



Planprogram

Regional plan for areal og mobilitet i Oslo og Akershus

Oslo og Akershus frem mot 2060

Tittel:

Planprogram for regional plan areal og mobilitet i Oslo og Akershus

Type dokument:

Planprogram

Eier/virksomhet:

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Vedtatt av:

Bystyret i Oslo kommune og fylkestinget i Akershus fylkeskommune

Vedtatt dato:

18. juni 2025 og 12. juni 2025

Foto på forside:

Lillestrøm kommune

Ansvarlige:

Planavdelingen Akershus fylkeskommune og Plan- og bygningsetaten Oslo kommune

Saksnummer:

2024/35717 og 202456751

Innhold

1.	Innledning	4
2.	Mål for den regionale planen	9
3.	Gjennomgående prinsipper	12
4.	Plantema	15
5.	Vurdering av nye tema	25
6.	Planprosessen	29
7.	Oppfølging av planen	33
8.	Utrednings- og vurderingsbehov	35
9.	Begrepsliste	37

1. Innledning

Regional plan for areal og mobilitet skal legge grunnlaget for en bærekraftig utvikling i Oslo og Akershus. Samordnet areal- og transportplanlegging er avgjørende for å løse komplekse utfordringer knyttet til blant annet reduksjon av klimagassutslipp, å forhindre tap av natur og matjord, strategisk næringsetablering, mobilitet, samfunnssikkerhet og å sikre kvalitet i byer og steder. Dette er tematikker som er viktige i hele regionen, hvor det er stort behov for regionalt samarbeid.

Det bor i dag drøyt 1,4 millioner mennesker i Oslo og Akershus, over en fjerdedel av hele Norges befolkning, og befolkningsveksten er sterk. Frem mot 2040 forventes befolkningen å vokse til over 1,6 millioner og veksten fortsetter så langt prognosene rekker. Samtidig opplever regionen utfordringer og uforutsigbarhet knyttet til samfunnssikkerhet, eksempelvis knyttet til grunnforhold, energiforsyning og klimaendringer. Dette må også adresseres i planarbeidet. Regionen har tett sammenvevde bo- og arbeidsmarkeder, med høy grad av mobilitet på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Dette krever at vi finner felles løsninger i regionen for å møte veksten. Vi må møte veksten med et areal- og kostnadseffektivt utbyggingsmønster som

- bevarer naturmangfold, friluftsområder og dyrka mark
- reduserer biltrafikk og reisebehov, og øker andelen som reiser til fots, med sykkel eller kollektivtransport
- bygger opp om attraktive byer og steder i hele regionen
- fremmer en bærekraftig næringsutvikling
- sikrer tilgjengelighet til hverdagsmål som arbeidsplasser, handel og tjenester, offentlige rom og grøntareal

Regional plan er et verktøy for å finne felles løsninger i regionen, på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Ifølge plan- og bygningsloven (§ 8-2), skal regional plan legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. Planen vil gi føringer for staten, inkludert statlige etater, fylkeskommunen og kommunene i Akershus. Det er viktig at planarbeidet legger opp til tett samarbeid mellom kommuner, fylke, transportaktører, næringsliv og befolkningen om å utvikle løsninger som balanserer ulike hensyn opp mot hverandre.

Areal- og mobilitetsplanlegging må ha lange perspektiver, og planperioden går derfor frem mot 2040, med perspektiv mot 2060.

1.1 Hvorfor trenger vi en oppdatert plan?

Oslo kommunes planstrategi (vedtatt juni 2024) og Akershus fylkeskommunes planstrategi (vedtatt oktober 2024) fastslår at Oslo og Akershus fylke skal samarbeide om en videreutvikling av regional plan for areal og transport. Planarbeidet skal ta utgangspunkt i følgende dokumenter:

1. Gjeldende regionale plan for areal og transport, vedtatt 2015
2. Evalueringene av gjeldende plan (Civitas, OsloMet og Cicero 2023, Plansamarbeidet 2023, Rambøll 2022)

3. Plangrunnlaget for areal og mobilitet (Viken fylkeskommune 2023)

1.1.1 Gjeldende plan

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ble vedtatt av Oslo bystyre og Akershus fylkesting i desember 2015. Planen representerte en retningsendring for regionen, mot et mer konsentrert utbyggingsmønster og økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange. Utfordringene den gang handlet om å håndtere en kraftig befolkningsvekst i regionen, uten en tilsvarende økning i biltrafikk, klimagassutslipp, og tap av verdifulle grøntområder og jordbruksarealer. Å prioritere utvalgte vekstområder skulle også gi bedre forutsetninger for å utvikle disse som levende byer og tettsteder, med tilstrekkelig kundegrunnlag for et høykapasitets kollektivtilbud.

