



Høringsforslag til offentlig ettersyn

Regional areal- og mobilitetsplan for Oslo og Akershus

Planperiode 2027–2040. Perspektiv mot 2060

Vedtatt av Oslo byråd og Akershus fylkesråd 25.06.2026



Oslo

Innhold

Sammendrag	3
Kap. 1 En bærekraftig og attraktiv region i Europa	7
Mål	8
Gjennomgående føringer og rammeverk	14
Kap. 2 Regional areal- og mobilitetsstruktur	18
Strategisk kart over regional areal- og mobilitetsstruktur	19
Prioriterte vekstområder	20
Kap. 3 Strategier	22
S1 Bevaring av natur og jordbruksarealer skal være en føring for arealutviklingen	23
S2 Videreutvikle et helhetlig mobilitetssystem som bygger opp om regional struktur	26
S3 Konsentrere hoveddelen av boligveksten til prioriterte vekstområder	36
S4 Videreutvikle byer og steder med kvalitet	40
S5 Lokalisere rett virksomhet og funksjon på rett sted	46
S6 Sikre energiforsyning og omstilling til et fornybart energisystem	50
S7 Prioritere natur- og kulturmiljøverdier og allmennhetens tilgang til Oslofjorden	53
S8 Sikre helhetlig og sirkulær masseforvaltning	56
Kap. 4 Oppfølging av planen	59
Kap. 5 Regionen i et større perspektiv mot 2060	62
Kap. 6 Retningslinjer	65
Kap. 7 Handlingsprogram	70

Sammendrag

Den regionale utviklingen skal bygge videre på eksisterende infrastruktur, stedlige kvaliteter og fortrinn. Planen skal være et verktøy for felles prioriteringer og gi tydelig kurs for samfunnsutviklingen i regionen.

Felles mål for planen:

- arealeffektiv utvikling
- trygg, tilgjengelig og miljøvennlig mobilitet
- styrket natur og levende Oslofjord
- sosialt bærekraftig by- og stedsutvikling
- klima- og arealeffektiv logistikk
- konkurransekraft i næringslivet

Gjennomgående føringer og tiltaksrammeverk

De tre bærekraftsdimensjonene, tiltaksrammeverket UFF (unngå, flytt, forbedre) og samfunnssikkerhet er gjennomgående føringer og rammeverk i planen.

Areal- og mobilitetsutviklingen skal bidra til å oppnå miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft, som innebærer at utvikling ivaretar klima og naturhensyn, bidrar til sosial inkludering og ansvarlig forbruk.

Tiltaksrammeverket UFF gir et tydelig beslutningshierarki for planlegging og utvikling i regionen:

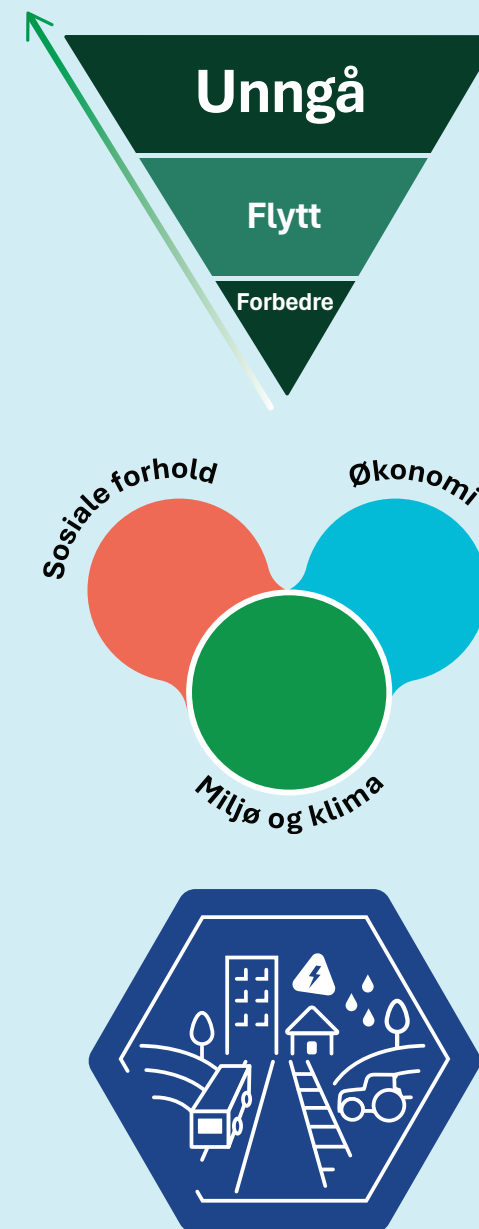
- **Unngå** unødvendig utbygging, tiltak og aktiviteter som gir klimagassutslipp, naturinngrep eller tap av matjord.
- Dersom dette *ikke er mulig*, skal man **flytte** aktiviteten eller utbyggingen ved å endre måten den blir gjennomført på, eller endre plasseringen av den.
- **Forbedre** er siste trinn og innebærer å gjøre gjenstående løsninger så ressurseffektive og miljøvennlige som mulig, for eksempel gjennom teknologi og effektivisering (som elektrifisering).

Tiltaksrammeverket UFF skal fungere som et verktøy for gode beslutninger og avveininger mellom ulike samfunns mål, og er et rammeverk som gir rom for en bredde av lokale løsninger i kommunene i regionen.

Samfunnssikkerhet innebærer temaer som klimaendringer og naturkatastrofer, matforsyning, digital infrastruktur og cyberangrep, lokalt samhold, transportberedskap og kritisk infrastruktur.

Videreutvikle dagens areal- og mobilitetsstruktur

Den regionale planen er basert på en videreutvikling av dagens regionale areal- og mobilitetsstruktur, der bolig- og arbeidsplassvekst legges til eksisterende byer og tettsteder med godt kollektivtilbud. Denne strukturen skal prioriteres av stat, fylke og kommuner og skal ligge til grunn for videre samarbeid.



Figur 1: De tre bærekraftsdimensjonene, tiltaksrammeverket UFF (unngå, flytt, forbedre) og samfunnssikkerhet er gjennomgående føringer og rammeverk i planen.

Sterkere prioritering av natur og jordbruksarealer

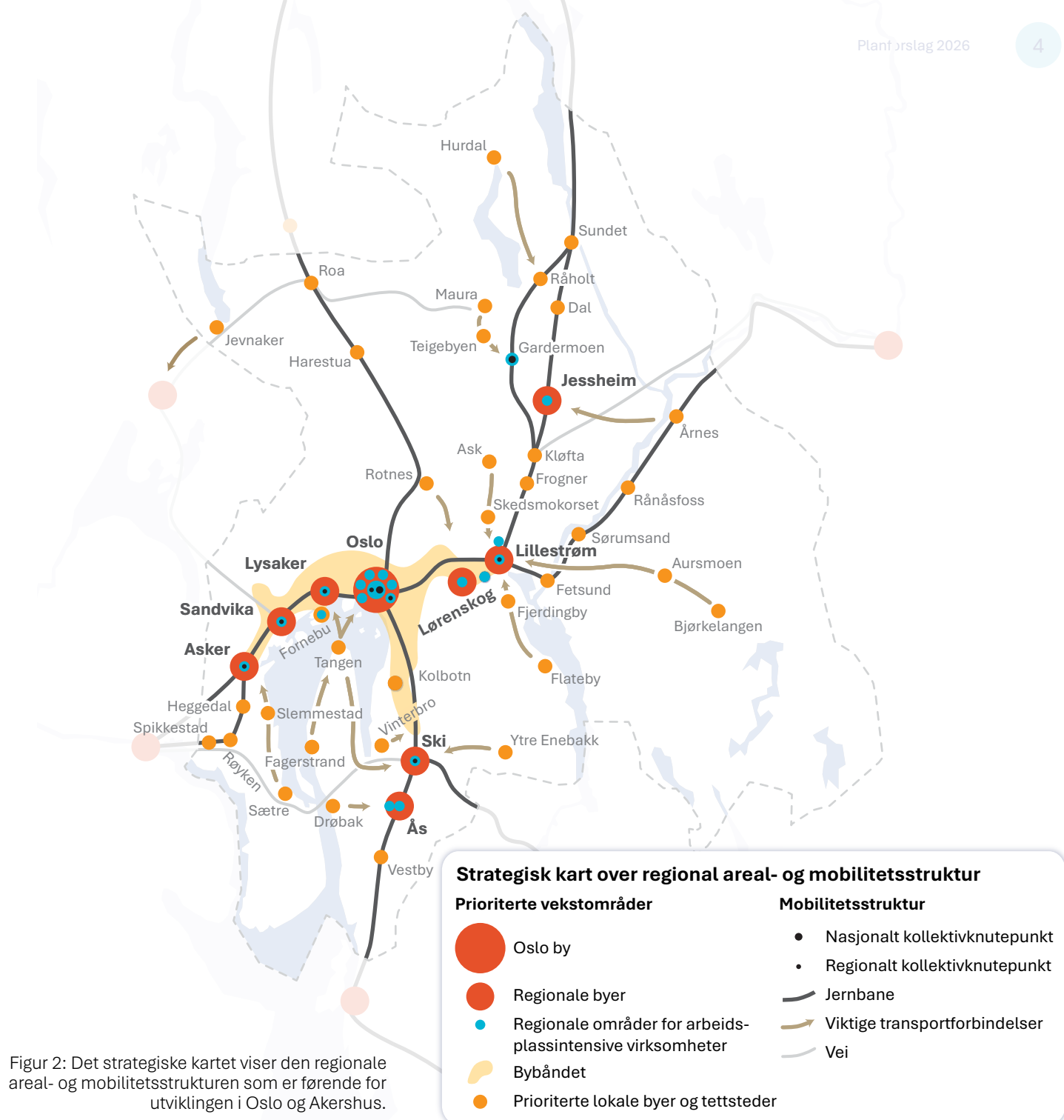
Planen setter bevaring av natur og jordbruksarealer som premiss for utbyggingen i regionen. Kommunene skal ta vare på matjord, karbonrikt areal, særlig viktig natur, sammenhengende grønnstruktur for biologisk mangfold og viktige friluftslivsområder. Vurdering av arealer og mål om arealnøytralitet er eksempler på virkemidler for å oppnå ønsket utvikling.

Prioriterte vekstområder og vekstfordeling

Planen peker ut prioriterte vekstområder der hovedandelen av veksten i boliger og arbeidsplasser skal komme. Kommuner med høy grad av sentralitet, i stor grad bybåndskommunene, skal samle en stor andel vekst til disse områdene. Kommuner som ligger lenger ut i Akershus, får rom for en mer fleksibel fordeling.

Levende byer og steder med god bokvalitet

Når vi samler veksten arealeffektivt til noen steder, gir det grunnlag for mer levende byer og tettsteder med bedre handels-, service- og kollektivtilbud og at flere kan gå og sykle i hverdagen. Steder må utvikles med funksjonsblanding og kvalitet, høy arealutnyttelse i sentrum og gode bomiljøer som kan appellere til en bredt sammensatt befolkning, og må sikre rettferdig tilgang til sosiale goder. Lokalisering av næring og handel må bygge opp under sentrum. God infrastruktur for fotgjengere, syklister og kollektivtransport må prioriteres, samtidig som sentrum bør være tilgjengelig for varelevering, drift og nødvendig bilkjøring. Planen gir mulighet for differensiert utvikling tilpasset lokale fortrinn og stedenes egenart.



Figur 2: Det strategiske kartet viser den regionale areal- og mobilitetsstrukturen som er førende for utviklingen i Oslo og Akershus.

Kollektivtransporten utvikles i takt med befolkningsveksten

Jernbane, T-bane og hovedbusstraseer er ryggraden i mobilitetssystemet og skal håndtere de største reisestrømmene. Det krever innsats for å sikre økt kapasitet, punktlighet, framkommelighet for buss og sømløse bytter i knutepunktene. Kollektivtransporten må utvikles i takt med befolkningsveksten i de prioriterte vekstområdene. Utvikling skal ta utgangspunkt i eksisterende infrastruktur.

Aktiv mobilitet

Sammenhengende og trygge forbindelser for gåing og sykling skal utvikles i hele regionen. Gåing og sykling skal særlig prioriteres inn til knutepunkt og på skole- og arbeidsreiser, med helårsdrift og universell utforming. Dette bidrar til bedre folkehelse og nærmiljø.

Næringsutvikling i hele regionen

Alle kommuner skal kunne legge til rette for næringsutvikling, med utgangspunkt i prinsippene om rett virksomhet på rett sted. Regionen må sikre effektive, utslippsfrie og kapasitetssterke logistikkønsninger, med lokalisering av terminaler og funksjoner i regionale næringsområder.

Energiforsyning og omstilling

Planen skal bidra til regional energisikkerhet gjennom å prioritere energieffektivisering og fleksibilitet, lokal produksjon av fornybar energi og samlokalisering av energikrevende virksomhet, energiproduksjon og energiinfrastruktur.

Energi må vurderes tidlig i alle planprosesser for å sikre tilstrekkelig energiforsyning og unngå naturinngrep og unødvendig kompliserte og arealkrevende løsninger.

Helhetlig og sirkulær masseforvaltning

Regionen skal bruke masser som en ressurs og sikre arealer for massehåndtering nær der behovet oppstår. En sirkulær og koordinert masseforvaltning reduserer transportbehov, klimabelastning og irreversible arealinngrep og bidrar til mer effektiv bruk av både arealer og byggematerialer.

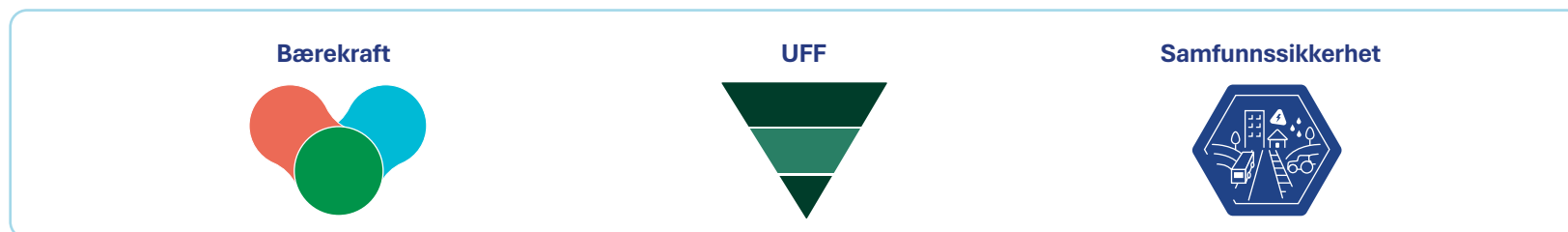
Prioritere natur- og kulturmiljøverdier og tilgang til Oslofjorden

Natur, kulturmiljøer og kystlandskap i strandsonen skal bevares gjennom å unngå nedbygging og sikre langsiktig tilgang for allmennheten. En styrket forvaltning av strandsonen forbedrer miljøtilstanden i Oslofjorden og gir viktige gevinster for folkehelse, livskvalitet og regionens natur- og friluftslivsverdier.

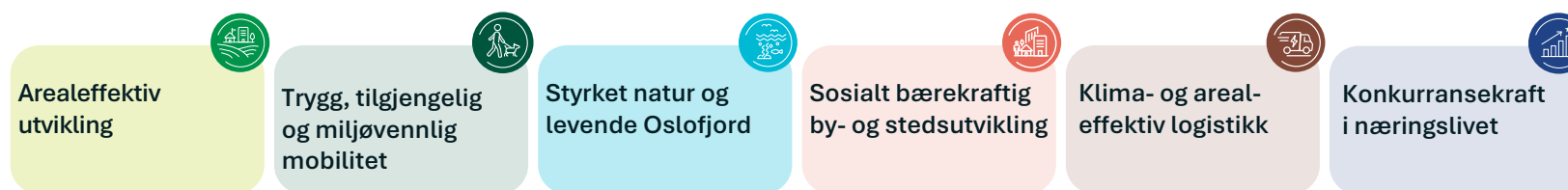


Planens oppbygning

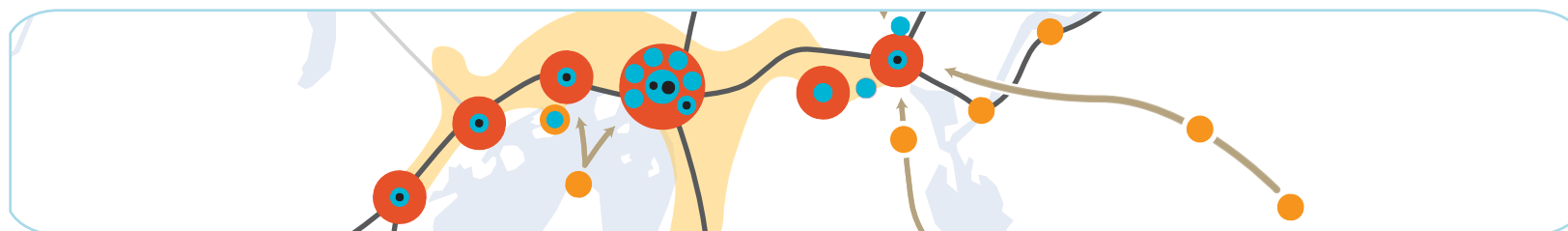
Gjennomgående føringer og rammeverk



Mål



Strategisk kart



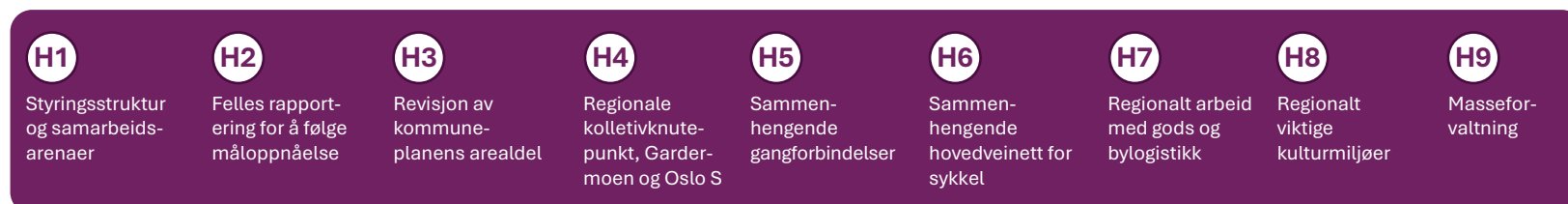
Strategier



Retningslinjer



Handlingspunkter



Figur 3: Planen er bygget opp med tre gjennomgående føringer og rammeverk, samt 6 overordnede mål som overbygning. Deretter følger et strategisk kart over regional areal- og mobilitetsstruktur, som er førende for alle strategiene i planen. Det er til sammen 8 strategier som følges opp gjennom 30 retningslinjer og 9 handlingspunkter.

1 ● En bærekraftig og attraktiv region i Europa

Oslo og Akershus skal fortsette å vokse og utvikles som en bærekraftig og attraktiv region i Europa. Utviklingen skal bygge videre på regionens eksisterende infrastruktur, stedlige kvaliteter og fortrinn. Planen skal være et verktøy for felles prioriteringer og gi tydelig kurs for samfunnsutviklingen i regionen. Planen skal styrke næringsutvikling, mobilitet, samfunnssikkerhet og kvalitet i byer og tettsteder. Bevaring av natur, biologisk mangfold, matjord, samt reduksjon av klimagassutslipp er blant de viktigste hensynene planen skal ivareta.

Mål

For å følge opp ambisjonen om en bærekraftig og attraktiv region i Europa har planen følgende mål. Til sammen bidrar dette til en trygg, inkluderende og klimavennlig region som legger grunnlaget for lang-siktig verdiskaping, god folkehelse og forutsigbar samfunnsutvikling.



Arealeffektiv utvikling

Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur og dyrka mark. Areal- og mobilitetsutvikling skal bidra til å nå nasjonale og regionale mål for klima, natur, kulturmiljø og jordvern



Trygg, tilgjengelig og miljøvennlig mobilitet

Et effektivt, tilgjengelig og miljøvennlig mobilitetssystem skal redusere behovet for personbilreiser. Gange, sykkel og kollektivtransport skal være et naturlig førstevalg, og ta all vekst i persontransport. Eksisterende mobilitetsinfrastruktur skal ivaretas og videreutvikles



Styrket natur og levende Oslofjord

Sammenhengende grønnstrukturer, karbonrike arealer og viktige naturtyper og friluftsområder skal beskyttes av hensyn til klima, biologisk mangfold og økosystemtjenester, og innbyggernes livskvalitet. Klimarisiko skal reduseres gjennom areal- og mobilitetsplanlegging med høy bevissthet om naturfarer og klimatilpasning.

Tilgangen til strandsonen langs Oslofjorden skal sikres og bør bedres, og helhetlig forvaltning av strandsonen skal bidra til bedre miljøtilstand i fjorden.



Sosialt bærekraftig by- og stedsutvikling

En sosialt bærekraftig by- og tettstedsutvikling skal møte behovene til befolkningen. En variert boligutbygging skal håndtere en sterk vekst i befolkningen og møte behovene til den fremtidige befolknings sammensetningen, samtidig som klima, natur og miljø skal bevares.

Byer og steder skal utvikles med kvalitet slik at de fremmer helse og trivsel for alle. Innbyggere skal ha kort og trygg tilgang med gange og sykkel til hverdagsmål, møteplasser og natur- og friluftsområder. Sentrumsområder skal ha stor grad av flerfunksjonalitet.



Klima- og areal-effektiv logistikk

Gods- og næringstransport (inkludert både varebiler og tunge kjøretøy) skal være effektivt, miljøvennlig, og til minst mulig ulempe for samfunnet. Det skal jobbes for at utslipp fra gods- og næringstransporten reduseres mot tilnærmet null i 2030.



Konkurranseskraft i næringslivet

Regionen skal være konkurransedyktig og attraktiv for etablering og vekst i næringslivet.

Andre felles mål

Regional plan skal bidra til at konkrete, regionale og lokale mål i Oslo kommune og regional planstrategi for Akershus nås. Et av de mest sentrale målene er nullvekstmålet, som er forankret i byvekstavtalen for Oslo og Akershus. Det nasjonale nullvekstmålet for byområdene sier at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk, og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Regional plan er et viktig premiss i byvekstavtalen for Oslo-området.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune samarbeider også om regional plan for konkurransekraft og verdiskaping. Den regionale areal- og mobilitetsutviklingen bidrar til å legge gode rammer og forutsetninger for måloppnåelse knyttet til grønn omstilling og konkurransekraft i næringslivet. Planen må også ses i sammenheng med vannforvaltningsplaner.



Om nullvekstmålet

Nullvekstmålet innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk, og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Nullvekstmålet er forankret i Nasjonal transportplan, og Oslo og Akershus er forpliktet til nullvekstmålet gjennom byvekstavtalen. I denne forplikter staten, fylkeskommunene og kommunene seg til en felles innsats for å nå nullvekstmålet.

Staten bidrar til å finansiere økt satsing på kollektivtransport, sykling og gange, som støttes opp av lokale virkemidler som restriktive tiltak mot biltrafikk og arealbruk, samt drift av kollektivtrafikk og investeringer i infrastruktur. De bompengefinansierte bypakkene er en del av avtalene, og er viktige både for å finansiere prosjekter og tiltak, og for å stanse veksten i personbiltrafikken i tråd med nullvekstmålet.

Foto: Ruter AS / Spoon Nikolas Gogstad

Slik bygger vi en bærekraftig og konkurransedyktig region

Oslo og Akershus er en tett sammenvevd region med sterke koblinger til resten av landet. Reisesrømmer mellom bo-, arbeids- og leveområder flyter på tvers av hele regionen. Utviklingen i én kommune har direkte betydning for både de øvrige kommunene og regionen som helhet. Regionen har gode forutsetninger for å kombinere vekst i befolkning og arbeidsplasser og bærekraftig utvikling, gjennom smartere og mer konsentrert arealbruk.

Regionale styrker som gir handlingsrom

Oslo og Akershus er landets to mest folkerike fylker, preget av sterk vekst, høy mobilitet og en sammensatt demografi. Regionen skiller seg ut nasjonalt gjennom kombinasjonen av høy urban tetthet, store vekstområder og omfattende pendlerstrømmer som binder arbeids- og boligmarkedene tett sammen.

- Oslo er landets største arbeids- og kunnskapsknutepunkt, med ledende miljøer innen offentlig forvaltning, finans, teknologi, kultur, helse og profesjonstjenester. Oslo havn og Alnabru-terminalen gjør byen til et sentralt logistikk- og transportknutepunkt for nasjonal og internasjonal vareflyt.
- Gardermoregionen vokser raskt, med Oslo lufthavn og Gardermoen næringspark som motorer for logistikk, transport og kompetanseintensive næringer.
- Follo-regionen har fått et betydelig løft gjennom Follobanen, som styrker både lokalt næringsliv og kunnskapsintensive virksomheter.

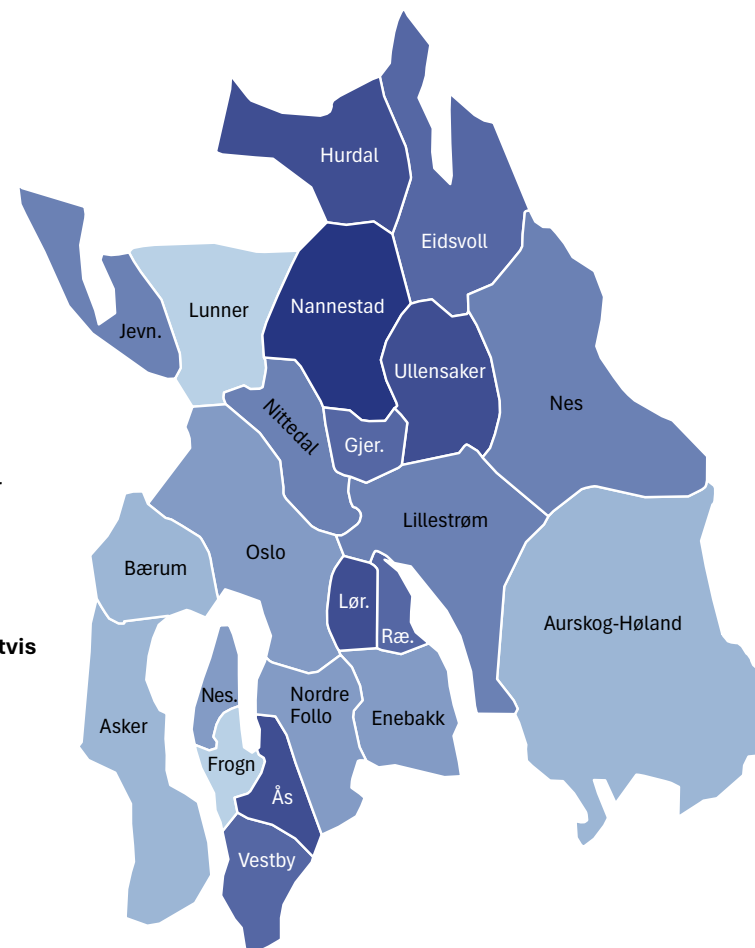
- Romerike er blant landets raskest voksende områder, med variert næringsliv og sterke forsknings- og teknologimiljøer, særlig på Kjeller. Regionen gir viktige synergier mellom Oslo og Gardermoen.
- Vestkorridoren (Asker og Bærum) kjenne-tegnes av høyt utdanningsnivå, et sterkt tjeneste- og teknologinæringsliv og et svært godt kollektivtilbud.
- Lunner og Jevnaker har en næringsstruktur preget av industri, bygg og anlegg, lokale tjenester og sterkt landbruk og fungerer som attraktive pendlingsområder med nærhet til flere større bo- og arbeidsmarkeder.

