

Bybånds-
samarbeidet

Legitimitet i planlegging

Arbeidsgruppemøte
5. september 2025



Dagsorden

- Godkjenning av dagsorden
- BYLO-status
- Hovedtema: Tillitt og legitimitet i planlegging
 - innledning ved Torgeir Fagerstrand
 - Perspektiver fra aktørene i bybåndet – Hvordan er regionale planer forankret hos dere? Hva fungerer og hva fungerer ikke?
- Eventuelt
 - RAMP
 - Plansamarbeidet.no
 - Interessemøte 1 23. september



BYLO – Helhetlig bylogistikk

statusorientering

05.09.25

Ida Søgne Tveit, Byplaner
Prosjektleder BYLO



Hva er BYLO

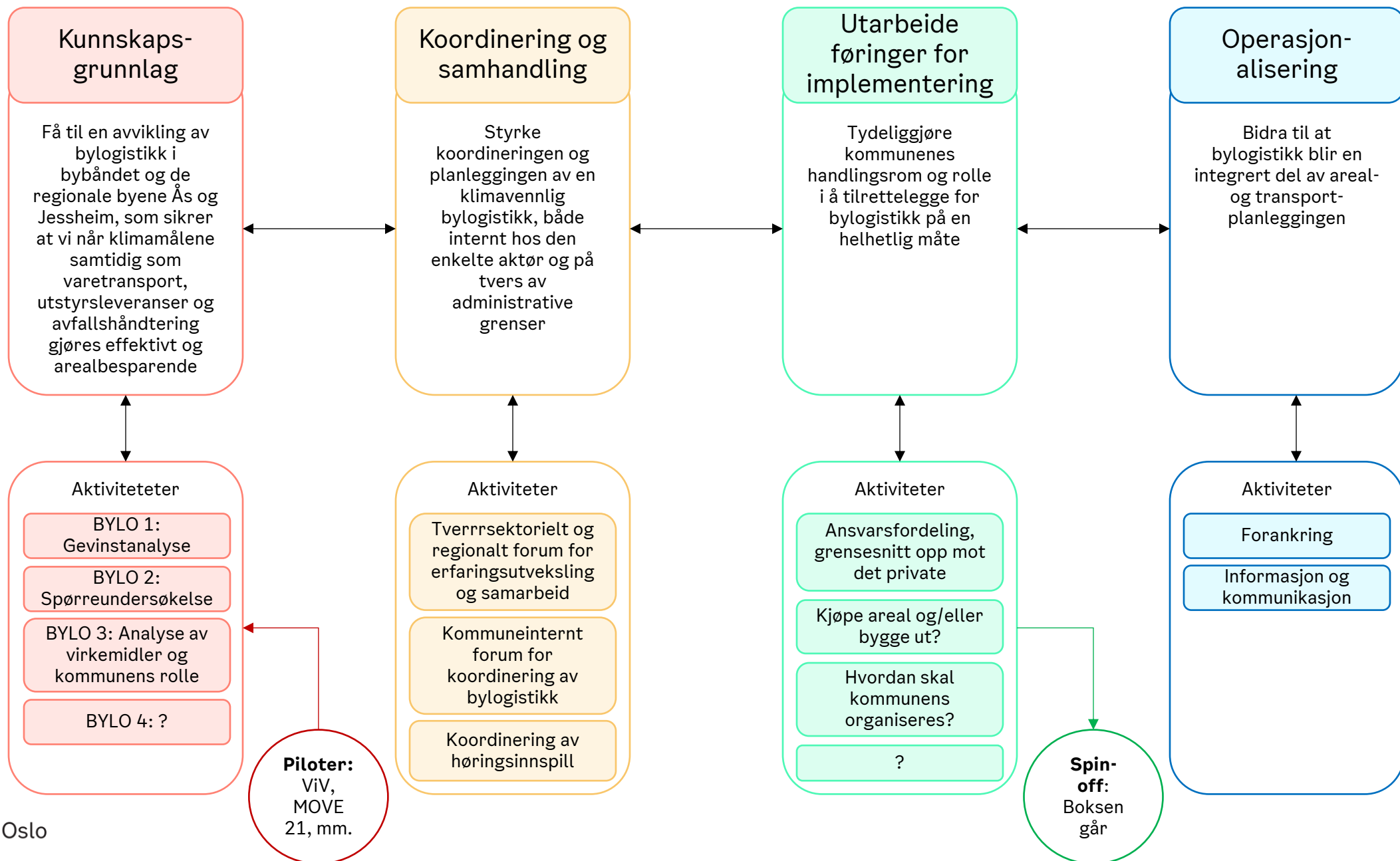
- ▶ En del av oppfølgingen av Regional plan.
 - Delprosjekt som følger opp der H7 (regional gods- og terminalstruktur) slapp.
- ▶ Bylo er et tverretatlig, regionalt og tverrsektorielt utviklingsprosjekt som har som mål å samle kunnskap om bylogistikk, være en arena for kunnskapsutveksling og samarbeid på tvers av virksomheter og administrative grenser og tydeliggjøre offentlige aktørers handlingsrom og rolle for å få til en helhetlig og bærekraftig avvikling av bylogistikk i Oslo-området.
- ▶ P.t. finansieres prosjektet hovedsakelig av klimasatsmidler, med et tilskudd på opptil 1 million NOK frem til utgangen av 2025. I tillegg har prosjektet mottatt noe finansiering statlig, regionalt og tverrsektorielt utviklingsprosjekt som har som mål fra PBE, og benytter også restmidler fra H7-prosjektet og Detaljhandelens rolle i bærekraftig byutvikling (begge avsluttet).

Effektiv avvikling av bylogistikk er et viktig premiss for grønn mobilitet

- ▶ Redusere klimagassutslipp knyttet til transport
 - Mens andelen utslipp fra persontrafikken går ned, øker andelen fra næringstransport.
- ▶ Effektiv trafikkavvikling
 - Ukoordinerte aktører fører til unødvendig mange kjøretøy på veiene, som reduserer fremkommelighet og øker kostnadene for næringslivet
- ▶ Økt trafiksikkerhet
 - Tunge kjøretøy med store blindsoner bidrar til utrygge situasjoner for gående og syklende.



