

Møtereferat

Til: Arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet
Møtegruppe: Arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet
Møtetid og -sted: 14.02.2025, kl. 9.15-11.30, Vahls gate 1
Til stede: Erik Cockbain, Rogaland fylkeskommune
Christoffer Gjendem, Jernbanedirektoratet
Danya Ayad Korkosh, Rælingen kommune
Helena Kyllingstad, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
Tormod Lang, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
Marit Lindholm, Bane NOR
Adnan Maric, Lørenskog kommune
Øystein Olav Miland, Ruter
Camilla Lee Maana, Bymiljøetaten, Oslo kommune
Runar Nedregård, Lørenskog kommune
Beate Nygård, Nordre Follo
Mari Olimstad, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
Emil Rensvala, Bærum kommune
Toril Skovli, Akershus fylkeskommune
Silje Sæverud, Akershus fylkeskommune
Astri Taklo, Bærum kommune
Torstein S. Throndsen, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
Lars Olav Tjeldflaat, Rogaland fylkeskommune
Arne Torp, Statens vegvesen
Kajsa Wiull-Gundersen, Ruter

Referent: Torstein S. Throndsen
Referatdato: 17.02.2025
Status: Godkjent
Saksnummer: 201601716
Neste møte: 28.03.2025

Møtereferat

1 Godkjenning av dagsorden

Dagsorden ble godkjent.

2 Mate- og mobilitetsstrategi 2.0

Mari Olimstad i Plan- og bygningsetaten introduserte med at dette møtet kommer i forlengelsen av et møte om den samme tematikken i september 2024, i arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet. Det store spørsmålet, i forbindelse med revidering av gjeldene plan, er hvordan mobilitetsstrategien burde være i en oppdatert plan. Hvilken samordning må til mellom de forskjellige aktørenes strategier angående temaer som parkeringspolitikk- og normer, trafikanthierarki og arealstrategier.

Som et bakteppe, viser byindeksen, som er hovedindikatoren knyttet til byvekstavtalen, at veitrafikken har stagnert de siste årene. Samtidig har antall kollektivreiser økt jevnt i etterkant av pandemien. Viktige spørsmål er derfor hvor mye det faktisk er behov for å endre mobilitetsstrategien i regional plan.

Innspill, blant annet i evalueringen av gjeldende plan, men også tidligere arbeidsgruppemøter, peker på flere elementer som kan inkluderes i 2.0-strategi. Eller så er det elementer som er modne for justeringer. Dette gjelder blant annet hvordan areal i spesielt regionale knutepunkt bør prioriteres, blant annet med tanke på arealbehovene til kollektivtransport. Kollektivtilbud på sjø og arealbehov for bylogistikk er temaer som det er uttrykt et behov for å utrede. Parkering er et tema hvor flere etterlyser mer konkrete føringer. Mye av innholdet i planprogrammet er på stikkord-basis. Nå framover gjelder det å fylle stikkordene med innhold.

I planprogrammet for revidering av regional plan er det nye målformuleringer knyttet til mobilitetssystemet. Mye av innholdet er det samme som i gjeldende plan, men det er også et økt fokus på å ivareta og videreutvikle eksisterende infrastruktur. Dette økte fokuset handler ikke bare om de endrede økonomiske rammene for samferdselsinvesteringer, men også en vektlegging av bærekraftsdimensjonene og spesielt UFF-rammeverket. I den sammenheng er det første prioritet å unngå tiltak som skaper klima- og miljøbelastninger. I tillegg har det kommet et eget delmål om næringstransport, og om tilgjengelighet med gange og sykkel i byer og tettsteder.

I det forrige møtet om den samme tematikken, i september 2024, ble sosial bærekraft ekstra vektlagt. Det er fortsatt en utfordring å vite hvordan man kan sikre en sosial profil for planen. Oslo kommune er tilknyttet et interreg-prosjekt, SUP4SUD, hvor bærekraft i flere europeiske byregioner er tema. I planprogrammet for revidering av gjeldende plan er det omtalt at planen bør sikre mobilitet i områder som har dårlig tilgjengelighet i dag, samt sikre boliger for en variert befolkning i områder med god gang- sykkel- og kollektivtilgjengelighet. Utfordringen er at disse områdene gjerne har ekskluderende boligpriser, og pris og boligpolitikk er ikke noe regional plan for areal og transport rår over.

