere ressursene og heller bruke ressurser på å få ned saksbehandlingstiden. Det vil være mulig å oppnå store besparelser ved å prioritere ressursene bedre.

Den politiske behandlingen tar også ofte lang tid. Vi opplever alt for ofte at administrativt ferdigbehandlede planer blir liggende for lenge før politisk vedtak i kommunen. 6-8 måneder er ikke uvanlig. Det bør derfor gjøres tiltak for å kutte i behandlingstiden slik at framdriften blir mer forutsigbar og kostnadene lavere.

Kommunale normer og særkrav utover det som er nedfelt i plan- og bygningsloven, er i mange tilfeller med på å komplisere og fordyre boligbyggingen. I Oslo har kommunen f. eks. egen utearealsnorm, norm for leilighetsfordeling og Blågrønn/Grønn arealfaktor. I tillegg har kommunen innført særegne bestemmelser om områdeutnyttelse og felles planlegging, noe som kompliserer og forsinker planleggingsprosessene og skaper mindre forutsigbarhet når det gjelder utbyggingsøkonomi og gjennomførbarhet. Et stort detaljomfang i reguleringssaker, bl.a. krav til fasader, parkering mv, er også en utfordring. Det tilfører liten verdi til prosjektet og omgivelsene, men bidrar heller til å forsinke og fordyre byggeprosjektene.

## ➤ Samordnede løsninger og attraktive bymiljø

### Hvordan kan staten bli en bedre samarbeidspartner for byene og bidra til å forsterke deres tiltak for å kutte klimautslipp, bedre bokvaliteten og skape nytt liv i sentrum?

- *Inngå et forpliktende samarbeid med de øvrige forvaltningsnivåene og utbyggerne, særlig innen transport og boligutvikling.*

Regionale areal- og transportplaner er et fornuftig tiltak, men utfordringen er at ansvaret og virkemidlene for å realisere planene er fordelt på ulike forvaltningsnivåer – stat, fylke og kommune – og ulike sektoreter. Det må derfor et forpliktende samarbeid til mellom forvaltningsnivåene, men også med de private aktørene som vil stå for byggingen av boliger, næring og infrastruktur, dersom de skal ha en verdi.

Staten må forplikte seg til å finansiere samferdselsutbygginger mot at kommunene forplikter seg til å tilrettelegge for tilstrekkelig utbygging og fortetting langs kollektivaksene og i kollektivknutepunktene spesielt. Det vil skape en mer klimavennlig bo- og transportstruktur. Stockholmsforhandlingen er et eksempel på hvordan staten, fylke og kommuner har inngått forpliktende samarbeidsavtale om t-baneutbygging og boligbygging i Stockholmsområdet. Tilsvarende pågår også Sverigeforhandlingen, hvor det inngås forpliktende avtaler mellom staten, fylkene og kommunene om boligbygging langs de nye traseene og stoppestedene for den kommende hurtigtogutbyggingen i Sverige.

Regjeringens initiativ til byutviklingsavtaler synes å bygge på samme tankegang som Stockholms- og Sverigeforhandlingen. Vi følger interessert med, og er positivt avventende til om dette blir et effektivt virkemiddel for å oppnå bedre samordning mellom transportplanlegging og boligbygging, og dermed for å kutte klimagassutslipp. Vi vil imidlertid oppfordre til at regjeringen også oppnevner en «forhandlingsmann» etter modell fra Sverige, og at vedkommende får ansvar for å forhandle fram en forpliktende samarbeidsavtale om t-baneutbygging og boligbygging i Oslo/Akershus i første omgang.

- *Ta større ansvar kollektivtransportutbyggingen i de store byene, bl.a. ved å*
- Bidra med høyere finansiering for utbygging av baneinfrastruktur.  
Staten har 100% ansvar for jernbaneinvesteringene, og bør også ta et større ansvar for investeringer i metro/T-bane eller bybaner. Regjeringen har lovet 50% tilskudd til utvalgte baneprosjekter i de største byene. Dette beløpet bør økes og gjøres tilgjengelig for flere baneprosjekter.
- Videreutvikle bymiljøavtalene og øke det statlige tilskuddet.  
Bymiljøavtalene er et virkemiddel for å følge opp regionale areal- og transportplaner og skal fremme samarbeid mellom stat, fylke og kommuner for å få flere til å gå, sykle eller reise kollektivt. Den statlige finansieringen til bymiljøavtaler bør økes. Vi mener det bør åpnes for at bymiljøavtalene også kan brukes til gang-, sykkelveger, kollektivtiltak på kommunale vegger samt kollektivinfrastrukturtiltak av kommunal/fylkeskommunal interesse, og ikke bare til gang-, sykkelveger og kollektivtiltak på riksveger samt kollektivinfrastrukturtiltak av nasjonal interesse. Midlene bør også kunne brukes til drift av kollektivtransport for å øke frekvensen på avgangene. Hyppigere avganger har vært viktig for økningen i antall kollektivreisende i Oslo i 2015. Når effektene av bymiljøavtalene måles lokalt, så bør også virkemidlene kunne brukes lokalt.