BYLO – Helhetlig bylogistikk

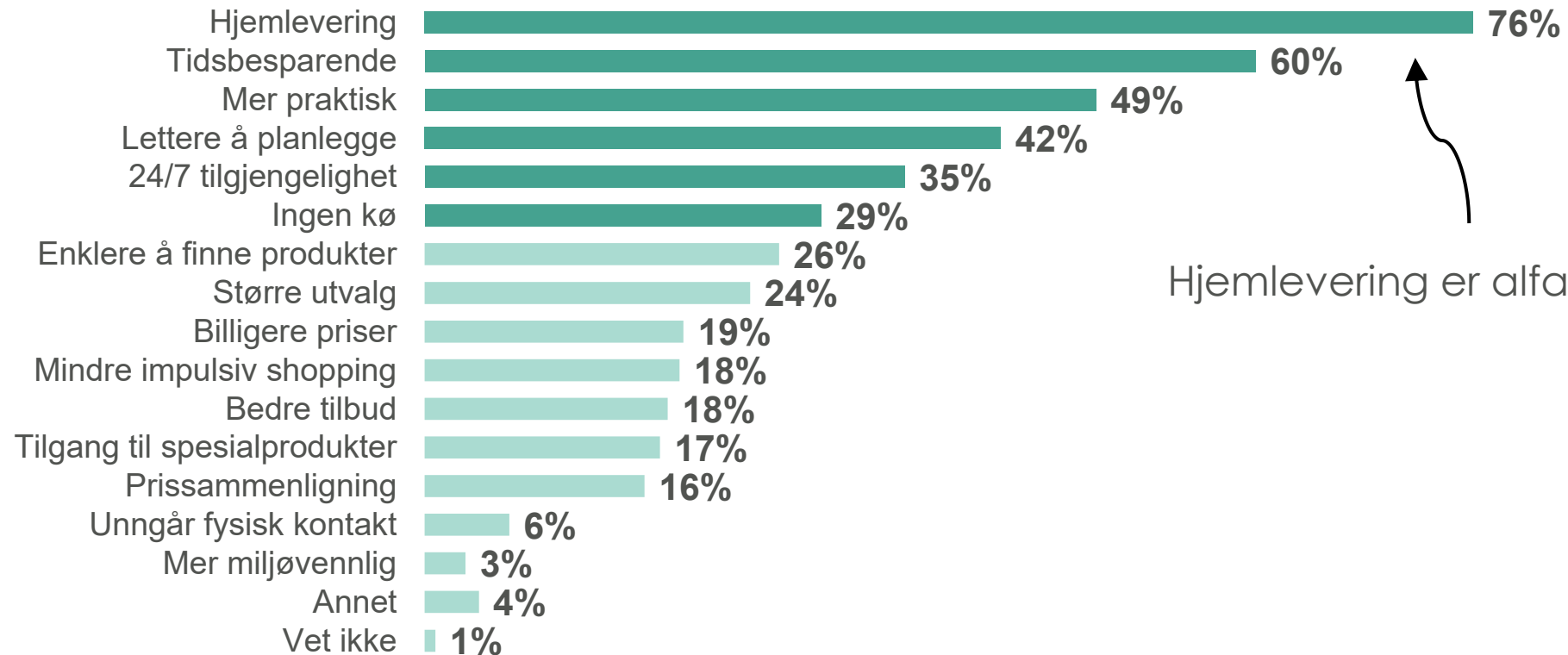


BYLO 2 - Spørreundersøkelse om hverdagslivets reise- og transportbehov

- Stort fokus på å legge til rette for gange, sykkel og kollektiv på bekostning av bil – hvordan påvirker dette næringstransporten?
- Undersøkelse har til hensikt å se på sammenhenger mellom hvordan byen planlegges og hvor mye og hva slags transport som genereres.
- Leveransen skal gi kunnskap om hvordan «gåbyen/ti-minuttersbyen» fungerer og hva livet i den genererer av transport.
- Opinion fikk oppdraget og har gjennomført både fokusgruppeintervjuer og spørreundersøkelse blant befolkningen i Oslo og Akershus.
- Presentasjon av hovedfunn 26.06.25.

Vi handler dagligvarer på nettet fordi vi kan få de levert på døra

Årsak bak valg av netthandel foran fysisk butikk for dagligvarer



Hjemlevering er alfa omega

*Base: Har handlet dagligvarer på nett siste året



Osto

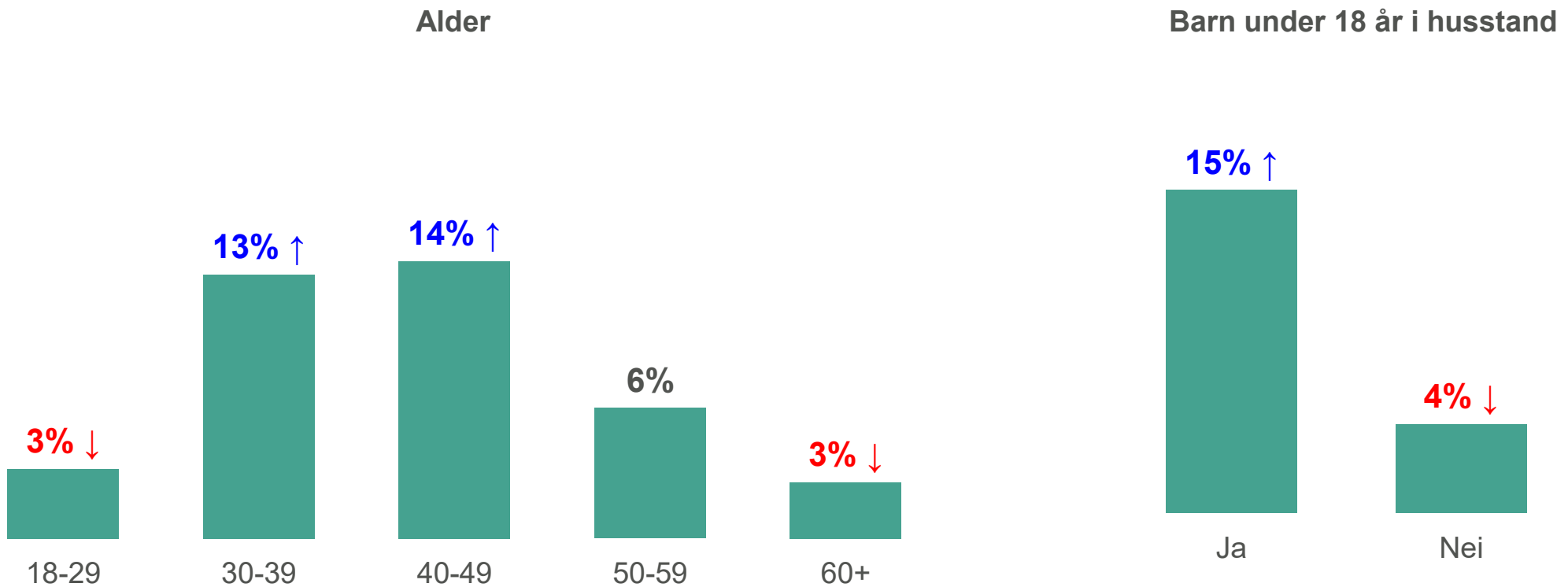
n= 1574

?