Den etablerte kollektivstrukturen, variert næringsliv, sterke kunnskapsmiljøer og robuste arbeidsmarkeder gir grunnlag for grønn omstilling og mer bærekraftige mobilitetsmønstre.

Fremskrevet prosentvis befolkningsvekst 2024-2040

- 6 - 7 prosent
- 8 - 10 prosent
- 11 - 12 prosent
- 13 - 16 prosent
- 17 - 20 prosent
- 21 - 25 prosent
- 26 - 29 prosent

Datakilde: SSB



Figur 4: Det er forventet befolkningsvekst i alle kommunene i Oslo og Akershus frem mot 2040

Arealbruk som beskytter natur, klima og matsikkerhet

Regionen har store natur- og landbruksverdier som gir identitet og klare premisser for utvikling. Oslofjorden, Østmarka nasjonalpark, områder som er dekket av markaloven eller vernet etter naturmangfoldsloven og blågrønne strukturer med stor variasjon i naturtyper og habitater samt jordbruksarealer av nasjonal betydning, må ivaretas.

Med dette som grunnlag for arealutviklingen ivaretar vi både naturmangfold, styrker klimatilpasning og miljøtilstand og bidrar til nasjonal matberedskap. Ved å styrke eksisterende byer og tettsteder og utnytte dagens infrastruktur bedre, reduseres presset på natur, jordbruksarealer, klimagassutslipp og energibruk.

Lokale kvaliteter som driver attraktivitet og støtter god helse

Lokale kvaliteter og identiteter gir mulighet for differensiert utvikling som spiller på steders særegenhet. Dette legger til rette for inkluderende og attraktive lokalsamfunn i hele regionen, som understøtter god helse og livskvalitet ved å invitere til deltakelse, sosialt fellesskap og et aktivt liv.

Arealeffektiv vekst til områder der sosial og teknisk infrastruktur allerede er på plass vil effektivisere kommunenes og fylkeskommunens drifts- og tjenestekostnader. Dette gir grunnlag for flere positive samfunnseffekter: mer gå- og sykkelvennlige steder, aktive og sosiale hverdagsliv, tryggere nærmiljøer og bedre rammer for næringslivet.



Kollektivsystemet som forutsetning for vekst

Regionen har et velfungerende kollektivtilbud som binder delregioner sammen og sikrer forbindelser både internt og med naboregioner og fylker. Flere store prosjekter – som Fornebubanen, oppgradert T-banesystem, busstraseer av høy standard, og hyppigere togavganger – legger grunnlag for konsentrert og bærekraftig byutvikling rundt kollektivknutepunktene. Dette gir gode forutsetninger for å flytte reiser fra bil til gange, sykkel og kollektiv, spesielt i bybåndet og i de regionale byene. Samtidig er det geografiske deler av regionen som ikke har et kollektivtilbud som er omfattende eller attraktivt nok til å være et reelt alternativ i dag. Derfor må det vurderes nye tiltak som kan styrke kapasiteten i områder der befolkningen har vokst og vil vokse mest. Med utgangspunkt i økonomiske framtidsutsikter vil det være viktig å prioritere drift og vedlikehold, og tiltak som kan gi bedre kapasitetsutnyttelse i dagens transport- og kollektivinfrastruktur og bedre punktlighet og regularitet i kollektivtilbudet.

Teknologiske muligheter for smartere mobilitet

Nye mobilitetsformer og teknologiløsninger innen mobilitet vil kunne supplere og forsterke den regionale areal- og mobilitetsstrukturen og bidra til at transportkapasiteten utnyttes bedre. Bylogistikk og massehåndtering genererer betydelige deler av trafikken og krever tiltak for mer effektiv ressurs- og arealbruk.

Sterkere fagmiljøer og næringsklynger som grunnlag for innovasjon

Regionens næringsmiljøer, forskningsinstitusjoner og det regionale mobilitetssystemet er et sterkt fundament for innovasjon, kompetanseutvikling og effektive ressurskjeder. Ved å bygge videre på dette – og styre veksten strategisk rundt kollektivknutepunkt – kan regionen dempe trafikkpress, effektivisere ressursbruk og legge til rette for sterke kompetansemiljøer.

Oslo har etablerte innovasjonsdistrikter, og innovasjonsdistrikter er et virkemiddel for nærings- og byutvikling i Akershus. Innovasjonsdistrikter bidrar til sterke og attraktive næringsmiljøer gjennom tett samspill mellom næringsliv, forskning og offentlig sektor, og gir bedre vilkår for at bedrifter kan etablere seg, bli værende og vokse i regionen. I innovasjonsdistriktene er målet etablering av kompetanseintensivt næringsliv som bygger på innovasjonsdistriktenes særskilte fortrinn.

Trygghet og beredskap som premiss for framtidig utvikling

Når vi tar tilstrekkelig hensyn til samfunnssikkerhet i arealplanleggingen, reduserer vi faren for skade på liv, helse, miljø og infrastruktur. På den måten kan regionen utvikle seg til et tryggere, grønnere og mer motstandsdyktig samfunn mot 2040 og videre mot 2060.



T-banevogn i en verkstedshall i Oslo.
Foto: Iver Gjendem / Bonanza

Samarbeid

FNs bærekraftsmål 17 er «samarbeid for å nå målene». Oppfølging og gjennomføring av planen krever samarbeid og helhetlig virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivå, sektorer og kommunegrenser. Dette er nærmere omtalt i kapittel 4 om oppfølging av planen.

Regional plan mot 2040 er grunnlaget for samarbeidet mellom staten, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene i Akershus og skal legges til grunn for disse virksomhetenes planlegging og prioriteringer (jf. plan- og bygningsloven § 8-2).

For å nå planens mål er vi spesielt avhengig av følgende:

- Statens bidrag til kollektivtransporten i regionen må videreføres og styrkes. De statlige sektorene har en areal- og mobilitetspolitikk som støtter utbygging i tråd med planen, og unngår å bruke innsigelser der planen følges opp.
- Fylkeskommunale oppgaver knyttet til kollektivtransport, veier og arealpolitikk må innrettes etter planen og til støtte for statlige og kommunale oppgaver.
- Kommunene må innrette sin arealplanlegging etter den regionale planen, med tilrettelegging for arealeffektiv utbygging i prioriterte vekstområder.

Dersom alle aktørene følger opp planen innenfor sine ansvarsområder, vil regionen ha stor mulighet til å nå felles mål.



Oppfølging av planen sikres i handlingspunkt:

● H1 Styringsstruktur og samarbeidsarenaer

Hva: Etablere styringsstruktur og samarbeidsarenaer tilhørende regional plan som sikrer gjennomføring, forankring og eierskap blant aktørene.

Gjeldende samarbeidsarenaer og nettverk som følger opp temaene i regional plan skal gjennomgås, for å vurdere behov for justeringer og videreutvikling av samarbeidsarenaer.

Det avholdes jevnlig møter med Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet for å drøfte oppfølging av regional plan.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: Statlige samferdsels- og arealmyndigheter, kommuner i Akershus, Statsforvalter (ikke uttømmende)

Når: etter vedtak av regional plan

Gjennomgående føringer og rammeverk

Den oppdaterte regionale planen bygger på tre gjennomgående føringer og rammeverk:

- FNs bærekraftsmål og tre bærekraftsdimensjoner: miljømessig, sosial og økonomisk
- tiltaksrammeverket unngå, flytt, forbedre (UFF)
- samfunnssikkerhet

Disse føringene ligger til grunn for hele planstrukturen og sikrer at Oslo og Akershus kan vokse videre på en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig måte. Samlet gir dette Oslo og Akershus mulighet til å møte vekst, mobilitetsbehov, klimaendringer, demografiske endringer og samfunnssikkerhetsutfordringer med høy gjennomføringsevne og stor grad av omstillingsevne.

Miljømessig bærekraft

Planen legger bærekraftig forvaltning og ivaretagelse av natur og miljø til grunn for framtidig ressurs- og arealbruk.

Tap av naturmangfold og sårbarhet for naturfarer forsterker behovet for mer bærekraftig arealbruk. Oslofjorden er i en svært alvorlig miljøtilstand som følge av forurensning, avrenning og nedbygging av viktige habitater.

Det er også behov for mer bærekraftig og helhetlig masseforvaltning. Estimater viser at prosjekter i regionen kan generere 30–35 millioner m³ overskuddsmasser fram mot 2040, i tillegg til 5–7,5 millioner m³ som årlig flyttes inn og ut av regionen.

Den store befolkningsveksten utover i regionen gir økt pendling og større press på vei- og kollektivinfrastruktur, det kan medføre mer støy, kø og lokal

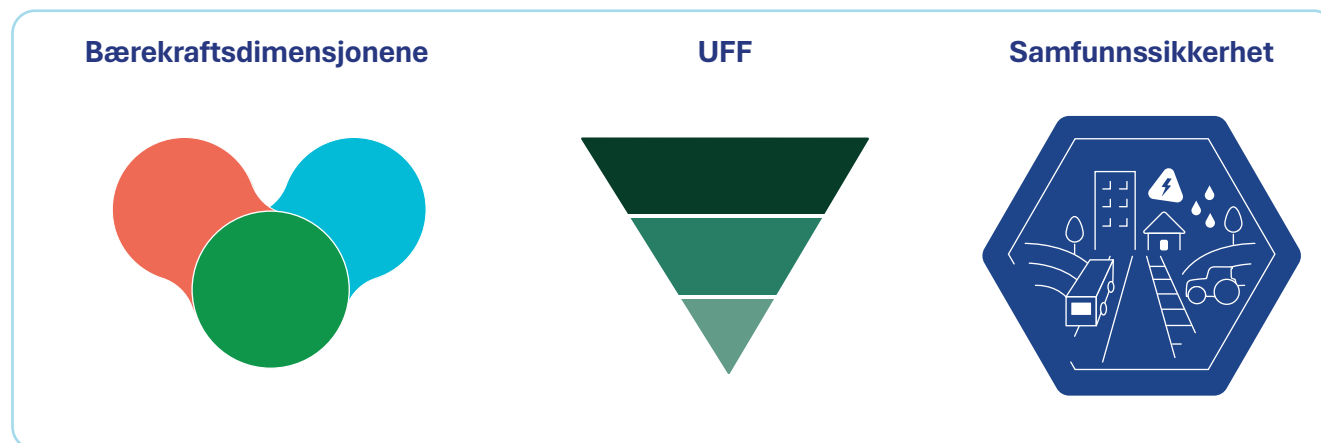
luftforurensning. Det må derfor jobbes kontinuerlig med å opprettholde kapasitet og fremkommelighet for kollektivtrafikken, slik at det blir mer attraktivt å gå og sykle. Gjort riktig unngår vi at innbyggerne i regionen bruker vesentlig mer tid i bilkø enn i dag og at kollektivtransporten blir et mer attraktivt og konkurransedyktig transportmiddel.

Planens overordnede grep er å ha arealeffektiv vekst i prioriterte vekstområder, slik at vi får gode lokalsamfunn, attraktivitet i næringslivet, unngår nedbygging i de store sammenhengende naturområdene, bevarer grønne korridorer mellom stedene, og begrenser utslipp.

Sosial bærekraft

Sosial bærekraft forstås som rettferdig fordeling og tilgang til goder, tjenester og muligheter i samfunnet, uavhengig av alder, funksjonsevne, etnisitet, økonomi og livssituasjon. I planen handler dette om goder som bolig, mobilitet og stedskvaliteter.

Økende levekostnader og høye boligpriser i de mest sentrale delene av regionen har medført sterk befolkningsvekst utover i regionen med særlig sterk vekst i korridoren Lørenskog–Lillestrøm og flere tettsteder på Romerike. I planperioden vil det bli en dreining i befolkningen med færre barn og unge, og langt flere eldre over 67 år. Sammen med strammere kommuneøkonomi og folkehelseutfordringer vil dette forsterke behovet for omstilling i tjenesteproduksjon og utvikling av mer aldersvennlige lokalsamfunn.



Figur 5: Planens gjennomgående føringer og rammeverk.

Planen legger til rette for levende og attraktive byer og steder som har et tilstrekkelig befolkningsgrunnlag for lokale tilbud og tjenester. Planen legger også til rette for et bredere arbeidsplassstilbud flere steder i regionen som gir bedre balanse i transportsystemet, kortere reiseavstander og større potensial for gåing og sykling.

Planen legger hovedvekten på areal- og mobilitetsutvikling. En sosialt bærekraftig utvikling i regionen er avhengig av at virkemidler på tvers av byvekstavtale, boligpolitikk, arealutvikling og transportsystem ses i sammenheng. For å styrke sosial bærekraft i areal- og mobilitetsplanlegging bør hensyn til folkehelse og sosiale fordelingsvirkninger vektlegges tungt. Mobilitetssystemet skal være trygt, tilgjengelig, sosialt bærekraftig og fremme folkehelse. Mobilitetssystemet må utvikles slik at flest mulig kan velge miljøvennlige reiser. Det må også legges vekt på at ulempene ved mobilitetsutviklingen reduseres for flest mulig.

Økonomisk bærekraft

Økonomisk bærekraft handler om å sikre økonomisk trygghet for alle, og å bruke ressursene på en slik måte at dagens økonomiske utvikling ikke går på bekostning av fremtidig økonomisk utvikling. Kommunal og fylkeskommunal økonomi er under press og vil være det i planperioden. Gode og forutsigbare økonomiske rammevilkår er en viktig forutsetning for videre utvikling, verdiskaping og vekst i regionen.

Gange, sykkel, kollektivtransport og privatbil utfyller, og komplementerer hverandre i det helhetlige mobilitetssystemet for persontransport En videre

utvikling av et godt kollektivtilbud, og å ta vare på den infrastrukturen vi har, er nødvendig for å sikre en bærekraftig vekst i regionen. Kollektivtilbudets videre utvikling er avhengig av forutsigbar og tilstrekkelig finansiering av drift, vedlikehold og reinvesteringer i infrastrukturen.

Planen legger opp til arealeffektiv boligutvikling i prioriterte vekstområder og at flere arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter skal etablere seg i de regionale byene og prioriterte vekstområdene utenfor Oslo. Dette kan bidra til kortere reiseavstander og bedre utnyttelse av kapasiteten i kollektivsystemet, blant annet gjennom økt motstrøms pendling.

Kvalitet i stedsutvikling bidrar også til økt konkurransekraft i næringslivet, ved at stedene blir mer attraktive for etablering av virksomheter. I tillegg kan mer helsefremmende stedsutvikling og bedre folkehelse gi langsiktig økonomiske besparelser for kommunene.



Tiltaksrammeverket unngå, flytt, forbedre (UFF)

For å benytte samfunnets ressurser mest mulig effektivt og ta vare på det vi har, brukes tiltaksrammeverket UFF i planen. Rammeverket skal legge til rette for riktige valg for at framtidens miljø og økonomi skal være bærekraftig, blant annet ved å sikre at hensyn til natur og klima vektlegges i planlegging, og for å redusere klimagassutslipp. Tiltaksrammeverket UFF innebærer følgende:

- Unngå unødvendig utbygging, tiltak og aktiviteter som forårsaker klimagassutslipp, naturinngrep eller tap av matjord.
- Dersom dette ikke er mulig, skal man flytte aktiviteten ved å endre måten den blir gjennomført på, eller endre plasseringen av den.
- Forbedre er siste trinn og innebærer å gjøre gjenstående løsninger så ressurseffektive og miljøvennlige som mulig, eksempelvis gjennom teknologi og effektivisering (for eksempel elektrifisering).

Prioriteringene i tiltaksrammeverket UFF ligger til grunn for alle strategier og retningslinjer i den regionale planen, selv der det ikke er nevnt eksplisitt.

Samfunnssikkerhet

Det å ivareta og styrke naturområder og matjord og unngå utbygging i risikoutsatte områder gir økt samfunnssikkerhet. Det sikrer viktige økosystemtjenester, bidrar til matforsyning og gir naturlig beskyttelse mot klima- og naturfarer, som flom og overvann. Tilsvarende har en trygg og stabil energiforsyning stor betydning for energisikkerhet i regionen.

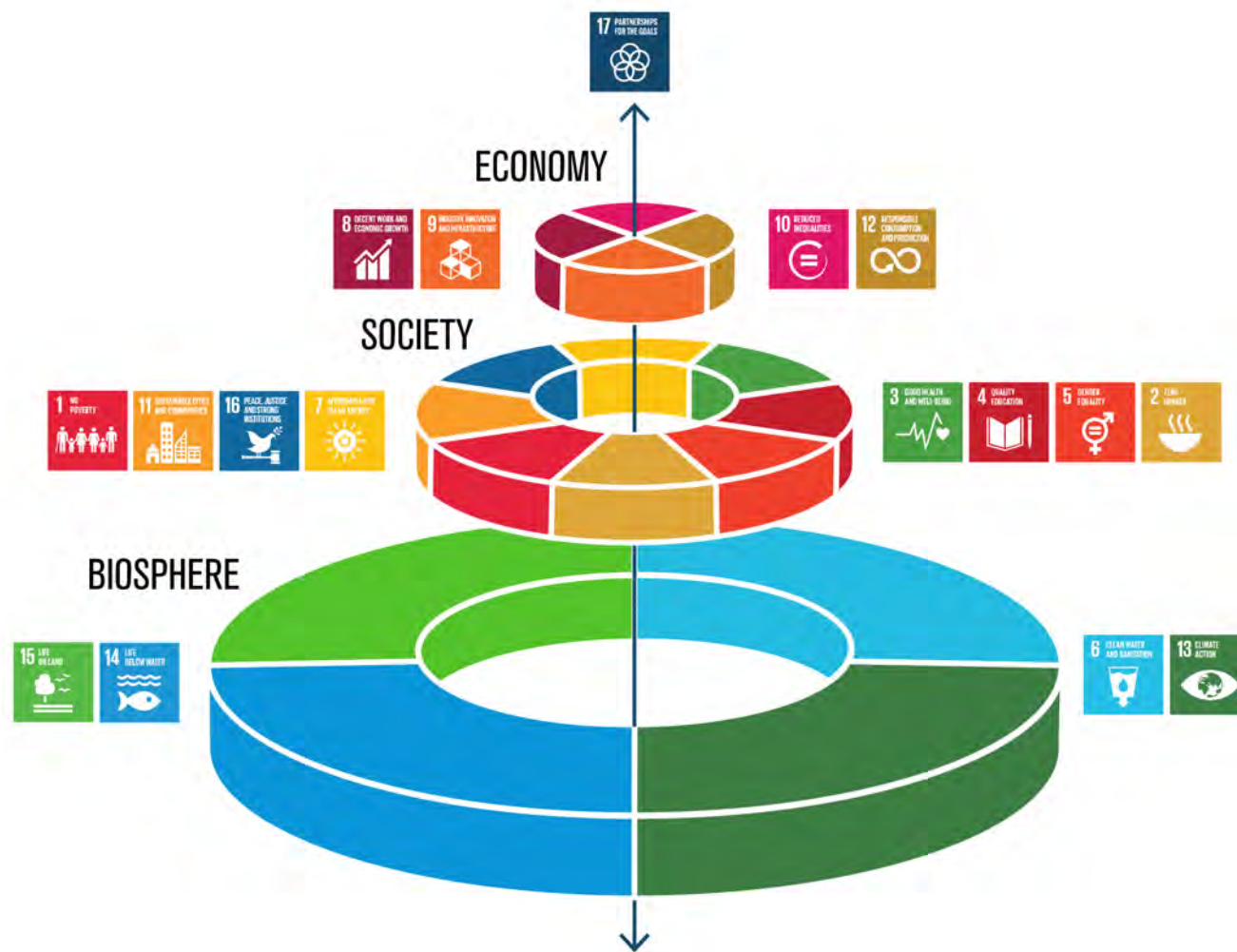
Digitalisering, ny teknologi og avhengighet av digitale infrastrukturer øker sårbarheten for cyberangrep og systemfeil, mens geopolitisk uro skaper usikkerhet rundt energi, forsyningssikkerhet og beredskap. Den regionale planen legger føringer for hvordan kommunene skal jobbe for å sikre en trygg og stabil energiforsyning, for å øke energisikkerheten i regionen.

Når flere går, sykler og reiser kollektivt, avlastes veinettet. Dette reduserer kø og gjør transportsystemet mindre sårbart ved hendelser, noe som styrker beredskapen. Planen inneholder også føringer for transportberedskap og ivaretagelse av grunnleggende infrastruktur.

Målkonflikter og prioriteringer

Det overordnede hierarkiet til FNs bærekraftsmål, som vist i figur 6, legges til grunn for avveininger og prioriteringer i regional plan. Mål knyttet til biosfæren, som reduksjon av klimagassutslipp og naturvern, skal ha høyeste prioritet. Deretter følger mål knyttet til samfunnsutvikling og sosial bærekraft, som tas hensyn til så langt det lar seg gjøre uten at de kommer i konflikt med biosfæremålene. Mål knyttet til økonomisk bærekraft vurderes i sammenheng med de andre målene, slik at de kan bidra til en helhetlig og langsiktig bærekraftig utvikling. Der enkelthensyn skal tillegges særlig vekt, er dette presisert i planen.

I oppfølgingen av regional plan må alle aktører bidra til å finne gode løsninger. Det er avgjørende at beslutningsgrunnlaget tydeliggjør hvilke sammenhenger og dilemmaer som foreligger. Kunnskap om økonomiske, miljømessige, og sosiale virkninger må ligge til grunn for planer og prioriteringer som følger opp regional plan.



Figur 6: Illustrasjon som viser de 17 bærekraftsmålene og de tre bærekraftsdimensjonene. Laget av Azote for Stockholm Resilience Centre, Stockholm University

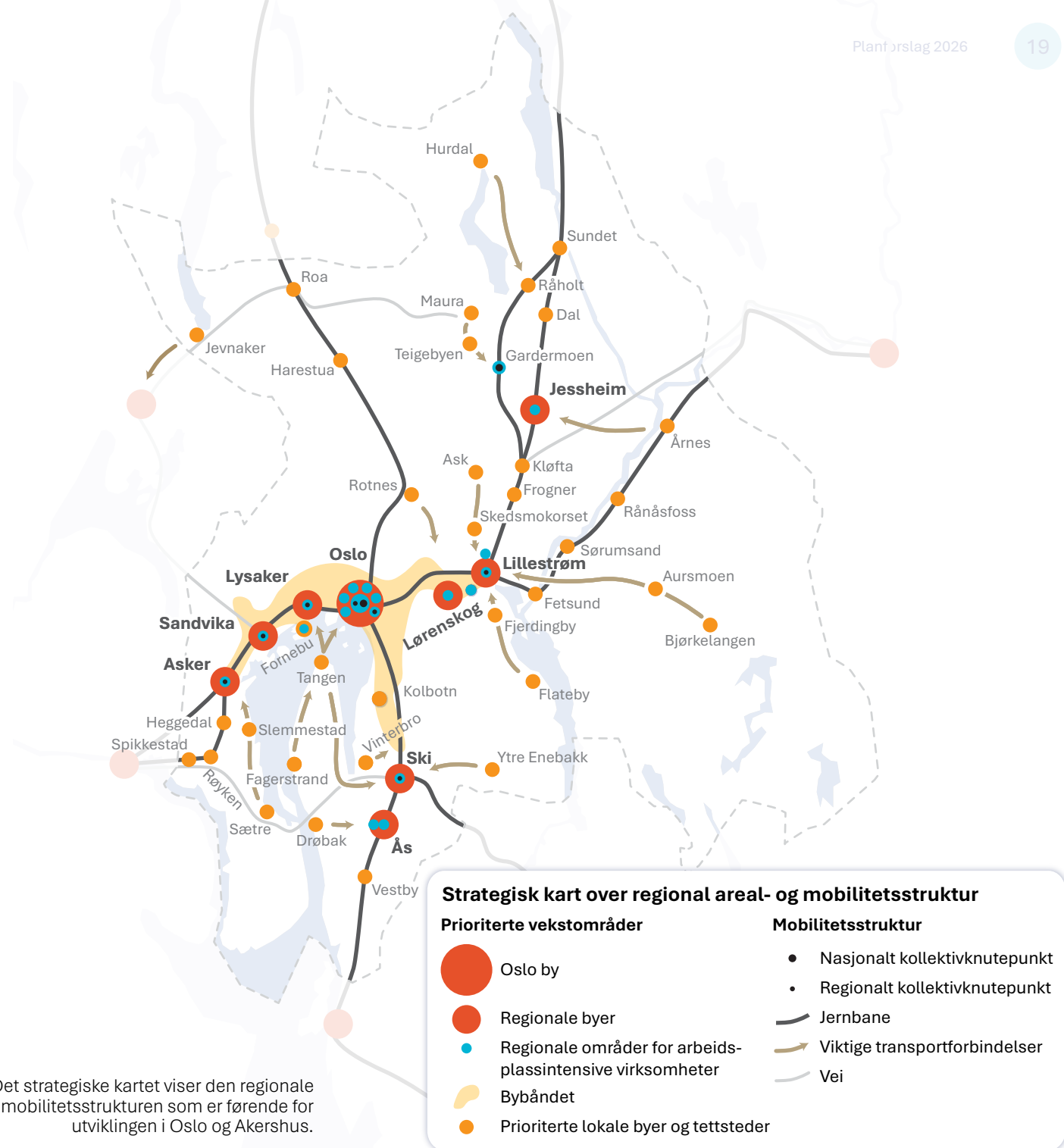
2 Regional areal- og mobilitetsstruktur

Det strategiske kartet er førende for alle strategiene i den regionale areal- og mobilitetsplanen. Dette kapitlet klargjør hvilke områder som er prioritert for vekst, og hvilken rolle de ulike prioriterte vekstområdene skal ha i den videre utviklingen av regionen. Strategiene og det strategiske kartet er viktige føringer for samhandling og er felles referanser for å forstå og tolke retningslinjene.

Strategisk kart over regional areal- og mobilitetsstruktur

Det strategiske kartet viser den regionale areal- og mobilitetsstrukturen som er førende for utviklingen i Oslo og Akershus. Strategi 3 utdyper hvilken vekstfordeling som legges til grunn i hver enkelt kommune.