- *Bistå med finansieringsløsninger for utbygging av sosial infrastruktur i vekstkommunene*

En del kommuner mangler økonomi til å finansiere nødvendig utbygging av sosial infrastruktur som skoler og barnehager som følger av høyere befolkningsvekst. Utfordringen er at investeringene må skje før økt befolkningsvekst har generert økte skatteinntekter. Dette bidrar til å begrense boligbyggingen og byggingen av næringsbygg, noe som igjen medfører at det ikke blir tilstrekkelig kundegrunnlag til å etablere et bedre kollektivtilbud. Staten bør se på finansieringsløsninger eller andre økonomiske stimuleringsiltak, f. eks investeringstilskudd, som kan bidra til at vekstkommuner kan realisere bygging av sosial infrastruktur i forkant av at befolkningsveksten gir utslag i økte skatteinntekter.

- *Mer koordinering på tvers av sektorinteresser*

Lange planprosesser er en stor utfordring, bl.a. som følge av innsigelser og omkamper. For å effektivisere prosessene er det viktig at staten opptre koordinert på tvers av sektorinteresser.

Etter det vi forstår er en av intensjonene med de nye byutviklingsavtalene at de skal bidra til at staten blir en partner som opptre koordinert og forutsigbart. Vi mener det er viktig at staten - på tvers av sektorinteresser – opptre som én aktør, og begrenser antall innsigelser når utbyggingsplanene er i tråd med den regionale planen. Staten bør også gjennom fylkesmannen, bidra til at eventuelle konflikter blir avklart og løst tidlig i prosessen med kommune-, område- og reguleringsplaner.

- *Bidra til byutvikling gjennom lokalisering av egne virksomheter*

Staten bør være mer bevisst på hvordan den kan bidra til bærekraftig stedsutvikling gjennom lokalisering av egne virksomheter bl.a. utdannings- og helseinstitusjoner og andre offentlige tjenestetilbud. Statlige sektormyndigheter bør også være mer bevisst på hvordan statens egen grunn i byene kan disponeres som ledd i byutviklingen. Dette gjelder særlig der det er lokalisert virksomhet av historiske grunner, for eksempel jernbane og havn, men hvor aktivitetene like gjerne kunne vært lokalisert et annet sted.

## ➤ **Utfordringer i hovedstadsregionen**

Vi vil særlig peke på følgende utfordringer:

1. Lav boligbygging som bl.a. må ses i lys av
  - a. Mangel på ferdigregulerte tomter
  - b. Lange planprosesser
  - c. Kommunale særkrav som reduserer forutsigbarheten
2. Mer komplekse og krevende utviklingsområder
3. Fortettingsstrategien må også romme småhusbygging i randsonene
4. Behov for bedre samordning av areal- og transportplanleggingen
5. For liten satsing på kollektivtransportinvesteringer
6. Behov for mer bevissthet om lokalisering av offentlig virksomhet som en del av byutviklingen.

Under temaet «vekstkraftige bo- og arbeidsmarkeder i hele landet», pekte vi på en del momenter som kan bidra til et mer velfungerende boligmarked i byene. De samme momentene er også relevante for Oslo. Nedenfor ser vi på hva kommune, fylke og stat bør fokusere på når det gjelder utfordringene 2-6 for hovedstadsregionen.

- *Komplekse utviklingsområder gir utfordringer for kommunale planmyndigheter og private utbyggere*

Oslo skal fortettes iht. en "innenfra og ut" strategi. Det er fornuftig ut fra et bærekraftsperspektiv, men samtidig er vi opptatt av at en må kunne kjøre parallelle løp der plan- og bygningsetaten gir gode utviklingsprosjekter i ytre by like høy prioritet i saksbehandlingen som prosjekter i indre by. Dette vil være viktig for å oppnå et bra volum på utbyggingen. De enkle utviklingsområdene som kan fortettes og transformeres til ny arealbruk blir stadig færre og det blir begrenset med områder som det er lett å bygge på i Oslo. De arealene som fortsatt kan brukes til byutvikling er i økende grad arealer med komplekse eier- og interessestrukturer. De er ofte vanskeligere å utvikle for kommunale planmyndigheter og private utbyggere da interessene er mange og sprikende. Det vil derfor være raskere å få realisert prosjekter i ytre by enn i indre by.