Hva er årsaken til at du valgte å handle dagligvarer på nett istedenfor i butikk?

Barnefamiliene dominerer netthandel av dagligvarer

Andel som handler dagligvarer på nett **ukentlig**



Oslo

n= 5847 / 2766

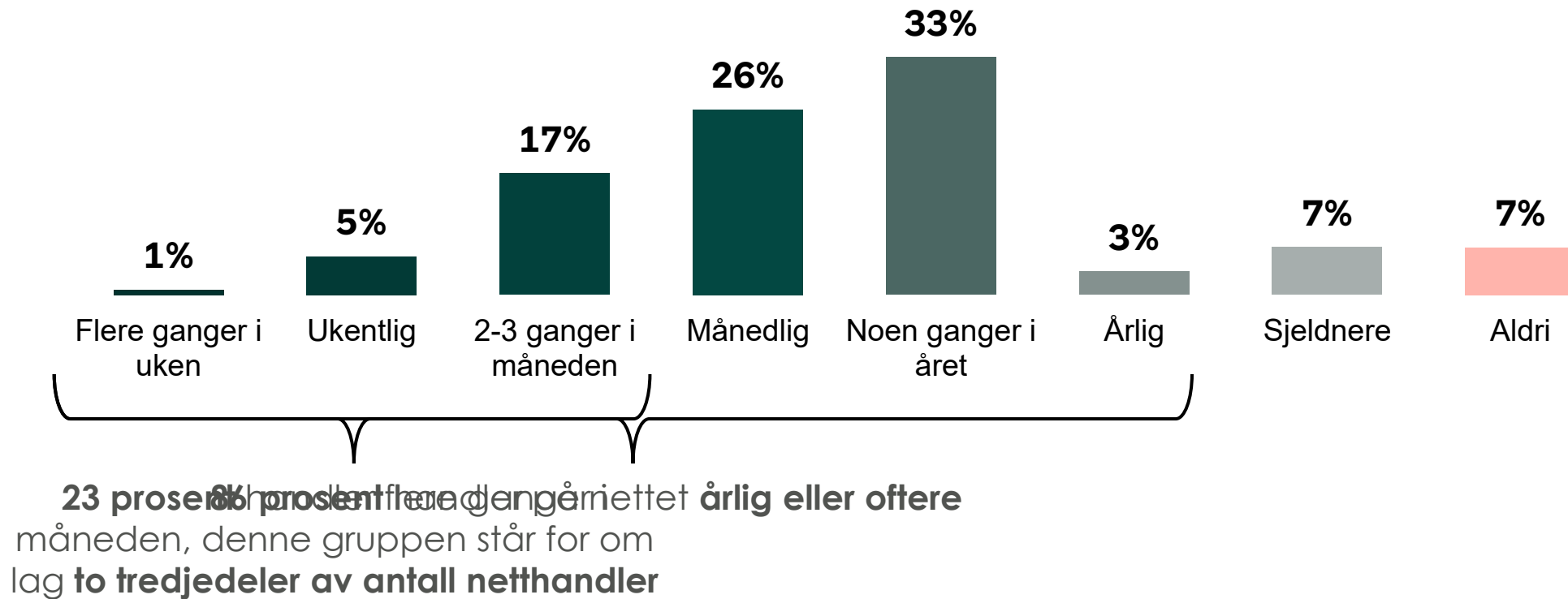
?

Hvor ofte handler du dagligvarer på nett? Svart: Ukentlig eller flere ganger i uken

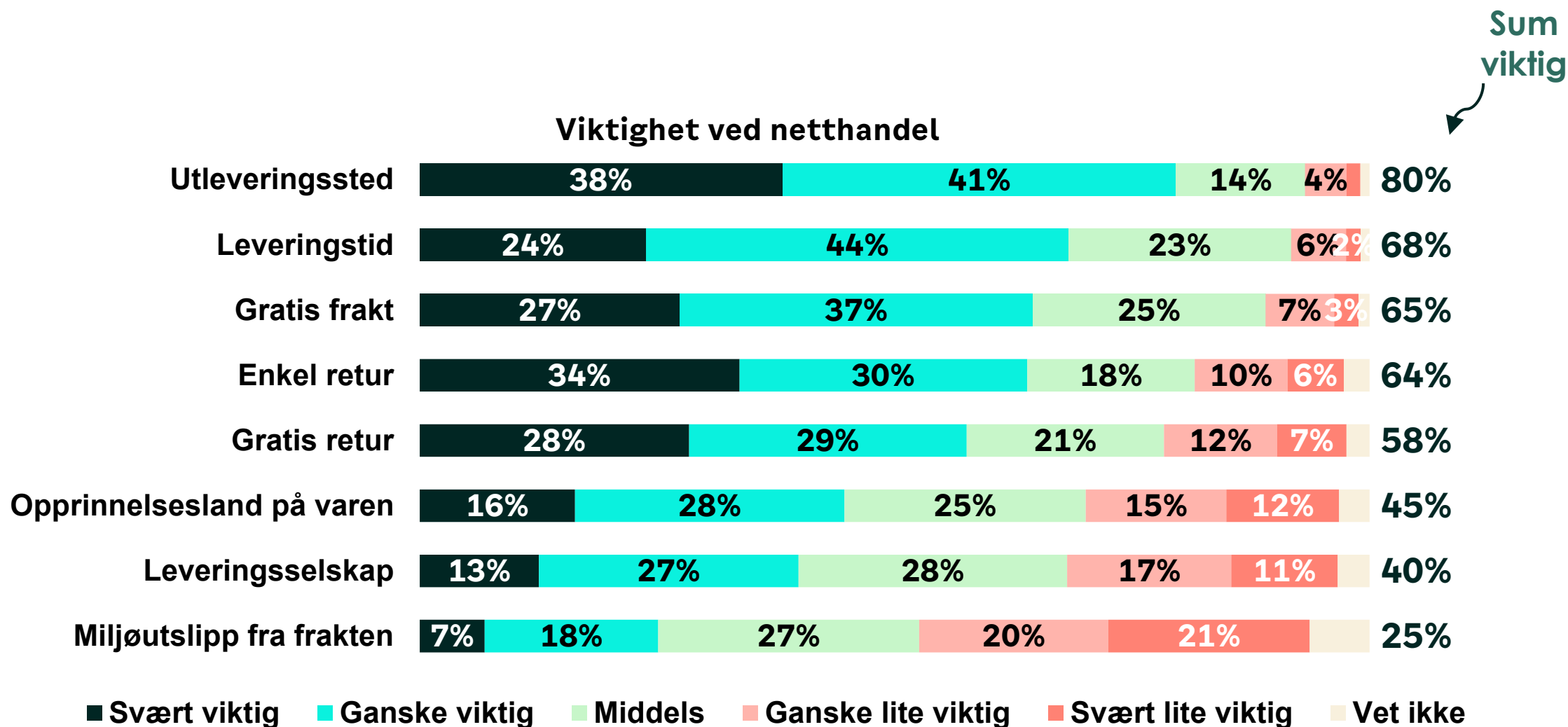
Hva med alt utenom dagligvarer?