1.1.2 Evaluering av gjeldende plan (2022-2023)

Planen ble evaluert i 2022-2023 gjennom totalt tre rapporter. Evalueringen viser at planen har hatt tydelig påvirkning på arealutviklingen i regionen. Det bygges mer konsentrert, og nye boliger lokaliseres nærmere et godt kollektivtilbud enn det som var tilfellet før planen ble vedtatt. Evalueringen peker på at planen har hatt mindre effekt på samferdselsinvesteringer. Evalueringen anbefaler at gjeldende plan revideres for å sikre at den er basert på oppdatert kunnskap og sikre fornyet eierskap til planen. Evalueringen peker også på en rekke temaer som bør vurderes nærmere i en revisjon.

1.1.3 Plangrunnlaget for areal og mobilitet (Viken fylkeskommune 2023)

Viken fylkeskommune overleverte før oppløsningen av fylket et plangrunnlag for ny regional plan for areal og mobilitet til nye Akershus fylkeskommune. Plangrunnlaget har forslag til strategier og retningslinjer som dekker tema i gjeldende areal og transportplan for Oslo og Akershus, samt en rekke flere temaer. Plangrunnlaget brukes som et kunnskapsgrunnlag inn i arbeidet med en oppdatert plan for areal og mobilitet.

1.2 Ny geografi i Akershus

Geografien i Akershus har endret seg siden regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ble vedtatt, både gjennom kommunesammenslåinger og nye kommuner i Akershus. En ny plan må justeres basert på denne nye geografien i regionen.

1.3 Nye rammebetingelser, mål og føringer

Det kommer stadig ny innsikt, kunnskap og dokumentasjon om alvoret av den globale miljøbelastningen. Det har ført til en erkjennelse av at vi er langt over naturens tålegrenser eller i ferd med å overskride denne for en rekke temaer. FN og et overveldende flertall av forskere konkluderer med at vi nå har en natur- og klimakrise som henger tett sammen, og som krever radikal omstilling og endring av gjeldene politikk og praksis for å dempe konsekvensene for jordens befolkning og natur. Internasjonal og nasjonal erkjennelse av situasjonen har medført at vi, både internasjonalt og nasjonalt, har vedtatt skjerpede mål for utslippsreduksjoner, naturbeslag, klimatilpasning med videre. Regional plan for areal og mobilitet er et redskap for å konkretisere og tilpasse overordnede føringer til vår

region. Planprosessen vil gi oss mulighet til å sammen fornye forståelsen for hvilken utvikling vi ønsker oss i regionen og hva som skal til for å oppnå den.

1.3.1 Internasjonale forpliktelser

Plan- og bygningslovens formålsparagraf slår fast at planlegging skal bidra til bærekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner. For å lykkes med dette skal Agenda 2030 og FNs 17 bærekraftsmål legges til grunn for samfunns- og arealplanleggingen. Verdens klima-, natur og miljøsystemer svekkes i dag på en måte og med en hastighet, som kan være en trussel for fremtidig samfunnsliv. Planetens tålegrenser må derfor legges til grunn i beslutninger knyttet til areal og mobilitet.

Norge har et lovfestet mål om å være et lavutslippssamfunn i 2050 (lov om klimamål - klimaloven). Målet innebærer at Norge skal redusere klimagassutslippene med 90-95 prosent i 2050 sammenlignet med utslippsnivået i 1990. NOU 2023: 25, Omstilling til lavutslipp – veivalg for klimapolitikken mot 2050, peker på avgjørende veivalg, omstilling og innovasjon som nøkler dersom vi skal klare å nå de ambisiøse, men helt nødvendige mål for samfunnsutviklingen. Hvordan vi utvikler areal- og mobilitetssystemene i regionen er avgjørende for veivalg innenfor næring, industri, energi, matsystem, natur og sirkularitet.

