

Rambøll

Regional areal- og mobilitetsplan for Oslo og Akershus

Gjennomgang av styringsstruktur/samarbeidsstruktur

2026

Innhold

01

Kort om oppdraget

02

Beskrivelse av dagens styringsstruktur/samarbeidsstruktur

03

Sammenfattet vurdering basert på evalueringskriterier

04

Kartlegging
Effektivitet, Involvering, Koordinering, Eierskap og forankring og Måloppnåelse

05

Oppsummerende forbedringspunkter

06

Erfaringsutveksling med Finland

07

Informasjonsgrunnlag

Om oppdraget

Om oppdraget

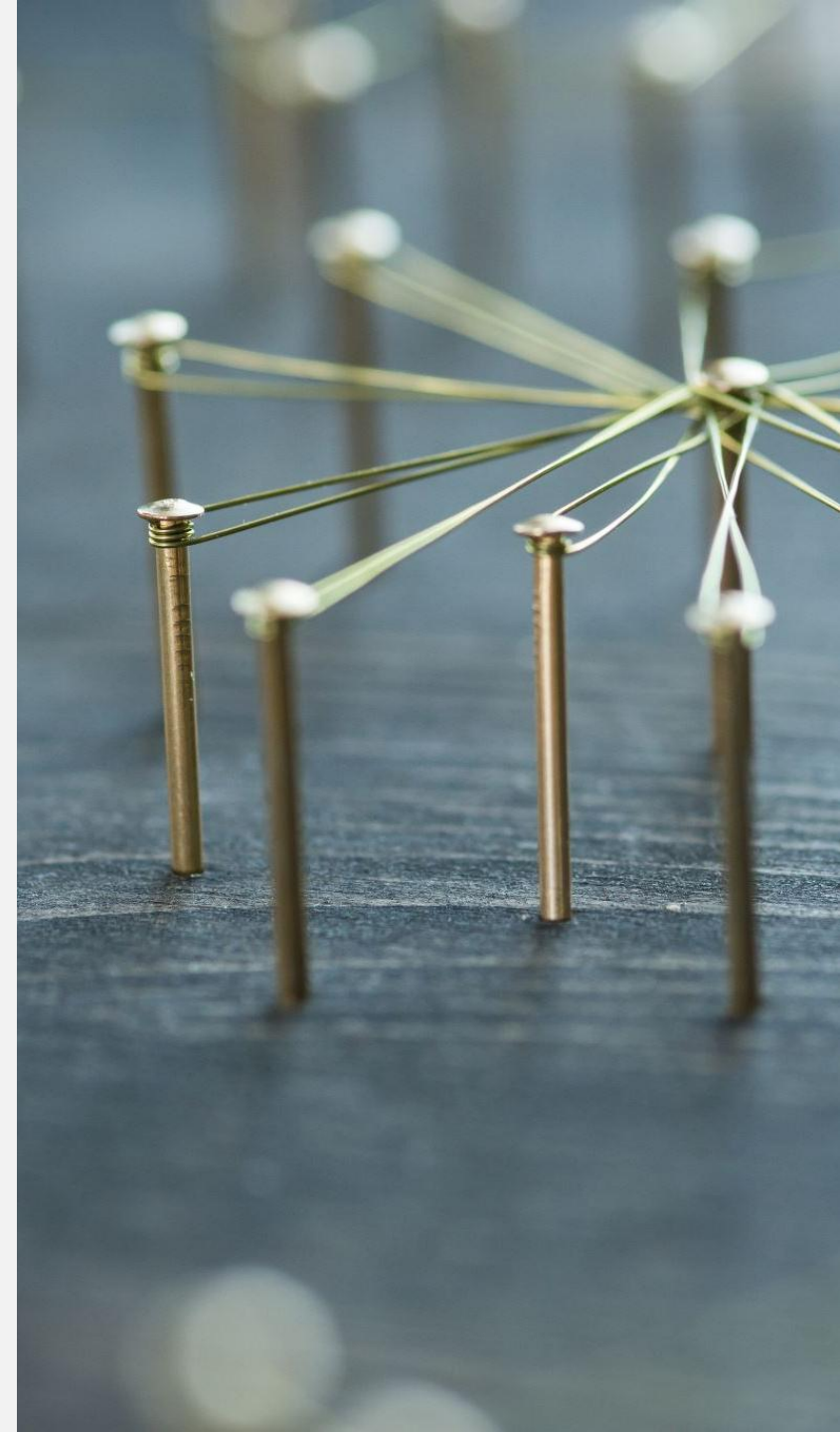
Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er i gang med å revidere Regional areal- og mobilitetsplan (RAMP) med perspektiv frem mot 2040–2060. Som del av dette arbeidet er det gjort en gjennomgang av dagens styring- og samarbeidsstruktur.

Gjennomgangen bygger på eksisterende underlag og evalueringer, samt innhentet informasjon gjennom intervjuer av aktørene, og omfatter en gjennomgang og vurdering av dagens struktur, vurdering av endringer og anbefalinger om forbedringer til fremtidig styringsstruktur.

Vi har vurdert styring- og samarbeidsstrukturen ut i fra 5 evalueringskriterier; effektivitet, koordinering, involvering, eierskap og forankring og måloppnåelse.

Arbeidet er gjennomført på oppdrag for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og er gjennomført i perioden oktober 2025 til mai 2026.

Alle anbefalinger er våre forslag basert på funn i gjennomgangen. Oppdragsgiver står fritt til å velge hvilke som eventuelt implementeres eller ikke.



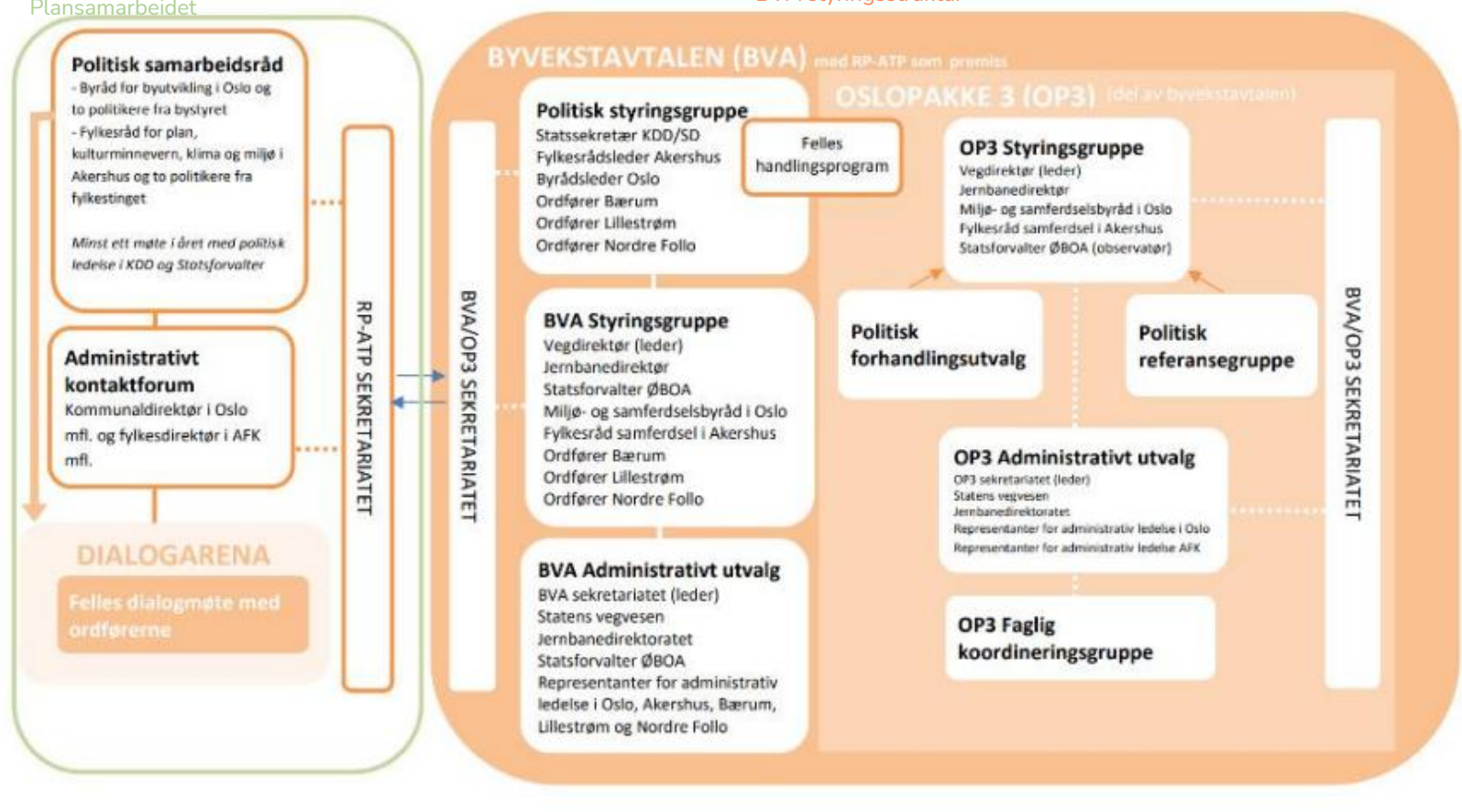
Dagens styringsstruktur/samarbeidsstruktur