Den regionale areal- og mobilitetsstrukturen bygger videre på eksisterende byer, tettsteder og etablerte arbeidsplasskonsentrasjoner for å videreutvikle steder med attraksjonskraft. Her danner jernbane, T-bane og hovedtraseer for buss ryggraden i kollektivsystemet og skal løse de største transportstrømmene. Hoveddelen av nye boliger og arbeidsplasser konsentreres til de prioriterte vekstområdene. I Oslo by, bybåndet, de regionale byene og i regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter forventes det en arealeffektiv utvikling med høy kvalitet, god funksjonsblanding og redusert transportbehov. Det åpnes opp for vedlikeholdsvekst utenfor de prioriterte vekstområdene som skal bidra til et stabilt nærmiljø og utnytte eksisterende sosial og teknisk infrastruktur. En slik stedsutvikling er helsefremmende, tjenesteavlastende og aldersvennlig og kan redusere klimagassutslipp.



Prioriterte vekstområder

Oslo by er landets hovedstad, et nasjonalt knutepunkt for transport og et sentralt tyngdepunkt for næringsutvikling. Landets hovedstadsfunksjoner skal ivaretas i Oslo sentrum. Tilgjengeligheten til kollektivtransport fra hele regionen til de store arbeidsplasskonsentrasjonene i Oslo sentrum og langs Ring 3 og T-baneringen skal styrkes. Arbeidsplasskonsentrasjonen i Oslo gir utfordringer med høy pendling mot hovedstaden.

Regionale byer er utpekte byer i Akershus som har høy tetthet, god kollektivdekning og funksjonsblanding med høy andel arbeidsplasser og tjenestetilbud, og som dekker et større regionalt område. En styrking av regionale byer vil gi flere motstrømsreiser ut av Oslo, bedre utnytting av vei og kollektivtransport og kortere arbeidsreiser, samtidig som regionens konkurransekraft øker.

Regionale byer er Asker, Jessheim, Lillestrøm, Lysaker, Lørenskog, Sandvika, Ski og Ås.

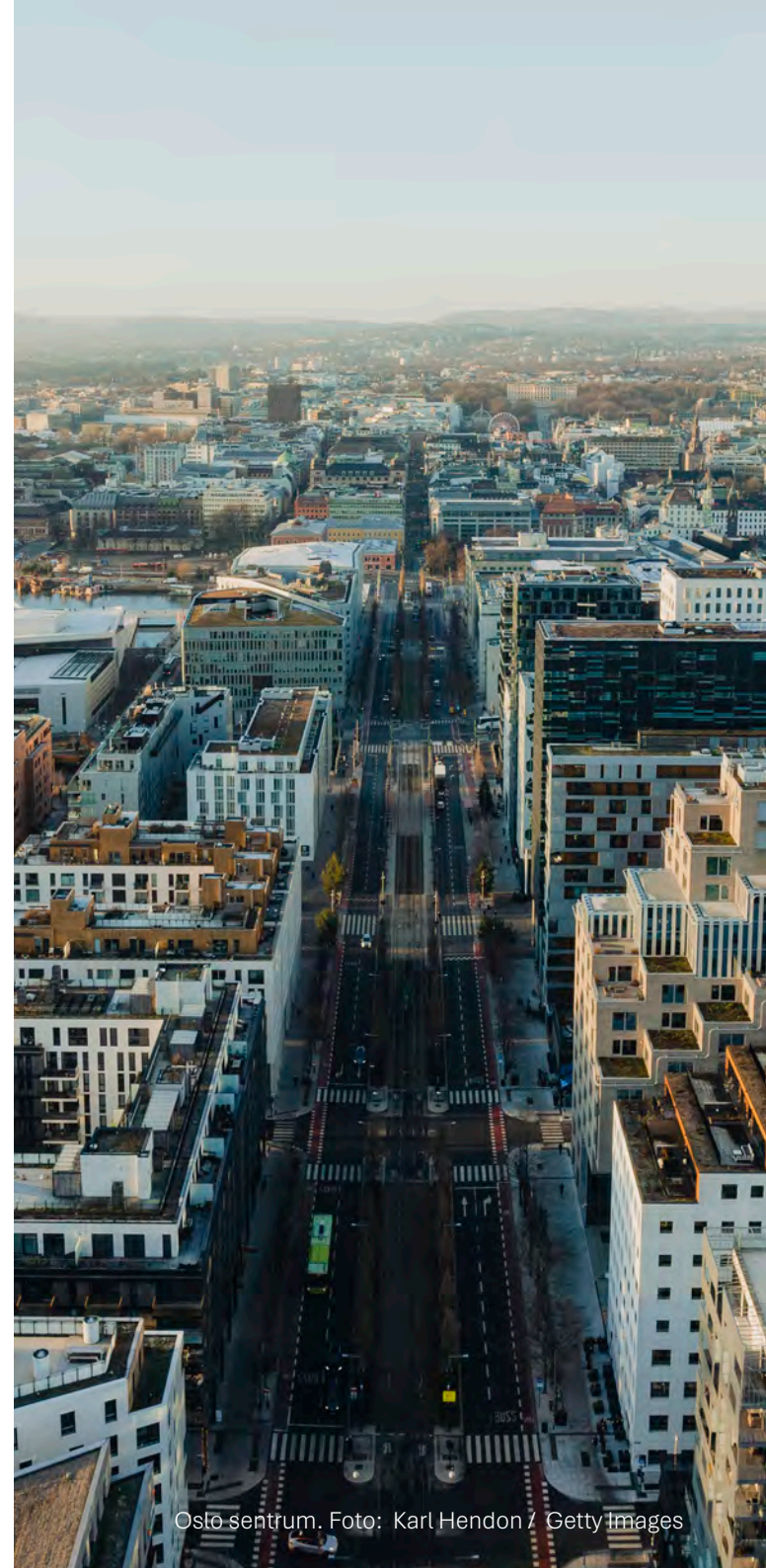
Bybåndet er det sammenhengende byområdet i kommunene Asker, Bærum, Oslo, Lørenskog, Lillestrøm, Rælingen og Nordre Follo der rundt 70 prosent av befolkningen bor. Mellom Langhus og Ski er det et brudd i bybåndet med landbruks- og kulturlandskap som skal bevares. Bybåndet skal ta en høy andel av veksten i befolkning og arbeidsplasser. Framtidig bolig- og arbeidsplassvekst og transformasjon bør i hovedsak konsentreres langs jernbane- og T-banenettet, i gangavstand til stasjoner, eller langs høyfrekvente busstraseer. Samarbeid om senterstruktur, transportforbindelser og sammenhenger i bystrukturen er nødvendig for arealutviklingen.

Prioriterte lokale byer og tettsteder er steder utenfor de regionale byene og bybåndet med størst potensial til å utvikle et bredt tilbud av handel, tjenester og andre funksjoner. Alle kommuner har minst ett definert prioritert lokalt tettsted. Lokale byer og tettsteder skal utvikles arealeffektivt rundt sentrale kollektivknutepunkt, med styrket aktivitet og gode løsninger for gange og sykkel. Kollektivforbindelsene mellom disse stedene, regionale byer og bybåndet styrkes i takt med at passasjergrunnlaget vokser.

De prioriterte lokale byene og tettstedene er Ask, Aursmoen, Bjørkelangen, Dal, Drøbak/Dyrløkke, Fagerstrand, Fetsund, Fjerdingby, Flateby, Fornebu, Frogner, Harestua, Heggedal, Hurdal, Jevnaker, Kløfta, Kolbotn, Maura, Nesoddtangen, Roa, Rotnes, Røyken, Råholt, Rånåsfoss, Skedsmokorset, Slemmestad, Spikkestad, Sundet, Sætre, Sørumsand, Teigebyen, Vestby, Vinterbro, Ytre Enebakk og Årnes.

Solberg i Ås kommune kan utvikles som en del av den regionale byen Ski på tvers av kommunegrensen. Utviklingen bør skje innenfor to kilometer fra knutepunkt i Ski, i tråd med strategi 3.

Tettstedene Vinterbro og Skedsmokorset skiller seg ut med nær tilgang på riks- og europavei, og mangler skinnegående transport, som gjør privatbil til et attraktivt alternativ. I takt med at Skedsmokorset og Vinterbro utvikles, må kollektivfremkommeligheten og et attraktivt kollektivtilbud sikres, slik at området utvikles i tråd med retningslinjene i Regional areal- og mobilitetsplan, og at veksten i persontrafikk skal tas med kollektiv, sykkel og gange.



Oslo sentrum. Foto: Karl Hendon / Getty Images

Tettstedene må utvikles på en måte som bygger opp under det nasjonale nullvekstmålet for byområdene.

Regionale og nasjonale kollektivknutepunkt har en nøkkelrolle i mobilitetssystemet ved å knytte sammen de regionale og lokale kollektivtilbudene. Oslo S må videreutvikles som landets viktigste kollektivknutepunkt. Nasjonale knutepunkt knytter også sammen regionale, nasjonale og internasjonale kollektivtilbud. De er sentrale byttepunkt mellom buss og høyfrekvent skinnegående kollektivtilbud. Samtidig er knutepunktene steder som skal utvikles med stedsidentitet og attraktivitet, og som egner seg godt for lokalisering av større arbeidsplassintensive virksomheter.

De regionale kollektivknutepunktene er Asker, Lysaker, Lillestrøm, Sandvika, Ski, Bryn/Helsfyr og Nationaltheatret. Oslo S og Gardermoen regnes som nasjonale kollektivknutepunkt.

Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter er utpekte områder, nært kollektivknutepunkt, der virksomheter med et høyt antall arbeidsplasser eller mange besøkende fra hele regionen skal lokaliseres. Det skal legges til rette for effektiv arealutnyttelse. Plassering av arbeidsplasser utdypes i strategi om lokalisering av virksomheter og funksjoner.

De utpekte regionale områdene for arbeidsplassintensive virksomheter er Oslo sentrum (inkl. Fjordbyen) og randsonen av indre by, Aker/Sinsen, Bryn/Helsfyr, Fornebu, Gaustad/Forskningsparken, Gardermoen, Kjeller, Lysaker, Nydalen, Skøyen, Økern, de regionale byene i Akershus, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) og Akershus universitetssykehus.



Fjerdingby i Rælingen

Foto: Marius Lauritsen, Rælingen kommune

3 ● Strategier

Denne delen av planen inneholder føringer for den regionale areal- og mobilitetsstrukturen fram mot 2040. Strategiene viser de viktigste retningsvalgene for en samordnet areal- og mobilitetsutvikling. Hver strategi er fulgt opp med tilhørende retningslinjer og handlingspunkt i margfeltet. Øvrig tekst fungerer som støtte – med veiledning, utdypning og begrunnelse for føringene.

Strategiene følges opp i retningslinje:

● R1 Innretning av planarbeid og prioriteringer

Regional areal- og mobilitetsplan for Oslo og Akershus skal legges til grunn for statens, fylkeskommunenes og kommunenes planlegging og transportprioriteringer i regionen, samt vurdering av innsendte planforslag.

Store investeringer i transportinfrastruktur gjøres i tråd med tiltaksrammeverket UFF.

Ved revisjon av transportprioriteringer sikres det at føringer og prosjektportefølje er i tråd med mål, strategier og retningslinjer i den regionale planen.

Alle strategiene følges opp i handlingspunkt:

- H1 Styringsstruktur og samarbeidsarenaer
- H2 Felles rapportering for å følge måloppnåelse
- H3 Revisjon av kommuneplanens arealdel

S1

Bevaring av natur og jordbruksarealer skal være en føring for arealutviklingen

Strategien innebærer:

Natur og jordbruksarealer skal bevares som lang-siktige fellesgoder. All planlegging bør bygge på oppdatert kunnskap om hvor det er viktige naturverdier og matjord, og legge bevaring av disse områdene til grunn for arealutviklingen. Kommunene bør etterstrebe en arealnøytral utvikling.

Hvorfor gjør vi det?

Ved å ta vare på natur og matjord styrker vi mat-sikkerheten, reduserer klimagassutslipp og gjør regionen mer robust mot klimaendringer, samtidig som vi ivaretar livskvalitet, rekreasjon og viktige turområder. Den største trusselen mot naturen er nedbygging og oppstyking av artsrike områder og karbonrike naturtyper som skog, myr og kulturlandskap. Områder med et særlig rikt naturmangfold er mindre utsatt for negativ påvirkning når de inngår i en større sammenhengende struktur. Det er derfor særlig viktig å bevare de store naturområdene og grønne korridorer mellom disse.

Arealnøytralitet kan bidra til å balansere behovet for utbygging med bevaring av natur, slik at den samlede naturtilstanden kan opprettholdes selv med videre vekst.

Strategi 1 følges opp i retningslinje:

- R2 Vurdering av områder i gjeldende plan
- R3 Unngå nedbygging av viktig natur og jordbruksarealer
- R4 Matjordplan
- R5 Arealnøytralitet
- R6 Naturrestaurering

Strategi 1 følges opp i handlingspunkt:

- H3 Revisjon av kommuneplanens arealdel

Hva: Ved rullering av kommuneplanens arealdel skal regionale og aktuelle statlige myndigheter involveres tidlig i planprosessen, med sikte på å avklare rammer og forventninger til revisjonen samt se kommuneplanen i en regional sammenheng. Regionale og statlige myndigheter bidrar med kunnskapsgrunnlag og veiledning.

Ansvarlig: kommunene

Med: Statsforvalteren, Akershus fylkeskommune, transportaktørene og nabokommuner / delregioner

Når: ved rullering av kommuneplanene

Revisjon av kommunenes arealplaner

Ved rulleringen av kommuneplanens arealdel tar kommunene stilling til alle avsatte utbyggingsområder som ennå ikke er bygd ut, og vurderer om de er i tråd med den regionale planen.

Kommer et utbyggingsområde i konflikt med natur, allmennhetens tilgang til strandsonen og jordbruksarealer bør det vurderes om området kan tilbakeføres til landbruks-, natur- og friluftslivsområder (LNF) eller reduseres i omfang. Slike vurderinger gir rom for å finne gode, balanserte løsninger basert på lokale forhold og kunnskap.

Kommunene bør også vurdere om den samlede planreserven er tilpasset det forventede utbyggingsbehovet i planperioden. En oppdatert og realistisk planreserve gir bedre oversikt og styring over hvor utviklingen skjer, og gjør det mulig å legge til rette for en mer målrettet arealbruk. Dette bidrar til å styrke kommunenes evne til å styre egen utvikling og prioritere løsninger som gir livskraftige og attraktive lokalsamfunn og færre arealkonflikter.

Arealregnskapet for Akershus bør brukes som bakgrunn for denne revisjonen. Arealregnskapet viser hvor store planreserver en kommune har, hvor mye av reserven som er i konflikt med ulike arealverdier, og hvor det er arealkonflikter.

Andre hensyn i den regionale planen kan også gjøre det nødvendig å endre eller oppheve eldre reguleringsplaner. Det kan for eksempel gjelde tilfeller der reguleringsplaner er i strid med retningslinjer.

Ta vare på natur og jordbruksarealer

Natur og matjord er viktig å ta vare på og må legges til grunn for valgene som gjøres i arealplanleggingen. Lokale blågrønne strukturer kommer lett under press ved kraftig by- og tettstedsvekst og bør tas hensyn til som en kvalitet for innbyggere, overvannshåndtering og beredskap. Retningslinje R3 gir særlig beskyttelse til arealverdier som er viktige å ivareta regionalt. Det gjelder de store sammenhengende grøntområdene, som er viktige for biologisk mangfold og friluftsliv, samt matjord, karbonrikt areal og særlig viktige naturverdier, jamfør de nasjonale planretningslinjene. Disse verdiene skal prioriteres over utbygging, både innenfor og utenfor vekstområdene.

Særlig viktig natur refererer til naturmangfold som er beskrevet i regjeringens rundskriv T-2/16 om miljøforvaltningens innsigelsespraksis; all natur med minimum middels verdi i veileder for konsekvensutredninger (veileder M-1941), samt verdifull naturskog (gammelskog med høyt biologisk mangfold) og viktige karbonrike områder som myr, tidevannssump og andre typer våtmark. Dette er natur som ikke skal bygges ned og som det heller ikke kan kompenseres for. Flere av disse naturverdiene, særlig myr og våtmark, er blant arealene med størst karbonlager og vil medføre store klimagassutslipp hvis de bygges ned.

For å kunne bevare mest mulig natur og jordbruksareal er det viktig å unytte potensialet for fortetting og transformasjon av bebygde arealer, slik det er beskrevet i strategi 3.

Strategi 1 følges opp i retningslinje:

● R2 Vurdering av områder i gjeldende plan

Områder som er avsatt til utbyggingsformål og ikke er bygget ut vurderes tatt ut ved revisjon av kommuneplanens arealdel om de ikke er i tråd med mål, strategier og retningslinjer i den regionale planen. En eventuell videreføring av slike arealer til utbyggingsformål i ny kommuneplan skal begrunnes.

● R3 Unngå nedbygging av viktig natur og jordbruksarealer

Hensyn til matjord, karbonrikt areal, særlig viktig natur, sammenhengende grønnstruktur for biologisk mangfold og viktige friluftslivsområder, bør prioriteres foran utbygging.

Arealverdiene ivaretas både innenfor og utenfor vekstområdene.

● R4 Matjordplan

Dersom tungtveiende samfunnsmessige hensyn åpner for en omdisponering av matjord, skal det utarbeides matjordplan. Det skal sikres at matjordlaget benyttes til nytt matproduserende areal eller forbedring av dyrka jord med dårlig kvalitet.

Avbøtende og kompensierende tiltak

Enkelte samfunnsviktige funksjoner kan være krevende å tilrettelegge for innenfor arealer som allerede er bebygd. Dette kan for eksempel være fornybar energiproduksjon og energinfrastruktur som er nødvendig for klimaomstilling og utvikling i regionen. I prioriterte vekstområder, særlig regionale byer og regionale kollektivknutepunkt, må behovet for bevaring veies opp mot behovet for vekst og sentrumsutvikling. I disse områdene skal det fortsatt tas særlig hensyn til viktig natur og jordbruksarealer. Dersom utbygging skal gå på bekostning av natur, bør det kompenseres ved at tilsvarende naturverdi restaureres.

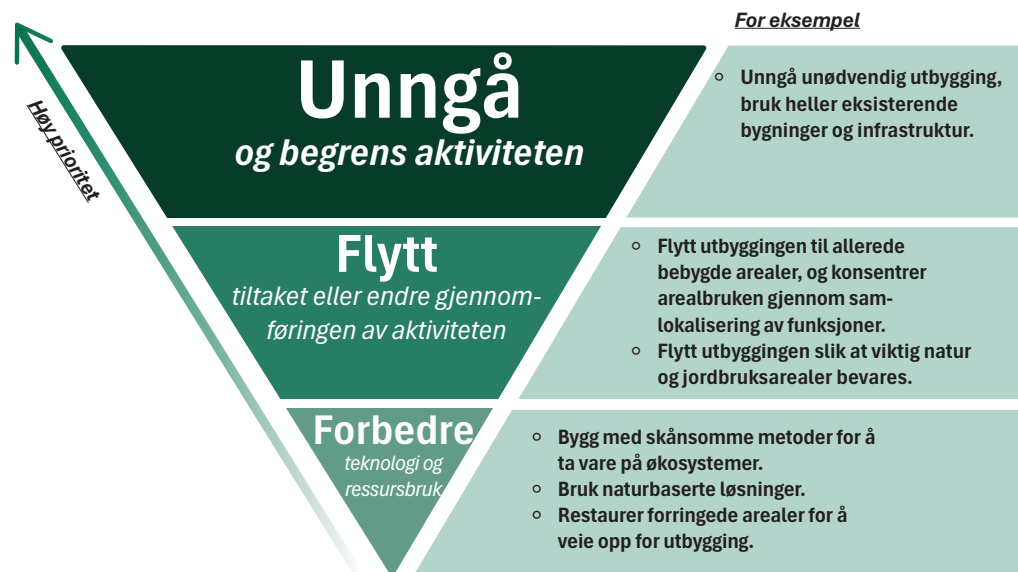
Når nasjonale og regionale samfunnshensyn gjør det umulig å unngå nedbygging av landbruksarealer, bør det utarbeides en matjordplan for å sikre videre bruk av matjordlaget, enten som nytt matjordproduserende areal eller forbedring av annen dyrka jord av dårlig kvalitet. Kompensasjon for matproduserende areal må være siste løsning for alle prosjekter, da det er svært faglig og økonomisk krevende å flytte matjord på en vellykket måte.

Nature restaurering

Som en oppfølging av naturavtalen må arbeidet med restaurering av forringet natur trappes opp. Kartlegginger av restaurerbar natur i Akershus gir oversikt over natur som er forringet, men som kan forbedres eller gjenopprettes gjennom målrettede restaureringstiltak. Med denne oversikten kan kommunene prioritere restaureringsarbeidet der det gir størst effekt for naturmangfold, økosystemer og økosystemtjenester.

Arealnøytralitet

I løpet av planperioden for den regionale planen bør alle kommunene sette seg mål om å jobbe for arealnøytralitet. Når alle kommuner legger mål om arealnøytralitet til grunn, reduseres risikoen for at en strammere utbyggingspolitikk i én kommune skaper økt utbyggingspress i en annen kommune. Mål om arealnøytralitet settes i kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi. Kommuneplanens arealdel følger opp målet gjennom å tilrettelegge for fortetting og transformasjon, og unngå utbyggingsområder som omfatter natur og dyrka jord. Arbeidet med arealnøytralitet gjøres med støtte i tiltaksrammeverket UFF.



Figur 8: Figuren viser hvordan tiltaksrammeverket UFF kan forstås innen arealplanlegging.

S2

Videreutvikle et helhetlig mobilitetssystem som bygger opp om regional struktur

Strategien innebærer:

Det skal utvikles en klimavennlig, effektiv og trafikksikker mobilitetsstruktur for både personreiser, godstransport og bylogistikk. Ulike mobilitetsformer som gange, sykkel, buss, bane, båt og bil skal fungere i samspill som ett helhetlig system. Kollektivtransporten skal ta de tyngre reisestrømmene i og mellom byer. Kollektivtransporten må utvikles i takt med befolkningsveksten i de prioriterte vekstområdene. De regionale kollektivknutepunktene skal ses i sammenheng med hverandre og sikre kobling mellom regionalt og lokalt mobilitetstilbud. Eksisterende mobilitetsinfrastruktur skal utnyttes og videreutvikles framfor å bygge nytt. Det skal legges vekt på sosialt og økonomiske utjevnerende, helsefremmende, trygge og universelt utformede løsninger.

Hvorfor gjør vi det?

Mobilitetssystemet skal støtte opp under det nasjonale nullvekstmålet for byområdene ved at veksten i personreiser tas av kollektivtransport, sykkel og gange, og en arealeffektiv og utslippsfri utvikling. En god satsning på kollektivtransport er sosialt bærekraftig fordi flere får tilgang til mobilitet og målpunkt. Ved å prioritere aktive og kollektivbaserte reiser oppnår vi bedre framkommelighet, mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur, lavere kostnader til ny utbygging og et transportsystem som er enklere å drifte over tid. Slike tiltak bidrar også til redusert luft- og støyforurensning, mer hverdagsaktivitet og dermed bedre folkehelse. Ved å se godstransporten, bylogistikken og personreiser i sammenheng kan vi utvikle løsninger som utnytter kapasiteten på vei, bane og sjø bedre, samtidig som vi legger til rette for trygg, effektiv og miljøvennlig mobilitet for alle.

Strategi 2 følges opp i retningslinje:

- R7 Trygg og robust mobilitetsinfrastruktur
- R8 Videreutvikle kollektivsystemet i takt med befolkningsveksten
- R9 Videreutvikle regionale kollektivknutepunkt og Oslo S
- R10 Trygge og sammenhengende forbindelser for gåing og sykling
- R11 Mobilitetsanalyse
- R12 Føringer for parkering

Strategi 2 følges opp i handlingspunkt:

- H4 Regionale kollektivknutepunkt, Gardermoen og Oslo S
- H5 Sammenhengende gangforbindelser
- H6 Sammenhengende hovedveinett for sykkel
- H7 Regionalt arbeid med gods og bylogistikk



Lillestrøm stasjon og bussterminal.

Foto: Ruter AS / Nucleus, Øyvind Ganesh Eknes

Helhetlig mobilitetssystem

Det regionale mobilitetssystemet, som inkluderer personreiser, gods og bylogistikk, skal utvikles med menneskene og stedene som utgangspunkt. Videre utvikling skal bygge på etablert struktur og bidra til at regionens arealer og mobilitetsressurser og infrastruktur utnyttes best mulig. Et helhetlig perspektiv gir grunnlag for bedre ressursutnyttelse og gir samtidig et godt grunnlag for å håndtere utfordringer knyttet til framkommelighet, sikkerhet, bærekraft og klima.

Utvikling av mobilitetssystemet skal understøtte målene i planen. Dette innebærer at persontransport, gods- og bylogistikken skal planlegges slik at den blir både areal- og klimaeffektiv, med løsninger som sparer areal og gir bedre by- og stedsmiljø, og som reduserer utslipp og forurensning. Videre skal mobilitetssystemet utvikles på en måte som prioriterer gange, sykkel og kollektivtransport. Dette innebærer at statlige, regionale og lokale myndigheter må legge til rette for løsninger som gjør disse reisemåtene trygge, tilgjengelige og attraktive, og som samlet styrker både samfunnssikkerheten og den samlede funksjonaliteten i regionen.

Strategi 2 følges opp i retningslinje:

● R7 Trygg og robust mobilitetsinfrastruktur

Framtidig utvikling skal sikre en trygg og robust mobilitetsinfrastruktur, og ivareta nødvendig transportberedskap.

Vedlikehold og klimatilpasning av eksisterende sårbar infrastruktur prioriteres. Samfunnskritiske transportmessige funksjoner ivaretas særskilt.

● R8 Videreutvikle kollektivsystemet i takt med befolkningsveksten

Kollektivtilbudet skal utvikles i tråd med strategisk kart for areal- og mobilitetsstruktur. Kollektivløsningene skal være arealeffektive, fleksible for fremtidige behov, klimavennlige og ivareta transportberedskap. Kollektivtilbudet må sikres kapasitet, forutsigbarhet og punktlighet i takt med areal- og befolkningsutviklingen.

Langs høyt prioriterte hovedtraseer for buss skal framkommeligheten og attraktiviteten for kollektivtrafikk ivaretas.

● R9 Videreutvikle regionale kollektivknutepunkt og Oslo S

I videreutvikling av Oslo S, Gardermoen, regionale kollektivknutepunkt og sentrale byttepunkt skal framkommelighet for buss prioriteres. Overgangen mellom kollektivknutepunktet og sentrumsområdet skal ha trygge og effektive gangforbindelser. I kollektivknutepunktet prioriteres areal til kollektivtrafikk, gange og sykkel.