86 prosent handler fysiske varer på nettet i 2025

Hvor ofte handler du fysiske varer (annet enn dagligvarer) på nett?



Miljøutslipp ved frakten er minst viktig



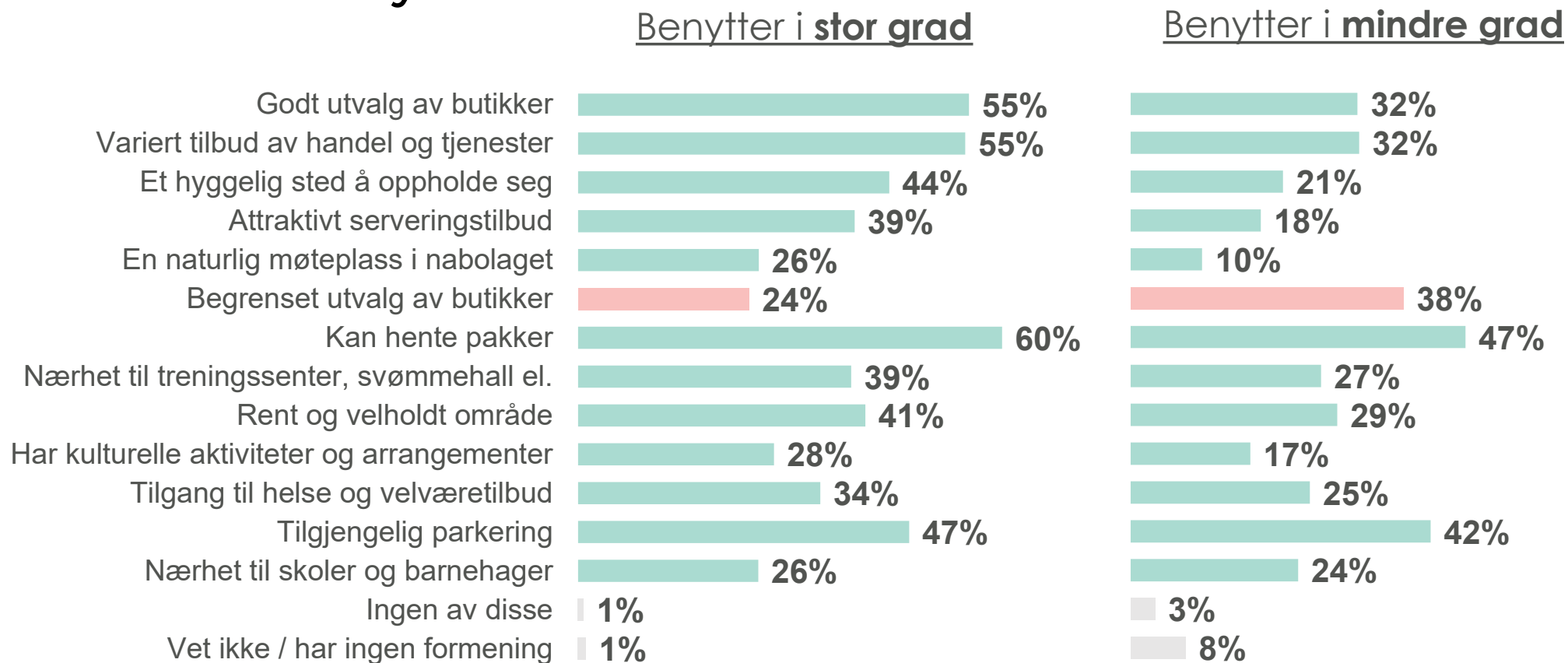
*Base: Har handlet på nett siste året (annet enn dagligvarer)



n= 5238

? Hvor viktig er følgende når du bestiller fysiske varer på nettet?

En oppfattelse om godt utvalg og et hyggelig sted å oppholde seg skiller i størst grad de som benytter nærområdet mye mot resten



BYLO 3 - Tiltaks- og virkemiddelmatrise

- ▶ En bærekraftig utvikling av bylogistikk spiller en sentral rolle i å skape attraktive bo- og sentrumsområder med lave klimagassutslipp, mer effektiv og trygg trafikkavvikling og gode miljø- og stedskvaliteter.
- ▶ Næringstransport og bylogistikkfunksjoner faller imidlertid ofte utenfor den ordinære arealplanleggingen.
- ▶ Dette skyldes flere ting, men en utfordring er at det mangler et verktøy som gir grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som er mest hensiktsmessig å ta i bruk i ulike byområder, hvilke tiltak som bør kombineres, og hva slags roller kommunen kan ta i implementering av tiltak.

Omfang

- ▶ Bistand til å **formulere tydelige målsetninger** for bylogistikk koblet til tema som arealbruk, fremkommelighet, trafiksikkerhet, byliv, mv for å kunne vurdere effekt av tiltak.
- ▶ **Kartlegge og systematisere** eksisterende og mulige virkemidler som offentlig sektor kan ta i bruk, og hvilke tiltak som kan iverksettes.
- ▶ **Analysere** virkemidlenes og tiltakenes effekter alene og i kombinasjon med andre, synliggjøre målkonflikter og identifisere de mest effektive virkemidlene med færrest målkonflikter.
- ▶ **Vurdering** av handlingsrom og konsekvenser av ulike roller offentlig sektor kan ta for å tilrettelegge for og gjennomføre tiltak.