Beskrivelse av dagens styringsstruktur/samarbeidsstruktur

Regional plan er premissgivende for Byvekstavtalen

Plansamarbeidet

BVA styringsstruktur



Hovedstruktur for RP-AT, samt BBS opprettet gjennom handlingsprogrammet:

Plansamarbeidet (grønn boks):

Det formelle samarbeidsorganet for planeierne (Oslo kommune og Akershus fylkeskommune/tidligere Viken). Dette inkluderer Politisk samarbeidsråd og Administrativt kontaktforum. Politisk ledelse fra Statens myndigheter (KDD/SF) inviteres til møter årlig. Plansamarbeidet søker å informere om oppfølging av planens mål og involverer flere sektorer og aktører over tid.

Byvekstavtalen (BVA) og Oslopakke 3 (OP3):

Dette er den primære finansieringsarenaen for infrastrukturinvesteringer og driftsmidler, hvor regional plan (RP-AT) utgjør et premiss/fundament.

BVA er en avtale mellom stat og lokale parter om virkemidler og prioriteringer som skal bygge opp under nullvekstmålet, og et sett med indikatorer som er det samme på tvers av byområdene med byvekstavtale.

OP3 er en finansierings- og gjennomføringsportefølje og er basert på en lokal avtale mellom Oslo og Akershus. OP3 har et eget målbilde og indikatorsett.

BVA/OP3 har en separat politisk styringsgruppe der Oslo, Akershus fylkeskommune, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo deltar sammen med Staten. Hovedtyngden på administrativt nivå er samferdselsmiljøene, men lokale parter stiller ofte også med planmiljø.

De ulike foraene i plansamarbeidet og andre tematisk relevante samarbeidsarenaer er beskrevet i større detalj på de neste sidene

Utdypende om plansamarbeidet

Politisk samarbeidsråd

Mandat/formål fora:

- Opprettholde god kontakt mellom planeiere på politisk og administrativt nivå
- Administrative roller skal orientere det politiske samarbeidsrådet om vesentlige saker knyttet til regional plan
- Følge opp handlingsprogram og samarbeid

Representanter (nivå):

- Byråd for byutvikling (kommunalt)
- Fylkesråd for plan, kulturminner, klima og miljø (fylke)
- To politikere fra hver part, altså bystyret og fylkesting (Oslo kommune og Akershus fylkeskommune), hvorav én politiker er fra opposisjonen
- Årlig møte med Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus og KDD

Rolle:

- Rådgivende/samordnende
- Ikke beslutningsdyktig råd

Administrativt kontaktforum

Mandat/formål fora:

- Følge opp og etterse samarbeidsavtale og handlingsprogram
- Vurdere behov for revisjon av planen
- Sikre tilstrekkelige ressurser
- Legge til rette for politisk og administrativ dialog

Representanter (nivå):

- Fylkesdirektør plan, kulturminner, klima og miljø (fylke)
- Kommunaldirektør for byutvikling (kommunalt)
- Øvrige medlemmer valgt av overnevnte (totalt maks 8), blant annet representanter for samferdsel i AFK/OK
- Årlig møte med administrasjon hos Statsforvalter i Oslo og Akershus og KDD
- Observatører i hverandres møter på administrativt nivå

Rolle:

- Koordinerende / forberedende

Sekretariat for RP-ATP

Mandat/formål fora:

- Forberede og følge opp møter
- Ivareta sekretariatsfunksjon
- Koordinere oppgaver i handlingsprogrammet

Representanter (nivå):

- Administrative ressurser fra begge parter (fylke og kommunalt)

Rolle:

- Besluttende / koordinerende

Dialogarena for ordførere

Mandat/formål fora:

- Styrke kunnskap og samarbeid på politisk nivå
- Videreføre kompetanse og relasjoner
- Minimum et slikt møte annethvert år

Representanter (nivå):

- Ordførere i Akershus (kommunalt)
- Politikere fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune
- Statlige regionale virksomheter (observatører)

Rolle:

- Samarbeidsarena

Dialogarena for administrativt nivå i kommune

Mandat/formål fora:

- Dialogarenaen har i praksis ikke vært operativ
- Styrke kunnskap og samarbeid på admini.t nivå
- Videreføre kompetanse og relasjoner

Rolle:

- Samarbeidsarena

I tillegg eksisterer det en **administrativ arbeidsgruppe** som møtes jevnlig. Representanter er administrative i PBE og administrative i AFK.

Andre tematisk relevante samarbeidsarenaer*

*Listen over relevante samarbeidsarenaer er ikke uttømmende. Det er vektlagt samarbeid som planeierne deltar i eller leder. Bybåndssamarbeidet og BYLO er opprettet gjennom handlingsprogrammet i RP-AT.

Bybåndssamarbeidet

Mandat/formål fora:

- En direkte oppfølging av handlingspunkt H1 i RP-AT
- Samarbeid om areal- og transportplanlegging i bybåndet. Viktige tema er senterstruktur, langsiktig grønn grense for prioritert vekstområde, utviklingsområder, gode sammenhenger for fotgjengere og syklist, blågrønne strukturer, viktige kollektivforbindelser og transportinfrastruktur.

Administrative representanter (nivå):

- Oslo PBE
- Bymiljøetaten i Oslo kommune
- Kommunale representanter fra Asker, Bærum, Nordre Follo, Lørenskog, Rælingen, Lillestrøm
- Akershus fylkeskommune
- Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Akershus og Oslo
- Statens vegvesen
- Ruter
- Jernbanedirektoratet
- Bane NOR

Rolle:

- Samarbeidsarena

Tematisk samarbeidsgruppe bylogistikk (BYLO)

Mandat/formål fora:

- Styrke koordineringen og planlegging av klimavennlig bylogistikk
- Hente inn kunnskap og sammenstille data
- Ble opprettet gjennom bybåndssamarbeidet for å følge opp H7 i handlingsprogrammet.

Administrative representanter (nivå):

- Oslo kommune (BYM, EBY, KLI og PBE)
- Akershus fylkeskommune
- Oslo Havn
- Sporveien
- Statens vegvesen
- Bane NOR
- Bybåndssamarbeidet (referansegruppe)

Rolle:

- Samarbeidende/koordinerende

PROSAM

Mandat/formål fora:

- Faglig samarbeid for å styrke og koordinere arbeid med transportstatistikk i Osloområdet.
- Utvikle og vedlikeholde felles datagrunnlag og prognoseverktøy.

Administrative representanter (nivå):

- Bymiljøetaten i Oslo kommune
- Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune
- Akershus fylkeskommune
- Jernbanedirektoratet
- Ruter
- Statens vegvesen

Rolle:

- Samarbeidende/koordinerende

Plantreff

Mandat/formål fora:

- Årlig konferanse med faglig dialog og informasjonsutveksling om planlegging for byutvikling
- Samler planleggere, miljørådgivere og samfunnsutviklere for faglig påfyll, erfaringsutveksling og nettverksbygging

Administrative representanter (nivå):

- Administrativt: inntil fire deltakere fra hver kommune i Akershus fylke
- Oslo kommune
- Administrativt: Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Akershus og Oslo

Rolle:

- Samarbeidsarena

Regionalt planforum er en lovpålagt tverrfaglig møtearena ledet av fylkeskommunen. Formålet er å samordne stat, fylke og kommune i areal- og samferdselsplanlegging i et forum for diskusjon, samhandling og avklaringer rundt større plansaker.