Jo mer komplekse og krevende utbyggingsområdene blir mht. planprosesser og lengre saksbehandlingstider, jo viktigere blir det at kommunen prioriterer hardere mellom hvilke hensyn og interesser som skal tilfredsstilles dersom boligbyggingen skal opprettholdes/økes. Omfattende krav og reguleringer svekker særlig de minste utbyggernes mulighet til å bidra til nødvendig utbygging.

Begrenset tilgang på arealer i de store byene gjør at det må kunne bygges tettere der hvor det bygges, samtidig som en bevarer mer av grønnstrukturen i rundt. I utbyggingsprosjekter som ligger ved f. eks grøntområder, bør det være en større aksept for å vurdere utbyggingsprosjektets uteareal i sammenheng med tiliggende grøntområder.

- *Utbyggingsstrategien må romme både fortetting i kollektivknutepunkter og langs kollektivtraseer samt småhusbygging i randsonene*

I areal- og transportplanen for Oslo og Akershus legges det opp til en boligbygging med et høyt innslag av leiligheter i Akershus i tillegg til at Oslo skal fortettes med leiligheter innenfra. Vi mener det må være rom for mer småhusbygging enn planen legger opp til. Bygging av leiligheter kan frigjøre en del eneboliger og småhus, men trolig vil det ikke bli frigjort nok til å møte etterspørselen. Vi erfarer at det er stor etterspørsel etter småhus i Akershuskommunene og den vil øke gitt utsiktene til fortsatt sterk befolkningsvekst. Bedre kommunikasjonsløsninger, vil også kunne gjøre det mer attraktivt for flere familier å flytte fra Oslo til Akershus, og denne gruppen vil etterspørre småhus og eneboliger. I tillegg vil det være behov for å erstatte noen av dagens boliger med mer moderne boliger, og det må også være anledning til å bygge boliger slik at den sosiale og tekniske infrastrukturen som eksisterer utenfor vekstområdene også blir utnyttet.

Dersom markedet for småhus strupes så sterkt som foreslått i areal- og transportplanen, så kan det utløse en kraftig prisspiral for småhus og bidra til at beboere i regionen som ønsker denne type bokvaliteter blir tvunget ut av regionen eller må akseptere det høye prisnivået.

Blokkleiligheter er pga. byggemetoder (parkeringskjellere og konstruksjoner i betong) ofte langt mer kostbare å bygge enn småhus. Vi erfarer i dag at det kan koste opp mot 1,2-1,5 mill. kr mer for en blokkleilighet i betong på 100 m<sup>2</sup> enn et tilsvarende rekkehus på 100 m<sup>2</sup> i tre. Det er derfor viktig å ha for øye at småhusbyggingen i Akershus har et viktig boligpolitisk



utjevningsspektiv ved at det setter unge i etableringsfasen i stand til å skaffe seg en familiebolig til en overkommelig pris, fremfor å være henvist til et hett leilighetsmarked i Oslo eller en av de regionale byene.

Det er en risiko for at den samlede boligbyggingen blir lavere dersom boligsatsingen først og fremst skal baseres på blokkbebyggelse. Utbygging av blokkprosjekter krever både kapital, kompetanse og tilgang på entreprenørtjenester som er vanskelig å skaffe seg for mange små aktører. De regionale aktørene som i dag er store på blokkbygging, vil mest sannsynlig ikke kunne fylle hullet som de mindre aktørene etterlater seg.

### **Hvordan kan staten bli en god samarbeidspartner for utvikling av hovedstadsregionen?**

- *Bidra til bedre samordning av areal- og transportplanleggingen i hovedstadsregionen*

OBOS vil gi honnør til Plansamarbeidet Oslo og Akershus for arbeidet med den regionale areal- og transportplanen. Den gir et godt grunnlag for en mer koordinert og effektiv planlegging av areal- og transportløsninger i hovedstadsregionen. Nå gjelder det at aktørene (Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, kommunene i Akershus og staten) har vilje og evne til å gjennomføre. Planen er verdiløs hvis den ikke blir gjennomført, og rask gjennomføring gir høyere verdi. Kommunene må forplikte seg til å legge til rette for boligbygging langs kollektivtraseene og i kollektivknutepunktene. Det innebærer både å regulere flere tomter samt å skape forutsigbare rammebetingelser for boligbygging.