Status og fremdrift

- I gang med kategorisering av områdetyper og transportkategorier
 - Tar utgangspunkt i urbant hierarki fra RP-ATP og senterstruktur fra RP-HSS og KDP 14 og de seks transportkategoriene som beskrives i bl.a. kunnskapsgrunnlaget for temaplan for grønn mobilitet (varelevering, netthandel, bygg & anlegg, renvasjon, tjenestetransport og bydrift – massetransport legges til).
- Neste AG: Forslag til målformuleringer
- Tiltaks- og virkemiddelverksted i slutten av oktober
 - Tentativt 24. oktober
- Planlagt ferdigstillelse: desember 2025, med mulighet til å utsettelse.
- Viktig innspill til revisjon av regional plan mtp bylogistikk/mobilitet og senterstruktur

Tillit og legitimitet i planleggingen

- *Arbeidet med regional plan*

Torgeir Fagersand, Klima- og miljøvern avdelingen
Bybåndssamarbeidet arbeidsgruppe 5. september 2025



Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus





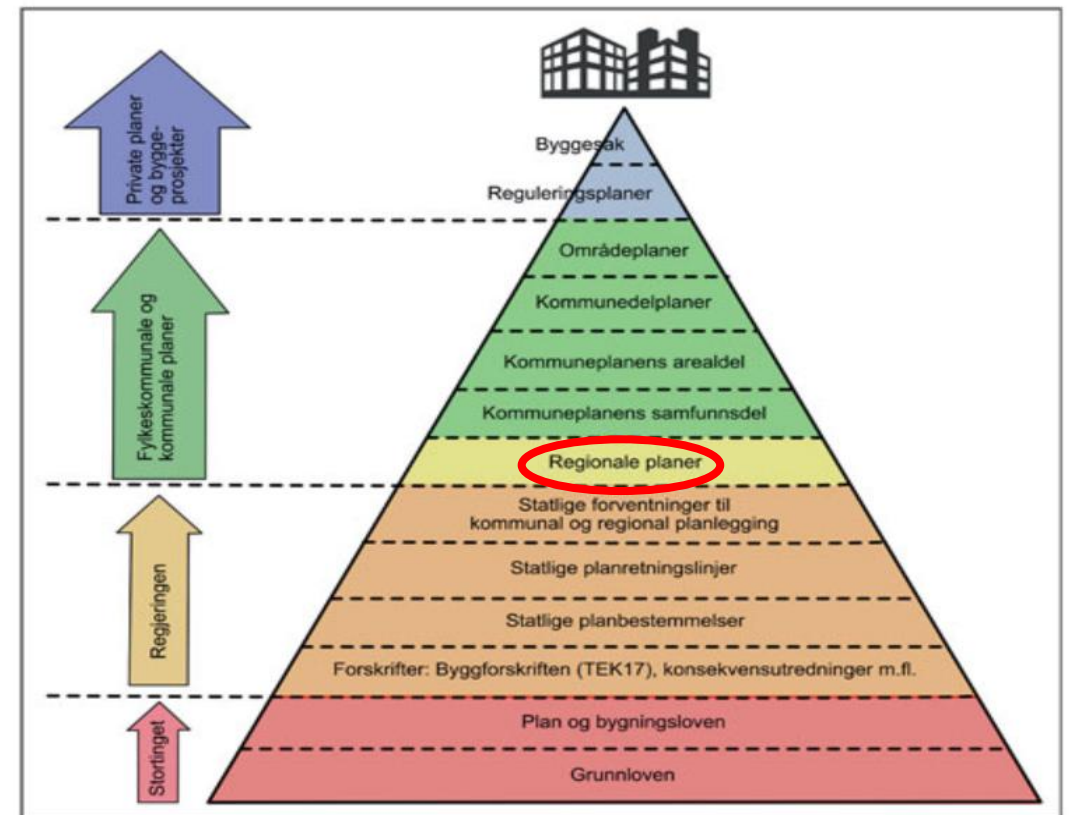
Statsforvalterens rolle i plansaker

- Ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen våre ansvarsområder.
- Samordner innsigelser fra andre statlige etater.
- Mekler i innsigelsessaker.
- Behandler klager på vedtak i byggesaker og plansaker.



Nasjonale og regionale hensyn i planleggingen

- Kommunene har ansvar for at nasjonale og regionale interesser blir vurdert og ivaretatt i planleggingen, i tillegg til de lokale.
 - Kommunens handlingsrom
- Målkonflikter kan oppstå når lokale utbyggingsinteresser er i strid med nasjonale og regionale interesser.
- Regionale planer – Ivareta interessene fra både statlig, regionalt og kommunalt nivå.



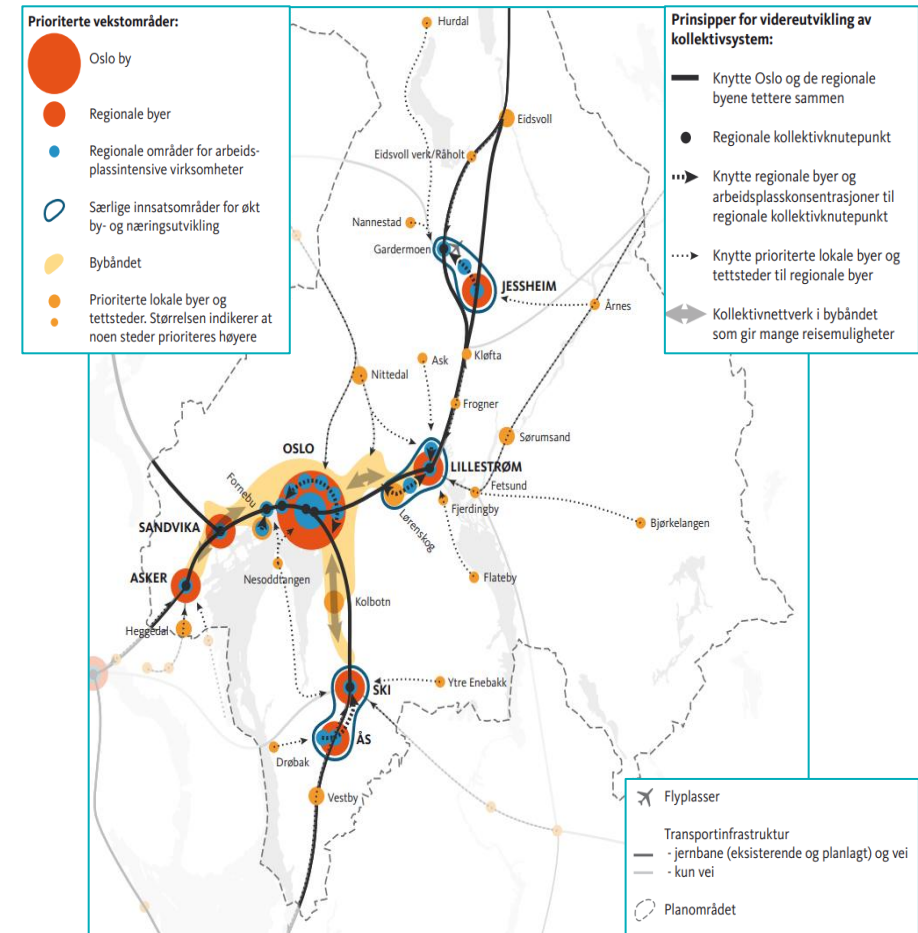
Illustrasjon: Gunnar Ridderstrøm (2018)