Sammendrag

Sammendrag av evaluering av dagens styringsstruktur/samarbeidsstruktur

Evalueringskriterier	Begrunnelse	Vurdering
Effektivitet	<i>Strukturen oppleves kompleks og er ressurskrevende. Samtidig er det mange ulike aktører involvert og derfor høye krav til forankring og dialog. Det er ikke identifisert behov for endringer i selve strukturen som vil gjøre det mer effektivt, men det er potensiale for forbedret koordinering og informasjonsflyt.</i>	
Involvering	<i>Involveringen vurderes som gjennomgående god, ettersom sentrale aktører og relevante fagmiljøer i hovedsak er inkludert i strukturen. Samtidig er involveringen ikke fullt ut dekkende. Kommuner i ytre Akershus opplever svakere representasjon og det administrative dialogforumet har ikke vært operativt. Dette svekker informasjonsflyt, forankring og muligheten for bredere erfaringsdeling i oppfølgingen av planen. I tillegg bør Samferdselsdepartementet involvere seg i samarbeidet.</i>	
Koordinering	<i>Det er stor variasjon i opplevd koordinering mellom aktører. Aktører som ikke er representert i byvekstavtalene eller plansamarbeidet opplever at informasjon ikke kommer frem. Det er rom for forbedring knyttet til koordinering mellom plan- og samferdselsmiljøene, og manglende deltakelse fra Samferdselsdepartementet svekker samarbeid mellom areal- og samferdselssektor.</i>	
Eierskap og forankring	<i>Innspill fra intervjuer tyder på at det politiske eierskapet i kommune og fylke har svekket seg noe over tid. Noen politikere opplever målene i seg selv, og handlingsrommet for lokale tilpasninger, som en årsak til svekket eierskap over tid. Det faglige eierskapet er delt mellom administrative nivåer. Forankringen kan virke svakere i samferdselsmiljøene, noe som påvirker eierskapet til politisk og administrativt involverte aktører på alle nivå. Spesielt kommuner på administrativt nivå utenfor Bybåndssamarbeidet opplever liten innflytelse og medvirkning mot felles mål, mens de innenfor har opplevd økt samarbeid, eierskap og felles retning.</i>	
Måloppnåelse	<i>Det er varierende grad av måloppnåelse. Vi vurderer at tempoet kan svekkes når planprioriteringer og investeringsbeslutninger kobles for svakt, og når eierskap og involvering varierer, særlig fra kommuner i ytre Akershus. Samtidig vurderer vi at sterkere involvering av Samferdselsdepartementet i planarbeidet, på både politisk og administrativt nivå, kan styrke koblingen mellom plan og investering, øke forståelsen mellom sektorene og bidra til bedre oppfølging av nye temaer som massehåndtering og energi. Videre anbefaler vi at indikatorrapporteringen brukes mer aktivt i samarbeidsarenaene og knyttes til prioriteringsdrøftinger, samt at det utvikles indikatorer for deltakelse/representasjon og oppfølging av planens nye temaer.</i>	-

Kartlegging

Effektivitet

En effektiv samarbeids og –styringsstruktur innebærer at menneskelige og økonomiske ressurser blir brukt på en slik måte at koordinering, eierskap, involvering og måloppnåelse oppnår best mulig utbytte uten unødvendig overlapping.

Effektivitet

Observasjoner

- Både fra tidligere evalueringer og våre intervjuer kommer det fram at ressursbruk knyttet til møter og koordinering er betydelig, men at dette ikke alltid gir tydelig retning eller måloppnåelse i tråd med planen.
- Enkelte opplever styringsstrukturen/samarbeidsarenaene knyttet til regional plan og byvekstavtalen som ressurskrevende med potensial for overlapp. Samtidig mener flere aktører at strukturen gir en unik mulighet for brede diskusjoner om virkemidler og utvikling, og at ressursinnsatsen gir merverdi
- Kommuner som ikke er direkte representert i plansamarbeidet, BVA eller Bybåndssamarbeidet opplever både eksisterende samarbeidsarenaer og styringsstrukturen i BVA som uoversiktlig. Det er komplisert og utfordrende for disse aktørene å forstå hvor beslutninger tas, og ha oversikt over alle forum som gjør opp dagens oppfølging av regional areal- og mobilitetsplan.
- Det fremkommer i intervjuer at kommuner som er representert i BVA har god forståelse for denne styringsstrukturen, og i tillegg får innsikt i OP3 gjennom sin deltakelse i BVA.
- Aktører operativt involvert i plansamarbeidet poengterer at strukturen ser mer komplisert ut enn den er, og at den sikrer politisk forankring/styring.

Vurderinger

- Det finnes ingen overordnet kontroll på eller måling av samlet ressursbruk i tilknytning til planarbeidet med regional areal- og mobilitetsplan. Observasjonene tyder på at ressursbruken er høy, men det fremkommer også at det har vært tilstrekkelig politisk forankring på fylkes- og kommunalt nivå for den regionale planen, særlig blant aktører/kommuner som har vært tett involvert i bybåndssamarbeidet. Dette kan tyde på at den høye ressursbruken har vært nødvendig.
- Et høyt antall forum/råd/arenaer gjør at det for kommunene vanskelig å få oversikt over mulighetene for involvering, men også å vite om menneskelige og økonomiske ressurser brukes effektivt. Dette tilsier at det er behov for mer strukturert og lett tilgjengelig informasjon om arenaer, roller og hvordan saker behandles og følges opp.
- Det kommer fram at forholdet og kjennskapet til plansamarbeidet er påvirket av andre samarbeidsstrukturer og geografi. Det vurderes at ikke alle aktører føler seg tilstrekkelig involvert til samarbeid, spesielt kommuner som ikke er involvert i andre samarbeidsarenaer og styringsstrukturer. Etter vår vurdering handler dette om at ikke alle arenaer har vært operative. Det bør i teorien ikke være mangel på arenaer for dialog i plansamarbeidet.

Anbefalinger

- Vi har ikke grunnlag for å foreslå endringer i dagens styringsstruktur/samarbeidsstruktur for å sikre mer effektiv bruk av ressurser. For å gi en bedre oversikt over dagens struktur, tydeliggjøre hvor beslutninger tas, hvem som har roller/mandat og hvordan saker løftes mellom arenaer, samt å vite hvor informasjon og representasjon er tilgjengelig, bør det utarbeides opplæringsmateriell, og illustrasjoner som er lett tilgjengelige for de som ikke er direkte representert i plansamarbeidet. Det kan for eksempel utarbeides en begrepskatalog.
- Vår gjennomgang gir ikke indikasjoner på at dagens struktur medfører ineffektiv bruk av ressurser, men for å evaluere om strukturens faktiske ressursbruk er effektiv må det et større arbeid til for å kartlegge dagens situasjon og de involverte aktørenes tidsbruk og eventuell overlapp ifm. styring, samarbeid og dialog i plansamarbeidet.
- Anbefalinger og vurderinger knyttet til andre forhold ved styringsstrukturen/samarbeidsstrukturen dekkes i de videre kapitlene i rapporten og kan også ha innvirkning på effektivitet og ressursbruk.

Strukturen oppleves kompleks og er ressurskrevende. Samtidig er det mange ulike aktører involvert og derfor høye krav til forankring og dialog. Det er ikke identifisert behov for endringer i selve strukturen som vil gjøre det mer effektivt, men det er potensiale for forbedret koordinering og informasjonsflyt.



Involvering

Ved å inkludere relevante fagmiljøer og sektorområder, sikrer man at planen er grundig og godt forankret i alle relevante områder. Dette gir bedre forutsetninger for å nå mål og skape en felles forståelse blant involverte aktører.

Involvering

Observasjoner

- Deltakere i styringsstrukturen/samarbeidsstrukturen er på administrativt nivå i hovedsak areal- og samferdselsmiljøer, og på politisk nivå folkevalgte med ansvar for plan/byutvikling i stat, fylker og kommuner.
- Det er planmiljøene som er representert i plansamarbeidet, mens samferdselsmiljøene i all hovedsak er representert i BVA og OP3. Samferdselsdepartementet har ikke vært involvert i plansamarbeidet.
- Administrativt dialogforum i plansamarbeidet har ikke vært operativt, til tross for at det er lagt til grunn i samarbeidsavtalen.
- Administrativt nivå i stat og fylke vurderer at strukturen sikrer tilstrekkelig involvering av nødvendige aktører og sektorer. Det argumenteres for at bredere involvering vil føre til at små aktører får større påvirkningskraft enn det som er representativt, og at økt involvering vil kunne føre til ineffektive samarbeid og tregere veier til beslutninger.
- Tidligere evalueringer og gjennomførte intervjuer fremhever at det er ulike meninger om hva som sikrer best involvering [1].
- I intervjuene av Akershuskommunene begrunnes økt involvering i bedre måloppnåelse og større grad av forankring.
- Gjennom intervju kommer det fram at det ikke er et behov for flere representanter fra sektorer utover areal og transport da temaene allerede blir dekt gjennom areal- og plandelen i andre beslutningsmyndige prosesser.