Som tidligere nevnt, er parkeringspolitikk og -normer noe det er blitt etterlyst tydeligere føringer for. Det er noe som må vurderes i arbeidet med oppdatert regional plan. I den

forbindelse er Erik Cockbain og Lars Olvad Tjeldflaat invitert fra Rogaland fylkeskommune for å snakke om deres arbeid og erfaringer med å ha parkeringsnormer i deres regionale planer.

2 Regional parkeringsnorm

Erik Cockbain og Lars Olav Tjeldflaat startet med å presentere bakteppet for deres regionale planer og bruk av p-norm (parkeringsnorm). For det første er Rogaland en region hvor man kan nå alle steder i løpet av en bilreise på 45-60 minutter. Utenfor Stavanger ligner regionen mer på byregioner som Nedre Glomma, Buskerudbyen og Grenland enn på de andre storbyene i Norge, som Bergen og Trondheim. I tillegg har fylket gjennom flere tiår hatt en betydelig vekst på grunn av oljeindustrien. Med andre ord er det et tydelig behov for en samordnet areal- og transportpolitikk. Mye av kunnskapsgrunnlaget og tankegodset kommer fra arbeid med Jær-regionen, og så er arbeidet blitt tatt inn i de andre regionene i fylket. Jæren har hatt felles p-normer for næring siden 2013, og p-norm for bolig siden 2020.

I regional plan for areal og transport på Haugalandet, fra 2017, er det konkrete retningslinjer for næring i byområdet. For andre områder, og for bolig, er retningslinjen i regional plan at kommunene skal sette maks- og min-normer i kommuneplan. Retningslinjene for regionen er veldig spesifikke, blant annet for hvilke steder de gjelder. Det kunne kanskje vært mer hensiktsmessig å si noe om ulike type steder istedenfor å peke ut konkrete steder. I tilsvarende regional plan for Dalane er kravene mer prosessuelle, ved at kommunene selv skal sette krav til parkeringsareal og -normer, både minimumsnormer for sykkel og maksimumsnormer for bil.

I regional plan for Jæren og Søre Ryfylke, fra 2020, er konkrete p-normer differensiert ut ifra om kommunene er part i byvekstavtalen. I kommunene som ikke er byvekstparter, er p-normene for bolig faglige råd istedenfor retningslinje og derfor mindre førende. Videre er det differensiert innenfor byvekstkommunene ettersom områdene er sentrumsområder (som bykjernen i Stavanger, Sandnes sentrum og Forus), i kollektivkorridorer (hovedsakelig bussveien og jernbane) eller mindre bypregede områder. I tillegg er noen virksomheter, typisk sosial infrastruktur, unntatt konkrete krav til p-norm. P-norm-retningslinjene gjelder både maksimumsnorm for bil og minimumsparkering for sykkel. Forventningene med retningslinjene er at kommunene skal innarbeide dem som bestemmelser i sine kommuneplaner. Det har hjulpet at de konkrete parkeringsretningslinjene knyttes så direkte til byvekstavtalen og bymiljøpakkene.

Kommuneplanene på Jæren og Søre Ryfylke er i stor grad lojale overfor retningslinjene om p-norm. Unntakene har handlet om boligområder i Sandnes kommune og Sola kommune som ligger i den tredje, mest landlige, kategorien med p-normer for byvekstkommuner. Innsigelsene går på at områdene i større grad sammenfaller med sone 4-områdene utenfor byvekstkommunene. En type sak som generelt er krevende, er dagligvarebutikker i mellomsentrale strøk som ifølge føringene ikke skal ha mer enn sju parkeringsplasser. Forus, regionens viktigste næringsområde, var det opprinnelig foreslått en ganske liberal parkeringsnorm, som er blitt strammet inn av fylkespolitikkerne.

En oppsummering er at oppfølgingen og bruken av retningslinjene fra regional plan inn i kommuneplan er viktig. En refleksjon som fylkeskommunen i Rogaland har gjort seg, er å ha respekt for de innsigelser som kommer, og at det kanskje er ytterligere behov for noen videre

justeringer. Det er i noen av de mest perifere områdene av Sandnes og Sola at retningslinjene oppfattes som strenge. Der har fylkeskommunen gitt aksept for å justere, spesielt siden de fleste folk bor i de mest sentrale områdene, og det er der p-normer er viktigst. Videre har koblingen mot byvekstavtalen vært veldig nyttig. I forbindelse med omstridte virksomheter og tvilstilfeller, som matbutikker i mellomsentrale områder, så gjelder det å ha gode mobilitetsplaner på plass i kommunene for å håndtere avvik. Her er fylkeskommunen interessert i å se på hvordan de kan styrke og utvikle veiledningen deres mot mobilitetsplaner i kommunene.