Vår erfaring med gjeldende regional plan

Tre hovedprinsipper i gjeldende plan:

- Geografisk konkret
- Vekstfordelingen 80/20 (90/10)
- Føringer om områdeutnyttelse





Oppfølging av regional plan - Betraktninger

- Vår innsigelsespraksis

I hovedsak følges regional plan (RP-ATP) opp, men det lokalpolitisk vilje til å utfordre:

- Lokalisering og omfang boligvekst utenfor prioriterte vekstområder
- Lokalisering av handel, herunder utfordringer med bransjeglidning
- Graden av arealutnyttelse/transformasjon, f.eks.:
 - Bærum KPA: innsigelse til bestemmelse om «moderat utnyttelse» ved fire t-bane- og jernbanestasjoner
 - Ullensaker: innsigelse til et område med for lav utnyttelse i kommunedelplan for Jessheim
- Planforslag som i utgangspunktet er innrettet etter regional plan, blir gjennom politisk behandling i større grad preget av avvik
- Svekker den helhetlige balansen mellom vekst og vern, samt samlokalisering av ulike funksjoner som investeringsgrunnlag i utviklingen av mer levende lokalsamfunn
- De fleste kommuner har også tilstrekkelig boligreserver i gjeldende planer.



Betraktninger forts.

- Stor variasjon mellom kommunene når det gjelder befolkningsmønster, infrastruktur, sentralitet:
 - Ulike forutsetninger for areal- og samfunnsplanleggingen, og lokalpolitisk lojalitet til regional plan.
 - «Distriktskommunene» i Akershus fremstår generelt mindre villig til å planlegge ut fra de prioriterte vekstområdene og 80/20-fordelingen.

KDD: Løsninger på innsigelser innebærer kompromisser om arealdisponering (Nesodden og Aurskog-Høland)

- Signaler: vektlegging av lokaldemokratiet, færre innsigelser og lokal enighet så langt det er mulig
- Kompromissene er i varierende grad uheldig ut fra målene i den regionale planen



Nye nasjonale rammer

- Nye føringer, større krav til kunnskapsgrunnlag:
 - Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet - geografisk differensiering (Aurskog-Høland, Hurdal og Jevnaker).
 - Statlige planretningslinjer for klima og energi .
- Samfunnssikkerhet og jordvern
- Mål: Igangsetting av 130.000 boliger innen 2030.

Til slutt: Betydningen av politisk styring

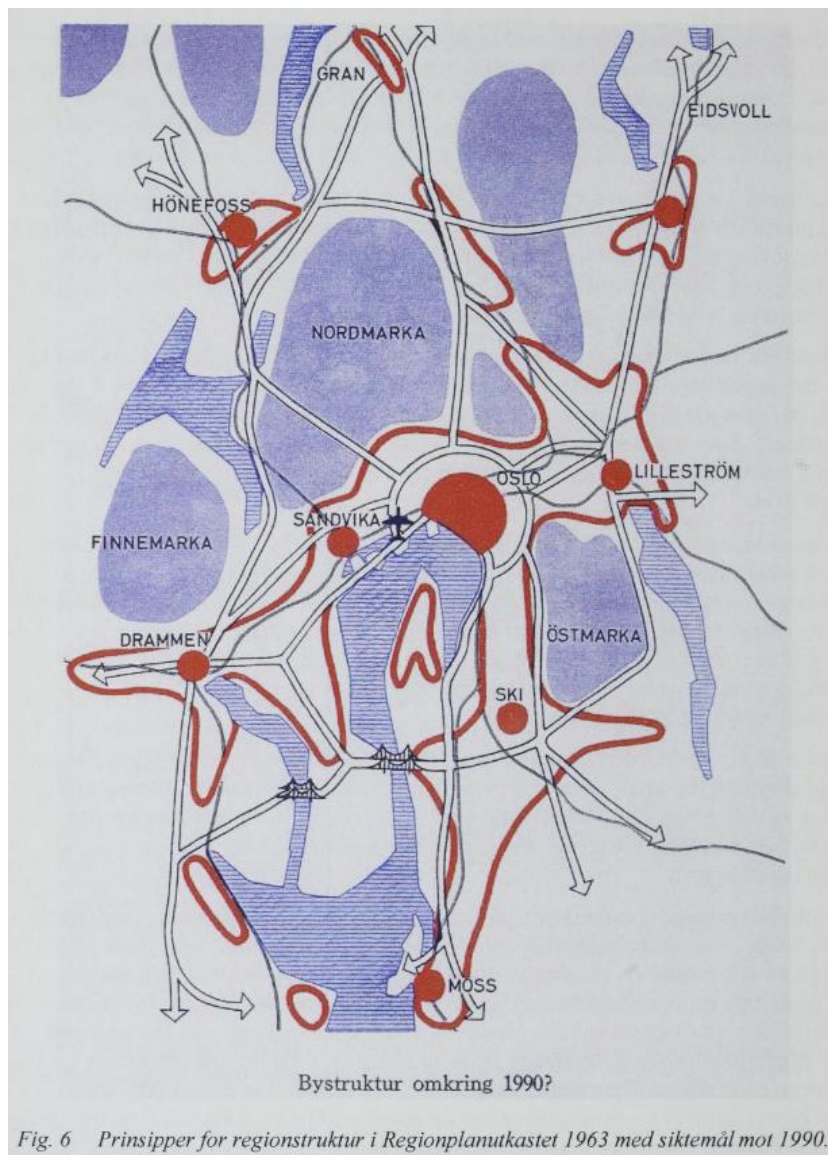


Fig. 6 Prinsipper for regionstruktur i Regionplanutkastet 1963 med siktemål mot 1990.