Innfartsparkering og langtidsparkering lokaliseres i hovedsak utenfor sentrumsområdene.

S1

S2

S3

S4

S5

S6

S7

S8

Trygg og robust mobilitet

Mobilitetssystemet er en viktig del av samfunns-sikkerheten. Fylkeskommunen har ansvar for å organisere regional, sivil transportberedskap ved større kriser. Dette følges opp gjennom kommunalt risikobilde for Oslo, sivil transportberedskapsplan i Akershus og samarbeid i kontaktmøter i henhold til forskriften for sivil transportberedskap. De ulike myndighetsnivåene har ansvar for egne transport-løsninger og for å bidra til samfunnssikkerhet. Statens vegvesen koordinerer veieierne. Framtidig areal- og mobilitetsutvikling må opprettholde et høyt nivå på transportsikkerhet, sikre framkommelighet, funksjonalitet og sivil transportberedskap.

Tiltaksrammeverket UFF for mobilitet

Tiltaksrammeverket UFF skal legges til grunn for mobilitetsutviklingen. Arealbruk legger grunnlaget for mobilitetsbehovet, og god arealplanlegging støtter gange, sykkel og kollektiv, samtidig som gode mobilitetsløsninger kan gjøre et område mer attraktivt. God arealbruk bidrar til å redusere behovet for reiser og gjør det enklere å bygge videre på eksisterende strukturer. For eksempel kan reiser flyttes fra bil til kollektivtransport, sykkel og gange, og transport av gods og bylogistikk kan flyttes til sjø, bane og enkelte ganger lastesykler. Der det ikke kan unngås eller flyttes, må det forbedres ved eksempelvis bruk av utslippsfri teknologi.



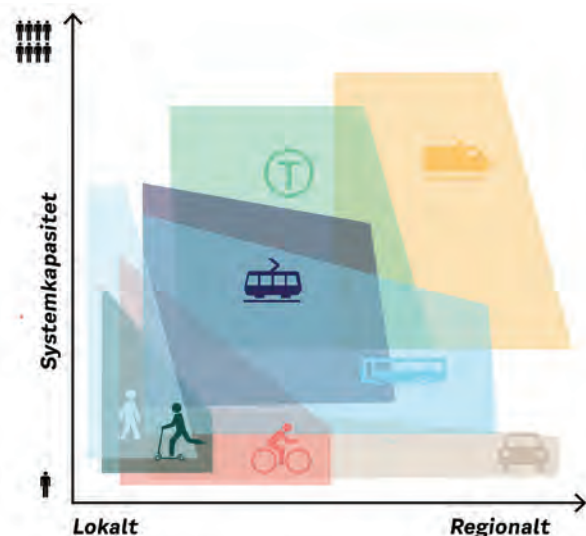
Foto: Ruter As / Redink, Hampus Lundgren



Figur 9: Figuren viser hvordan Tiltaksrammeverket UFF- kan forstås innen mobilitet. Kilde: Bymiljøetaten Oslo kommune / Asplan Viak

Personreiser

Alle mobilitetsformene har en rolle i det helhetlige mobilitetssystemet for persontransport. De ulike mobilitetsformene må samspille for å sikre tilgjengelighet både lokalt og regionalt. Tog, buss og bane utgjør grunnstammen i kollektivsystemet, samtidig som privatbilen er en viktig del av mobilitetssystemet. Tog og buss håndterer store passasjermengder over lange avstander, spesielt i rushtiden. Gange og sykkel løser reiser på korte og mellomdistanser. Bilen kan også være viktig som første ledd i reisekjeden. Ulike transportformer dekker ulike behov i befolkningen, og et fleksibelt mobilitetssystem er viktig for å sikre tilgjengelighet og deltakelse for mennesker i ulike aldre og livsfaser, personer med nedsatt funksjonsevne, og andre med særskilte mobilitetsbehov. Kollektivtransport er hovedstrategien for å møte befolkningsvekstens mobilitetsbehov, slik at det ikke legges ytterligere press på veikapasiteten.



Figur 10: Transportformenes kapasitet og utstrekning på virkeområde. Kilde: Bymiljøetaten Oslo kommune/Asplan Viak

Overgangen mellom ulike transportmidler bør være enkel, trygg og rask, slik at reisekjeden blir så sømløs som mulig. Økt mobilitetsbehov skal ifølge det nasjonale nullvekstmålet for byområdene løses gjennom effektivisering av eksisterende gate- og veinett, forbedring av kollektivtilbudet, omdispensering av eksisterende veiareal og utbygging av gang- og sykkelveinett.



Strategi 2 følges opp i handlingspunkt:

● H5 Sammenhengende gangforbindelser

Hva: Det settes i gang et samarbeid på tvers av forvaltningsnivå om utvikling av et helhetlig og sammenhengende forbindelser for gående. Gode tilbud for gående skal være sammenhengende i og på tvers av byer og tettsteder. Gangforbindelser som del av reisekjeder til kollektivtransport og viktige målpunkt for hverdags- og fritidsreiser skal inngå. Det innebærer at planer for trygging av skoleveier og gangveier i sammenheng. Tilgjengelighet og framkommelighet hele året skal etterstrebes.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune

Med: Oslo kommune og kommunene i Akershus

Når: etter vedtak av planen

● H6 Sammenhengende hovedveinett for sykkel

Hva: Akershus fylkeskommune tar initiativ til formelt samarbeid på tvers av forvaltningsnivå om planlegging for, og etablering av, sammenhengende forbindelser for sykkel. Styrking av sykkelforbindelser til regionale kollektivknutepunkt og sentrale byttepunkt skal inngå. Det forutsetter at en kartlegging omfatter strekninger der sykkel er et realistisk alternativ til andre mobilitetsformer. Omdispensering av vei- og gateareal og bruk av transformasjonsområder bør vurderes. Hovedveinettet for sykkel skal ha god framkommelighet hele året.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen

Med: Ruter, Oslo kommune og kommunene i Akershus

Når: etter vedtak av planen

Kollektivtransport

Mobilitetssystemet skal bygge videre på eksisterende infrastruktur og satsing på et kollektivsystem der jernbane, T-bane og hovedtraseer for buss danner rygg-raden. De regionale kollektivknutepunktene er nodene i mobilitetssystemet, og knytter lokalt og regionalt mobilitetstilbud sammen. Busser sørger for effektiv mating til høyfrekvent skinnegående kollektivtilbud. På den måten utfyller transportmidlene hverandre, og innbyggerne tilbys et sammenhengende kollektivnett.

Den viktigste forutsetningen for matestrategien er et pålitelig, stabilt og kapasitetssterkt skinnegående kollektivtilbud. Dette fordrer at drift og vedlikehold på jernbanen styrkes, og at tilbudsforbedringer gjennomføres. Forsinkelser i veinettet rammer framkommeligheten inn til kollektivknutepunktene, og arealknapphet rundt selve kollektivknutepunktet skaper ytterligere utfordringer. Oslo S, Gardermoen og de regionale kollektivknutepunktene er gjensidig avhengige av hverandre, selv uten geografisk kobling. Videreutvikling av de regionale kollektivknutepunktene må derfor vurderes helhetlig for å unngå svikt i kollektivnettet.

Under forutsetning at vedtatte og planlagte tiltak og tilbudsforbedringer i kollektivsystemet gjennomføres, og at det settes av tilstrekkelig midler til vedlikehold, er det tilstrekkelig kapasitet i kollektivsystemet fram mot 2040. Det er muligheter for økt grad av bussmating til høyfrekvent skinnegående kollektivtilbud, supplert med direktebusser der kapasitetsbehov eller bytteulemper tilsier det. Dersom det i større grad legges til rette for vekst i arbeidsplasskonsentrasjon i de

regionale byene i Akershus slik at det legges til rette for motstrømspendling og kortere arbeidsreiser vil kapasiteten i kollektivsystemet kunne utnyttes enda bedre.

Deler av indre Oslofjord har sjøgående kollektivtransport. Nesoddbåtene til Aker brygge og Lysaker frakter store passasjermengder. For lengre strekninger kreves hurtigbåter for å være konkurransedyktige på reisetid. Denne teknologien er i dag dyr i drift, men teknologisk utvikling kan gi nye bærekraftige muligheter for mer kollektivtransport med hurtigbåter.

Utenfor de prioriterte vekstområdene, der kollektivdekningen er lav, vil bil fortsatt være et viktig transportmiddel. Ny teknologi kan likevel bidra til bedre utnyttelse og sambruk av både vei- og kollektivinfrastruktur, og løsningene støtter reduserte utslipp, effektiv arealbruk og god sosial tilgjengelighet. For småbyer og tettsteder betyr dette at bestillingstransport, samkjøring og bildeling vil spille en viktig rolle. I mer spredtbygde områder må bilbruk suppleres med bestillingstransport og samkjøring.



Foto: Ruter AS / Nucleus AS, Magnus W. Sitter

Regionale og nasjonale kollektivknutepunkt

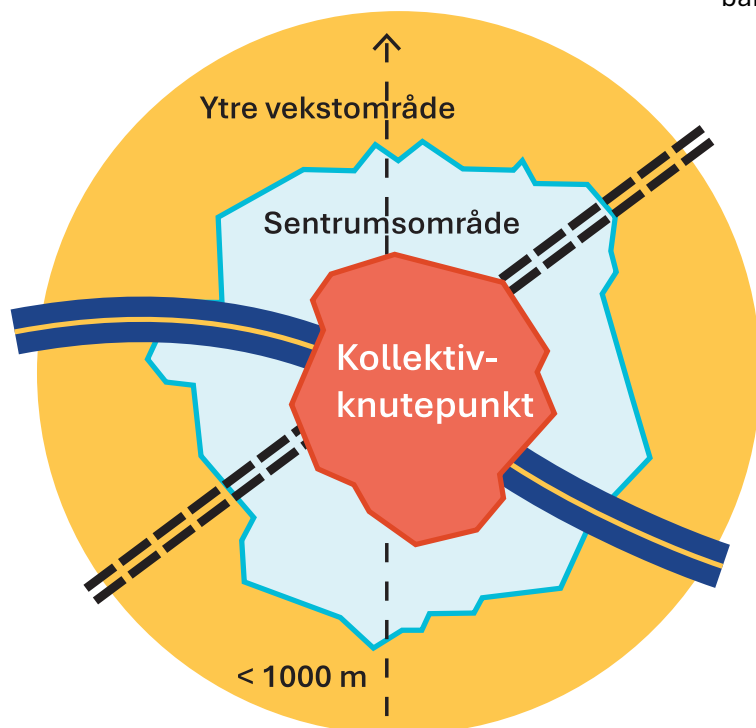
De regionale og nasjonale kollektivknutepunktene i planen har en viktig funksjon for å ivareta robustheten i transportsystemet. Det betyr at kollektivtransportens framkommelighet fram til kollektivknutepunktet må prioriteres, og at arealer til bussholdeplasser, snuareal og reguleringsplasser for buss må sikres. Kollektivknutepunktet og sentrumsområdet knyttes sammen med trygge og effektive gangtraseer. Sykkelparkering lokaliseres i kollektivknutepunktet.

Gardermoenes funksjon som regionalt knutepunkt må ivaretas i parallell med funksjonen som nasjonalt knutepunkt.

Tilgang til kollektivknutepunkt og sentrale byttepunkt

Adkomsten til knutepunkt og sentrale byttepunkt er en viktig del av personmobiliteten. Reisende skal enkelt kunne gå eller sykle til kollektivknutepunkt og byttepunkt, og infrastrukturen må være trygg, tydelig og tilgjengelig utformet. Tilgjengelighet for alle skal etterstrebes. Drift og vedlikehold må sikres hele året.

I byer og tettsteder fungerer mange mindre byttepunkt som viktige koblinger i hverdagsreisen. Her må det sikres tilstrekkelig areal for trygg på- og avstigning, god tilgjengelighet for gående og syklende og tydelig informasjon for reisende. Dette legger til rette for effektive overganger og reduserer barrierer i hverdagsmobiliteten.



Figur 11: Figuren viser hvordan kollektivknutepunktet henger sammen med sentrumsområde og ytre vekstområde. Kilde: Videreutvikling av figur fra Statens vegvesen

Strategi 2 følges opp i handlingspunkt:

● H4 Regionale kollektivknutepunkt, Gardermoen og Oslo S

Hva: Det skal utvikles et overordnet grunnlag for videre planlegging og prioritering av Oslo S og planens regionale kollektivknutepunkt, inkludert Gardermoen. Grunnlaget skal understøtte strategiske vurderinger i den videre areal- og mobilitetsutviklingen.

Arbeidet skal belyse forutsetninger for kollektivsystemet i Oslo og Akershus, med sikte på å avklare framtidig kapasitetsbehov, avhengigheter mellom ulike kollektiv- og transportmidler, samt behov for og rekkefølge på nødvendige utbedringer. Relevante tema omfatter blant annet arealbehov, mulige framtidige løsninger, transportberedskap og prioriteringer for videre utvikling.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: transportaktører og kommuner med regionale kollektivknutepunkt

Når: etter vedtak av planen

Gåing og sykling

Gåing og sykling skal være trygge, tilgjengelige og attraktive transportvalg ved korte avstander, ved både jobb- og fritidsreiser. Det er et betydelig potensial for å øke andelen reiser som gjennomføres som aktive reiser til fots eller på sykkel når infrastrukturen er sammenhengende, oppleves som trygg, godt belyst og driftet gjennom hele året. I prioriterte vekstområder bør tiltak for å fremme gåing og sykling vurderes.

Gåing og sykling er også en viktig del av kollektivreiser, og det må derfor legges til rette for sømløse dør-til-dør-reiser der adkomst, informasjon og byttepunkt fungerer som helhet.

Mikromobilitet kan supplere mobilitetssystemet, særlig i områder der kollektivtransport, gange eller sykling ikke strekker til. Målet for hovedveinettet for sykkel er at det skal binde sammen byer, tettsteder og viktige kollektivknutepunkt med direkte, trygge og helårsdriftede traseer.

Omdisponering av gateareal og bruk av transformasjonsområder vurderes for å sikre god framkommelighet. Helhetlig planlegging for gåing skal sikre korte, tilgjengelige og sammenhengende forbindelser som støtter daglige reisekjeder. Boligområder, sentrale målpunkt og kollektivtransport må ses i sammenheng. Dette gir et helhetlig mobilitetssystem som styrker kollektivtilbudet, gjør reiser mer forutsigbare og bidrar til mer attraktive og funksjonelle by- og tettstedsmiljøer.

Personer med nedsatt funksjonsevne skal ha gode muligheter til å gjennomføre sine daglige reiser uten bil. For å oppnå bevegelsesfrihet for alle forutset-



Foto: Tatiana Kolesnikova / Getty Images

tes tilgjengelige gangveier og et tilpasset kollektivsystem. Disse gruppene er i tillegg ekstra sårbare når drift og vedlikehold svikter, noe som understreker betydningen av et robust, tilgjengelig og pålitelig mobilitetssystem.

Strategi 2 følges opp i retningslinje:

● R10 Trygge og sammenhengende forbindelser for gåing og sykling

Sammenhengende, trygge og attraktive forbindelser for gåing og sykling i og mellom byer og tettsteder ivaretas og utvikles. Sykkelveinett med egne traseer og sykkelparkering ved kollektivknutepunkt og sentrale hverdagssteder bør planlegges helhetlig.

I prioriterte vekstområder skal sammenhengende gangforbindelser etableres og videreutvikles, med vekt på fremkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og tilgjengelighet for alle, særlig inn mot kollektivtilbud, skoler og i sentrumsområder.

Regionale ferdselsårer og lokale turveier, stier og snarveier bør sikres i arealplaner. Det forventes at drift- og vedlikehold av gang- og sykkelveinett sikrer fremkommelighet hele året.

Privatbil

Regionen har både hovedstad, flere regionbyer og spredtbygde strøk. Særlig i distriktsområder vil personbilen fremdeles være den viktigste og mest effektive transportformen. I områder med spredt befolkning og store avstander vil det ikke være mulig å tilby et tilstrekkelig alternativ med kollektive transportformer.

I sentrale områder som Oslo, hovedveikorridorene og regionbyene er kapasiteten allerede presset, og framkommelighet for kollektivtransport, gods, bylogistikk og beredskap må prioriteres.

Ny teknologi kan være en del av løsningen på bærekraftig mobilitet i hele regionen.

Mobilitetsanalyse

For at ny utvikling skal legge til rette for grønn mobilitet, bør det utarbeides en mobilitetsanalyse for utvikling av virksomheter med over 50 ansatte eller boligprosjekt med mer enn 1000 m² BRA. Denne skal vise hvordan prosjektet bidrar til å begrense transportbehov og fremme miljøvennlig transport, og vurdere bylogistikk og tilknytning til infrastruktur. Dette skal sikre bærekraftige transportløsninger som støtter opp under det nasjonale nullvekstmålet for byområdene.



Figur 12: Føringer for parkering skal følge områdets sentralitet. I sentrumsområder skal bilparkering begrenses.

Strategi 2 følges opp i retningslinje:

● R11 Mobilitetsanalyse

Ved planlegging av store utbyggingsområder bør kommunene sørge for at det foreligger en mobilitetsanalyse av hvordan prosjektets transportbehov løses med kollektivtransport, sykkel og gange.

Analysen legges til grunn for planleggingen og skal sikre at området støtter opp under det nasjonale nullvekstmålet for byområdene. Analysen skal også omfatte løsninger for bylogistikk og tilhørende funksjoner. Dette omfatter blant annet vare- og tjenestetransport, parkering for bil og sykkel, gang- og sykkelforbindelser, og tilknytning til kollektivtilbud og overordnet veinett.

Parkering

Parkeringspolitikk er et sentralt virkemiddel blant annet for å styre arealbruk, påvirke transportmiddel-fordeling og støtte utviklingen av attraktive, trygge og funksjonelle by- og tettstedsmiljøer. Hvordan parkering plasseres, reguleres og prises, påvirker framkommelighet, trygghet, bomiljø, folkehelse og muligheten for å prioritere arealer til gåing, sykling, kollektivfelt og byliv.

Bilen vil fortsatt ha en naturlig rolle i mange deler av regionen, særlig i områder med begrenset kollektivtilbud eller større avstand mellom målpunkt. Parkeringsløsningene bør tilpasses stedets rolle, størrelse og kollektivtilbud og alltid ivareta tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. I regionale kollektivknutepunkt er det behov for å samordne innfartsparkeringstilbudet, sett i lys av effektiv arealbruk og framkommelighet for matebusser.

Prinsipper for samordnet parkeringspolitikk

1. I sentrumsområder med godt kollektivtilbud skal bilparkering begrenses i tråd med den geografiske differensieringen.
2. Parkeringspolitikken skal bidra til effektiv, utslippsfri og trafiksikker logistikk gjennom tilgjengelige arealer for lading, lasting, lossing, og virksomhetsparkering.
3. Nye prosjekter skal styres av maksimumsnormer for bilparkering.
4. Nye prosjekter skal oppfylle minimumskrav til trygg, tilgjengelig og værbeskyttet sykkelparkering for å styrke sykkel som transportvalg.
5. Parkeringspolitikken skal støtte helhetlige mobilitetsløsninger, inkludert bildeling og andre fleksible transporttilbud.
6. I sentrumsområder skal korttidsparkering for bil prioriteres for handel, service- og tjenestefunksjoner. Annen parkering skal lokaliseres i randsoner og knutepunkt for å redusere biltrafikk inn mot sentrum. Der det etableres parkering bør det vurderes ladeinfrastruktur.
7. Parkeringspolitikken skal bidra til trygge, tilgjengelige og oversiktlige bymiljøer.

Geografisk differensiering:

- **Regionale byer, bybåndet og regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter**
Her er det stort arealpress og godt kollektivtilbud. Parkeringspolitikken bør derfor være restriktiv med lave parkeringsnormer for bil.
- **Lokale byer og prioriterte tettsteder**
Her er situasjonen mer variert. Parkeringspolitikken bør være moderat restriktiv.
- **Små tettsteder og landlige områder**
Her har bilen en viktigere rolle, og parkeringspolitikken bør være mer fleksibel.

Strategi 2 følges opp i retningslinje:

● R12 Føringer for parkering

Kommunene skal utarbeide føringer for parkering i tråd med prinsippene for parkering og den geografiske differensieringen i regional plan.

Nye innfartsparkeringer lokaliseres i hovedsak utenfor sentrumsområder i regionale byer.

Gods og bylogistikk

Godstransport og bylogistikk omfatter forflytning av varer, utstyr, tjenester og avfall, og er en integrert del av det samlede mobilitetssystemet som bidrar til lønnsomt næringsliv og attraktive sentrumsområder. Godstransporten håndterer de store volumene mellom byer, regioner og land, ved bruk av terminaler og omlastingspunkter. Bylogistikk omfatter et bredt spekter av transporttjenester knyttet til varelevering og netthandel, bygg- og anleggsarbeid, renovasjon og tjenestetransport, som eksempelvis service-, håndverker- og offentlige tjenester. Dette er en forutsetning for at det er mulig å bo, leve og drive næring i regionen. Bærekraftig bylogistikk handler om at varer, avfall, utstyr og tjenester fraktes til rett sted, til rett tid og med rett kjøretøy.

Oslo og Akershus er Norges viktigste knutepunkt for gods. Rundt halvparten av alt gods som kommer inn i landet, skal til eller gjennom regionen, noe som bidrar til verdiskaping og sysselsetting. For å utvikle et effektivt og bærekraftig system for gods- og bylogistikk, må dette integreres i areal- og mobilitetsplanleggingen. Terminaler, lager og gjenvinningsanlegg bør lokaliseres i strategiske, regionale næringsområder. Et mer systematisk arbeid med sirkulær verdikjede kan i tillegg redusere både areal- og transportbehov.

Arealer til bylogistikk bør legge til rette for samlokalisering av ulike funksjoner og ladeinfrastruktur, sett i sammenheng med øvrig mobilitetsplanlegging. Offentlig sektor har stor påvirkning på transportomfanget som innkjøper. Samordnede anskaffelsespraksiser og tydeligere krav kan redusere utslipp og transportbehov, og bidra til en mer klima- og arealeffektiv flyt av varer, tjenester og avfall.

Tungtransport står for en betydelig andel av regionens klimagassutslipp. Det er derfor nødvendig med god tilgang til lade- og fyllinfrastruktur for å sikre grønn omstilling. Utbygging av infrastrukturen må skje i et tett samarbeid mellom offentlige og private aktører. I tillegg er det viktig å flytte mer gods over på sjø og jernbane for å redusere støy, luftforurensning og belastningen på veinettet.

Figur 13: Godstransport og transport knyttet til bylogistikk omfatter flere ulike typer transport: vareleveranser til butikker og virksomheter, netthandel-transport, bygg- og anleggs-transport, avfall og gjenvinningstransport, tjenestetransport og bydrift-transport.



Strategi 2 følges opp i handlingspunkt:

● H7 Regionalt arbeid med gods og bylogistikk

Hva: Videreføre arbeid med å utvikle en regional struktur og arealbehov for gods og logistikk i Oslo og Akershus, som tar hensyn til bylogistikk og utvikling av sirkulære verdikjeder. Sentrale oppgaver som krever regional samordning:

- lokalisering av framtidige terminal- og næringsområder sett i sammenheng med transportsystemet
- vurdering av tiltak som styrer godstrafikk til hovedveinettet
- vurdering av behov for døgnhvileplasser i sammenheng med arealer for fyll- og ladeinfrastruktur
- identifisering av behov for infrastruktur og funksjoner til bylogistikk – for eksempel areal til varelevering, nullutslippssoner, tidsreguleringer mm.
- identifisering av multimodale terminalområder for godshåndtering og avlastningsterminal for Alnabru inklusive behov for satellitt-terminaler

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og transportetatene

Med: aktuelle kommuner i Akershus og næringsaktører

Når: etter vedtak av planen

S3

Konsentrere hoveddelen av boligveksten til prioriterte vekstområder

Strategien innebærer:

Boligveksten skal hovedsakelig konsentreres til prioriterte vekstområder. Her skal vei- og gatenettet særlig tilrettelegges for gang- og sykkeltrafikk. Utenfor prioriterte vekstområder skal utvikling skje i etablerte tettsteder. Boligbehovsanalyse skal vise forventet vekst og behov for nye boliger.

Hvorfor gjør vi det?

Strategien bidrar til å styrke regionenes steder og den etablerte senterstrukturen. Økt tetthet i og rundt sentrumsområder styrker grunnlaget for mer attraktivt og ressurseffektivt kollektivtilbud, reduserer behovet for bil og bidrar til bedre utnyttelse av eksisterende teknisk og sosial infrastruktur. Konsentrert vekst til prioriterte byer og tettsteder er også et virkemiddel for å utvikle steder med økt attraksjonskraft for næringslivet.

Vedlikeholdsvekst i mindre tettsteder bidrar til stabile nærmiljøer og utgjør en positiv ressurs for regionen ved å styrke lokalsamfunn, og bidra til god utnyttelse av eksisterende sosial og teknisk infrastruktur. Slik utvikler vi levende, attraktive og funksjonelle steder med et tilstrekkelig kundegrunnlag og god tilgang til tjenester, arbeid, møteplasser og sosiale fellesgoder. Samtidig tar vi vare på natur- og miljøressurser og sikrer gode levekår for dagens og framtidige innbyggere.

Strategi 3 følges opp i retningslinje:

- R13 Boligvekst i prioriterte vekstområder
- R14 Avgrensning av prioriterte vekstområder
- R15 Boligutvikling utenfor prioriterte vekstområder

Boligvekst i prioriterte vekstområder

Vekstfordelingsprinsippet bygger videre på en etablert praksis, der boligveksten skjer i utvalgte vekstområder. Dette gir en effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Samtidig skapes gode rammer for forutsigbar og fremtidsrettet utvikling, tilpasset behovene i regionen.

Fordelingen av forventet befolkningsvekst skal følge de tre kommunekategoriene, der hver kategori bygger på grad av kommunens geografiske sentralitet og hvor godt områdene er integrert i regionens kollektivtilbud.