1.3.2 Statlige føringer

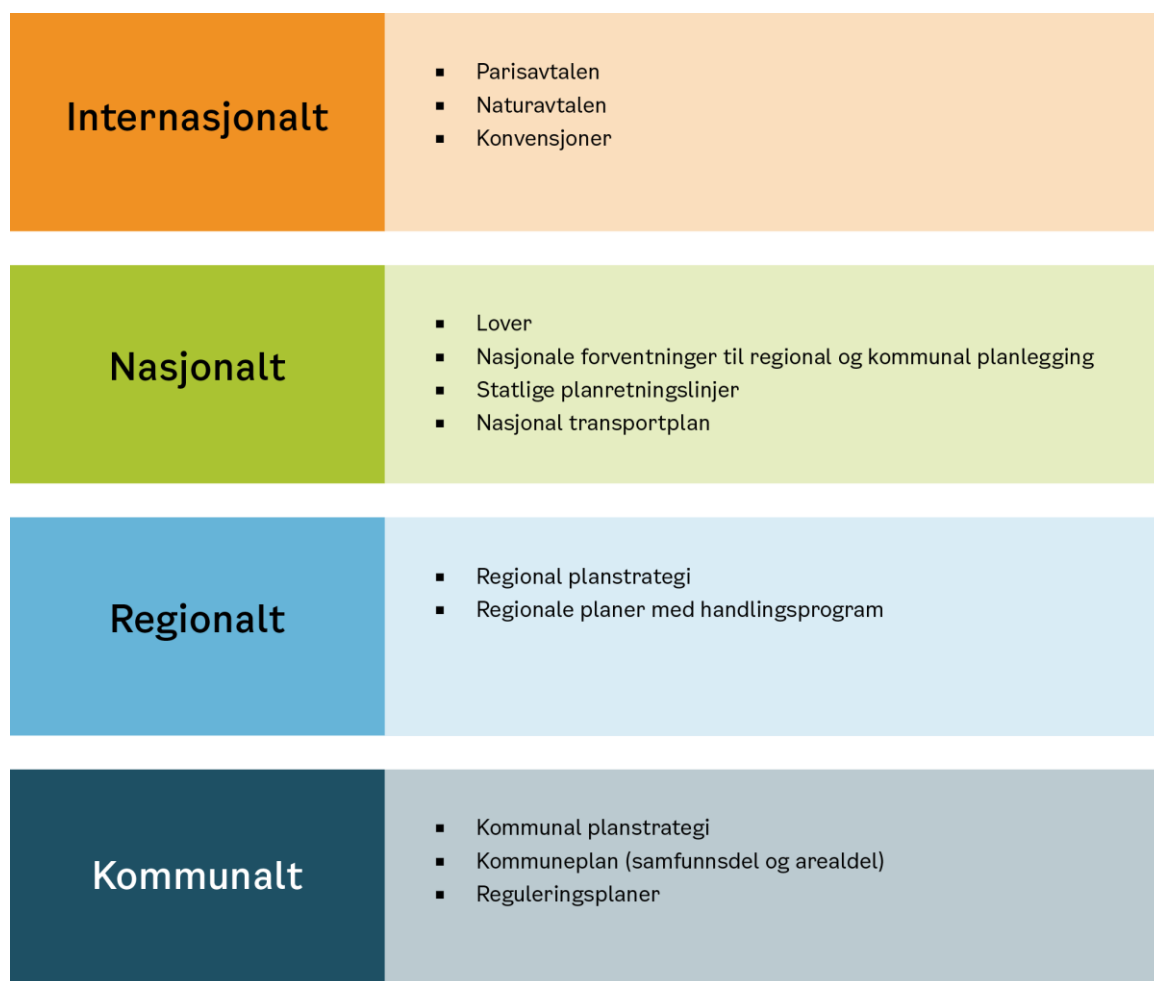
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 gir en oversikt over regjeringens viktigste føringer for planlegging, og legges til grunn for planarbeidet.