Utdrag fra Regionplanutkastet 1963:

«Regionplanen skal i sitt vesen være et program eller en rådgivende utredning for kommunens, vegvesenets, trafikkselskapenes og næringslivets planlegging og utbygging.»

Det hjelper lite å fremstille selv den aller beste regionplan såfremt ikke hele arbeidsopplegget er basert på å utløse den politiske vilje for gjennomføring av planen.»

Kilde: Bosetting og byutvikling: planlegging og politikk i Norge - i går, i dag, i morgen (Rasmussen, 2003)

Takk for meg!

Torgeir Fagersand

seniorrådgiver, klima- og miljøvernavdelingen
torgeir.fagersand@statsforvalteren.no



Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Facebook [sfos.no](https://www.facebook.com/sfos.no)

Nettside statsforvalteren.no/os





Refleksjoner

- På hvilke måter opplever bybåndskommunene at føringene i regionale planer går mot lokale ønsker?

Hvordan kan RAMP og annen regional planlegging forankres også i områder med konflikt mellom lokale ønsker og sentrale føringer?

Kjenner dere til eksempler på gode kompromisser og lokale tilpasninger som er blitt gjort i saker med motstrid mellom regionale og lokale interesser?

Kan kommunene komme med noen tanker om hvordan RP-ATP står i sin delregion? Oppfatter dere at det er forskjell på forankring av planen i bybåndskommunene og kommunene utenfor?

Eventuelt



RAMP



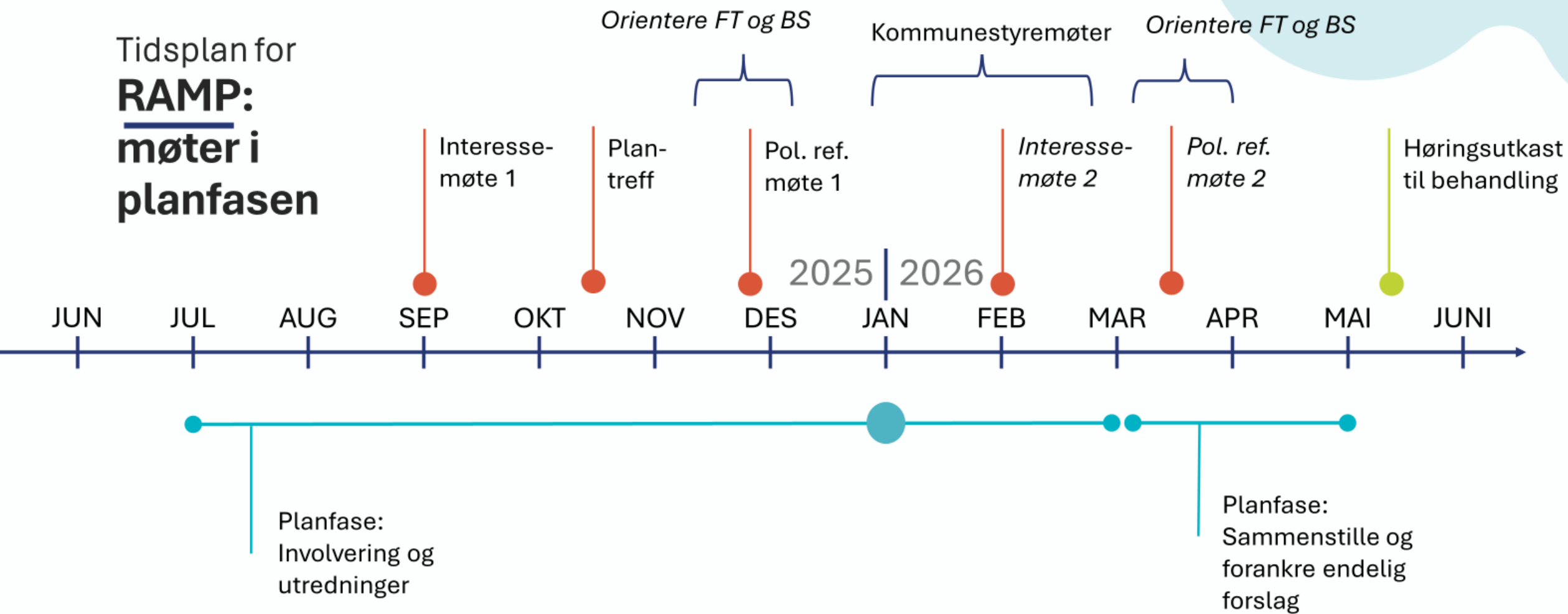
Planprogrammet RAMP

- Juni 2025:
- Planprogram for regional areal- og mobilitetsplan er vedtatt! - Areal- og mobilitetsplan Oslo og Akershus
- Politisk styringsgruppe har hatt oppstartsmøte 20. august 2025:
 - James Stove Lorentzen, BYU
 - Marit Kristine Veia, MOS
 - Solveig Schytz, PKKM
 - Håkon Snortheim, Samferdsel