Vurderinger

- Det vil alltid være en balansegang med hensyn til for bred og for smal involvering. For bred involvering kan medføre trege beslutninger, uklare roller og ansvar. For smal involvering kan føre til mangelfullt beslutningsunderlag, svak forankring og lite eierskap.
- Når styringen i hovedsak omfatter areal- og samferdselsmiljøer, vurderer vi at representasjon og påvirkningskraft i hovedsak bør følge aktørstørrelse og ansvar, fordi areal- og samferdselspolitikk har konsekvenser og avhengigheter på tvers av kommuner og regioner og derfor krever overordnet oversikt og tydelig beslutningsmyndighet.
- Vi vurderer at det ikke er nødvendig med representasjon fra ytterligere tilgrensede sektorer. Sektorer som kunne vært relevante er eks. knyttet til energi, Oslofjorden eller massehåndtering. Vi opplever at mye av dette dekkes innenfor samferdsel- og arealutviklingen, samt at det allerede er andre muligheter for å komme med innspill til planen fra andre sektorer
- Det er forskjell på behov for innspill og involvering knyttet til utarbeidelse av selve planen, og hvordan planen følges opp. Oppfølgingen av planen bør være dekket gjennom representanter fra samferdsel- og arealplan.

Anbefalinger

- På bakgrunn av vurderingene anbefaler vi at det legges vekt på å inkludere Samferdselsdepartementet inn i plansamarbeidet på politisk og administrativt nivå. Dette kan også bidra til bedre sektorforståelse og mer robust håndtering og oppfølging av nye temaer.
- Vi anbefaler å gjøre det administrative dialogforumet operativt og etablere det som en fast arena for dialog og erfaringsdeling mellom kommunene gjennom året. Forumet bør omfatte representanter fra kommunenes relevante fagmiljøer innen arealplanlegging og samferdsel. Deltakelsen bør følges opp for å sikre kontinuitet og relevans. Statlige og fylkeskommunale instanser bør også inngå for å styrke koordinering, informasjonsflyt og felles forståelse. Arenaen bør møtes minst én gang i året, slik at kunnskapen om planen holdes ved like og begrunnelsen for planen opprettholdes over tid.

Involveringen vurderes som gjennomgående god, fordi sentrale aktører og relevante fagmiljøer i hovedsak er inkludert i strukturen. Samtidig er involveringen ikke fullt ut dekkende, ettersom kommuner i ytre Akershus opplever svakere representasjon og det administrative dialogforumet ikke har vært operativt som forutsatt. Dette svekker informasjonsflyt, forankring og muligheten for bredere erfaringsdeling i oppfølgingen av planen. I tillegg bør Samferdselsdepartementet involvere seg i samarbeidet. Vi vurderer at nye tema er dekt gjennom planmiljøene.



Koordinering

Koordinering er avgjørende for at areal- og transportutviklingen gjennomføres i tråd med felles mål. Hvordan samarbeids- og styringsstrukturen er utformet kan påvirke opplevd koordinering for å nå målene.

Koordinering

Observasjoner

- Sekretariatet for BVA/OP3 og sekretariatet for regional plan er gjensidige observatører (på administrativt nivå) i møter.
- Kommuner utenfor Bybåndssamarbeidet/ikke deltagende i BVA opplever svak koordinering og lav transparens. Det fremstår ikke klart hvor man finner informasjon om hva som legges frem i de ulike foraene, og det er liten dialog mellom representanter i plansamarbeidet og kommuner utenfor bybåndet/BVA. Kommuner i ytre Akershus forteller at de ikke vet hva som blir tatt opp i politisk samarbeidsråd. Det formidles at det ikke følger referater.
- Tidligere evaluering understøtter dette ved å formidle at koordineringen oppleves som god der byvekstavtalen og RP-AT overlapper, men er svakere i ytre Akershus. [1]
- Administrativt nivå i stat og fylke (i plansamarbeidet) trekker frem at koordineringen i dagens styringsstruktur/samarbeidsstruktur bidrar til hensiktsmessig dialog, effektive tilbakemeldinger og tidsriktige avklaringer.
- Bybåndssamarbeidet trekkes frem som en arena som bidrar til økt grad av samarbeid og koordinering.
- Det er ulike sektorvise tilnærminger for areal- og samferdselspolitikk. Dette skaper økt behov for koordinering og forankring når sektorene skal samarbeide. Det formidles at det kontinuerlig må fremmes at man har et felles samfunnsoppdrag.
- I intervjuene kommer det frem at det er et problem at det er manglende investeringer i samferdsel for å håndtere økt transport som følge av boligvekst og vekst i arbeidsplasser etter handlingsplanen.
- I intervjuer trekkes det frem at regionalt planforum for Akershus er en viktig arena for å ta opp problemstillinger.
- Administrativt dialogforum har ikke vært operativt.

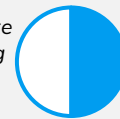
Vurderinger

- Gjensidig observatørdeltakelse mellom BVA og regional plan, vurderer vi bidrar til koordinering, fordi deltakelse i administrative møter på tvers gir felles situasjonsforståelse og raskere spredning.
- Mangelfull og uoversiktlig informasjon ut til kommuner og aktører uten direkte representasjon i plansamarbeidet er en hindring for god koordinering og kan påvirke forankring.
- Vi vurderer at den planlagte styringsstrukturen for avtalen skulle inkludere et operativt administrativt dialogforum, i plansamarbeidet, for kommunene som deltar i planen. Dette forumet ble ikke etablert, noe som kan ha bidratt til at kommuner utenfor Bybåndssamarbeidet har opplevd svak koordinering og utilstrekkelig informasjonsflyt.
- Vi vurderer videre at utfordringene knyttet til informasjon og koordinering med aktører utenfor BVA og Bybåndssamarbeidet trolig ville vært mindre fremtredende dersom alle planlagte arenaer hadde vært operative i praksis. På bakgrunn av dette mener vi at strukturen i teorien dekker behovet og kan legge til rette for god koordinering, særlig dersom dialogarenaene følges opp og brukes aktivt.
- Koordineringsutfordringene i forbindelse med planlegging av areal- og transportutvikling vurderes i liten grad å forklares av den etablerte styrings- og samarbeidsstrukturen i RP-AT, men snarere ulike sektorvise tilnærminger og politiske prosesser. Samferdselsdepartementet har ikke vært involvert, og det kan ha styrket denne utfordringen.
- Regionalt planforum er utenfor styringsstrukturen, og vi gjør derfor ingen vurderinger knyttet til mandat og innretning for dette. Formålet til planforumet er å samordne stat, fylke og kommune i areal- og samferdselsplanlegging for diskusjon, samhandling og avklaringer rundt større plansaker og har derfor et grensesnitt mot temaene i ny regional areal- og mobilitetsplan.

Anbefalinger

- Bybåndssamarbeidet kjennetegnes ved at det er en arbeidsgruppe med jevnlig møter for faginnlegg og erfaringsutveksling. Referater er tilgjengelige på egen nettside. Et slikt oppsett bør vurderes som en mal som kan dekke fremtidig behov for involvering og koordinering ifm. RAMP. Funn i intervju viser at det er interesse for disse referatene. Dersom dette bidrar til en opplevelse av økt transparens og innsikt, så vil det påvirke koordinering positivt.
- Når ansvar fremstår utydelig og innsynet er begrenset for kommuner utenfor byvekstavtalen, anbefaler vi å tydeliggjøre ansvar for publisering av saker, beslutninger og referater fra relevante RP-AT-fora, fremtidige RAMP-fora. Dette vil øke transparens, forutsigbarhet og politisk forankring (særlig i ytre Akershus).
- Siden administrativt dialogforum ikke har vært operativt, trekker vi frem tidligere anbefaling om å gjøre dialogforumet operativt i dagens struktur for å styrke koordinering og informasjonsflyt til kommuner utenfor BVA/Bybåndssamarbeidet.
- Anbefalingen om å involvere Samferdselsdepartementet styrkes gjennom argumentene om at det kan redusere sektorvise utfordringer og vil bidra til å sikre felles prioriteringer mellom areal- og samferdselssektor og bedre oppfølging av planens (inkl. nye) temaer i eksisterende arenaer.

Det er stor variasjon i opplevd koordinering mellom aktører. Aktører som ikke er representert i byvekstavtalen eller plansamarbeidet opplever at informasjon ikke kommer frem. Det er rom for forbedring knyttet til koordinering mellom plan- og samferdselsmiljøene, og manglende deltakelse fra Samferdselsdepartementet svekker samarbeid mellom areal- og samferdselssektor.