Nye statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025), og for klima og energi (2024), vil legge føringer for regional plan for areal og mobilitet. Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021), rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (1995) og rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994) er også relevant for planarbeidet.

1.3.3 Regional og kommunal planstrategi

Regional plan er forankret i planstrategiene i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Planstrategiene har ambisiøse mål som er nærmere beskrevet i neste kapittel om mål for den regionale planen.

Regional plan for areal og mobilitet skal følges opp i kommunal planlegging, og skal tilpasse overordnede føringer ytterligere til lokale forhold. Regional plan skal også legges til grunn for statlige regionale myndigheters planlegging og virke i regionen (pbl § 8-2). Planen skal bidra til at areal- og mobilitetsutviklingen blir samordnet og integrert. Planarbeidet må ta høyde for ulike forutsetninger og forhold forskjellige steder i Akershus og Oslo.



Figur 1: Oversikt over føringer for planarbeidet, fra internasjonalt til kommunalt nivå.

1.4 Forholdet til andre gjeldende planer

Regional plan for areal og mobilitet har tydelige grensesnitt til regional vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken vannregion, regional plan for økt livskvalitet og deltakelse i Akershus og regional plan for kompetanse, omstilling og verdiskapning i Oslo og Akershus, samt relevante overordnede planarbeider for Oslo. Planprosessene vil koordineres.

I henhold til regional planstrategi for Akershus 2024-2027 skal regional plan for areal og mobilitet helt eller delvis erstatte:

- Regional plan for klima og energi i Akershus
- Regional plan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus
- Regional plan for masseforvaltning i Akershus
- Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv i Akershus 2016–2030
- Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus
- Regional plan for innovasjon og nyskaping i Oslo og Akershus

- Oslo kommune vil i forbindelse med planprosessen for ny regional plan og i pågående arbeid med revidering av kommuneplanens arealdel vurdere oppheving av kommunedelplan for varehandel og andre servicefunksjoner.

2. Mål for den regionale planen

Evalueringen av gjeldende regionale plan anbefaler at målene gjennomgås på nytt ved en revisjon av planen. Ny kunnskap er kommet til, utvikling har skjedd, overordnede mål har endret seg, og med det er det grunnlag for å endre målbildet. Norge skal redusere klimagassutslipp med minimum 55 prosent innen 2030, sammenlignet med nivået i 1990. Norge skal også være et lavutslippssamfunn i 2050.

Det foreslås at en oppdatert plan får en tydeligere forankring i FNs bærekraftsmål. Bevaring av natur, biologisk mangfold, dyrka og dyrkbar jord, samt reduksjon av klimagassutslipp løftes frem som de viktigste hensynene planen skal ivareta.

Gjeldende plan og oppdateringen av denne bygger i tillegg på en ambisjon om at regionen vår skal være en bærekraftig og attraktiv region i Europa. Regionalt samarbeid er avgjørende for å lykkes med dette.

De foreslåtte målene til den reviderte planen er:

2.1 Hovedmål:

- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur og dyrka mark.
- Et effektivt, tilgjengelig og miljøvennlig mobilitetssystem skal redusere behovet for personbilreiser. Gange, sykkel og kollektiv skal være et naturlig førstevalg for alle reisende og ta all vekst i persontransport. Eksisterende mobilitetsinfrastruktur skal ivaretas og videreutvikles.
- Areal- og mobilitetsutvikling skal bidra til å nå nasjonale og regionale mål for klima, natur, kulturmiljø og jordvern.
- En sosialt bærekraftig by- og stedsutvikling skal møte behovene til befolkningen.
- Konkurransen til næringslivet skal styrkes gjennom en effektiv utnyttelse av infrastruktur og transportressurser, og strategisk lokalisering av arbeidsplasser i regionale byer og prioriterte steder.

2.2 Delmål:

- 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.
- 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.
- En variert boligutbygging skal håndtere en sterk vekst i befolkningen og møte behovene til den fremtidige befolkningssammensetningen, 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.