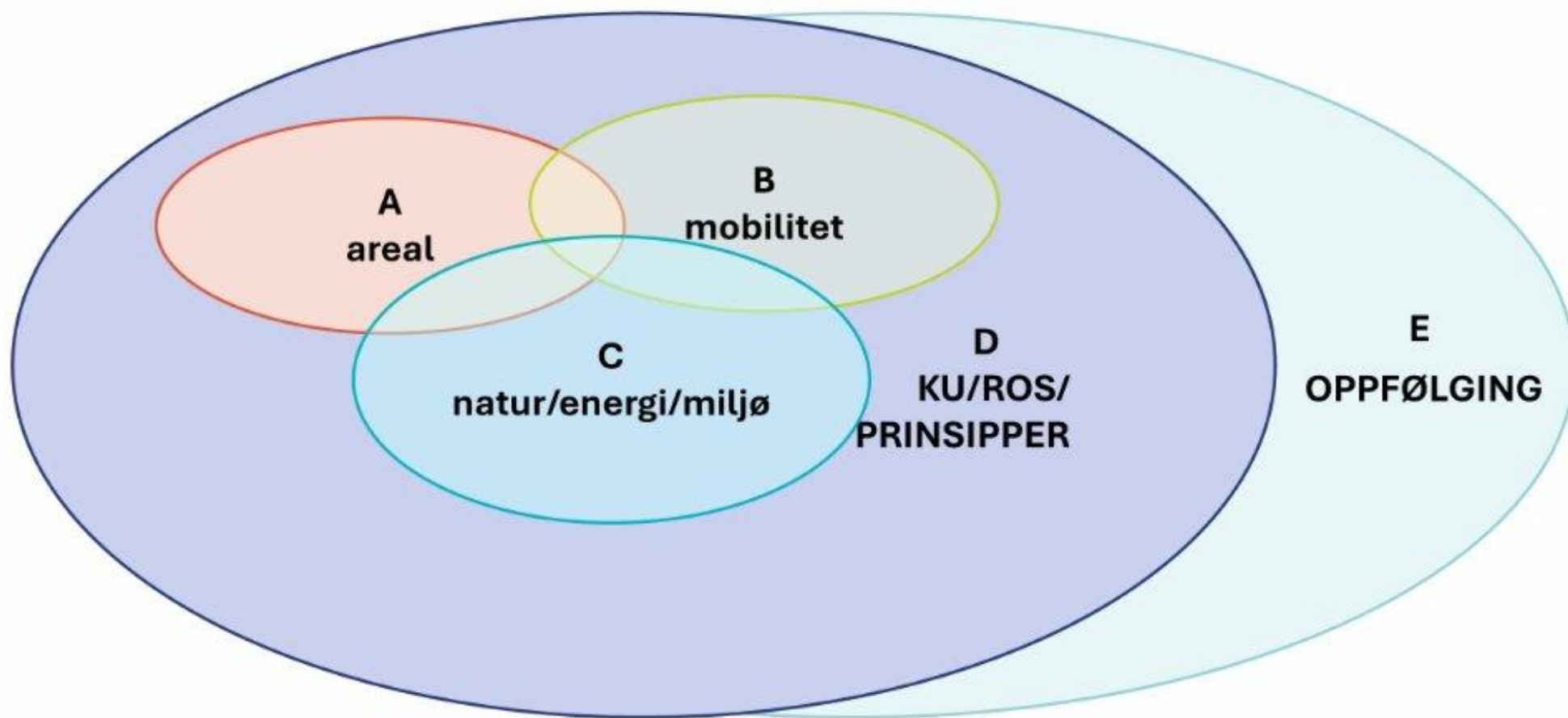


Foto: Akershus fylkeskommune

Tidsplan for **RAMP:** **møter i** **planfasen**



Organisering av planarbeidet – arbeidspakker som henger sammen

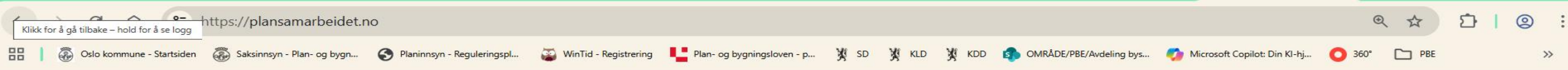


Arbeidspakker og delpakker

A AREAL	B MOBILITET	C NATUR, JORDVERN, OSLOFJORDEN	D KU, ROS og PRINSIPPER	E OPPFØLGING
Vekstfordeling	Mobilitetsstruktur	Masseforvaltning	Konsekvensutredning og ROS (*)	Styringsstruktur og strategiske prioriteringer (*)
Regional senterstruktur	Parkering	Naturmangfold, regional grønnstruktur, jordvern	Gjennomgående prinsipper	Handlingsprogram (*)
Kvalitet	Gods og logistikk (*)	Oslofjorden		Veiledning (*)
	Rett virksomhet på rett sted (*)	Energi		Indikatorer(*)

(*) = senere frist for ferdigstilling

Plansamarbeidet.no



Areal- og mobilitetsplan
OSLO OG AKERSHUS

 Søk

 Meny

Nettsiden er under arbeid. Mer innhold vil komme.

Planprogram for regional areal- og mobilitetsplan er vedtatt!

Akershus fylkesting og Oslo bystyre har vedtatt planprogram for en oppdatering av den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus.

 Les om oppdateringen



Ny indikatorrapportering! Faglunsj snart😊

Indikatorer for areal og transport i Oslo og Akershus

Måloppnåelse 2024



Oslo



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE



Dette nettstedet inneholder analyser av måloppnåelse for regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP), vedtatt i desember 2015. I handlingsprogrammet til den regionale planen er det en sentral oppfølgingsoppgave å lage et felles system for å måle om utviklingen i regionen er i tråd med den regionale planen: H2 – Felles system for å følge måloppnåelse. Systemet skal koordineres med etablerte indikatorsystemer, og handlingsprogrammet viser til eksempler som arealregnskap, trafikkdata og mål for vekst og utvikling.

På dette nettstedet finnes måloppnåelse for 2024, det vil si utviklingen fra den regionale planen ble vedtatt og frem mot 1. januar 2024. Det er til sammen 44 indikatorer gruppert innenfor syv hovedtemaer, med hovedvekt på arealindikatorer. I tillegg rapporteres det på indikatorer for parkering, trafikkutvikling, grønn mobilitet og klima. Rapporteringen skal følge måloppnåelse over tid, og indikatorene følges opp i videre samarbeid mellom Oslo og Akershus fylkeskommune. 32 av indikatorene rapporteres årlig, mens resten rapporteres annethvert år. 2024-rapporteringen inneholder 44 indikatorer.

Klikk på menyikonet øppe til høyre for å gå til de ulike

Prioriterte vekstområder:

- Oslo by
- Regionale byer
- Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter
- Særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling
- Bybåndet
- Prioriterte lokale byer og tettsteder. Størrelsen indikerer at noen steder prioriteres høyere

Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystem:

- Knytte Oslo og de regionale byene tettere sammen
- Regionale kollektivknutepunkt
- Knytte regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner til regionale kollektivknutepunkt
- Knytte prioriterte lokale byer og tettsteder til regionale byer
- Kollektivnettverk i bybåndet som gir mange reisemuligheter