Eierskap og forankring

Eierskap og forankring er avgjørende for at planen blir tatt på alvor og gjennomført effektivt. Hvordan samarbeids- og styringsstrukturen er utformet og gjennomføres i praksis, kan påvirke eierskap og forankring.

Eierskap og forankring

Observasjoner

- Tidligere evaluering gjennomførte en spørreundersøkelse blant involverte aktører. Der kommer det fram at det er stor variasjon i oppfatningen av legitimitet og forankring rundt planen. Spesielt kommuner utenfor Bybåndssamarbeidet opplever lite eierskap [1].
- Flere kommuner utenfor Bybåndssamarbeidet oppgir i intervjuer at de ikke kjenner strukturen og at samarbeidsarenaene ikke er forankret i deres hverdag.
- Kommunenes administrasjon beskriver betydelig bruk av tid på argumentasjon for og mot planen. Et sitat fra intervjuene er «...vi kjenner oss ikke igjen i regional plan og har ofte kamper med regionale myndigheter».
- Administrativt nivå hos stat og fylke formidler viktigheten av at politikere vet om konsekvensene av politikken de fattar, for å sikre tilstrekkelig eierskap og forankring til planen.
- Fra intervjuene kommer det frem at det politiske eierskapet til planen har svekket seg over tid. Planens overordnede mål oppleves å ha et for stramt grep om politikerne og deres mulighet til å utøve lokalt selvstyre.
- Det er enighet om behov for handlingsplan, men eierskap og forankring oppleves ulikt på tvers av nivåer i styrings-/samarbeidsstrukturen. Samtidig beskrives økt faglig eierskap til samarbeidsarenaen over tid.
- Planen har hatt liten effekt på samferdselsinvesteringer, og Samferdselsdepartementet er ikke representert i plansamarbeidet.

Vurderinger

- Det er et stort sprik i kommunene i Oslo og Akershus når det kommer til størrelse, økonomi, innbyggere og behov. Dette er nok mye av årsaken til ulike oppfatninger og opplevd eierskap til vedtatte planer.
- Vår gjennomgang viser at det brukes tid og ressurser på å argumentere for planen. Dette er tegn på manglende forankring og eierskap til planen hos folkevalgte. Vi erfarer også at det er bred enighet om behovet for en felles plan for areal- og mobilitet.
- Siden det er flere aktører som ikke vet om gjeldende struktur, vurderer vi at det er et behov for økt synlighet og transparens. Det gjelder spesielt for aktørene som ikke er representert i flere andre samarbeid.
- Vår gjennomgang bekrefter funn i tidligere evalueringer om at politisk eierskap har svekket seg over tid. Det er ulike målsettinger i sentraliserte vs. perifere kommuner som svekker eierskapet til en felles areal- og mobilitetsplan. Dette gjelder for eksempel næringsutvikling vs. boligvekstområder.
- Eierskapet til planen avhenger i stor grad av hvor bra planen passer til den enkelte kommune. Med store variasjoner mellom kommunene, vil det alltid være ulik grad av eierskap til planen. Noe av forankring og eierskap til planen avhenger også av aktørenes tilgang til å påvirke prosesser og virkemiddelbruk.
- Regionalt planforum er en arena aktører som ikke er representert i andre samarbeidsarenaer opplever at kunne vært utnyttet bedre, da de har det godt forankret i sin hverdag.
- At samferdselsdepartementet ikke er med i plansamarbeidet kan være årsak til at investeringene ikke følger planen. Dette tyder på svak forankring i samferdselsmiljøene og kan svekke eierskapet til aktører som handler i tråd med planen.

Anbefalinger

- Anbefalinger tidligere i rapporten for å styrke koordineringen mellom aktørene vil også kunne bidra til å styrke eierskapet og forankringen. Vurderingene styrker anbefalingen om å etablere administrativt dialogforum.
- Videre anbefaler vi å utnytte etablert fora for ordførere bedre. Dette kan øke politisk eierskap og forankring, gjennom bedre koordinering mellom aktører i Bybåndssamarbeidet og kommuner utenfor. Sørg for at arenaen har en forutsigbar agenda, et tydelig mandat og en kobling til prioriteringer/oppfølging. Inviter ordførere i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune til å stille i eksisterende dialogarena i RP-AT, og ha tett oppfølging. I tillegg kan det vurderes å øke frekvensen på møtene til en gang i året, og at dialogarenaen knyttes tettere til politisk samarbeidsråd, f.eks. gjennom fast årlig sak/rapportering eller et formøte/agenda-kobling.
- Planeierne kan i tillegg sikre god dialog med berørte aktører ved å legge til rette for strukturert informasjon og forankring i faste møtepunkt. Agenda kan inneholde ; argument for planen fra hver enkelt deltakers perspektiv (forankringsdel), indikatorrapportering, og status, prioriteringer nå og frem til neste gang.
- For å styrke forankringen hos folkevalgte anbefaler vi at det utarbeides opplæringsmateriell og enkle illustrasjoner som viser roller, mandat og «hvor man hører hjemme» i strukturen, samt påvirkningspunkter og beslutningsnivåer i strukturen. Dette vil gjøre konsekvenser og handlingsrom tydeligere og redusere behovet for løpende kommunikasjon.
- For å vedlikeholde eierskap og forankring anbefaler vi å arrangere regional plankonferanse annethvert år, hvor det inviteres bredt inn både for kommuner, kunnskapsinstitusjoner, næringsliv og fagmiljøer. Plankonferansen foreslås som en bredere politisk/strategisk arena, mens plantreff er mer faglig/administrativ dialog. Dette kan bidra til å opprettholde politisk eierskap og forankring over tid, og gi rom for at planens nye temaer innarbeides og følges opp.
- For å styrke forankringen til samferdselsmiljøene og vedlikeholde eierskapet til involverte aktører i planen, trekkes anbefalingen om å [19](#) tydeligere involvering av samferdselsmiljøene i plansamarbeidet fram.

Innspill fra intervjuer tyder på at det politiske eierskapet i kommune og fylke har svekket seg noe over tid. Noen politikere opplever målene i seg selv, og handlingsrommet for lokale tilpasninger, som en årsak til svekket eierskap over tid. Det faglige eierskapet er delt mellom administrative nivåer. Forankringen kan virke svakere i samferdselsmiljøene, noe som påvirker eierskapet til politisk og administrativt involverte aktører på alle nivå. Spesielt kommuner på administrativt nivå utenfor Bybåndssamarbeidet opplever liten innflytelse og medvirkning mot felles mål, mens de innenfor har opplevd økt samarbeid, eierskap og felles retning.



Måloppnåelse

Måloppnåelse er en god indikator på om handlingsplanen og samarbeids- og styringsstrukturen fungerer. Ved å vurdere måloppnåelse, og hvilke indikatorer som har vært utfordrende, kan man identifisere styrker og svakheter i strukturen. Dette gir mulighet til å gjøre nødvendige justeringer for å forbedre måloppnåelsen fremover.

Måloppnåelse

Observasjoner

- Indikatorer for måloppnåelse av areal og transportmål for Oslo og Akershus er offentlig tilgjengelig her: [Hovedfunn | Indikatorrapportering RP-AT 2024](#)
- Intervjuene i gjennomgangen peker på at målene oppleves som relevante og retningsgivende, og at planen samlet sett bidrar til måloppnåelse.
- Kommunale aktører bekrefter at målene ikke er nådd «på prosenten», men opplever at planen har vært styrende for retningen i utviklingen. Samtidig uttrykker flere usikkerhet om hvilke insentiver og gevinster som følger av høy måloppnåelse, særlig for kommuner i ytre deler av Akershus. De beskriver at målene ofte oppleves som føringer uten tydelig belønning for egen geografi, og at det mangler en tydelig arena for dialog om dette.
- Noen mindre sentrale kommuner opplever ikke en gevinst ved høy måloppnåelse, men heller at det blir lokale uenigheter.
- Administrativt nivå i stat og fylke formidler at hensikten med planen er å styre retning, og mener at planen og styringen samlet sett har gitt høy måloppnåelse.
- Handlingsprogrammet til RP-AT følges opp, og indikatorrapporteringen fra 2024 viser til at planen har fungert i forbindelse med fortetting, arealutvikling og boligstruktur, men at det er variasjoner mellom kommunene utenfor Bybåndssamarbeidet [4].
- Tidligere evalueringer viser positiv utvikling i indikatorene, men at tempoet mot målene er for lavt. [1].
- Evalueringen konkluderer med at RP-AT har gitt bedre arealstyring, men at planen har hatt liten effekt på samferdselsinvesteringer [1].