Planen for Oslo og Akershus er forpliktende i sin form overfor kommunene, men spørsmålet er om den i tilstrekkelig grad forplikter transportmyndighetene. Staten må komme med klare signaler om den vil følge opp planen. Statens vilje til å bidra med midler til kollektivtransportutbygging vil være avgjørende for at planen kan gjennomføres. Uten at staten bidrar med de forløsende midlene til kollektivtransport, og uten enklere planbehandling og færre innsigelser, så vil planen ha liten verdi.

Det må forventes at staten tar en høyere andel av kostnadene, bl.a. til Fornebubanen som er et av de viktigste samferdselsprosjektene i regionen, og som det haster å få på plass. Hvorfor det er slik at staten betaler 100 prosent av jernbanen, men bare 50 prosent i t-baneprosjekter som Fornebubanen? Vi mener at staten må ta et større ansvar for byggingen av baneinfrastruktur. Den nåværende regjeringen har lovet 50% tilskudd til utvalgte baneprosjekter i hovedstadsregionen og de andre største byene, men denne andelen bør økes.

For øvrig bør staten kreve at regionplanene gir tydeligere føringer om at planavklart utbyggingsareal i en langsiktig kommunal planberedskap må være større enn hva beregnet vekst tilsier samt spredt på flere mindre områder enn noen få store.

- *Bidra med økt finansiering av kollektivtransporten*

Kollektivtransporten i Oslo er på det nærmeste sprengt, og først og fremst haster det med å få på plass en ny t-banetunnel og et nytt signalsystem for t-banenettet. Staten må ta være med på å ta minst 70 prosent av finansieringen for de store t-baneprosjektene i Oslo da dette er for store og tunge investeringer til at kommunen kan ta halve regningen. Dessuten vil dette være en infrastrukturinvestering av nasjonal interesse da en tilstrekkelig tunnelkapasitet er viktig for å få til en effektiv avvikling av kollektivtransporten inn og ut av, samt gjennom Oslo. Det berører ikke bare hovedstadsregionen, men har også konsekvenser for punktligheten og effektiviteten i avviklingen av den nasjonale person- og godstransporten. Hovedstadsregionen har en rolle som nav i transportsystemet og som hovedinnfallspunkt til landet. Det påfører regionen ekstra kostnader til infrastruktur ut over det som befolkningen

skulle tilsi. Det er i dag et betydelig gap mellom investeringsbehovet og tilgjengelige økonomiske ressurser.

- *Sikre boligbygging i tråd med planen*

De regionale areal- og transportplanene må gi bindende føringer for kommunale arealplaner. Kommunene må i samspill med utbyggerne, følge opp areal- og transportplanen i sine kommuneplaner og i sin behandling av områdeplaner og reguleringsplaner. Områdeplaner og reguleringsplaner må ha et gjennomføringsfokus.

Staten må kreve at kommunene forplikter seg til å oppfylle sin del av planen og legger til rette for boligbygging og næringsutvikling når staten bidrar med finansiering av kollektivtransporttilbudet. Staten må gjøre avtaler med kommunene om at de må forplikte seg til å tilrettelegge for tett og høy utnyttelse ved knutepunkter og stasjoner langs banestrekningene, enten det er t-bane eller jernbaneutbygging. Staten bør også være tydelig på hvor mange boliger og mye næringsareal som kommunene bør realisere for å forsvare investeringen samfunnsøkonomisk. Tett utnyttelse vil bidra til å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av investeringen.

- *Lokalisering av statlige og kommunale institusjoner og funksjoner*

Som nevnt foran vil lokalisering av statlige institusjoner og virksomheter være viktige byutviklingstiltak. Det samme gjelder lokalisering av kommunale og fylkeskommunale institusjoner, virksomheter, arbeidsplasser etc. Kommunen bør f. eks bruke lokalisering av kulturinstitusjoner som en del av byutviklingen sammen med at det planlegges og tilrettelegges for boliger, sosial infrastruktur, handel og transport for å skape aktive og bærekraftige lokalmiljøer. Det er ikke nødvendigvis god byutviklingsstrategi fremover å legge alle byens nye kulturtilbud til havnefronten, slik man har gjort i Oslo.