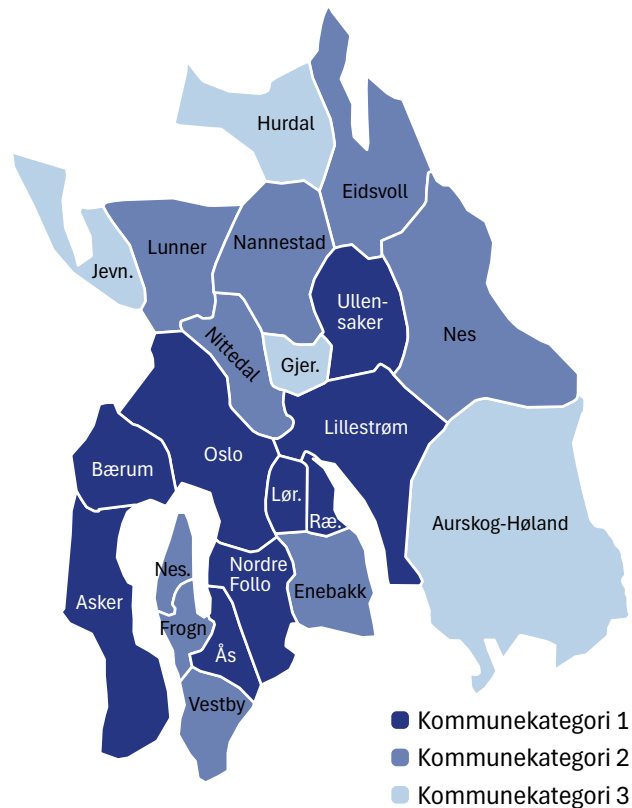
Kommunene får handlingsrom til å styre egen utvikling basert på lokale behov, prioriteringer og muligheter, innenfor en helhetlig regional retning:

- **Kategori 1:** I kommuner med regionale byer og bybånd legges det til rette for at minimum 90 prosent av nye boliger lokaliseres innenfor prioriterte vekstområder. Disse kommunene er Asker, Bærum, Lillestrøm, Lørenskog, Nordre Follo, Oslo, Rælingen, Ullensaker og Ås.
- **Kategori 2:** I kommuner med høy grad av sentralitet og god tilgang til kollektivtransport, forventes det at minimum 80 prosent av nye boliger lokaliseres innenfor prioriterte vekstområder. Disse kommunene er Eidsvoll, Enebakk, Frogn, Lunner, Nannestad, Nes, Nesodden, Nittedal og Vestby.
- **Kategori 3:** I kommuner som er noe mindre sentrale med lavere kollektivtilgjengelighet, forventes det at minimum 70 prosent av nye boliger lokaliseres innenfor prioriterte vekstområder. Disse kommunene er Gjerdrum, Aurskog-Høland, Hurdal og Jevnaker.

Gjerdrum legges i kategori 3 på grunn av stedets begrensede forutsetninger for vekst i Ask.

Gjennom vekstfordelingsprinsippet prioriteres vekst i områder med gode muligheter for gåing, sykling og kollektivreiser.

Mobilitetstilbudet i regionen skal være klima- og miljøvennlig, helsefremmende og tilgjengelig for alle. Det å gå, sykle, reise kollektivt, benytte delingsmobilitet og reise med personbil skal utfylle hverandre i et helhetlig mobilitetstilbud.



Figur 14: Et kart over kommunekategoriene.

Strategi 3 følges opp i retningslinje:

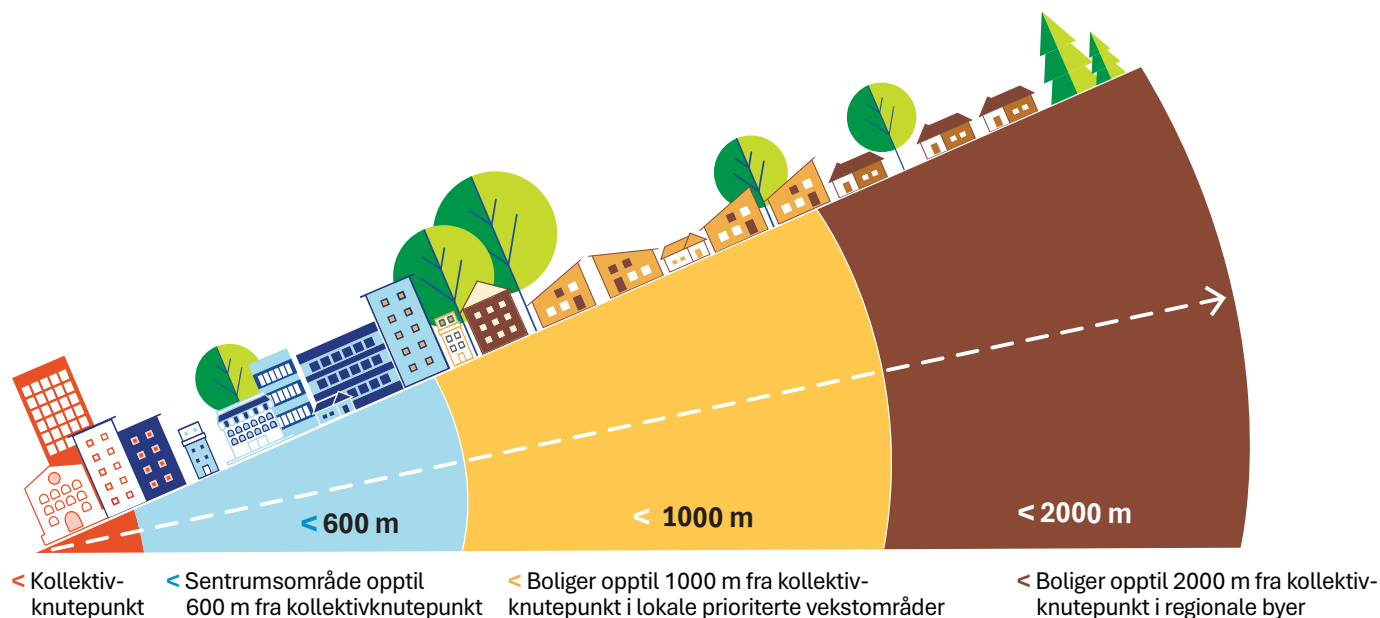
● R13 Boligvekst i prioriterte vekstområder

Nye boliger lokaliseres etter inndelingen:

1. **Kommunekategori 1:** 90 prosent av nye boliger lokaliseres innenfor prioriterte vekstområder
2. **Kommunekategori 2:** 80 prosent av nye boliger lokaliseres innenfor prioriterte vekstområder
3. **Kommunekategori 3:** 70 prosent av nye boliger lokaliseres innenfor prioriterte vekstområder

Kommunene utarbeider boligbehovsanalyse i tråd med inndelingen.

Utviklingen skal bygge opp under gange, sykkel og kollektivtransport som prioriterte transportmidler.



Figur 15: Anbefalte gangavstander i prioriterte vekstområder.

I distriktsområder vil personbilen fremdeles være den viktigste og mest effektive transportformen. I områder med spredt befolkning og store avstander vil det ikke være mulig å tilby et tilstrekkelig alternativ med kollektive transportformer. Privatbilen vil også være viktig som første ledd i en reisekjede i disse områdene

Avgrensning av prioriterte vekstområder

De prioriterte vekstområdene avgrenses i kommuneplanens arealdel for å synliggjøre ønsket langsiktig utvikling. Det er kommunen selv som fastsetter disse grensene, basert på lokale vurderinger og prioriteringer. I dette arbeidet vurderes flere forhold på en balansert måte. Dette omfatter blant annet ønsket lokal utviklingsretning, lokale geografiske forhold, naturfarer, tilgjengelighet til kollektivtilbud, samt hensyn til viktige naturverdier og kulturmiljøer.

Anbefalte gangavstander legges til grunn for avgrensningen, med inntil 2 kilometer fra sentrale kollektivknutepunkt i regionale byer og inntil 1 kilometer fra sentrumskjernen i prioriterte tettsteder. Sentrumskjernen er den mest sentrale og tett konsentrerte delen av et sentrumsområde i en by eller tettsted, der det er høy tetthet av handel og service, arbeidsplasser, kultur- og tjenestetilbud og nærhet til et kollektivknutepunkt. I bybåndet bør utbygging skje inntil 1 km fra banestasjon eller langs høyfrekvent busstrasé.

Avgrensningen tilpasses lokale forhold, og kan inkludere områder utenfor anbefalt gangavstand for å ta hensyn til eksisterende bebyggelse, natur og jordvern hensyn for å gi et hensiktsmessig areal til sentrumsutvikling. Dette innebærer at avgrensningen ikke alltid må forstås som en absolutt radius.

Strategi 3 følges opp i retningslinje:

● R14 Avgrensning av prioriterte vekstområder

Kommuneplanens arealdel avgrenser de prioriterte vekstområdene inntil 2 km fra det sentrale kollektivknutepunktet i regionale byer og inntil 1 km fra sentrumskjernen i prioriterte tettsteder og bybåndet. Avgrensning skal vise ønsket utviklingsretning for stedet, og tilpasses lokale forhold.

Potensialet for fortetting og transformasjon skal utnyttes før det åpnes for nye arealinngrep som berører natur og jordbruksarealer.

Avgrensningen av prioriterte vekstområder legges til grunn i kommunenes oppfølging av øvrige strategier og retningslinjer, særlig knyttet til vekstfordeling og bevaring av natur og jordbruksarealer. Før nye områder bygges ut, skal mulighetene for fortetting og transformasjon innenfor eksisterende områder vurderes. Viktige naturverdier og jordbruksareal skal veie tungt og må tas hensyn til når grensene for vekstområdene fastsettes.

Innenfor prioriterte vekstområder skal gangavstand være styrende for hvor ulike funksjoner skal ligge. Alle prioriterte vekstområder har et sentrumsområde, som – med unntak av Oslo – er området inntil 600 meter fra kollektivknutepunkt (se figur 15).

Boligutvikling utenfor prioriterte vekstområder

Utenfor de prioriterte vekstområdene kan det legges til rette for vedlikeholdsvekst. Disse stedene er viktige for regionens bosettingsmønster og lokale arbeids- og servicetilbud, og gir innbyggere flere valgmuligheter når det gjelder ønsket bosted og bomiljø.

Boligbehovsanalyse

En boligbehovsanalyse bør utarbeides ved rullering av kommuneplanen og framskrive boliggetterspørselen basert på forventet demografisk utvikling, alderssammensetning, husholdningssammensetning, kapasitet i kommunalt tjenestetilbud og kollektivkapasitet i kommunen. Analysen bør vise hvordan veksten fordeles mellom prioriterte vekstområder og områdene utenfor. I kommuner med flere prioriterte

vekstområder bør analysen vise hvordan veksten fordeles mellom disse. Den regionale boligbehovsanalysen fra fylkeskommunen kan fungere som et felles kunnskapsgrunnlag og veiledningsmateriale for kommunene. Som et omforent kunnskapsgrunnlag gir analysen et praktisk utgangspunkt for dialog mellom kommunale og regionale myndigheter når boliglokalisering og arealutvikling skal planlegges.

Andre kartlegginger

Kommunene bør ha en oversikt over fortetting- og transformasjonspotensial innenfor avgrenset vekstområde. Det bør samtidig vurderes hvilke muligheter og utfordringer som knytter seg til utviklingen av disse områdene. Oversikten bør også inkludere potensialet for gjenbruk av eksisterende bygningsmasse.

Strategi 3 følges opp i retningslinje:

● R15 Boligutvikling utenfor prioriterte vekstområder

Utenfor prioriterte vekstområder skal utvikling skje i etablerte tettsteder og begrenses til vedlikeholdsvekst. Utviklingen bør bygge opp under gange, sykkel og kollektivtransport.

S4

Videreutvikle byer og steder med kvalitet

Strategien innebærer:

Det sikres at effektiv arealbruk ivaretar og skaper livskvalitet i regionens byer og steder som bygger på lokale kvaliteter og stedegen identitet.

Gjennom kvalitet bør det sikres stedstilpassede løsninger som gir mangfoldige bo- og levemiljøer. Dette innebærer at det utvikles attraktive, inkluderende og flerfunksjonelle steder med boligvariasjon som ivaretar friluftsliv, natur, og kulturmiljøer og tilpasses for et klima i endring.

Hvorfor gjør vi det?

Kvalitet i stedsutviklingen skal være et viktig hensyn i planleggingen. Vurderinger av bokvalitet, nærmiljø, steds karakter og hensiktsmessig lokal struktur må derfor gjøres av kommunene, innenfor nasjonale og regionale rammer. Dette er spørsmål som i stor grad krever lokalkunnskap og lokaldemokratisk skjønn.

Strategi 4 følges opp i retningslinje:

- R16 Kvalitetskrav i arealutvikling
- R17 Arealutnyttelse
- R18 Kulturmiljø som ressurs
- R19 Variasjon i boligsammensetning
- R20 Aktive gater og byrom

Strategi 4 følges opp i handlingspunkt:

- H8 Regionalt viktige kulturmiljøer



Strømmen i Lillestrøm kommune.
Foto: Akershus fylkeskommune

Kvalitet i arealutvikling

Kvalitet omfatter de fysiske, funksjonelle og sosiale forholdene som legger grunnlaget for et godt hverdagsliv og bærekraftige lokalsamfunn. Det må utvikles områder som fremmer helse og trivsel, og som styrker livskvalitet og hverdagsliv gjennom trygge, tilgjengelig utformede omgivelser.

Kommunene må vurdere hvordan de skal tilrettelegge for kvalitet i sine prioriterte vekstområder.

Kvalitet er særlig viktig i transformasjonsområder og ved arealeffektiv byutvikling i prioriterte vekstområder, der økt tetthet stiller høyere krav til kvalitet i både bygde omgivelser og offentlige rom. I regionale byer og i bybåndet legges det til rette for arealeffektiv utvikling, funksjonsblanding og arbeids- og besøksintensive virksomheter.

Mindre tettsteder får god kvalitet ved å ha boliger og et variert tjeneste- og servicetilbud som bygger opp om eksisterende sentrumsstruktur.

Naturbaserte løsninger er også en viktig del av kvalitetsarbeidet i planleggingen.

Fortetting og områdeutnyttelse

Det forventes høy arealutnyttelse i regionale byer, i bybåndet, sentrumsområder og i regionale områder for besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter, som samtidig gir merverdi og styrker bo- og levekvalitet. Høy arealutnyttelse er et virkemiddel for å oppnå effektiv ressursforvaltning, lavere klima- og naturbelastning og levende sentrumsområder. Samtidig må arealutnyttelse planlegges helhetlig, tilpasses lokale forhold, kulturmiljøer og omgivelsene.

Strategi 4 følges opp i retningslinje:

● R16 Kvalitetskrav i arealutvikling

Det forventes at kommuneplaner og reguleringsplaner inneholder bestemmelser og retningslinjer med kvalitetskrav til arealutvikling. Utviklingen skal tilpasses lokale stedskvaliteter, og bidra til attraktive, klimatilpassede, funksjonelle og sosialt bærekraftige by- og tettsteder.

● R17 Arealutnyttelse

I regionale byer, ved regionale kollektivknutepunkt, i sentrumsområder og områder tilrettelagt for arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter legges det til rette for en høy arealutnyttelse, med tetthet tilpasset lokale stedskvaliteter, omgivelser og eksisterende infrastruktur.



Statens arkitekturpris 2026 ble tildelt Grande Panorama i Drøbak, et tidligere sykehjem transformert til boliger. Borhaven Arkitekter AS. Foto: Alexandra Gjerlaugsen

Dimensjoner for kvalitet

Flerfunksjonalitet i hverdagen

Hvordan stedet fungerer i hverdagen og skaper trygge, inkluderende og levende miljøer, sikres gjennom universelt utformede, flerfunksjonelle sentra med aktive og programmerte førsteetasjer, gode forbindelser og varierte hverdagsfunksjoner for alle livsfaser.

Sosiale felleskap

Hvordan steder og nabolag fremmer trygghet, tilhørighet, folkehelse og sosial bærekraft, sikres gjennom gode møteplasser, felles rom for aktivitet og lek samt funksjoner og utforming som styrker lokalsamfunnet og skaper merverdi.

Natur- og klimatilpasning

Hvordan økologiske verdier og naturgrunnlag integreres i steder og bidrar til klimatilpasning og helsegevinster, sikres gjennom blågrønne strukturer, parker og grønne lunger med naturbaserte løsninger, der store trær og åpne bekker håndterer overvann og styrker biologisk mangfold og mikroklima.

Sted og identitet

Hvordan opplevelse, tilhørighet og lokalt særpreget styrker omgivelsene, sikres ved at stedets premisser ligger til grunn for utviklingen- gjennom lokal tilpasning til kulturminner, historiske spor, estetiske kvaliteter og sanselige opplevelser.

Sirkulær arealutvikling

Hvordan steder utvikles med tidsdybde og varige kvaliteter, sikres gjennom transformasjon og ombruk av eksisterende bygg, bruk av varige og klimavennlige materialer, tilpasning til naturgitte forhold og tilrettelegging for grønn mobilitet og effektiv arealutnyttelse.

Kulturmiljø som ressurs i stedsutvikling

Kulturmiljø er en viktig del av våre omgivelser og bidrar til gode steder å bo, arbeide og besøke. Det gir historisk dybde, kunnskap om tidligere tider og opplevelser, og fungerer også som møteplasser, turmål og arenaer for frivillig aktivitet – både i landskapet og i tettbygde områder.

Kulturmiljøer bør derfor brukes som en ressurs i by- og stedsutvikling. Planleggingen bør ha et langsiktig perspektiv basert på holdbare materialer, gode byggemetoder, fleksible løsninger, estetisk utforming og godt samspill med eksisterende bygninger og landskap. Det som bygges med kvalitet i dag, skal utgjøre en del av framtidens kulturmiljøer.

I vekstområder er kulturmiljøer under press og må tas hensyn til i planleggingen. Kommunene forventes å sikre et godt samspill mellom ny bebyggelse og eksisterende kulturmiljøer gjennom helhetsvurderinger, langsiktighet og kvalitetskrav. I tillegg er ombruk viktig for bærekraft, og i tråd med tiltaksrammeverket UFF skal dette vurderes først, mens riving av kulturminner bare bør skje dersom videre bruk eller ombruk ikke er mulig.

Viktig kulturmiljø

Viktige kulturmiljøer identifisert av kommunen kan eksempelvis være jernbanestasjoner, forretningsgårder, boligbebyggelse, møller, meieri, skysstasjoner, hotell, serveringssteder, veifar, brygger, hager og parker. Det kan også være viktige historiske strukturer som gateløp, byrom, byggehøyder, siktlinjer, landskap, plangrep og tidligere idealer i planlegging.



Bærum's verk.

Foto: Handelsstedet Bærum's Verk / VisitGreaterOslo

Strategi 4 følges opp i retningslinje:

● R18 Kulturmiljø som ressurs

Viktige kulturmiljøer forventes identifisert, bevart og brukt som ressurs i stedsutviklingen. Dette forutsetter også godt samspill mellom ny bebyggelse og eksisterende kulturmiljøer. Det forventes at planprosesser for vekstområder og andre områder med vesentlig transformasjon eller fortetting bygger på kulturhistoriske stedsanalyser og analyser av ombruksmuligheter.

Strategi 4 følges opp i handlingspunkt:

● H8 Regionalt viktige kulturmiljøer

Hva: Skaffe oversikt over fylkets regionalt og nasjonalt viktige kulturmiljøer, blant annet ved å revidere og utfylle eksisterende kartlegginger av kulturlandskap.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune/
Oslo kommune

Med: Kommunene i Akershus

Når: etter vedtak av regional plan



Heggedal torg i Asker, tegnet av Vignæs+Kosberg++ Arkitekter.
Foto: Ruben Ratkusic

Variasjon i boligsammensetning

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging i 2023 vektlegger et variert og tilstrekkelig boligtilbud som møter ulike behov gjennom ulike livsfaser og livssituasjoner. Boligområdene skal appellere til et mangfold av innbyggere gjennom god blanding av boligtyper og -størrelser.

Aldersvennlige løsninger og alternative boligmodeller som gjør det mulig å bo hjemme lenger, er viktig å vurdere, for å møte en økning i den eldre befolkningen.

Nabolaget har stor påvirkning på trivsel og livskvalitet, og nærmiljøene bør legge til rette for sosiale fellesskap. Derfor bør møteplasser inngå i boligprosjekter. Bibliotek, samfunnshus, serveringssteder og andre åpne, uformelle møteplasser er også viktige.

Siden de fleste boligene allerede er bygd, er det avgjørende å ta vare på og oppgradere den eksisterende boligmassen.

Strategi 4 følges opp i retningslinje:

● R19 Variasjon i boligsammensetning

Det forventes at kommunen planlegger for en variert boligsammensetning. For å møte behov og etterspørsel i ulike livsfaser og livssituasjoner, bør det stilles krav om variasjon i størrelse, typologi og boformer, innenfor kommunens tettsteder og nabolag.

S1

S2

S3

S4

S5

S6

S7

S8

Aktive gater og byrom

Aktivisering av byrommet og gateromskaper trygge gater og steder. Varierte og tilgjengelige gater med møteplasser, aktive fasader, vegetasjon, sitteplasser og offentlig kunst inviterer til bruk og gjør bymiljøene attraktive gjennom hele året.

Det skal legges godt til rette for gående og syklende, og gater og byrom skal utformes slik at de tåler klimaendringer, for eksempel med god overvannshåndtering, naturbaserte løsninger og materialer som tåler vedvarende høye temperaturer. Samtidig må gateutvikling tilrettelegge for effektiv bylogistikk ved å sikre plass til bylogistikkfunksjoner som samleterminaler og laste- og losselommer. Helhetlig utvikling i og rundt sentrum skal ivareta vare- og tjenestebehovet og redusere unødvendig transport.

Planverktøy for felles utvikling

Plan- og bygningsloven tilbyr verktøy som område-regulering, hensynssoner og områdeutviklingsstrategier, som støtter felles planlegging på tvers av eiendommer og aktører. Disse verktøyene bidrar til å sikre helhet, kvalitet og forutsigbar utvikling av by- og stedsområder.

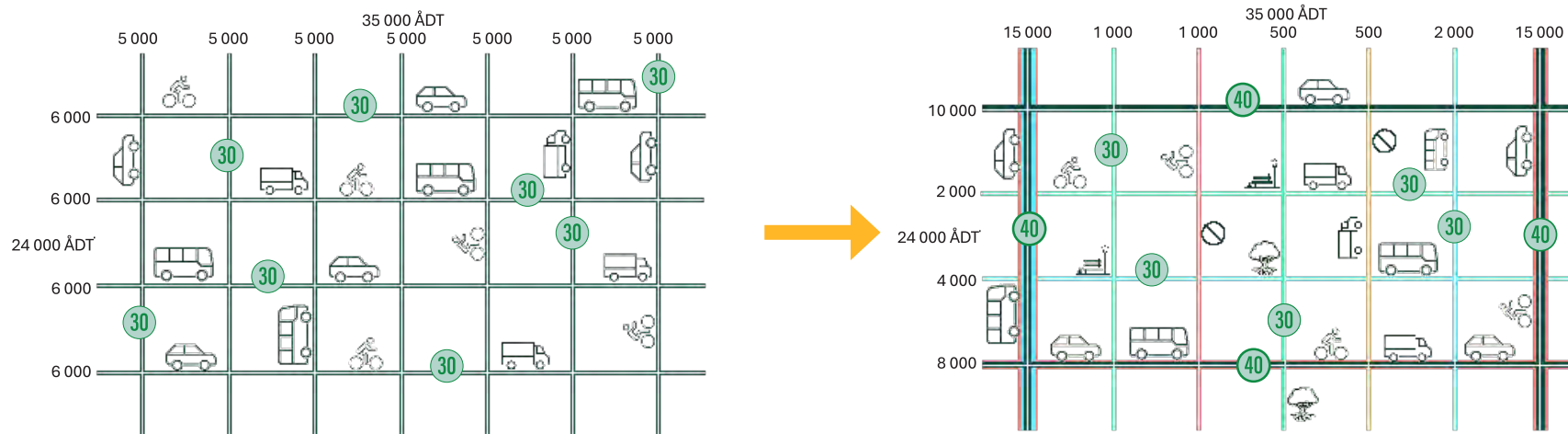
Strategi 4 følges opp i retningslinje:

● R20 Aktive gater og byrom

Gater og veier i tettsteder skal utvikles etter funksjonsfordelingsprinsippet med gatepreg og trygge traseer for alle, særlig inn mot kollektivholdeplasser og –knutepunkt, skoler og i sentrumsområder.

Byrommene skal utvikles for å være attraktive og tilgjengelige, med lokale møteplasser, aktive fasader og sitteplasser

Tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport i eksisterende veiareal vurderes. Klimatilpassing og effektiv bylogistikk må ivaretas.



Figur 16: Funksjonsfordelingsprinsippet. I figuren til venstre har gatene lik trafikkbelastning, mens trafikantene er fordelt på ulike gater i nettverket i figuren til høyre. Hovedtrafikkårer håndterer biltrafikken, mens gående, syklende og kollektivtrafikk får god fremkommelighet i øvrige gater. Fargene på illustrasjonen til høyre angir hvilken funksjon som er prioritert i den enkelte gate. Kilde: Bymiljøetaten, Oslo kommune / Asplan Viak.

S5

Lokalisere rett virksomhet og funksjon på rett sted

Strategien innebærer:

Arbeidsplasser, handel, tjenester og funksjoner skal lokaliseres og etableres etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted. Plassering bør tilpasses virksomhetenes mobilitetsbehov og områdenes tilgjengelighet. Slik kan flere løse hverdagsærender i sitt eget nærområde og dermed redusere transportbehovet. Samtidig gir det større forutsigbarhet for offentlige og private aktører.

Hvorfor gjør vi det?

Strategisk plassering av arbeidsplasser, handel, tjenester og funksjoner bidrar til å redusere transportbehovet, gi mer effektiv arealbruk, styrke bylogistikk og utviklingen av steds- og sentrumsområder. En slik lokalisering legger også til rette for bedre utnyttelse av eksisterende kollektivsystem og infrastruktur og kanalisere etableringer til områder med tilgang til eksisterende energikilder – i tråd med tiltaksrammeverket UFF. Samlet bidrar dette til robuste, attraktive og ressurseffektive steds- og sentrumsområder.

Strategi 5 følges opp i retningslinje:

- R21 Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter
- R22 Nærbutikker og nærtjenester
- R23 Arealkrevende virksomheter

Rett virksomhet på rett sted

Prinsippet om rett virksomhet på rett sted handler om å legge til rette for at ulike virksomheter og funksjoner har gode forutsetninger med hensyn til verdiskapning, natur og bærekraftig vekst. Kommunene bør derfor avsette tilstrekkelige arealer i tråd med dette prinsippet, også med et langsiktig perspektiv der det ikke finnes tydelig etterspørsel i dag, samt vurdere hvilke typer virksomheter det er viktig å sikre arealer til på lang sikt.

Arbeidsplassintensive virksomheter bør lokaliseres i tilknytning til kollektivknutepunkt og områder med god tilgjengelighet til øvrig transportsystem. Utvikling av nye tyngdepunkt for slike næringer forutsettes at det bygges videre på etablerte kunnskapsmiljøer, lokale fortrinn og strategisk lokalisering av offentlige virksomheter. Stedskvalitet er også avgjørende for å tiltrekke arbeidskraft og styrke næringslivets konkurransevne. Høy kvalitet, gode kultur- og servicetilbud og nærhet til grøntområder bør derfor inngå i utviklingen av arbeidsintensive næringsområder.

Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter

Hovedtyngden av nye arbeidsplasser skal lokaliseres til prioriterte vekstområder. I sentrumsområder skal virksomheter og funksjoner samlokaliseres med andre funksjoner som skole, flerbrukshall, knutepunkt, hverdagsfunksjoner og møteplasser.

Arbeidsplassintensive virksomheter er steder med mange ansatte og/eller mange kunder og besøkende. Eksempler er kontorer, offentlige tjenester, butikker og servicebedrifter. Arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres i tilknytning til kollektivknutepunkt og områder med god tilgjengelighet til øvrig transportsystem. Utvikling av nye tyngdepunkt for slike næringer forutsettes at det bygges videre på etablerte kunnskapsmiljøer, lokale fortrinn og strategisk lokalisering av offentlige virksomheter. Store arbeidsplassintensive virksomheter som henter arbeidskraften sin fra et bredere, regionalt omland, bør kun ligge i regionbyer, Oslo by, bybåndet, regionale kollektivknutepunkt og regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter.

Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter er utpekt i det strategiske kartet og omtalt i kapittel 2. Dette er områder nært kollektivknutepunkt, der virksomheter med høyt antall arbeidsplasser og/eller mange besøkende lokaliseres. Det forventes høy arealutnyttelse og lav parkeringsdekning. Utviklingen av disse områdene krever langsiktig samarbeid mellom flere aktører, blant annet kommune, næringsaktører og transportaktører.

Strategi 5 følges opp i retningslinje:

● R21 Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter

Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter plasseres i sentrumsområder i prioriterte vekstområder, med god kollektivtilgjengelighet og mange innbyggere i gang- og sykkelavstand.

Større virksomheter, som henter arbeidskraft og/eller besøkende fra et regionalt omland lokaliseres i regionale byer, og regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter, med god kollektivtilgjengelighet fra hele regionen.

● R22 Nærbutikker og nærtjenester

Utenfor prioriterte vekstområder kan det legges til rette for detaljhandel og tjenesteyting som står i forhold til det lokale kundegrunnlaget. Nærbutikker og nærtjenester er et tilbud til det lokale bomiljøet og bør kun etableres i eller i nær tilknytning til boligområder og andre lokale møteplasser.



Drøbak i Frogn.

Foto: VisitGreaterOslo / Visit Drøbak & Oscarsborg

Nærbutikker og nærtjenester

Nærbutikker og nærtjenester er tilbud som styrker lokale møteplasser og nabolag, som nabolagskafé, frisør og dagligvarebutikker med hovedvekt på mat og drikke. Utenfor prioriterte vekstområder bør omfanget av handels- og tjenestetilbud tilpasses lokale forhold. I mange av disse områdene vil bil være nødvendig for hverdags- og dagligvarehandel. Etableringer eller utvidelser over 3000 m² BRA bør derfor utløse krav om handelsanalyser. Slike krav bør tilpasses slik at de ikke skaper unødvendig byråkrati eller hindrer utvikling av lokale tilbud.

Arealkrevende virksomheter

Virksomheter med behov for rimelige arealer, store tomter og god tilknytning til overordnet veinett bør lokaliseres utenfor tettbebyggelse. Press på sentrale arealer gjør det krevende å finne tilstrekkelig store næringsarealer i rimelig avstand til bybåndet, som er det viktigste markedet for varedistribusjon.

Regionale næringsområder er utpekt i kartet over terminalområder og regionale næringsområder (se neste side), og er områder for større gods- og logistikkvirksomhet. Områdene skal dekke behovet for

Strategi 5 følges opp i retningslinje:

● R23 Arealkrevende virksomheter

I regionale næringsområder og terminalområder som er definert i den regionale planen, legges det til rette for større virksomheter innen logistikk, lager og industri.

Arealkrevende virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet skal i hovedsak etableres i disse områdene, eller i andre etablerte næringsområder med nærhet til overordnet veinett utenfor sentrumsområder.

Husholdningsrettet handel, detaljhandel og andre besøksrettede virksomheter tillates ikke i regionale næringsområder og terminalområder. Svært tungtveiende nasjonale eller beredskapsmessige hensyn vurderes særskilt.

Regional plan for konkurransekraft og verdiskaping

Den norske hovedstadsregionen har gode forutsetninger for næringsutvikling. Hovedmålet om at regionen skal være attraktiv for etablering og utvikling av næringslivet støttes også opp av en felles regional plan for konkurransekraft og verdiskaping i Oslo og Akershus. Disse to regionale planene må ses i sammenheng.

regional distribusjon og videreutvikles med vekt på mer effektiv arealbruk. I disse områdene tillates ikke husholdningsrettet handel, detaljhandel og andre besøksrettede virksomheter. Næringsområder uten regional funksjon skal håndteres lokalt.

De tre hovedterminalene innenfor planområdet er Alnabru terminal, Oslo havn og Oslo lufthavn.

- Alnabru fungerer som en sentral terminal for jernbanegods og bil-bil omlastning.
- Oslo havn er regionens importhavn og har viktige funksjoner knyttet til resirkulering og håndtering av avfall og masser.
- Oslo lufthavn håndterer tidskritisk gods.

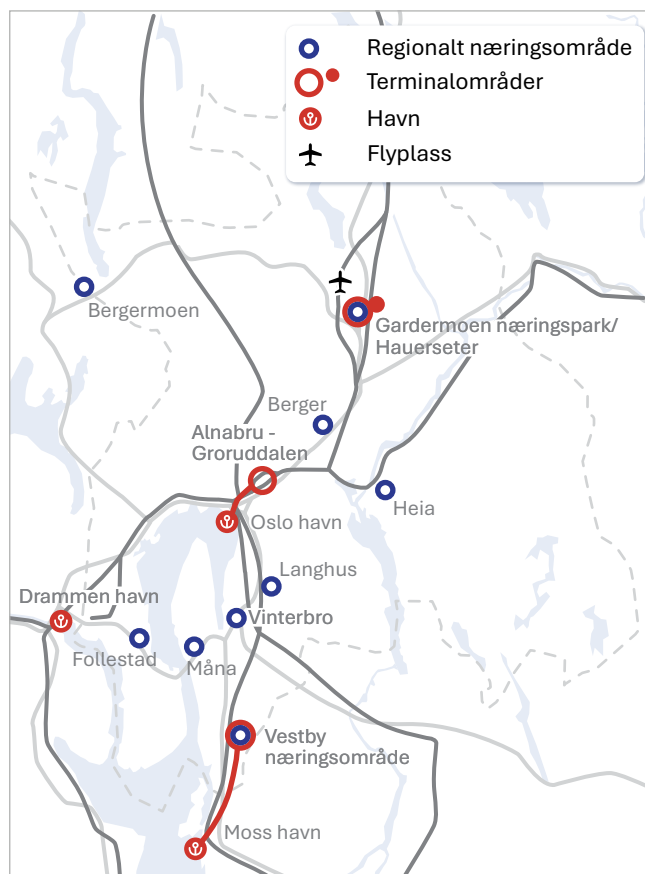
De største lager- og logistikkterminalene i regionen er konsentrert langs E6-korridoren: fra Alnabru gjennom Groruddalen mot Lillestrøm og Ullensaker, samt videre sørover langs E6 i Nordre Follo, Ås og Vestby. Disse områdene fungerer som nasjonale knutepunkt for importvarer og rommer mange av regionens viktigste lager- og distribusjonsfunksjoner.

Der arealkrevende virksomheter skal etableres i regionen av svært tungtveiende nasjonale eller beredskapsmessige hensyn gjøres det egne vurderinger av hvilke krav som stilles til lokalisering i de særskilte tilfellene.

Arealbehov for gods- og bylogistikk

Etablering av bylogistikk- og godsfunksjoner skal følge prinsippet rett virksomhet på rett sted for å sikre en bærekraftig og langsiktig arealbruk. Slik vil arealene brukes til de formålene de egner seg best

for, noe som reduserer unødvendig arealbeslag og transportbehov. Ved planlegging av godsarealer må man vurdere nærhet til nødvendige funksjoner for å unngå økt transportarbeid, samtidig som belastningen på byområder, nærmiljø og verdifulle natur- og jordbruksarealer holdes så lav som mulig. Kommuner må sette av arealer til gods og bylogistikk i kommuneplanene, og planleggingen bør ha et regionalt perspektiv.



Figur 17: Regionale næringsområder og terminalområder.

Rett virksomhet og funksjon på rett sted

Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter plasseres innenfor sentrumsområder i byer og tettsteder med god kollektivtilgjengelighet, god tilgjengelighet for gående og syklende, og skal være:

- regionale/lokale funksjoner og virksomheter med høy arealutnyttelse og høyt antall ansatte og besøkende per dag
- for eksempel detaljvarehandel, offentlig tjenestetilbud, kultur- og servicefunksjoner og større kontorfunksjoner

Nærbutikker og nærtjenester plasseres i områder med god lokal kollektivtilgjengelighet, middels god tilgjengelighet for bil og med tilgjengelighet for gående og syklende. Dette gjelder:

- lokale funksjoner og virksomheter – for eksempel grunnskole, lege og mindre kontorvirksomheter – som er integrert i tettstedsstrukturen

Arealkrevende virksomheter plasseres i områder utenfor etablerte sentrumsområder med nærhet til overordnet veinett. Dette inkluderer regionale næringsområder som er utpekt i kart (på forrige side) og gods- og logistikkområder som gir muligheter for omlastning til bil, bane og båt. Dette gjelder virksomheter med:

- lav besøks- og arbeidsplassintensitet
- virksomheter og funksjoner som genererer mye trafikk og godstrafikk, f.eks. større lager, industri, engros og transportvirksomhet
- kan omfatte kraftkrevende virksomheter og datasentre

S6

Sikre energiforsyning og omstilling til et fornybart energisystem

Strategien innebærer:

For å sikre at den energiinfrastrukturen vi har og planlegger for brukes effektivt, må den planlegges i sammenheng med arealbruk og mobilitet. For å sikre regional energiforsyning er det nødvendig å satse på energieffektivisering, fleksibilitet og ny lokal fornybar energiproduksjon. Samtidig må inngrep i natur og jordbruksarealer begrenses og ny utbygging lokaliseres arealeffektivt.

Hvorfor gjør vi det?

Tilstrekkelig fornybar regional energiforsyning er avgjørende for klimaomstilling, samfunnssikkerhet og videre utvikling av næringslivet i regionen. Regionen har et betydelig kraftunderskudd og er sterkt avhengig av kraftoverføring fra andre landsdeler. Dette skaper sårbarhet i en tid med økende klimarisiko og geopolitisk usikkerhet. Det er avgjørende at næringsutvikling og energiomstilling ikke hindres av mangel på fornybar energi eller tilstrekkelig kapasitet i energiinfrastrukturen. Kraftbehovet er særlig stort innenfor transportsektoren og i kraftkrevende virksomheter. Økt lokal fornybar energiproduksjon, oppgraderinger i strømmettet og et mer fleksibelt energisystem vil bidra til styrket beredskap, verdiskaping og konkurransekraft i regionen.

Strategi 6 følges opp i retningslinje:

- R24 Energieffektivisering og fleksibilitet før nye naturinngrep
- R25 Nye områder for energikrevende virksomhet og fornybar energiproduksjon

Smartere energibruk kan redusere behovet for ny energiutbygging

Energiproduksjon og energidistribusjon er samfunnskritiske funksjoner som ifølge statlige planretningslinjer skal prioriteres over andre utbyggingsformål. De statlige retningslinjene presiserer at «For å begrense den totale nedbyggingen av landbruks- og naturområder må energitiltaket løses på allerede nedbygde arealer eller i kombinasjon med andre utbyggingsformål» (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2024). Dette stiller store krav til effektiv bruk av den energien vi har, og effektiv bruk av eksisterende og planlagt infrastruktur, slik at behovet for nye utbygginger som medfører arealinngrep, kan begrenses.



Foto: KDP / Getty images

Nye områder for energikrevende virksomhet og fornybar energiproduksjon

Prinsipper for lokalisering:

- Ny energiproduksjon, energiinfrastruktur og energikrevende virksomhet bør lokaliseres slik at produksjon og forbruk ses i sammenheng, for å redusere behov for store naturinngrep og nettutvidelser og samtidig styrke den regionale forsyningssikkerheten.
- For alle utbygginger bør det hovedsakelig velges områder som allerede er nedbygd, og arealeffektive løsninger bør velges. Der naturinngrep er nødvendig av hensyn til forsyningssikkerhet og kraftunderskudd, bør avbøtende og kompenserende tiltak gjennomføres.
- Energakrevende virksomheter og store utbygginger bør lokaliseres i områder med tilstrekkelig nettkapasitet og nær eksisterende energiinfrastruktur eller ny fornybar kraftproduksjon. Virksomheter regnes som energikrevende når de har et gjennomsnittlig årlig energiforbruk på over 2,5 GWh.
- Virksomheter som avgir overskuddsvarme, bør lokaliseres nær eksisterende eller planlagte fjernvarmenett eller samlokaliseres med andre virksomheter som kan utnytte overskuddsvarmen.
- Ny energiproduksjon bør lokaliseres i nærhet til eksisterende og planlagt nett.

Strategi 6 følges opp i retningslinje:

● R24 Energieffektivisering og fleksibilitet før nye naturinngrep

Kommunene skal prioritere energieffektivisering, lastflytting og utnyttelse av overskuddsvarme og lokale fornybare energiresurser – for eksempel geotermisk energi, fjernvarme og biogass for å styrke forsyningssikkerheten og avlaste strømmettet. Potensialet for å effektivisere og utnytte eksisterende energiinfrastruktur må avklares før det vurderes nye tiltak som medfører naturinngrep.

● R25 Nye områder for energikrevende virksomhet og fornybar energiproduksjon

Kommunene bør identifisere egnede områder for energikrevende virksomheter, lokal fornybar energiproduksjon og energilagring, samt nødvendig energiinfrastruktur. Disse funksjonene bør lokaliseres slik at produksjon og forbruk ses i sammenheng, for å minimere naturinngrep og nettutvidelser, og for å styrke lokal forsyningssikkerhet. Nye områder skal vurderes i en regional sammenheng.

Ved planlegging av store utbyggingsområder for bolig og næring skal muligheter for lokal fornybar energiproduksjon, energilagring, felles energiløsninger og energideling vurderes tidlig i planprosessen.

Energi må vurderes tidlig og systematisk i all planlegging

For å sikre at energi vurderes tidlig i planleggingen, må energiaktører, nettselskaper og kommuner samarbeide tett gjennom planprosessen. Dette er særlig viktig i planlegging av større kraftledninger og konsesjonspliktige anlegg som reguleres av energiloven, og som ofte ikke omfattes av reguleringsplikt i plan- og bygningsloven. Her kreves det god samordning mellom kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven og nasjonal og regional energipolitikk etter energiloven. Dette vil sikre at nødvendig energiinfrastruktur kan etableres på en forutsigbar og

effektiv måte. Både kommuner og energiaktørene må legge til rette for gjensidig samarbeid og tidlig dialog. Tidlig planlegging av denne infrastrukturen kan bidra til å finne løsninger som reduserer både kostnader og naturinngrep samtidig styrker den regionale forsyningssikkerheten.

Områder med begrenset nettkapasitet har behov for tiltak som både reduserer belastningen på strømmettet og fremmer effektiv utnyttelse av andre lokale energiressurser.



Figur 18: Figuren viser hvordan tiltaksrammeverket UFF kan forstås innen energi.

Effektiv og fleksibel energibruk

Energisystemet: Energisystemet omfatter ulike energikilder og produksjon, lagring, distribusjon og bruk av energi.

Effektbelastning: Hvor stor øyeblikkelig belastning som legges på energisystemet. Det handler ikke om hvor mye energi som brukes totalt, men hvor mye som brukes på én gang. Strømmettet er dimensjonert for å håndtere den kaldeste timen i året, fordi behovet for elektrisk oppvarming da er på sitt høyeste.

Fleksibilitet: Handler om å bruke energi smartere ved å tilpasse produksjon, forbruk og lagring av energi til behovene i energisystemet, for eksempel bruke fjernvarme istedenfor strøm for å avlaste strømmettet. Én form for fleksibilitet er lastflytting.

Lastflytting: Å flytte energibruket til tider med lavere belastning på strømmettet, for eksempel ved å lade elbiler om natten. Lastflytting bidrar til å balansere strømforbruket slik at nettet ikke blir overbelastet på de kaldeste og mest krevende tidspunktene. Lastflytting og energieffektivisering kan bidra til å redusere behov for å utvide nettkapasiteten.

Energieffektivisering: Å velge løsninger som forbruker mindre energi. Kommunene kan jobbe med energieffektivisering ved å ta i bruk energiplanleggingsverktøy i arealplanleggingen, energieffektiviseringstiltak i offentlige bygg og energirådgivning rettet mot private boliger og næringsbygg.

S7

Prioritere natur- og kulturmiljøverdier og allmennhetens tilgang til Oslofjorden

Strategien innebærer:

Natur- og kulturmiljøer, miljøtilstand, friluftsliv, landskap og kystkultur langs sjø og strandsone skal ivaretas gjennom å unngå nedbygging og utvikling av områder innenfor strandsonen, og sikre tilgang til den.

Hvorfor gjør vi det?

God forvaltning av strandsonen er nødvendig for å bidra til bedre natur- og miljøtilstand i Oslofjorden. Allmenn tilgang til strandsonen gir gevinster i form av bedre folkehelse og økt livskvalitet. Dette styrker regionen ved at unike naturverdier, regionale friluftslivsområder og økosystemtjenester blir ivaretatt.

Strategi 7 følges opp i retningslinje:

- R26 Tiltak i og langs strandsonen
- R27 Natur i strandsonen
- R28 Tilrettelegge for tilgang til strandsonen og friluftsliv langs Oslofjorden

Samarbeid om Oslofjorden

Regional plan supplerer statlige planretningslinjer for strandsonen, og støtter opp under Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv og regional plan for vannforvaltning. Det forutsetter en samordnet bruk av virkningsfulle tiltak mot de viktigste påvirkningene på en helhetlig miljøtilstand, inkludert naturmangfold, friluftslivet, kulturminner og kulturmiljøer langs Oslofjorden.

Unngå nedbygging av strandsonen

Det har vært byggeforbud i strandsonen siden 1965, men arealene bygges fortsatt ned gjennom dispensasjoner og nye planer. I henhold til statlige planretningslinjer skal byggeforbudet langs Oslofjorden praktiseres særlig strengt, på grunn av stor nedbygging, rikt naturmangfold og høyt press på de gjenværende natur- og friområdene. Dette må følges opp med tydelig og samordnet praksis i kommunene, for å hindre uønskede byggetiltak i uregulert område i hundremetersbeltet langs sjø.

Kommunene bør fastsette byggegrense langs sjø i kommuneplanens arealdel for å unngå utbygging i strandsonen og utfylling i sjø. I byområder kan det være aktuelt å tillate utbygging nærmere enn 100 meter fra sjø, men det bør sikres en strandsonerområde som er tilgjengelig og åpen for alle. Ved fastsetting av annen byggegrense enn 100 meter skal det

gjennomføres en kartlegging av de konkrete strandsoneverdiene. Kartleggingen gjøres offentlig senest ved offentlig ettersyn av planen og skal gjøre rede for utbyggingens virkninger for naturmangfold, friluftsliv, landskap, kulturmiljøer og andre allmenne interesser. Tillates utvikling, må det som hovedregel være planstyrt og ikke foregå gjennom dispensasjoner.

Inngrep og utfylling i sjø har konsekvenser for livet i fjorden. Blant annet er fisk som kommer for å gyte i kystsonen, avhengig av gode oppvekstområder for yngel, som ålegrasenger. Hver for seg behøver ikke nye tiltak å ha stor effekt, men summen av tiltak kan få store negative konsekvenser for bestanden av fisk og andre arter. Dette må hensyntas i planlegging.

Kommunene bør gjennomgå eldre planer for strandsonen og stadfeste planene med fastsatte byggegrenser mot sjø eller oppheve hele eller deler av planer som ikke er utbygd og i strid med denne planen eller statlige planretningslinjer for strandsonen.

Nødvendige funksjoner i sjø og strandsonen, slik som havner, farleder, kabler og annen infrastruktur, skal også ivaretas. Nødvendige kabler og ledninger bør fortrinnsvis samles i egne traseer. Eksisterende næringsarealer i og langs sjø må sikres til sjørelaterte næringer som ikke kan ligge andre steder.

Strategi 7 følges opp i retningslinje:

● R26 Tiltak i og langs strandsonen

Eksisterende bebyggelse i uregulert område i 100-metersbeltet langs sjø skal ikke utvides og nye tiltak skal unngås. Nødvendig reparasjon og vedlikehold av eksisterende bebyggelse kan gjennomføres i samsvar med plan- og bygningsloven. Det skal legges vekt på bevaring av kulturmiljø og allmennhetens tilgang til strandsonen.

Byggegrense langs sjø bør fastsettes helhetlig i kommuneplanen.

Inngrep, enkelttiltak og utfylling i sjø unngås. Ved nødvendige infrastrukturtiltak av høy samfunnsnytte kan unntak/tiltak vurderes.

Utvidelser og / eller etablering av nye småbåthavner skal avklares i kommuneplanens arealdel, og bør skje i større fellesanlegg, med septikmottak og avfallshåndtering. Allment tilgjengelige utsettingsramper tilstrebes.

● R27 Natur i strandsonen

Viktige yngle- og oppvekstarealer og naturtyper i sjø skal sikres i kommuneplanens arealdel.

Ved erosjon, flomfare eller behov for sikring i hundremetersbeltet skal naturbaserte løsninger vurderes før tekniske inngrep.

Tilrettelegge for natur, kulturmiljøer og friluftsliv

Arealene langs fjorden er attraktive og preget av både utbyggingspress og store natur-, kulturmiljø- og friluftslivinteresser. Oppfølging av retningslinjene skal bidra til å styrke innsatsen for å ta vare på natur, kulturmiljøer og friluftsliv langs fjorden, på tvers av kommune- og fylkesgrenser.

Det må legges vekt på å sikre allmenn tilgjengelighet til sjøen, for eksempel gjennom turveier og badeplasser.

Karakteristiske kulturlandskap, kulturmiljøer og enkeltstående eksempler på den særegne kystkulturen langs Oslofjorden skal ivaretas. Hvis naturen og friluftslivet kommer i konflikt skal det vises forsiktighet og tas føre-var-hensyn til naturen.

Strategi 7 følges opp i retningslinje:

● R28 Tilrettelegge for tilgang til strandsonen og friluftsliv langs Oslofjorden

Tilgang til regionalt viktige friluftslivsområder, utfartsområder og ferdselsårer langs Oslofjorden skal ivaretas og utvikles. I områder med høy naturverdi skal hensynet til naturverdiene vektlegges sterkt i forhold til friluftsliv og båtferdsel.

Tiltak må ta hensyn til kulturmiljøet.



Langøyene i Oslofjorden.

Foto: Oslo kommune / Bymiljøetaten



S8

Sikre helhetlig og sirkulær masseforvaltning

Strategien innebærer:

Det skal sikres at masser i størst mulig grad brukes som en ressurs i nye prosjekter, og at regionen har de nødvendige arealene som trengs til masseforvaltning i nærhet av der behovet oppstår. Kommunene skal ha oversikt over regionens geologiske ressurser og forvalte dem i et langsiktig perspektiv.

Hvorfor gjør vi det?

Helhetlig og sirkulær masseforvaltning skal bidra til å redusere overskuddsmasser og behovet for tungtransport til masser, som i dag fraktes over lengre avstander og ofte ut av regionen. Ved å bruke knappe ressurser, både areal og byggematerialer, så effektivt som mulig, kan irreversible arealinngrep reduseres, og den samlede klimabelastningen av utbygging går ned.

Strategi 8 følges opp i retningslinje:

- R29 Ressurspyramiden
- R30 Masseforvaltning i kommuneplaner

Strategi 8 følges opp i handlingspunkt:

- H9 Masseforvaltning

Helhetlig masseforvaltning

Behovet for en helhetlig forvaltning av masser er særlig stort i vår region. Regionen har hatt høy utbyggingsaktivitet, omfattende samferdselsinvesteringer og sterk befolkningsvekst. Anslagene for overskuddsmasser innenfor planperioden er store, samtidig som behovet for byggeråstoff er betydelig. Overskuddsmasser oppstår i pressområdene rundt Oslo, mens ytre deler av regionen ofte er mottakere av overskuddsmasser.

Dagens masseforvaltning står overfor flere store utfordringer. Regelverket for massehåndtering er komplekst og lite samordnet. Samtidig er det mangel på egnede arealer for mottak, mellomlagring og behandling av overskuddsmasser, særlig i pressområder, i kombinasjon med at deponering ofte er enklere og rimeligere enn gjenbruk. Mangelfull tidlig kartlegging av massenes kvalitet og egenskaper, sammen med omfattende regelverk og tekniske krav, begrenser ressursutnyttelsen i prosjektene og svekker utviklingen av et velfungerende marked for gjenbruk og materialgjenvinning. Dette bidrar til at graden av gjenbruk fortsatt er lav, og at masser fraktes over store avstander, med konsekvenser for framkommelighet, luftkvalitet og støy. Potensialet for økt gjenbruk av masser lokalt, og dermed redusert massetransport, er stort dersom massehåndtering kommer tidligere inn i plan- og utbyggingsprosesser.

Fylkeskommunene skal bidra til mer samarbeid og samordning av masseforvaltningen på tvers av sektorer, forvaltningsnivå og region- og kommunegrenser. Kommunene har en nøkkelrolle som planmyndighet, og retningslinjene skal bidra til en mer samordnet håndtering av temaet i kommuneplanene.

Utviklingen av nye anlegg og teknologier for behandling, sortering og rensing av masser gir også økte muligheter for gjenbruk og materialgjenvinning i årene som kommer.

Nye arealer til massehåndtering

Massehåndtering er arealkrevende og kan medføre betydelige naturinngrep. Det er derfor viktig å sikre tilstrekkelige arealer til gjenbruk og materialgjenvinning, og for lovlig deponering. Kommunene bør sette av arealer til massehåndtering i kommuneplanens arealdel og ta i bruk fylkeskommunens kunnskapsgrunnlag for å vurdere behov og plassering i en regional sammenheng. Potensialet for bruk av transformasjonsarealer skal utnyttes før det åpnes for utfylling eller deponi som berører natur og jordbruksarealer.

Nye anlegg for massehåndtering og -uttak, og vesentlig utvidelse av de eksisterende, bør reguleres. Planavgrensningen bør inkludere hele masseforekomsten og influensområdet for å redusere driftsulemper for industri og miljøbelastning for bebyggelse.

Naturressurser som sand-, grus- og pukkforekomster er ikke fornybare og må forvaltes slik at de sikres for både dagens behov og framtidige behov.

Strategi 8 følges opp i retningslinje:

● R29 Ressurspyramiden

Overskuddsmasser skal håndteres i henhold til ressurspyramiden, fortrinnsvis nær uttaket.