Vurderinger

- Den offentlige tilgjengelige fremstilling av indikatorene og måloppnåelse fremstår pedagogisk og informativt og som et godt verktøy for å følge utviklingen i areal- og transportmålene.
- Når planen oppleves retningsgivende og indikatorene samlet sett viser til måloppnåelse, vurderer vi at styringsstrukturen har bidratt positivt, fordi rapporteringen gir felles retning og oppfølging.
- Det har ikke fremkommet informasjon som viser at måloppnåelse på konkrete mål er negativt påvirket av eksisterende struktur. Men funn gjort rede for tidligere i rapporten knyttet til eierskap til planen kan ha negativ effekt på gjennomføring av tiltak og tempoet for måloppnåelse.
- En manglende kobling mellom samarbeidsarenaene og investeringsbeslutningene kan svekke tempoet for måloppnåelse.
- Vi vurderer videre at sterkere involvering av Samferdselsdepartementet i planarbeidet vil kunne gi bedre effekt for samferdselsinvesteringer, fordi det kan styrke koblingen mellom planprioriteringer og investeringsbeslutninger. En slik involvering kan også bidra til økt forståelse for sektorene sine ulike innganger til prosesser og temaer, og dermed gi bedre håndtering av nye temaer som massehåndtering og energi.
- Vi er ikke kjent med om indikatorrapportene brukes aktivt i samarbeidsarenaene i dag. Vi finner heller ikke at indikatorrapporteringen benyttes som del av informasjonsgrunnlaget for fremtidige investeringer.

Anbefalinger

- Siden indikatorrapporteringen er et godt verktøy, men kobles for svakt til prioriteringer og investeringer, anbefaler vi at indikatorrapporteringen inngår som del av kunnskapsunderlaget for framtidige prioriteringer og investeringsbeslutninger, for å styrke sporbarhet og tempo i måloppnåelsen. Dette kan gjøres ved å legge indikatorrapporteringen inn som fast sak i plansamarbeidets arenaer og knytte den til felles prioriteringsdrøftinger.
- For å styrke koblingen mellom planprioriteringer og investeringsbeslutninger, og dermed øke effekten for samferdselsinvesteringer, trekker vi frem anbefalingen om å inkludere Samferdselsdepartementet i plansamarbeidet både på politisk og administrativt nivå. Det kan også bidra til bedre sektorforståelse og mer robust håndtering og oppfølging av nye temaer som massehåndtering og energi.
- Fordi eierskap og involvering varierer, og styringsstrukturens funksjon måles svakt, anbefaler vi at organisatoriske, prosessuelle og styringsmessige indikatorer utarbeides og inkluderes i indikatorrapporteringen, for å synliggjøre hvordan styrings- og samarbeidsstrukturen fungerer og legger til rette for måloppnåelse. Relevante indikatorer kan være oppmøte/deltagelse i de ulike arenaene, turn-over og tidsbruk, samt oppfølging av beslutninger.

Det er varierende grad av måloppnåelse. Vi vurderer at tempoet kan svekkes når planprioriteringer og investeringsbeslutninger kobles for svakt, og når eierskap og involvering varierer, særlig fra kommuner i ytre Akershus. Samtidig vurderer vi at sterkere involvering av Samferdselsdepartementet i planarbeidet, på både politisk og administrativt nivå, kan styrke koblingen mellom plan og investering, øke forståelsen mellom sektorene og bidra til bedre oppfølging av nye temaer som massehåndtering og energi. Videre anbefaler vi at indikatorrapporteringen brukes mer aktivt i samarbeidsarenaene og knyttes til prioriteringsdrøftinger, samt at det utvikles indikatorer for deltakelse/representasjon og oppfølging av planens nye temaer.

Oppsummering av forbedringspunkter

Beskrivelse av forbedringspunkter

For å styrke styringsstrukturens bidrag til økt måloppnåelse og samarbeidsarenaenes bidrag til effektivitet, eierskap og forankring, involvering og koordinering i RAMP, anbefales følgende prioriterte forbedringspunkter i kortformat.

Notis: Flere av forslagene innebærer økt involvering og kan medføre økt ressursbruk. Det kan derfor være hensiktsmessig å ikke velge alt samtidig, men prioritere det man tror har størst effekt, slik at effekten av endringene også kan vurderes bedre.

Prioriterte forbedringspunkter

- 1. Gjør administrativt dialogforum operativt**
Fast arena for dialog/erfaringsdeling mellom kommuner, stat og fylke (minst årlig), for bedre informasjonsflyt, økt eierskap og forankring og tilstrekkelig involvering.
- 2. Tydeliggjør ansvar for informasjonsflyt (referater/saker/beslutninger)**
Klargjør hvem som publiserer og distribuerer relevant informasjon til aktører/kommuner utenfor kjerneforaene for økt transparens og bedre koordinering.
- 3. Utarbeid opplæringsmateriell, visuelle oversikter og begrepskatalog**
Enkle forklaringer av roller, mandat, beslutningsnivåer, påvirkningspunkter og saksflyt for å redusere uklarhet og styrke eierskap/forankring.
- 4. Bruk Bybåndssamarbeidet som mal for møtepraksis, referater og publisering**
Jevnlig møtefrekvens og lett tilgjengelige referater/nettside for mer forutsigbarhet, innsikt og koordinering.
- 5. Styrk dialogarenaer for ordførere gjennom tett oppfølging**
Forutsigbar agenda, tydelig mandat og kobling til prioriteringer/oppfølging (ev. økt frekvens og tettere kobling til politisk samarbeidsråd) for sterkere politisk eierskap.
- 6. Samferdsel og arealplan bør som minimum være sektorer som er involverte i oppfølgingen av planen. Samferdselsdepartementet (politisk og administrativt) må derfor involveres.**
Tydeliggjør nytte og mandat for å styrke koblingen mellom arealprioriteringer og samferdselsinvesteringer og redusere sektorvise utfordringer.
- 7. Bruk indikatorrapportering aktivt i prioriteringer og investeringer (også i BVA)**
Legg indikatorrapportering inn som fast sak i alle arenaene og knytt den til felles prioriteringsdrøftinger for økt sporbarhet og tempo i måloppnåelsen.
- 8. Utvikle organisatoriske/prosessuelle indikatorer for styring og samarbeid og bruk i indikatorrapporteringen**
Inkluder f.eks. oppmøte/deltagelse, tidsbruk, oppfølging av beslutninger og turn-over for å synliggjøre hvordan strukturen fungerer og hvor det bør forbedres.
- 9. Kartlegg faktisk ressursbruk knyttet til planarbeidet**
Systematisk kartlegging av tidsbruk/ressursinnsats for bedre beslutningsgrunnlag om effektivitet og eventuelle overlapp.

Erfaringsutveksling med Helsingfors (MAL)

MAL 2023

- **MAL-maankäyttöryhmä**; MAL arealbruksgruppe
- **Maankäyttöaineistoryhmä**; Arbeidsgruppe for arealbruksdata
- **MAL-asumisen ryhmä**; MAL boliggruppe
- **Liikennevalmistelu (HSL)**; Trafikkforberedelse (HSL)
- **HLJ yhteistyöryhmät**; HLJ samarbeidsgrupper
- **Vaikutusten arviointi ja seurantaryhmä**; Gruppe for konsekvensvurdering og oppfølging
- **Vuorovaikutuksen koordinointiryhmä**; Koordineringsgruppe for samhandling
- **MAL-projektiryhmä**; MAL prosjektgruppe
- HSL; Helsingregionens transport/kollektivtransportmyndighet

- **MAL neuvottelukunta (MA-asiat)**; MAL forhandlingsutvalg (arealsaker)
 - Alle kommuner representert
- **HLJ toimikunta (L-asiat)**; HLJ komité (trafikksaker)
 - 9/14 kommuner representert
- Arenaene møtes 4 ganger i året