Cockbain og Tjeldflaat fikk blant annet spørsmål og kommentarer om at det er utfordrende å bruke byvekstparter på samme måte i Oslo og Akershus som på Jæren. Grunnen er at kun et utvalg kommuner i Oslo og Akershus er part i byvekstavtalen, men at byvekstavtalen gjelder for et større område.

Et annet spørsmål var om kommunene i planområdet selv så en fordel med å samordne parkeringspolitikk på regionalt nivå. Cockbain og Tjeldflaat svarte at det varierer. Stavanger kommune er for eksempel ekstremt ambisiøs og har enda strengere parkeringsnormer enn regional planen legger opp til. Andre kommuner er ikke på samme nivå. Et viktig element er hvor mye som allerede finnes av parkeringsplasser i de forskjellige områdene. Det er også krevende hvordan parkeringsnormer burde differensieres, ikke bare i byvekstområdet, men også utenfor.

3 Kunnskapsutveksling og refleksjonsrunde

Lørenskog kommune, ved Adnan Maric, startet runden rundt bordet ved å fortelle om deres parkeringsstrategi som ble vedtatt i november 2024. Kommunen har en mobilitetsplan, og det er i den parkeringsstrategien er forankret. Mye av arbeidet med parkeringsstrategi har handlet om å kartlegge parkeringsplasser i kommunen. Kommunen eier en tredjedel av alle parkeringsplassene. En spesiell utfordring i Lørenskog, er at to store kjøpesentre ligger i sentrum med parkeringshus som kommunen ikke har myndighet over. Et mål med en aktiv parkeringspolitikk er å redusere bilbruk. Derfor har kommunen også gjennomført en kartlegging av kollektivdekningen i hele kommunen – som generelt er god – i tillegg til å ha gjennomført en egen reisevaneundersøkelse, som kommunen satser på å gjennomføre på årlig basis sammen med Lillestrøm kommune.

Den politiske behandlingen av selve parkeringsstrategien gikk knirkefritt, trolig fordi det ikke er noen krav i selve strategien. I prinsippssaken om avgiftsparkering var det imidlertid langt større politisk engasjement. I prinsippssaken fra administrasjonen var det foreslått at det skulle være avgiftsparkering ved sentrumsnære formålsbygninger, også for ansatte. I en politisk behandling i fjor ble det også lagt til et ekstravedtak om at arbeidet måtte ha gode medvirkningsprosesser som involverte tillitsvalgte. I det endelige politiske vedtaket endte det opp med å ikke være parkeringsavgift ved formålsbygninger, men i kommunale gater. I en påfølgende spørsmåls- og diskusjonsrunde ble det tatt opp at politikere fort kan være opptatt av å ikke fjerne rettigheter og goder fra egne ansatte. Derfor kan det være viktig å tilby andre goder også, for eksempel rabatt på månedskort fra Ruter eller mer sykkelvennlige arbeidsplasser.

Beate Nygård fra Nordre Follo fortalte om deres arbeid om en ny, felles mobilitetsplan etter sammenslåingen av Ski og Oppegård. Akkurat som i Lørenskog, var det et stort behov for ha mer

kunnskap om mobilitetssituasjonen i kommunen, som for eksempel statistikk om reisevaner. Kollektivandelen er høy på arbeidsreiser, for mange pendler med tog til Oslo, samtidig er 50-60 prosent av alle reiser i **kommunen** bilreiser. Nordre Follo vurderte å lage en egen parkeringsstrategi, men tok i stedet parkering inn som en del av mobilitetsplanen. Noe som har vært et diskusjonstema, spesielt opp mot regional plan for areal og transport, er sosial bærekraft. Nordre Follo har flere mindre tettsteder/grender som ligger utenfor de prioriterte vekstområdene. Det er som regel billigere å kjøpe bolig disse stedene, det er et lavere tilbud av aktiviteter og offentlig tjenester her, og det bor flere folk i de områdene med lavere inntekter. Samtidig er kollektivtilbudet dårligere i de tettstedene, så folk er mer avhengig av bil. Dette kan slå spesielt negativt ut for barn og unges muligheter for deltakelse i ulike fritidsaktiviteter og sosiale møtepunkter, og kanskje særlig i familier uten bil.