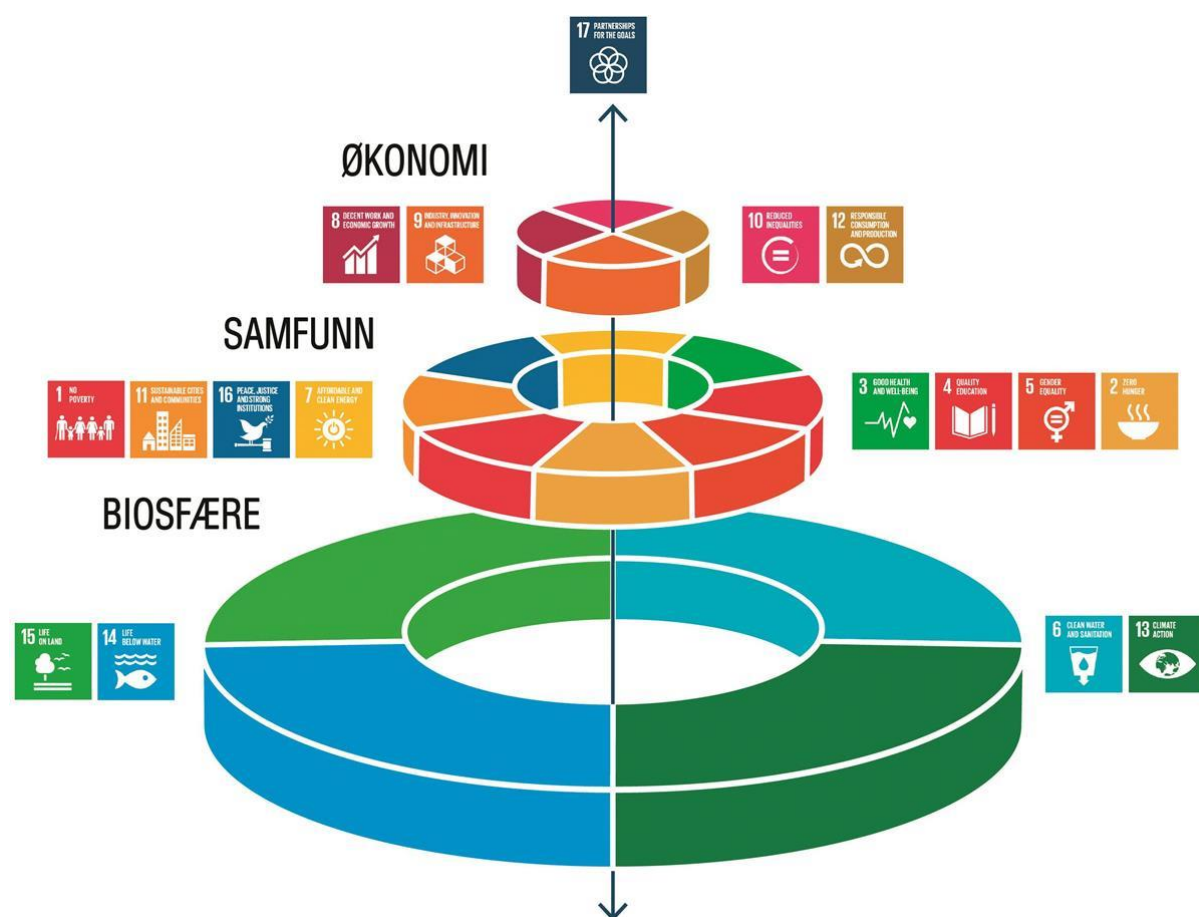
2.3 Andre felles mål

Regional plan skal bidra til at konkrete, regionale og lokale mål i Oslo kommune og regional planstrategi for Akershus nås. Byvekstavtalen for Oslo og Akershus legger nullvekstmålet til grunn. Dette sier at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektiv-transport, sykling og gange. I byvekstavtalen har Staten, Akershus fylkeskommune, Oslo, Lillestrøm (tidligere Skedsmo), Bærum og Nordre Follo (tidligere Oppegård) kommuner gjensidig forpliktet seg til tiltak og virkemidler som bygger opp under nullvekstmålet. At partene oppfyller sine forpliktelser i byvekstavtalen, er avgjørende for måloppnåelsen også i regional plan for areal og mobilitet. Det er et statlig ansvar å sørge for et attraktivt togtilbud i Oslo og Akershus, samtidig som statlige myndigheter også har et ansvar for at det foreligger et økonomisk grunnlag for Oslo og Akershus til å utvikle et kollektivtilbud som ivaretar befolkningsveksten i området. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og attraktive by- og tettstedssentre. Oslo kommune har i tillegg et eget mål om å redusere biltrafikken med en tredjedel innen 2030 sammenliknet med 2015. I Akershus skal klimagassutslippene ned med minst 80 prosent innen 2030 sammenliknet med 2016. I Oslo skal klimagassutslippene ned med 95 prosent i 2030 sammenliknet med 2009.