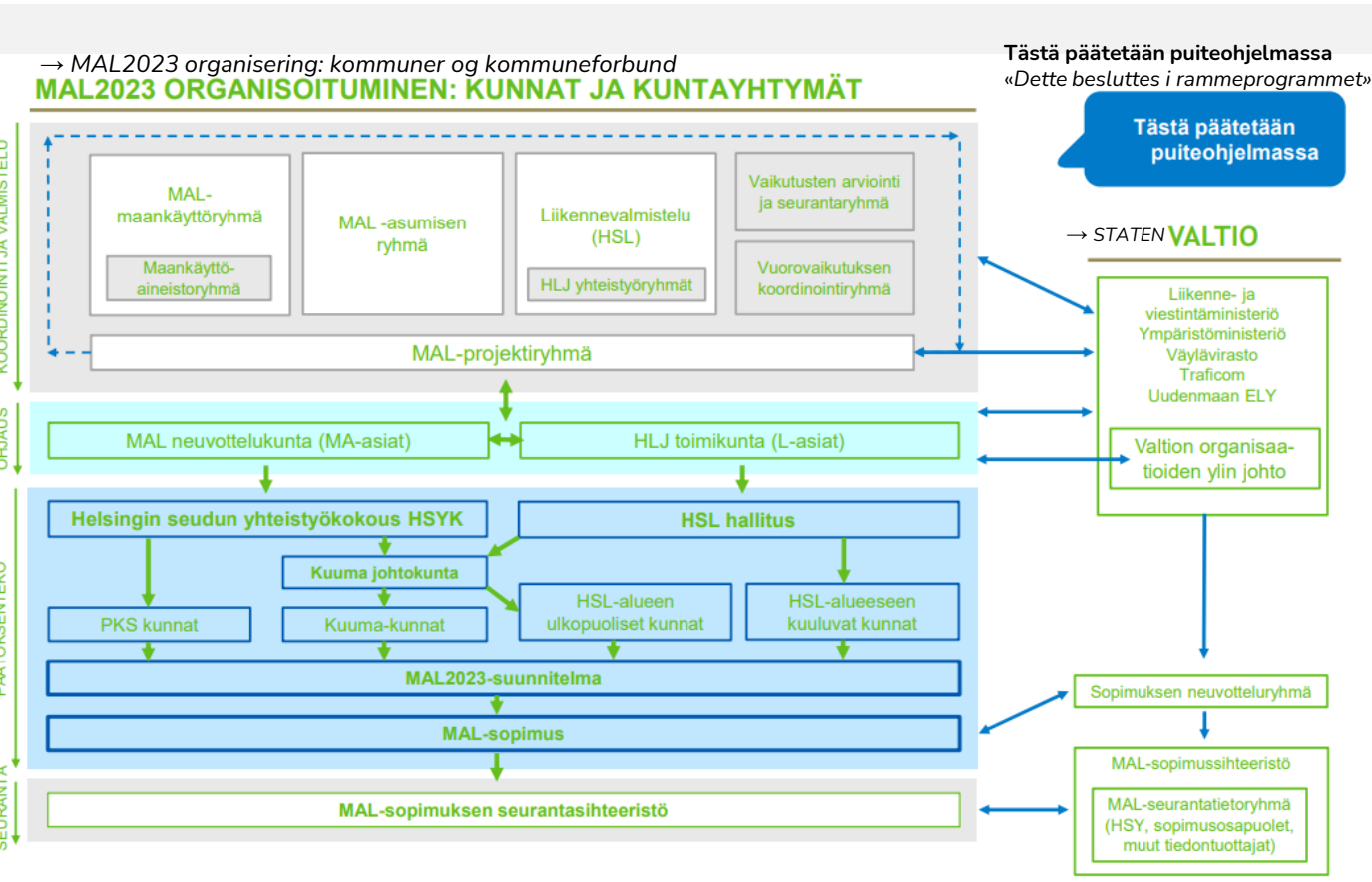
- **Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK**; Samarbeidsmøte for Helsingforsregionen HSYK
- **HSL hallitus**; HSL styre
- **Kuuma johtokunta**; KUUMA-direksjon
- **PKS kunnat**; Hovedstadsregionens kommuner
- **Kuuma-kunnat**; KUUMA-kommunene
- **HSL-alueen ulkopuoliset kunnat**; Kommuner utenfor HSL-området
- **HSL-alueeseen kuuluvat kunnat**; Kommuner som tilhører HSL-området
- **MAL2023-suunnitelma**; MAL2023-plan
- **MAL-sopimus**; MAL-avtale

- **MAL-sopimuksen seurantasiihteeristö**; Sekretariat for oppfølging av MAL-avtalen
Ramboll

Forklaring av styringsstrukturen i forbindelse med MAL (tilsvarende RAMP) i Helsinki og syv urbane regioner rundt, Finland:

M = Areal, A = Bolig, L = Transport

Formålet med MAL-avtalene er å legge til rette for og støtte samarbeidet mellom kommuner i byregioner, samt mellom kommunene og staten, i styringen knyttet til bystruktur og samordning av arealbruk, boligbygging og transport. Styringsstrukturen inneholder en plandel og en avtaledel. Det er kommunene som vedtar den regionale planen, og alle inkluderte kommuner får investeringer i samferdsel. Dette er et forsøk på å balansere forankring og måloppnåelse. Planen gir på denne måten en høyere grad av forankring, men mulig lavere måloppnåelse, som følge av at samferdselsinvesteringer spres mer. Det er 14 kommuner involvert i plan- og avtaleforum. I regionene er det totalt 21 kommuner, hvor de ytterste ikke har vært deltagende i verken plan- eller avtaleforumene.



Liikenne- ja viestintäministeriö;
Samferdsels- og
kommunikasjonsdepartementet
Ympäristöministeriö;
Miljødepartementet
Väylävirasto;
Transportinfrastrukturmyndigheten
Traficom;
Traficom
Uudenmaan ELY;
ELY i Nyland
Valtion organisaatioiden ylin johto;
Øverste ledelse i statlige
organisasjoner

Sopimuksen neuvotteluryhmä;
Forhandlingsgruppe for avtalen

MAL-sopimussiihteeristö;
Sekretariat for MAL-avtalen
MAL-seurantatietoryhmä (HSY, sopimusosapuolet, muut tiedontuottajat);
MAL oppfølgingsarbeidsgruppe (HSY, avtalepartene, andre dataleverandører)

Strukturen ble endret i 2025

Styringsstrukturen i MAL-prosessen for Helsingforsregionen ble endret ved starten av den nye planperioden i 2025.

Endringen ble utløst av at mange aktører opplevde den tidligere styringsstrukturen som for kompleks, samt av et regionalt ønske om å tydeliggjøre og skille beslutningsansvaret innen arealbruk og bolig (kommunene) og transportsystemet (HSL og kommuner utenfor HSL). Areal, bolig og transport skulle være jevnbyrdige planleggingsmiljøer. Likevel fremsto transportsiden som sterkest, og det var transport som la de sterkeste føringene. Det var allerede et lovpålagt samarbeid for å planlegge transportutvikling i regionen sammen, som ikke fantes på bolig- og arealplanleggingssiden.

Planprosessen inkluderer fortsatt en sterk strategi for medvirkning og kommunikasjon med ikke-statlige aktører, kommuner, næringsliv og innbyggere, inkludert et eget innbyggerpanel. Den nye strukturen har tatt konsekvensene av transportsiden sine sterke føringer, og lar transportplanlegging legge premissene for bolig- og arealplanlegging i den nye modellen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa hyödynnetään laajasti eri tahoja; /
utarbeidelsen av transportsystemplanen benyttes det i stor grad ulike aktører

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2027; *Transportsystemplan for Helsingforsregionen 2027*

MAL 2027 –suunnitelma; MAL-plan 2027 (MAL = areal, bolig og transport)

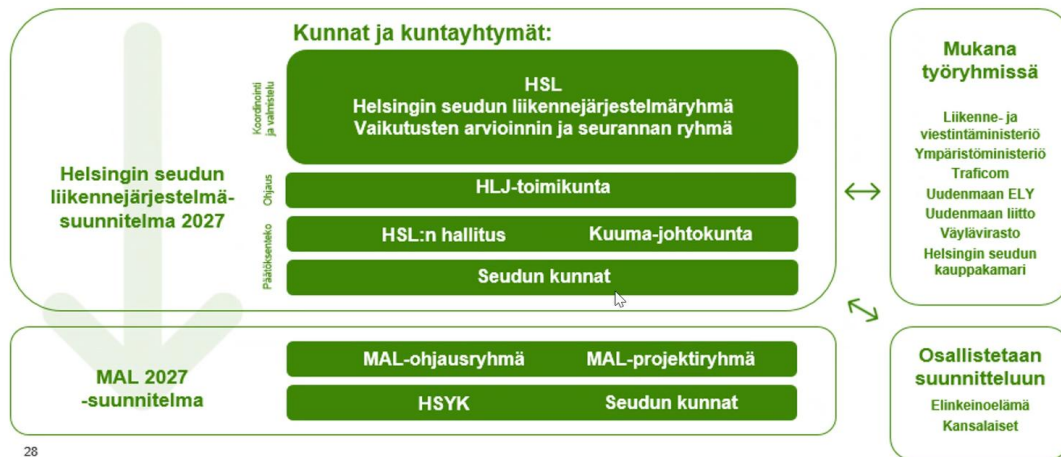
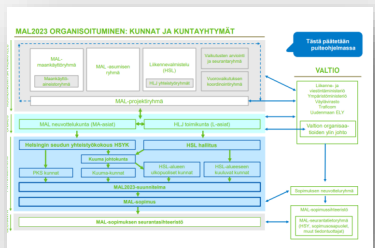
Kunnat ja kuntayhtymät; *Kommuner og samkommuner*
HSL – Helsingin seudun liikennejärjestelmäryhmä; *HRT – transportsystemgruppen for Helsingforsregionen*
Vaikutusten arvioinnin ja seurannan ryhmä; *Gruppe for vurdering og oppfølging av virkninger*