Ved planlegging av større utbyggingstiltak som håndterer mer enn 1000 m³ med masser, skal det utarbeides en massehåndteringsplan.

● R30 Masseforvaltning i kommuneplaner

Masseforvaltning bør inngå som et tema i kommuneplanen, og skal ses i sammenheng med nabokommuner. Det bør avsettes areal til massehåndtering i kommuneplanens arealdel. Kommunene skal ha en plan for massehåndtering.

Arealer for mottak, mellomlagring og materialgjenvinning av overskuddsmasser bør samlokaliseres med områder for uttak av byggeråstoff.

Naturressurser som sand-, grus- og pukkforekomster av regional og nasjonal betydning skal sikres.

Massehåndteringsplan

Overskuddsmasser skal håndteres i henhold til prioriteringene i ressurspyramiden. For store byggeprosjekter som håndterer mer enn 1000 m³ masser, bør dette beskrives konkret i en massehåndteringsplan, som er basert på enten Akershus fylkeskommunes veileder for massehåndteringsplaner eller Oslo kommunes veileder for massehåndtering. Hoveddelen av massene som tas ut av prosjektet, bør gjenbrukes eller leveres til materialgjenvinning, fortrinnsvis nær uttaket. Hoveddelen av massene som tas inn i prosjektet, bør være gjenbrukte eller materialgjenvunne masser, der masser er tilgjengelige innen rimelig avstand.

Ressurspyramiden

Første steg i ressurspyramiden (se figur 19) er å redusere behovet for produksjon av overskuddsmasser. Dette bør gjøres allerede i planleggingsfasen av et utbyggingsprosjekt.

Massene som produseres, bør i størst mulig grad gjenbrukes til egnede formål, enten innenfor eller utenfor planområdet, uten å gjennomgå materialgjenvinning. Overskuddsmasser skal fortrinnsvis håndteres nær uttaket.

Materialgjenvinning innebærer at massene gjennomgår en form for prosessering før de blir til et nytt produkt som kan erstatte annen materialbruk. Dette kan for eksempel være sikting, knusing eller vasking.

Utfylling er å deponere eller plassere overskuddsmasser på et område for å etablere nytt terreng eller tilrettelegge for framtidig bruk.

Bruk av utgravde jord- og steinmasser som fyllmasser kan defineres som gjenbruk eller materialgjenvinning dersom massene erstatter materialer som ellers ville blitt skaffet og brukt til formålet. Dette forutsetter at utfyllingstiltaket ville blitt gjennomført uavhengig av tilgangen på overskuddsmasser.

For å avgjøre om jord- og steinmasser kan brukes som fyllmasser, kan følgende være relevant å vurdere:

- Er tiltaket planlagt gjennomført uavhengig av tilgangen på overskuddsmasser?
- Står mengden masser som brukes i forhold til behovet?
- Har overskuddsmassene egenskaper som gjør dem egnet til formålet?

Masser som ikke kan gjenbrukes eller gjenvinnes, deponeres på godkjente deponier. Et deponi er et permanent disponeringssted for avfall ved deponering av avfallet på eller under bakken.

Strategi 8 følges opp i handlingspunkt:

● H9 Masseforvaltning

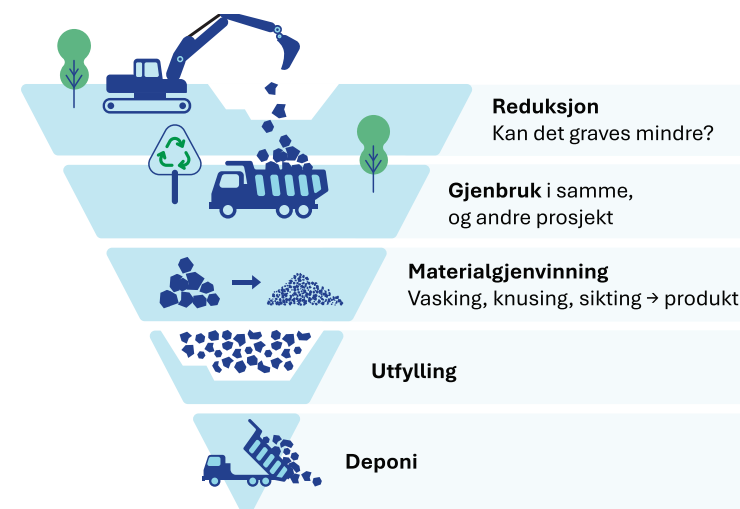
Hva: Utføre regionale analyser som kan synliggjøre naturlige delregioner for samarbeid om massehåndtering. De skal være basert på geografi, transportmønster og forventet masseflyt, som grunnlag for samordnet lokalisering av arealer og anlegg.

Videreutvikle og vedlikeholde et felles regionalt kunnskapsgrunnlag for mengder overskuddsmasser, framtidig behov og kapasitet for massehåndtering og -anlegg.

Hovedansvar: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: kommuner og næringsaktører

Når: etter vedtak av plan



Figur 19: Ressurspyramiden

4 ● Oppfølging av planen

Regional plan er det overordnede rammeverket for areal- og mobilitetsutviklingen i hovedstadsområdet og innebærer forpliktelser for alle forvaltningsnivå. En kontinuerlig og strukturert dialog mellom aktørene er avgjørende for felles forståelse av føringene og for en effektiv gjennomføring. Planens oppfølgings-systemer skal sikre målrettet bruk av virkemidler og prioritering av tiltak som gir høy måloppnåelse.

Oppfølging av planen

Regional plan er grunnlaget for samarbeid

Planen skal ligge til grunn for alle aktørers styringsdokumenter, også statlige. Dette gjelder blant annet revisjoner av nasjonal transportplan, kommuneplaner, avtaler, samferdselsplaner og handlingsprogrammer. Når aktører utarbeider egne strategier for deler av mobilitetssystemet, forventes det at relevante aktører involveres på en hensiktsmessig måte som sikrer samordning. Det er viktig å prioritere tiltak med høy måloppnåelse.

Prioriteringer og helhetlig virkemiddelbruk

Investeringer og økonomiske virkemidler må bygge opp om planens mål og strategier. Det gjelder særlig investeringer i sosial og teknisk infrastruktur. Økonomiske virkemidler – som tilskuddsordninger,

bompenger, byvekstavtaler, avgifter og incentivordninger – må koordineres slik at de brukes mest mulig effektivt og langsiktig. Byvekstavtalen og Oslo-pakke 3-avtalen bidrar med viktig finansiering av miljøvennlig samferdselsinfrastruktur og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, og bygger på regional plan som sentralt premiss.

Roller og ansvar

Staten, fylkeskommunen og kommunene har ulike roller og ansvar som er avgjørende for oppfølgingen. Kommunene har arealmyndigheten, mens fylke og stat har samferdselsmyndigheten. Oslo er både areal- og samferdselsmyndighet.



Figur 20: Figuren viser hvilke prosesser regional plan for areal og mobilitet er knyttet til og er retningsgivende for.

Oppfølging av planen sikres i handlingspunkt:

● H1 Styringsstruktur og samarbeidsarenaer

Hva: Etablere styringsstruktur og samarbeidsarenaer tilhørende regional plan som sikrer gjennomføring, forankring og eierskap blant aktørene.

Gjeldende samarbeidsarenaer og nettverk som følger opp temaene i regional plan skal gjennomgås, for å vurdere behov for justeringer og videreutvikling av samarbeidsarenaer.

Det avholdes jevnlig møter med Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet for å drøfte oppfølging av regional plan.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: Statlige samferdsels- og arealmyndigheter, kommuner i Akershus, Statsforvalter (ikke uttømmende)

Når: etter vedtak av regional plan

● H2 Felles rapportering for å følge måloppnåelse

Hva: Videreutvikle felles indikatorrapportering som viser utvikling og måloppnåelse i regionen. Indikatorrapporteringen skal koordineres med indikatorrapportering for byvekstavtalen. Kunnskapsgrunnlaget tilgjengeliggjøres på plansamarbeidet.no.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: transportaktørene, sekretariatet for byvekstavtalen

Når: kontinuerlig

Samarbeid er særlig viktig i sentrale prioriterte vekstområder, i regionale kollektivknutepunkt og i prioriterte knutepunktsområder etter byvekstavtalens kapittel 3, der trafikkreduserende tiltak kombineres med satsing på kollektivtransport, sykkel, gange og attraktive sentrumsområder. Tidlig dialog skal sikre at lokal planlegging ses i en regional sammenheng.

Styringsstruktur og tema for samarbeid

Gjennomføring av planen krever en styringsstruktur og samarbeidsarenaer som involverer alle aktører med ansvar for oppfølgingen. Det er spesielt viktig at det finnes samarbeidsarenaer for aktører som berøres direkte av planen. Dette gjelder alle kommuner og statlige regionale aktører, og på tvers av forvaltningsnivå og sektorer. Samarbeidet bør omfatte tema som mobilitetsstruktur, parkering, knutepunktutvikling, steds kvalitet, bylogistikk, masseforvaltning, gods og energi. Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og statlige regionale aktører har et særlig ansvar for å lede og koordinere dette arbeidet.

Det bør også vurderes hvordan øvrige aktører – som befolkning, næringsliv, utbyggere og naboregioner – kan involveres i planens videre oppfølging.

Kunnskap og veiledning

Kunnskapsinnhenting og veiledning er viktig i oppfølgingen av planen. Gjennom dialog skal behovet for ny kunnskap og veiledningsmaterieell vurderes fortløpende.

Kunnskapsgrunnlag, kartdata og statistikk må holdes oppdatert og brukes aktivt i planleggingen. Fylkeskommunens arbeid med arealregnskap, regional energiutredning og regionale boligbehovsanalyser er særlig sentrale for kommunenes oppfølging av regional plan. Behovet for videreutvikling, oppdatering og tilpasning av veiledningsmaterieell vurderes kontinuerlig. Veiledningsmaterialet samles på www.plansamarbeidet.no.

Hvordan følger vi måloppnåelse?

I løpet av planperioden skal felles rapportering som viser planens måloppnåelse videreutvikles. Indikatorrapporteringen er et viktig styringsverktøy for planen, som skal synliggjøre for partene om virkemiddelbruken trekker i riktig retning og utvikler regionen i tråd med målene. Dersom indikatorrapporteringen synliggjør at utviklingen går i feil retning, må virkemidlene gjennomgås og vurderes.

Byvekstavtalen og Oslopakke 3

Byvekstavtalen for Oslo-området gjelder for perioden 2019 til 2029. Byvekstavtalens overordnede mål er nullvekst i personbiltrafikken. Nullvekstmålet er et nasjonalt mål innebærer at klimagassutslipp, luftforurensning, støy og kø skal reduseres gjennom effektiv arealbruk, og ved at veksten i persontransport tas med gange, sykling og kollektivtransport. Avtalen skal også bidra til mer attraktive by- og tettstedssentre. Gjeldende avtale for Oslo-området (2019–2029) er inngått mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo kommuner og staten. Avtalen skal reforhandles.

Oslopakke 3 er basert på en lokalpolitisk avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune for perioden 2025–2045, og er en del av byvekstavtalen. Avtalen har som mål å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem. Pakken skal sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere gang- og sykkeltrafikk, kollektivtrafikk og næringstrafikk og ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange.

Oslopakke 3 er hovedsakelig finansiert med bompenger. Bompengene brukes til finansiering av investeringstiltak, reinvestering av T-bane- og trikkenettet og til drift av kollektivtilbudet i Oslo og Akershus. Bompengene brukes også som et trafikkregulerende virkemiddel for å redusere biltrafikken, og som et virkemiddel til å omstille kjøretøyparken i en mer klimavennlig retning.

Det utarbeides årlig felles handlingsprogram for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3.

5 ● Regionen i et større perspektiv mot 2060

Utvikling av byer, tettsteder og mobilitetsinfrastruktur krever langsiktig planlegging. Store utbygginger tar ofte flere tiår fra idé til ferdigstillelse, og beslutninger som tas i dag, om lokalisering, kapasitet, kollektivtilbud og arealbruk, legger føringer for hvordan hovedstadsregionen vil fungere langt fram i tid. Regional areal- og mobilitetsplan for Oslo og Akershus henger også sammen med utviklingen i den større funksjonelle regionen. Å planlegge helhetlig og langsiktig nå er derfor avgjørende for at framtidige generasjoner skal ha gode vilkår for mobilitet, verdiskaping, livskvalitet og en bærekraftig utvikling i en sammenknyttet hovedstadsregion. Det er derfor viktig at planen tar hensyn til planlagte prosjekter og ønsket utvikling i regionen på lang sikt.

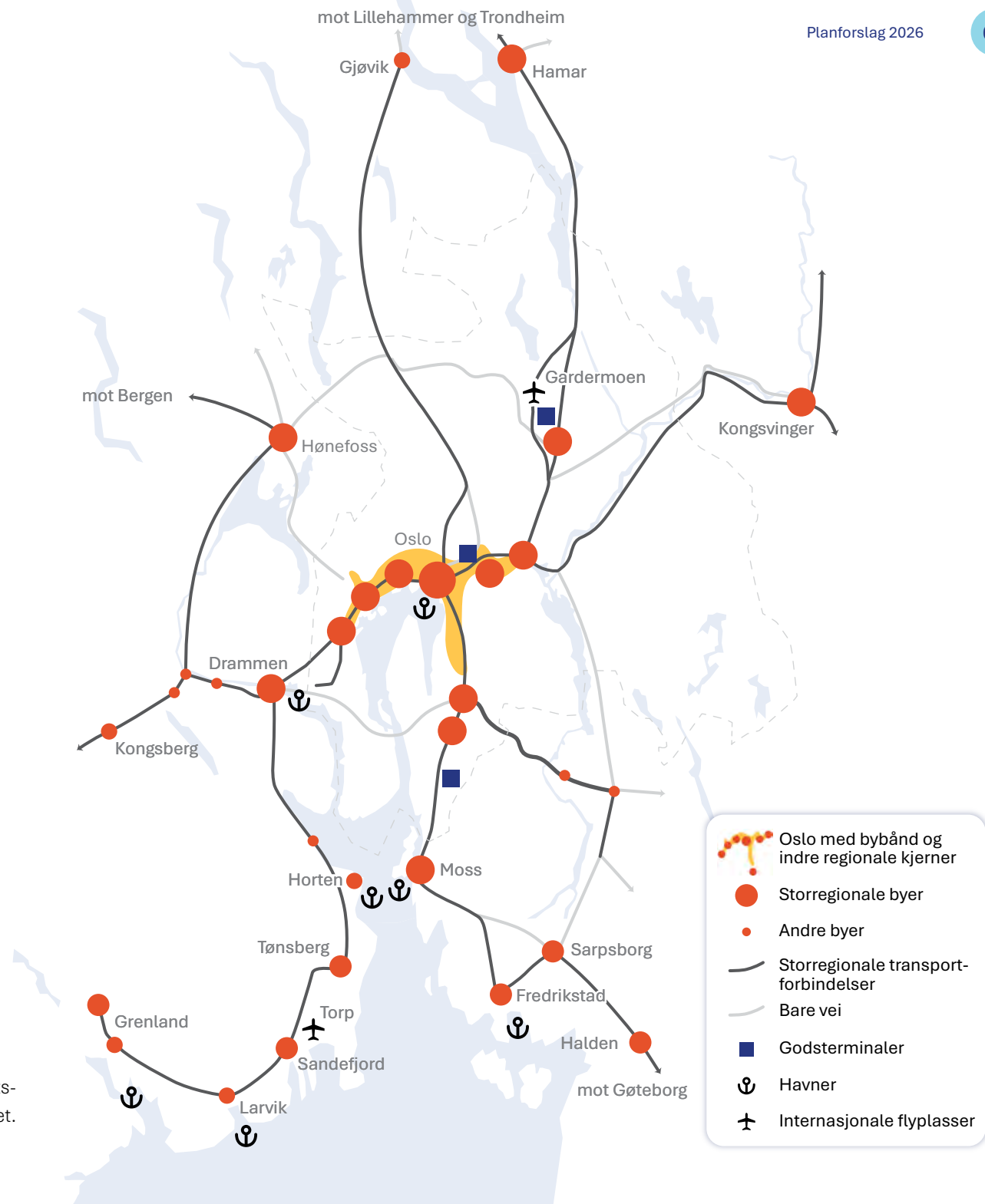
Jernbanen knytter regionen til landet

Utbygging av jernbanen vil fremdeles være den største bidragsyteren til transportkapasitet, som legger til rette for befolkningsvekst. Et stort antall regionbyer og prioriterte tettsteder i Oslo og Akershus er avhengig av økt kapasitet og attraktivitet for å nå det nasjonale nullvekstmålet for byområdene i tiårene som kommer. Etersom økt kapasitet på jernbanen utenfor Oslo og Akershus kan føre til flere reisende, er det avgjørende med dialog og samarbeid med aktører utenfor planområdet.

Kapasitetsforbedringer i kollektivinfrastruktur

Befolkningsveksten på Østlandet krever fortsatt kapasitetsutbygging i kollektivsystemet, særlig på jernbanen. For å sikre raske og hyppige togforbindelser bør tilbudet på jernbanestrekningene i regionen videreutvikles og forsterkes.

Jernbanen har en sentral rolle i både person- og godstransport nasjonalt og internasjonalt. Som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan er det gjort vurderinger knyttet til regionalt transportbehov og jernbaneforbindelser mot Stockholm. På lengre sikt er det behov for kraftige kapasitetsøkninger i jernbanenettet i regionen - for eksempel i form av Rikstunnel - i tillegg til videre utvikling av t-baneinfrastrukturen.



Figur 21: Regional areal- og mobilitetsstruktur på det sentrale Østlandet.

For regionen er Brynsbakkepakken og en utvidelse av Lysaker som knutepunkt særlig viktige tiltak for å styrke kapasiteten og forbedre flyten i kollektivsystemet. I tillegg er høyfrekvente busstilbud avgjørende for å binde hovedstadsområdet bedre sammen og sikre et mer helhetlig og effektivt kollektivtilbud.

Internasjonale forbindelser

Oslo kan kvalifiseres som en urban node i europeisk sammenheng, der Akershus er del av det funksjonelle byområdet. EU stiller krav om at urbane noder skal ha en bærekraftig mobilitetsplan (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) for det funksjonelle byområdet. Den regionale areal- og mobilitetsplanen, sett i sammenheng med kommunenes egne mobilitetsplaner, skal i praksis fungere som dette. Sammen skal planene sikre helhetlige, miljøvennlige og brukervennlige transportsystemer i byområdet, med vekt på å styrke bærekraftige mobilitetsformer.

Oslo og Akershus er til sammen en sterk vekstregion med internasjonale forbindelser. Den er medlem av STRING, en megaregion som strekker seg fra Hamburg til Oslo. Fehmarn-forbindelsen mellom Danmark og Tyskland, som skal være ferdig etter 2029, vil knytte megaregionen ytterligere sammen. Derfor er en forbedring av jernbanelinjen Oslo – Göteborg viktig for å unngå at E6 overbelastes.

Oslo–Hamburg og Oslo–Stockholm er en del av det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T) og inngår i Scandinavian-Mediterranean-korridoren. Denne korridoren strekker seg fra Narvik til Sicilia og Malta. Forbindelsene Oslo–Göteborg og Oslo–Stockholm omtales som strategiske flaskehalser.

Raskere togforbindelser til Göteborg og Stockholm kan styrke regionen ved å gi bedre internasjonale forbindelser, og – i tilfellet Stockholm – også bedre innenriksforbindelse videre mot Nord-Norge. Dette kan samtidig bidra til mindre flytrafikk.

Endringer i kommune- og fylkesstruktur

Det kan komme endringer i fylkes- og kommunestrukturen i løpet av planperioden. Slike endringer kan påvirke areal- og transportplanleggingen. Det vil derfor være behov for jevnlig rullering av den regionale planen for å sikre en oppdatert og helhetlig regional struktur.



Oslo S.

Foto: Mats Anda / Getty images

6 ● Retningslinjer

Hensikten med regionale planretningslinjer er å gi en tydelig ledesnor for kommunenes arealplanlegging og byggesaksbehandling, og utvikling av mobilitetssystemet, slik at regionens felles mål nås.

Retningslinjene er en del av den regionale planen og kan legges til grunn for innsigelse. Planlegging i tråd med retningslinjene reduserer derfor risikoen for innsigelser.

Retningslinjene er generelle og rettet mot regional måloppnåelse. De skal gi forutsigbarhet og bidra til lik planpraksis i regionen. Samtidig varierer lokale forutsetninger i regionen, og det må derfor være rom for stedstilpassede løsninger. Fordi alle aktørene må bidra dersom utviklingen skal bli bærekraftig, må også lokale tilpasninger kunne begrunnes ut fra felles regionale mål.

Prioriterte vekstområder i retningslinjene inkluderer Oslo by, de regionale byene, bybåndet og prioriterte lokale byer og tettsteder.

● R1 Innretning av planarbeid og prioriteringer

Regional areal- og mobilitetsplan for Oslo og Akershus skal legges til grunn for statens, fylkeskommunenes og kommunenes planlegging og transportprioriteringer i regionen, samt vurdering av innsendte planforslag.

Store investeringer i transportinfrastruktur gjøres i tråd med tiltaksrammeverket UFF.

Ved revisjon av transportprioriteringer sikres det at føringer og prosjektportefølje er i tråd med mål, strategier og retningslinjer i den regionale planen.

● R2 Vurdering av områder i gjeldende plan

Områder som er avsatt til utbyggingsformål og ikke er bygget ut vurderes tatt ut ved revisjon av kommuneplanens arealdel om de ikke er i tråd med mål, strategier og retningslinjer i den regionale planen. En eventuell videreføring av slike arealer til utbyggingsformål i ny kommuneplan skal begrunnes.

● R3 Unngå nedbygging av viktig natur og jordbruksarealer

Hensyn til matjord, karbonrikt areal, særlig viktig natur, sammenhengende grønnstruktur for biologisk mangfold og viktige friluftslivsområder, bør prioriteres foran utbygging.

Arealverdiene ivaretas både innenfor og utenfor vekstområdene.

● R4 Matjordplan

Dersom tungtveiende samfunnsmessige hensyn åpner for en omdisponering av matjord, skal det utarbeides matjordplan. Det skal sikres at matjordlaget benyttes til nytt matproduserende areal eller forbedring av dyrka jord med dårlig kvalitet.

● R5 Arealnøytralitet

Kommunene bør fastsette mål om arealnøytralitet i kommuneplanen.

● R6 Naturrestaurering

Oppdatert kunnskap om restaurerbare naturarealer både på land og i sjø bør inngå i kommunenes planarbeid og følges opp med praktisering av naturrestaurering.

● R7 Trygg og robust mobilitetsinfrastruktur

Framtidig utvikling skal sikre en trygg og robust mobilitetsinfrastruktur, og ivareta nødvendig transportberedskap. Vedlikehold og klimatilpasning av eksisterende sårbar infrastruktur prioriteres.

Samfunnskritiske transportmessige funksjoner ivaretas særskilt.

● R8 Videreutvikle kollektivsystemet i takt med befolkningsveksten

Kollektivtilbudet skal utvikles i tråd med strategisk kart for areal- og mobilitetsstruktur. Kollektivløsningene skal være arealeffektive, fleksible for fremtidige behov, klimavennlige og ivareta transportberedskap. Kollektivtilbudet må sikres kapasitet, forutsigbarhet og punktlighet i takt med areal- og befolkningsutviklingen.

Langs høyt prioriterte hovedtraseer for buss skal fremkommeligheten og attraktiviteten for kollektivtrafikk ivaretas.

● R9 Videreutvikle regionale kollektivknutepunkt, Gardermoen og Oslo S

I videreutvikling av Oslo S, Gardermoen (OSL), regionale kollektivknutepunkt og sentrale byttepunkt skal fremkommelighet for buss prioriteres. Overgangen mellom kollektivknutepunktet og sentrumsområdet skal ha trygge og effektive gangforbindelser. I kollektivknutepunktet prioriteres areal til kollektivtrafikk, gange og sykkel.

Innfartsparkering og langtidsparkering lokaliseres i hovedsak utenfor sentrumsområdene.

● R10 Trygge og sammenhengende forbindelser for gåing og sykling

Sammenhengende, trygge og attraktive forbindelser for gåing og sykling i og mellom byer og tettsteder ivaretas og utvikles. Sykkelveinett med egne traseer og sykkelparkering ved kollektivknutepunkt og sentrale hverdagssteder bør planlegges helhetlig.

I prioriterte vekstområder skal sammenhengende gangforbindelser etableres og videreutvikles, med vekt på fremkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og tilgjengelighet for alle, særlig inn mot kollektivtilbud, skoler og i sentrumsområder.

Regionale ferdselsårer og lokale turveier, stier og snarveier bør sikres i arealplaner. Det forventes at drift- og vedlikehold av gang- og sykkelveinett sikrer fremkommelighet hele året.

● R11 Mobilitetsanalyse

Ved planlegging av store utbyggingsområder bør kommunene sørge for at det foreligger en mobilitetsanalyse av hvordan prosjektets transportbehov løses med kollektivtransport, sykkel og gange.

Analysen legges til grunn for planleggingen og skal sikre at området støtter opp under det nasjonale nullvekstmålet for byområdene. Analysen skal også omfatte løsninger for bylogistikk og tilhørende funksjoner. Dette omfatter blant annet vare- og tjenestetransport, parkering for bil og sykkel, gang- og sykkelforbindelser, og tilknytning til kollektivtilbud og overordnet veinett.

● R12 Føringer for parkering

Kommunene skal utarbeide føringer for parkering i tråd med prinsippene for parkering og den geografiske differensieringen i regional plan.

Nye innfartsparkeringer lokaliseres i hovedsak utenfor sentrumsområder i regionale byer.

● R13 Boligvekst i prioriterte vekstområder

Nye boliger lokaliseres etter inndelingen:

- **Kommunekategori 1:** 90 prosent av nye boliger lokaliseres innenfor prioriterte vekstområder
- **Kommunekategori 2:** 80 prosent av nye boliger lokaliseres innenfor prioriterte vekstområder
- **Kommunekategori 3:** 70 prosent av nye boliger lokaliseres innenfor prioriterte vekstområder

Kommunene utarbeider boligbehovsanalyse i tråd med inndelingen.

Utviklingen skal bygge opp under gange, sykkel og kollektivtransport som prioriterte transportmidler.

● R14 Avgrensning av prioriterte vekstområder

Kommuneplanens arealdel avgrenser de prioriterte vekstområdene inntil 2 km fra det sentrale kollektivknutepunktet i regionale byer og inntil 1 km fra sentrums-kjernen i prioriterte tettsteder og bybåndet. Avgrensning skal vise ønsket utviklingsretning for stedet, og tilpasses lokale forhold.

Potensialet for fortetting og transformasjon skal utnyttes før det åpnes for nye arealinngrep som berører natur og jordbruksarealer.