2.4 Målkonflikter og prioriteringer

I arbeidet med å utarbeide oppdatert regional plan for areal og mobilitet, og i oppfølgingen av den, må målkonflikter identifiseres og avveies. Avveining og prioritering av mål skal ta utgangspunkt i det overordnede hierarkiet til FNs bærekraftsmål, som er vist i figur 2.

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.



Figur 2: Illustrasjon som viser de 17 bærekraftsmålene og de tre bærekraftsdimensjonene, utviklet av Stockholm Resilience Centre

3. Gjennomgående prinsipper

Tre prinsipper vil være gjennomgående og førende for oppdatert regional plan for areal og mobilitet: de tre dimensjonene av bærekraft, tiltaksrammeverket unngå, flytte, forbedre (UFF) og samfunnssikkerhet. At de tre prinsippene er gjennomgående vil si at alle mål, retningslinjer og plantemaer i regional plan skal ta utgangspunkt i dem.

3.1 Tre bærekraftdimensjoner

For å tydelig følge opp ambisjonene om en bærekraftig utvikling, som er beskrevet innledningsvis, slår vi fast at de tre dimensjonene av bærekraft skal ligge til grunn for planarbeidet.

Miljømessig bærekraft er avgjørende for livsgrunnlaget til alle arter, inkludert mennesker, og er derfor den mest grunnleggende bærekraftsdimensjonen. Å ta hensyn til natur og miljø er en forutsetning for å bygge stabile og bærekraftige samfunn. Regional plan for areal og mobilitet i Oslo og Akershus skal bidra til at innsatsen for klima og miljø ses i sammenheng og tvers av sektorer og geografi.

Økonomisk bærekraft handler blant annet om å sikre effektiv bruk av samfunnets ressurser, og redusere risiko og kostnader forbundet med miljømessige og sosiale utfordringer. Dette kan for eksempel innebære et fokus på å utnytte og bruke eksisterende bygg og infrastruktur heller enn å bygge nytt, eller å fokusere på aldersvennlig og aktivitetsfremmende by- og stedsutvikling, for å forebygge og for å redusere kostnader knyttet til omsorgstjenester. Regional plan skal også bidra til gode rammebetingelser for et bærekraftig og konkurransedyktig næringsliv. For kommunene er det viktig å kunne håndtere befolkningsveksten på en god måte innenfor kommunens økonomiske rammer.

Sosial bærekraft er den minst belyste bærekraftsdimensjonen i gjeldende regionale plan. I oppdatert versjon av den regionale planen vil sosial bærekraft reflekteres som et gjennomgående prinsipp, i både mål, strategier og retningslinjer. Å fremme sosial bærekraft innebærer tiltak som reduserer ulikheter, fremmer sosial rettferdighet, og gir like muligheter for deltakelse og medvirkning i samfunnet. Det handler om å motvirke ulikheter som kan komme av den regionale areal- og transportstrukturen, blant annet når det gjelder tilgang til bolig og transportressurser, og sikre tilgjengelighet for alle til rekreasjonsarealer og hverdagsfunksjoner. Universell utforming er en av flere viktige tilnærminger for å lykkes med dette. Folkehelseperspektivet er sentralt, blant annet på grunn av den stadig aldrende befolkningen i regionen og økt press på helse- og sosialtjenester.

Sosial bærekraft handler også om retten til å påvirke samfunnsutviklingen og at planverket har legitimitet hos de som påvirkes. Berørte aktører skal tas med på råd og bli involvert i planutformingen, se kapittel 6.