Emil Rensvala fra Bærum kommune fortalte om drømmen som han og Astri Taklo har, og som han mener at regional plan kan bidra til: Å skape den gode byen hvor du langt på vei skaper nabolagsfester i gatene. Regional plan kan bidra ved å ta i bruk trafikantpyramiden som prinsipp, som prioriterer gående, deretter syklende, deretter kollektivreisende og til slutt. I praksis oppleves det som at fylkeskommunen i praksis prioriter buss øverst i byutviklingen og planleggingen av offentlige arealer. Regional plan kan gjøre mer for å skape en felles prioritering, som for eksempel er basert på trafikantpyramiden som er vedtatt i Bærum. Mobilitetssiloen må også rives ned, så spesielt areal- og mobilitetsplanlegging har et omforent mål om god byutvikling, og ikke motstridende mål. Bykvaliteter må verdsettes vel så mye som ÅDT og andre samferdselsrettede mål og indikatorer. Nøkkeltall innen samferdsel, som ÅDT, og klimaperspektiv blir vektlagt for mye. En viktig del av dette, i forbindelse med mobilitetsstrategi-arbeid i kommunen, er å utvikle en verktøykasse som gir politikerne god innsikt, men også et godt utgangspunkt for å tilnærme seg stadig nye problemstillinger i areal- og transportutviklingen.

Ruter og Bymiljøetaten kommenterte at i Oslo kommune jobbes det nå med en grønn mobilitetsplan. En utfordring som adresseres i det arbeidet, er at det er så mange siloer innenfor mobilitetssiloen som ofte kan ha konflikt seg imellom. Fordelingsprinsippet er noe som løftes opp i den sammenheng, at ikke enhver gate skal dekke alle mobilitetsformer like bra, og dermed like dårlig, men heller at kollektiv prioriteres i enkelte traseer, sykkel i andre gater osv. Toril Skovli i Akershus fylkeskommune poengterte at det alltid vil være motstridende ønsker, og at det er noe man vil tjene på å være ærlig om. Differensiering mellom hvilke transportmidler som skal prioriteres i enkelte korridorer kan være naturlig, som at et regionalt togtilbud og matebusser prioriteres i korridoren mellom Asker sentrum og Sandvika sentrum, for eksempel. Fylkeskommunen understrekte hvor viktig det ene poenget til Bærum var, at administrasjonene må være flinke til å forberede og rigge politikerne, så de er trygge og sikre når det kommer nye saker. Bane NOR påpekte at det er viktig at føringer og prinsipper i for eksempel regionale planer må kunne oversettes og omsettes til det konkrete nivået der det er konflikter. Bane NOR jobber mye stasjonsbasert og mot knutepunkter, og påpeker at det er en stor arealknapphet i disse områdene, også er det mye som skal ha plass i områdene.

Øystein Olav Miland i Ruter meldte at de har en oppdatert mobilitetsstrategi fra desember 2024, som ligner mer og mer på en strategi. Mobilitetsstrategien er vel så mye et kunnskapsgrunnlag, blant annet om matestrategier og innfartsparkering. Med innfartsparkering har man for

eksempel gjort en vurdering på fysisk egnethet på lokalisering med tanke på potensielle konflikter med fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Lenke til mobilitetsstrategien: [SMT Versjon 3 Strategi for mobilitetstilbudet](#)

Akershus fylkeskommune kommenterte at situasjonen rundt matestrategier – altså i hvor stor grad, og hvor, man skal legge opp til bytter i kollektivsystemet – er mer nyansert enn det som kom fra i KVVU Oslo-området. Noen områder/markeder vil ha for store bytteulempen, og bør for eksempel ha direkteruter til Oslo sentrum. Matestrategien i gjeldende plan, står seg imidlertid i det store og det hele. Fremkommelighet og arealer i og gjennom knutepunkter blir et viktig tema.

Arne Torp i Statens vegvesen ville påpeke at Riksveistrategien som gir rammer for hvordan vegvesenet tenker rundt forvaltning og videreutvikling. Strategien bygger oppunder mye av det som allerede er sagt, og skal bygge oppunder nullvekstmålet. For vegvesenet er det viktig at regional plan fortsatt legger opp til tiltak som skal begrense trafikkvekst. Vegvesenet påpekte at vi i regionen også har nasjonale og europeiske behov som må ivaretas.

Lenke til riksveistrategien: [Brage - Statens vegvesen: Riksveiene i Oslo-området](#)

Vedlegg:

- Presentasjon PBE
- Presentasjon Rogaland fylkeskommune
- Presentasjon Lørenskog kommune