● R15 Boligutvikling utenfor prioriterte vekstområder

Utenfor prioriterte vekstområder skal utvikling skje i etablerte tettsteder og begrenses til vedlikeholdsvekst. Utviklingen bør bygge opp under gange, sykkel og kollektivtransport.

● R16 Kvalitetskrav i arealutvikling

Det forventes at kommuneplaner og reguleringsplaner inneholder bestemmelser og retningslinjer med kvalitetskrav til arealutvikling. Utviklingen skal tilpasses lokale stedskvaliteter, og bidra til attraktive, klimatilpassede, funksjonelle og sosialt bærekraftige by- og tettsteder.

● R17 Arealutnyttelse

I regionale byer, ved regionale kollektivknutepunkt, i sentrumsområder og områder tilrettelagt for arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter legges det til rette for en høy arealutnyttelse, med tetthet tilpasset lokale stedskvaliteter, omgivelser og eksisterende infrastruktur.

● R18 Kulturmiljø som ressurs

Viktige kulturmiljøer forventes identifisert, bevart og brukt som ressurs i stedsutviklingen. Dette forutsetter også godt samspill mellom ny bebyggelse og eksisterende kulturmiljøer. Det forventes at planprosesser for vekstområder og andre områder med vesentlig transformasjon eller fortetting bygger på kulturhistoriske stedsanalyser og analyser av ombruksmuligheter.

● R19 Variasjon i boligsammensetning

Det forventes at kommunen planlegger for en variert boligsammensetning. For å møte behov og etterspørsel i ulike livsfaser og livssituasjoner, bør det stilles krav om variasjon i størrelse, typologi og boformer, innenfor kommunens tettsteder og nabolag.

● R20 Aktive gater og byrom

Gater og veier i tettsteder skal utvikles etter funksjonsfordelingsprinsippet med gatepreg og trygge traseer for alle, særlig inn mot kollektivholdeplasser og -knutepunkt, skoler og i sentrumsområder.

Byrommene skal utvikles for å være attraktive og tilgjengelige, med lokale møteplasser, aktive fasader og sitteplasser

Tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport i eksisterende veiareal vurderes. Klimatilpassing og effektiv bylogistikk må ivaretas.

● R21 Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter

Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter plasseres i sentrumsområder i prioriterte vekstområder, med god kollektivtilgjengelighet og mange innbyggere i gang- og sykkelavstand.

Større virksomheter, som henter arbeidskraft og/eller besøkende fra et regionalt omland lokaliseres i regionale byer, og regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter, med god kollektivtilgjengelighet fra hele regionen.

● R22 Nærbutikker og nærtjenester

Utenfor prioriterte vekstområder kan det legges til rette for detaljhandel og tjenesteyting som står i forhold til det lokale kundegrunnlaget. Nærbutikker og nærtjenester er et tilbud til det lokale bomiljøet og bør kun etableres i eller i nær tilknytning til boligområder og andre lokale møteplasser.

● R23 Arealkrevende virksomheter

I regionale næringsområder og terminalområder som er definert i den regionale planen, legges det til rette for større virksomheter innen logistikk, lager og industri.

Arealkrevende virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet skal i hovedsak etableres i disse områdene, eller i andre etablerte næringsområder med nærhet til overordnet veinett utenfor sentrumsområder.

Husholdningsrettet handel, detaljhandel og andre besøksrettede virksomheter tillates ikke i regionale næringsområder og terminalområder. Svært tungtveiende nasjonale eller beredskapsmessige hensyn vurderes særskilt.

● R24 Energieffektivisering og fleksibilitet før nye naturinngrep

Kommunene skal prioritere energieffektivisering, lastflytting og utnyttelse av overskuddsvarme og lokale fornybare energiressurser – for eksempel geotermisk energi, fjernvarme og biogass – for å styrke forsyningsikkerheten og avlaste strømmettet. Potensialet for å effektivisere og utnytte eksisterende energiinfrastruktur må avklares før det vurderes nye tiltak som medfører naturinngrep.

● R25 Nye områder for energikrevende virksomhet og fornybar energiproduksjon

Kommunene bør identifisere egnede områder for energikrevende virksomheter, lokal fornybar energiproduksjon og energilagring, samt nødvendig energiinfrastruktur. Disse funksjonene bør lokaliseres slik at produksjon og forbruk ses i sammenheng, for å minimere naturinngrep og nettutvidelser, og for å styrke lokal forsyningsikkerhet. Nye områder skal vurderes i en regional sammenheng.

Ved planlegging av store utbyggingsområder for bolig og næring skal muligheter for lokal fornybar energiproduksjon, energilagring, felles energiløsninger og energideling vurderes tidlig i planprosessen.

● R26 Tiltak i og langs strandsonen

Eksisterende bebyggelse i uregulert område i hundremetersbeltet langs sjø skal ikke utvides og nye tiltak skal unngås. Dette skal ikke stå til hinder for reparasjon og vedlikehold av eksisterende bebyggelse. Det skal legges vekt på bevaring av kulturmiljøer og allmennhetens tilgang til strandsonen.

Byggegrense langs sjø bør fastsettes helhetlig i kommuneplanen.

Inngrep, enkelttiltak og utfylling i sjø unngås. Ved nødvendige infrastrukturtiltak av høy samfunnsnytte kan unntak/tiltak vurderes.

Utvidelser og/eller etablering av nye småbåthavner skal avklares i kommuneplanens arealdel og bør skje i større fellesanlegg, med septikmottak og avfallshåndtering. Allment tilgjengelige utsettingsramper tilstrebes.

● R27 Natur i strandsonen

Viktige yngle- og oppvekstarealer og naturtyper i sjø skal sikres i kommuneplanens arealdel.

Ved erosjon, flomfare eller behov for sikring i hundremetersbeltet skal naturbaserte løsninger vurderes før tekniske inngrep.

● R28 Tilrettelegge for tilgang til strandsonen og friluftsliv langs Oslofjorden

Tilgang til regionalt viktige friluftslivsområder, utfartsområder og ferdselsårer langs Oslofjorden skal ivaretas og utvikles. I områder med høy naturverdi skal hensynet til naturverdiene vektlegges sterkt i forhold til friluftsliv og båtferdsel. Tiltak må ta hensyn til kulturmiljøet.

● R29 Ressurspyramiden

Overskuddsmasser skal håndteres i henhold til ressurspyramiden, fortrinnsvis nær uttaket.

Ved planlegging av større utbyggingstiltak som håndterer mer enn 1000 m³ med masser, skal det utarbeides en massehåndteringsplan.

● R30 Masseforvaltning i kommuneplaner

Masseforvaltning bør inngå som et tema i kommuneplanen, og skal ses i sammenheng med nabokommuner. Det bør avsettes areal til massehåndtering i kommuneplanens arealdel. Kommunene skal ha en plan for massehåndtering.

Arealer for mottak, mellomlagring og materialgjenvinning av overskuddsmasser bør samlokaliseres med områder for uttak av byggeråstoff.

Naturressurser som sand-, grus- og pukkkforekomster av regional og nasjonal betydning skal sikres.

7. Handlingsprogram

Oppfølging av planen, med ansvarsområder og roller, er beskrevet nærmere i kapittel 4 **Oppfølging av planen**. Hensikten med handlingsprogrammet er å gi en oversikt over konkrete handlinger som bør gjøres i kjølvannet av planvedtaket. Gjennomføring av tiltakene i handlingsprogrammet er viktig for å øke planens gjennomførbarhet. Mange av oppgavene vil fylkeskommunen ha ansvar for. Andre oppgaver ligger til kommunene eller statlige aktører. Planen skal i tillegg følges opp i relevante plan- og utredningsprosesser.

Etter plan og bygningslovens § 8-1 skal det som del av regional plan utarbeides et handlingsprogram. Behovet for rullering av handlingsprogram skal vurderes årlig.

Handlingsprogram 2027 - 2030

● H1 Styringsstruktur og samarbeidsarenaer

Hva: Etablere styringsstruktur og samarbeidsarenaer tilhørende regional plan som sikrer gjennomføring, forankring og eierskap blant aktørene.

Gjeldende samarbeidsarenaer og nettverk som følger opp temaene i regional plan skal gjennomgås, for å vurdere behov for justeringer og videreutvikling av samarbeidsarenaer.

Det avholdes jevnlig møter med Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet for å drøfte oppfølging av regional plan.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: Statlige samferdsels- og arealmyndigheter, kommuner i Akershus, Statsforvalter (ikke uttømmende)

Når: etter vedtak av planen

● H2 Felles rapportering for å følge måloppnåelse

Hva: Videreutvikle felles indikatorrapportering som viser utvikling og måloppnåelse i regionen. Indikatorrapporteringen skal koordineres med indikatorrapportering for byvekstvtalen. Kunnskapsgrunnlaget tilgjengeliggjøres på plansamarbeidet.no.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: Transportaktørene, sekretariatet for byvekstvtalen

Når: kontinuerlig

● H3 Revisjon av kommuneplanens arealdel

Hva: Ved rullering av kommuneplanens arealdel skal regionale og aktuelle statlige myndigheter involveres tidlig i planprosessen, med sikte på å avklare rammer og forventninger til revisjonen samt se kommuneplanen i en regional sammenheng. Regionale og statlige myndigheter bidrar med kunnskapsgrunnlag og veiledning.

Ansvarlig: Kommunene

Med: Statsforvalteren, Akershus fylkeskommune, transportaktørene og nabokommuner/delregioner

Når: ved rullering av kommuneplanene

● H4 Regionale kollektivknutepunkt, Gardermoen og Oslo S

Hva: Det skal utvikles et overordnet grunnlag for videre planlegging og prioritering av Oslo S og planens regionale kollektivknutepunkt, inkludert Gardermoen. Grunnlaget skal understøtte strategiske vurderinger i den videre areal- og mobilitetsutviklingen.

Arbeidet skal belyse forutsetninger for kollektivsystemet i Oslo og Akershus, med sikte på å avklare framtidig kapasitetsbehov, avhengigheter mellom ulike kollektiv- og transportmidler, samt behov for og rekkefølge på nødvendige utbedringer. Relevante tema omfatter blant annet arealbehov, mulige framtidige løsninger, transportberedskap og prioriteringer for videre utvikling.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: Transportaktører og kommuner med regionale kollektivknutepunkt

Når: etter vedtak av planen

● H5 Sammenhengende gangforbindelser

Hva: Det settes i gang et samarbeid på tvers av forvaltningsnivå om utvikling av et helhetlig og sammenhengende forbindelser for gående. Gode tilbud for gående skal være sammenhengende i og på tvers av byer og tettsteder. Gangforbindelser som del av reisekjeder til kollektivtransport og viktige målpunkt for hverdags- og fritidsreiser skal inngå. Det innebærer at planer for trygging av skoleveier og gangveier i sammenheng. Tilgjengelighet og framkommelighet hele året skal etterstrebes.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune

Med: Oslo kommune og kommunene i Akershus

Når: etter vedtak av planen

● H6 Sammenhengende hovedveinett for sykkel

Hva: Akershus fylkeskommune tar initiativ til formelt samarbeid på tvers av forvaltningsnivå om planlegging for, og etablering av, sammenhengende forbindelser for sykkel. Styrking av sykkelforbindelser til regionale kollektivknutepunkt og sentrale byttepunkt skal inngå. Det forutsetter at en kartlegging omfatter strekninger der sykkel er et realistisk alternativ til andre mobilitetsformer. Omdisponering av vei- og gateareal og bruk av transformasjonsområder bør vurderes. Hovedveinettet for sykkel skal ha god framkommelighet hele året.

Ansvar: Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen

Med: Ruter, Oslo kommune og kommunene i Akershus

Når: etter vedtak av planen

● H7 Regionalt arbeid med gods og bylogistikk

Hva: Videreføre arbeid med å utvikle en regional struktur og arealbehov for gods og logistikk i Oslo og Akershus, som tar hensyn til bylogistikk og utvikling av sirkulære verdikjeder.

Sentrale oppgaver som krever regional samordning:

- lokalisering av framtidige terminal- og næringsområder sett i sammenheng med transportsystemet
- vurdering av tiltak som styrer godstrafikk til hovedveinettet
- vurdering av behov for døgnhvileplasser i sammenheng med arealer for fyll- og ladeinfrastruktur
- identifisering av behov for infrastruktur og funksjoner til bylogistikk – for eksempel areal til varelevering, nullutslippsoner, tidsreguleringer mm.
- identifisering multimodale terminalområder for godshåndtering og avlastningsterminal for Alnabru inklusive behov for satellitt-terminaler

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og transportetatene

Med: Aktuelle kommuner i Akershus og næringsaktører

Når: etter vedtak av planen

● H8 Regionalt viktige kulturmiljøer

Hva: Skaffe oversikt over fylkets regionalt og nasjonalt viktige kulturmiljøer, blant annet ved å revidere og utfylle eksisterende kartlegginger av kulturlandskap.

Ansvarlig: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: Kommunene i Akershus

Når: etter vedtak av regional plan

● H9 Masseforvaltning

Hva: Utføre regionale analyser som kan synliggjøre naturlige delregioner for samarbeid om massehåndtering. De skal være basert på geografi, transportmønster og forventet masseflyt, som grunnlag for samordnet lokalisering av arealer og anlegg.

Videreutvikle og vedlikeholde et felles regionalt kunnskapsgrunnlag for mengder overskuddsmasser, framtidig behov og kapasitet for massehåndtering og -anlegg.

Hovedansvar: Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Med: kommuner og næringsaktører

Når: etter vedtak av plan

Begrepsliste

A

Arealkrevende virksomheter: Virksomheter med stort behov for areal og biltransport, og med få ansatte og besøkende per kvadratmeter.

Arealnøytralitet: Arealnøytralitet innebærer at utbygging ikke skal medføre netto tap av natur- eller landbruksarealer. Nedbygging av slike arealer kan bare skje dersom tilsvarende arealer restaureres eller tilbakeføres til naturformål, slik at den samlede arealtilstanden opprettholdes eller forbedres.

B

Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter: Virksomheter med høy tetthet av arbeidsplasser eller mange besøkende/kunder. Kontorbedrifter, offentlig forvaltning, handel og service er arbeidsplassintensive virksomheter.

Blågrønne strukturer: Omfatter særlig verdifulle naturområder, inkludert områder med dyrka eller dyrkbar mark, verdifulle kulturlandskap, sjø- og vassdragsnære arealer, friluftslivsområder, verdifulle kulturmiljøer og kulturminner.

Bybåndet: Det sammenhengende byområdet i kommunene Asker, Bærum, Oslo, Lørenskog, Rælingen Lillestrøm og Nordre Follo, som skal ta en høy andel av veksten. Mellom Langhus og Ski er det et brudd i bybåndet med landbruks- og kulturlandskap som skal bevares.

Byggeråstoff: Fellesbetegnelse på mineralske råstoff som brukes til bygg- og anleggsformål.

Bylogistikk: Bylogistikk er forflytning av varer, utstyr og avfall inn til, ut fra, gjennom og innen byer, tettsteder og sentrumsområder. I Oslo og Akershus knytter man bylogistikk til seks kategorier; varelevering, netthandel, bygg- og anleggsarbeider, renovasjon, bydrift og tjenesteleveranser. Helhetlig bylogistikk sikter til å planlegge, administrere, organisere og gjennomføre vare-, utstyr-, og avfallsstrømmer og tilhørende tjenester og informasjon i, til, fra og gjennom sentrumsområder og byområder.

Bylogistikkfunksjoner: Bylogistikkfunksjoner er oppgaven som skal gjennomføres av bylogistikken, eksempelvis avfallshåndtering, vareleveranse, veidrift og bygg- og anleggstransport. Ofte krever denne oppgaven et areal med hensyn til prinsipp om rett virksomhet på rett sted.

Byttepunkt: Et byttepunkt er et sted der det byttes mellom to transportmidler, for eksempel mellom buss og tog.

D

Delregion: Område der det er etablert fast samarbeid mellom flere kommuner. Akershus har fem delregioner: Vestregionen, Hadeland, Follo, Nedre Romerike og Øvre Romerike. Hadeland inkluderer også kommuner utenfor Akershus.

Deponi: Anlegg for sluttbehandling av avfall ved permanent deponering på eller under bakken.

E

Energiforsyning: Samlebegrep for hele systemet som sørger for at energi leveres fra produksjon til sluttbrukere.

Energiinfrastruktur: Fysiske anlegg og systemer som transporterer, distribuerer og lagrer energi.

Energiproduksjon: Samlebetegnelse for ulike energikilder som vannkraft, solenergi, vindkraft og fjernvarmeproduksjon.

F

Flerkjernet utvikling: Konsentrert utvikling i flere vekstområder.

Fordelingsvirkninger: Hvordan nytte- og kostnadsvirkninger av et tiltak eller investeringer fordeler seg mellom ulike grupper i samfunnet.

Friluftslivsområder: Viktige friluftslivsområder er kartlagte områder av regional betydning, som strekker seg på tvers av kommunegrenser, og områder som er kartlagt og verdsatt som viktige eller svært viktige for friluftsliv i kommunal kartlegging etter nasjonal metodikk

Funksjonsblanding: En blanding av mange funksjoner i ett område – for eksempel handel, service, kultur, boliger, fritidstilbud, offentlig tjenester og møteplasser i et sentrum.

Funksjonsfordelingsprinsippet: Innebærer å prioritere og fordele gateareal mellom ulike transportformer og funksjoner – som opphold, varelevering, overvannshåndtering og trafikk – basert på mål og behov, særlig der plassen er begrenset.

G

Gatebruksplan: En prinsipplan som beskriver hvordan alle trafikantgrupper skal ivaretas i et gitt geografisk område. Planen skal være styrende for utviklingen av gatenettet i området, slik at man når overordnede mål.

Geotermisk energi: Energi som hentes fra varme i jordens indre.

Gjenbruk: Med gjenbruk menes her nyttiggjøring (gjenvinning og ombruk) av materialer, masser og andre restprodukter som tilfaller ved ombygging eller riving av en bygning eller andre arealinngrep.

Godstransport: Forflytning av varer, utstyr og avfall over lengre avstander, mellom land og sentrumsområder.

I

Innovasjonsdistrikt: Geografiske områder der besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter samles og samarbeider med entreprenører, inkubatorer, investorer og offentlige aktører om å fremme innovasjon, kreativitet og kommersialisering av idéer og kunnskap. Innovasjonsdistriktene må være godt sammenkoblet fysisk, sosialt og digitalt, og de må være flerfunksjonelle.

K

Knutepunkt: Et knutepunkt er et område der flere transportmidler møtes, og der det skjer betydelig passasjerutveksling. Det består av tre integrerte deler: det trafikale knutepunktet, som omfatter stasjons-/ holdeplassområdet og byttesituasjonene mellom transportmidler; en overgangssone som binder det trafikale knutepunktet sammen med omkringliggende tettstedsstruktur og rommer funksjoner og tjenester for reisende; og et byutviklingsområde innen gangavstand (600 m) der tett og flerfunksjonell byutvikling er ønsket.

Kulturminner: alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.

Kulturmiljø: områder hvor kulturminner og landskap inngår som del av en større helhet eller sammenheng, hvor kulturhistorien kommer til uttrykk.

L

Logistikk: Alle tjenestene knyttet til godstransporten, som gjør at godset blir levert på rett sted til rett tid og i riktig mengde.

M

Masseforvaltning: Hvordan samfunnet planlegger, styrer og utnytter masser som en ressurs på tvers av prosjekter og over tid.

Massehåndtering: Praktisk håndtering av masser i et prosjekt.

Materialgjenvinning: Prosessen der masser gjennomgår en form for prosessering før de blir til et nytt produkt som kan erstatte annen materialbruk. Dette kan for eksempel være sikting, knusing eller vasking.

Mellomlagring: Midlertidig lagring av overskuddsmasser.

Mobilitet: Muligheten mennesker, varer og tjenester har til å nå relevante og attraktive målpunkt på en enkel, effektiv og bærekraftig måte.

Mobilitetsanalyse: Et kunnskapsgrunnlag som skal sikre god tilrettelegging for klimavennlige reiser og aktiv transport, tilpasset ulike plan- og byggesaksnivå.

Mobilitetsinfrastruktur: De fysiske anleggene, systemene og tekniske løsningene som gjør forflytning av mennesker og varer mulig på en effektiv, trygg og tilgjengelig måte. Den omfatter både transportarealer og støttende fasiliteter som legger til rette for bruk av ulike transportformer.

Mobilitetsløsninger: Systemer, tjenester og teknologier som sikrer effektiv, miljøvennlig og sømløs transport av mennesker og gods.

Mobilitetsplan: En plan som beskriver mål, strategier og tiltak for et helhetlig, miljøvennlig og brukervennlig mobilitetssystem i et område.

Mobilitetsstruktur: Den fysiske og romlige organiseringen av transportinfrastruktur og knutepunkt, og koblingene mellom dem i en region.

Mobilitetssystem: Det operative samspillet mellom transportmidler, tjenester og teknologi som leverer mobilitet i praksis.

Multimodale terminalområder: Terminalområder som involverer flere transportformer, med mulighet for omlasting underveis.

N

Nasjonale kollektivknutepunkt: Nasjonale kollektivknutepunkt spiller en sentral rolle i å koble regionen sammen med øvrige landsdeler og med utlandet.

Naturrestaurering: tiltak som bidrar til å forbedre eller gjenopprette tilstand i økosystemer som er blitt forringet eller ødelagt.

Naturskog: gammel skog uten særlig påvirkning av mennesker, som derfor har beholdt sin naturlige struktur og økologiske prosesser. Verdifull naturskog inngår i særlig viktig natur, se egen definisjon.

Nærbutikk: Dagligvarebutikk, dvs. handel med hovedvekt på mat og drikke.

Næringstransport: Forflytning av varer, utstyr og avfall som ledd i en virksomhet, inkludert vare- og servicetrafikk mot vederlag. Det omfatter både profesjonell transport (transportnæringen) og bedrifters egen transport av varer som en hjelpefunksjon til hovedaktiviteten. Transporten skjer via vei, jernbane, sjø eller luft.

Nærtjenester: Offentlig eller privat generell tjenesteyting som samlokaliseres med en dagligvarebutikk.

O

Ombruk: Strukturer, bygninger, bygningsdeler eller materialer som brukes om igjen i sin opprinnelige form. Ombruk kan også omfatte mindre endringer og tilpasninger av eksisterende bygninger eller materialer, med utgangspunkt i eksisterende bygningsstruktur, slik at de får en ny funksjon. Dette omtales som tilpasset ombruk.

Områdeutnyttelse: Et samletall for tetthet i et område. Områdeutnyttelse betegnes som %-OU og er etasjeareal (bruksareal, BRA) i relasjon til samlet grunnareal i et område. Områdeutnyttelse tar hensyn til behov for gater/veier, parker, torg med videre.

Overskuddsmasser: Mineralske masser som tas ut fra bygg- og anleggsvirksomhet. Mineralske masser består av løsmasser, nedbrutt berggrunn og knust fjell, slik som silt, sand, grus, pukk og annen stein. Omfatter også asfalt og inert betong.

P

Parkeringspolitikk: Parkeringspolitikk handler om de samlede føringene for parkering, eksempelvis normer, strategier og bestemmelser for parkering.

R

Regionale kollektivknutepunkt: Regionale kollektivknutepunkt har en nøkkelrolle i mobilitetssystemet ved å knytte sammen regionalt og lokalt kollektivtilbud. Regionale kollektivknutepunkt er sentrale byttepunkt mellom buss og høyfrekvent skinnegående kollektivtilbud.

Regionen: Der planen bruker begrepet, handler det om Akershus og Oslo samlet.

Reinvestering: Planlagt utskiftning eller fornying av teknisk infrastruktur når denne har passert sin tekniske eller funksjonelle levetid uten å endre kapasitet eller funksjon.

S

Sentrumskjerne: Den mest sentrale og tett konsentrerte delen av et tettsted eller by, der det er høy tetthet av handel og service, arbeidsplasser, kultur- og tjenestetilbud, funksjoner og møteplasser og nærhet til et kollektivknutepunkt.

Sentrumsområder: Sentrumsområder kan være inntil 600 meter fra et kollektivknutepunkt. Oslo er et unntak.

Sosial bærekraft: Sosial bærekraft handler om sosialt rettferdig tilgang til goder og muligheter i samfunnet, i denne sammenheng goder som handler om bolig, mobilitetsressurser og by- og stedskvaliteter.

Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP): Et rammeverk og en metodikk utarbeidet av EU for utarbeiding og oppfølging av mobilitetsplaner.

Særlig viktig natur: Naturmangfold som er beskrevet i regjeringens rundskriv T-2/16 om miljøforvaltningens innsigelsespraksis, all natur med minimum middels verdi i veileder for konsekvensutredninger (veileder M-1941), samt og viktige karbonrike områder som myr, tidevannssump og andre typer våtmark og skog, særlig verdifull naturskog.

T

Trafikalt knutepunkt: Dette er området omkring et sentralt stasjonsbygg eller terminal med de mest aktuelle byttesituasjonene mellom transportmidler. Kan også omtales som byttesone.

Tidsdybde: Det historiske preget eller den historiske dimensjonen i et landskap, et bygningsmiljø eller en by, som viser til historisk utvikling, endring og kontinuitet over flere tidsperioder.

U

Utfylling: Deponering eller plassering av overskuddsmasser på et område for å etablere nytt terreng eller tilrettelegge for framtidig bruk.

Universell utforming: Utforming av produkter, omgivelser, program og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming.

V

Vedlikehold: Reparasjoner og tiltak for å utbedre lokale skader og slitasje eller tiltak for å motvirke etterslep. Veien og veiobjektene blir utsatt for lokale skader som følge av ordinær bruk, trafikk og klimapåkjenninger. Dette vedlikeholdet er nødvendig å iverksette for å fjerne trafikkfarlige skader eller for å utbedre lokale skader for å bevare og derfor forlengle levetiden på det aktuelle objektet.

Vedlikeholdsvekst: Begrenset boligvekst i eksisterende tettsteder utenfor prioriterte vekstområder, med sikte på å opprettholde stabile bomiljøer og utnytte etablert sosial og teknisk infrastruktur.

Ø

Økosystemtjenester: Økosystemtjenester er goder, tjenester eller produkter som naturen gir menneskene, f.eks. mat, medisiner, vannrensing og frisk luft.

Tittel: Høringsforslag til offentlig ettersyn
Regional areal- og mobilitetsplan for Oslo og Akershus
Planperiode 2027–2040. Perspektiv mot 2060

Eier/virksomhet: Oslo kommune og Akershus fylkeskommune

Saksnummer: 2025 / 11830 (Oslo) og 2026 / 23264 (Akershus)

Første gang opprettet: 12.06.2026

Sist oppdatert / versjoner: 26.06.2026

Vedtatt: 25.06.2026

Forsidefoto: Lillestrøm kommune

Design: Siste Skrik Kommunikasjon

Layout: Oslo kommune og Akershus fylkeskommune