HUJ-toimikunta; *HUJ-komiteé*
HSL:n halitus; *Styret i HRT*
Kuuma-johtokunta; *KUUMA-lederstyre*
Seudun kunnat; *Regionens kommuner*

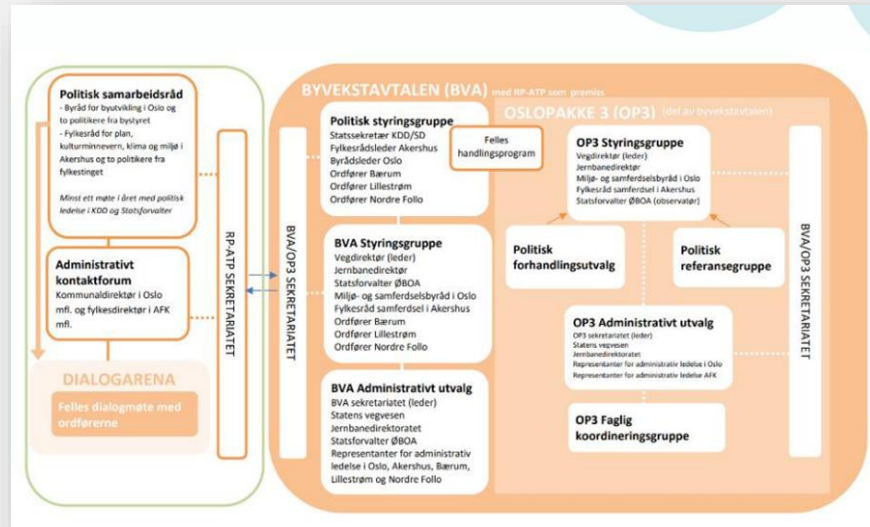
MAL-ohjausryhmä; MAL-styringsgruppe
MAL-projektiryhmä; MAL-prosjektgruppe
HSYK; (Helsingforsregionens miljötjänster – vanligvis ikke oversatt)
Seudun kunnat; Regionens kommuner

Samarbeid / deltakelse
 Mukana työryhmissä; *Deltar i arbeidsgrupper*
 Liikenne- ja viestintäministeriö; *Samferdsels- og kommunikasjonsdepartementet*
 Ympäristöministeriö; *Miljødepartementet*
 Traficom; *Transport- og kommunikasjonsverket*
 Uudenmaan ELY; *ELY-senteret i Nyland*
 Uudenmaan liitto; *Nylands forbund*
 Väylävirasto; *Transportinfrastrukturverket*
 Helsingin seudun kauppakamari; *Helsingforsregionens handelskammer*

Deltakere i planleggingen
Osallistetaan suunnitteluun; *Involveres i planleggingen*
Elinkeinoelämä; *Næringslivet (involveres gjennom høringsrunde)*
Kansalaiset; *Innbyggere (involveres gjennom høringsrunde)*



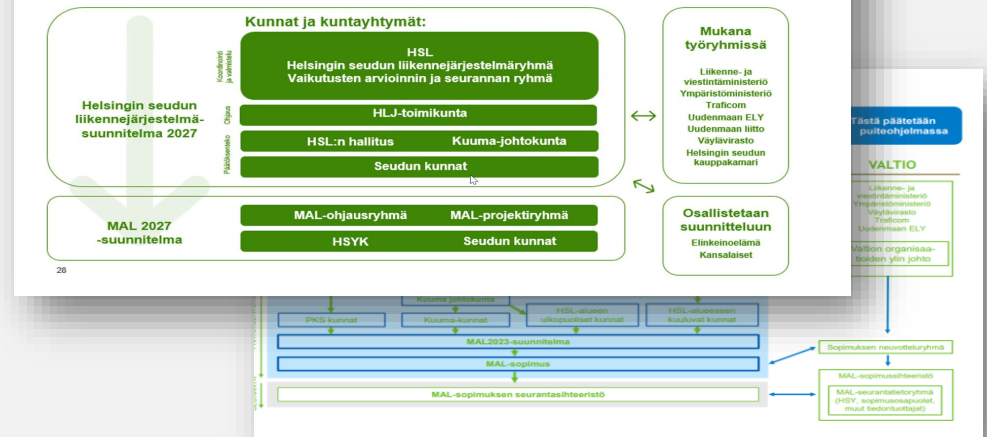
Sammenligning



Likheter

- Befolkningen planene gjelder for er ganske lik i Oslo og Helsinki, med ca 1,2-1,5 millioner mennesker.
- Begge modellene bygger på en todeling mellom regional plan (areal og transport) og avtaler mellom kommuner og stat om gjennomføring og finansiering.
- Begge har som mål å koordinere arealbruk, transport og offentlige investeringer på tvers av nivåer.
- Hovedfokus på areal og transport.
- Begge involverer et flernivåsystem med stat, regionalt nivå og kommuner.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa hyödynnetään laajasti eri tahoja



Ulikheter

- Inkluderer bolig i tillegg til areal og transport.
- Tidligere Helsinki-modell gir kommunene direkte deltakelse i både planlegging og prioritering av investeringer, mens Oslo/Akershus har en mer sentralisert styring med færre aktører med beslutningsmandat.
- I Helsinki er det sterkere kobling mellom arealrestriksjoner og investeringsgevinster for de samme kommunene, mens Oslo/Akershus har en svakere kobling mellom hvem som får restriksjoner og hvem som får investeringer.
- Helsinki vektlegger regional balanse og bred fordeling av investeringer, mens Oslo/Akershus vektlegger konsentrerte investeringer der samfunnsøkonomisk nytte er høyest.
- I Helsinki-modellen har man gjort et bevisst valg av kommunene som får delta i systemet utfra vurderinger om hvilke kommuner som må delta for at systemet skal ha høy måloppnåelse. I Oslo og Akershus gjelder planen for begge fylkene.
- Regionen har en tilbaketrukket rolle i Helsinki, mens de er planeiere i Oslo og Akershus.
- I den nye Helsinki-modellen kommer transportplanlegging først, og legger premisset for areal- og boligplanlegging.

Informasjonsgrunnlag

Informasjonsgrunnlag

Dokumenter

- [1] Civitas, OsloMet, Cicero (2023). *Evaluering av RP-AT*
<https://media.wpd.digital/plansamarbeidet/uploads/2023/09/Evaluering-av-RP-AT-Oslo-og-Akershus-2023-Civitas-Oslo-Met-Cicero.pdf>
- [2] Plansamarbeidet (2023). *Planeiernes evalueringsrapport*
<https://media.wpd.digital/plansamarbeidet/uploads/2023/10/Plansamarbeidets-evalueringsrapport-1-1.pdf>
- [3] Hegesvold, K., Christiansen, P. og Harkjerr Halse, A. TØI(2023) *Kostnadseffektivitet og måloppnåelse – en evaluering av byvekstavgiftordningen*
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=76129>
- [4] Indikatorrapportering.
<https://experience.arcgis.com/experience/2a616d3f29444a0788d6180e13fb6da8/page/Hovedfunn>

Intervjuer og gruppesamlinger

- Interessemøte
- Gruppeintervju med politikere fra planutvalget
- Gruppeintervju med administrativt nivå i ulike kommuner
- Gruppeintervju med administrativt nivå i stat og fylke
- Intervju med Sini Puntanen – Ansatt i Rambøll Finland, med kjennskap til og over 10 års erfaring med liknende styringsstruktur for areal og mobilitetsplan (MAL) i Finland.

Forkortelser

- PBE = Plan- og bygningsetaten
- EBY = Eiendoms- og byfornyelsesetaten
- BYM = Bymiljøetaten
- KLI = Klimaetaten
- AFK = Akershus fylkeskommune
- KDD = Kommunal- og distriktsdepartementet
- SF = Statsforvalter
- RP-AT = Regional plan for areal og transport
- RAMP = Regional areal- og mobilitetsplan
- BVA = Byvekstavtalen
- OP3 = Oslopakke 3
- BBS = Bybåndssamarbeidet
- SD= Samferdselsdepartementet