3.2 Samfunnssikkerhet

Samfunnssikkerhet er samfunnets evne til å verne seg mot og forebygge hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare. Det er mange aktører som ivaretar ulike deler av dette arbeidet, både offentlige aktører på ulike forvaltningsnivå, private og frivillige

organisasjoner. God samfunnssikkerhet stiller store krav til samordning på tvers av sektorer og forvaltningsnivå.

Hvordan vi forvalter arealene våre, er en viktig del av totalberedskapen. Arealplanlegging må foregå på en måte som legger til rette for at ny utbygging er trygg mot naturfarer, ulykker og annen samfunnsrisiko. Arealbruk må ikke føre til forringelse av natur og tap av økosystemtjenester, som igjen kan føre til naturrisiko. Dette kan ha følger for utvalg og avgrensing av prioriterte vekstområder. Godt kunnskapsgrunnlag knyttet til klimarisiko, risiko- og sårbarhetsanalyser må oppdateres og legges til grunn.

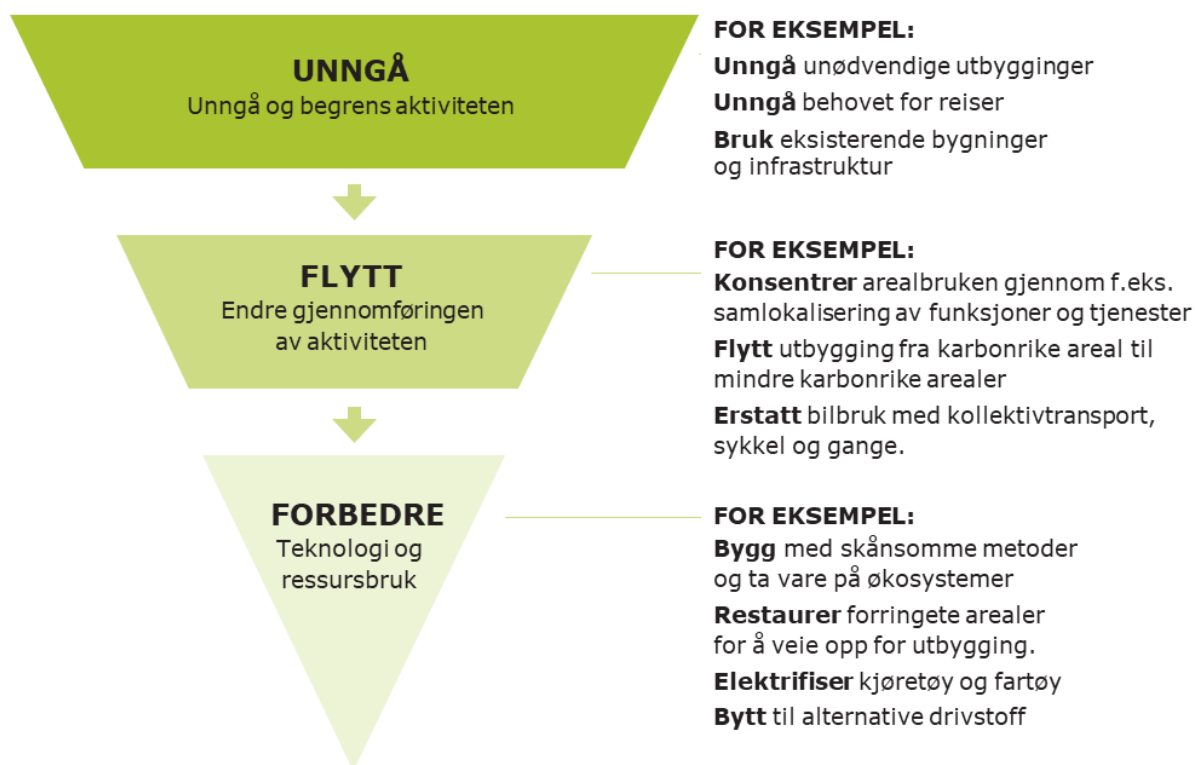
I regional plan for areal og mobilitet i Oslo og Akershus vil samfunnssikkerhet adresseres gjennomgående, og spesielt knyttet til arealbruk, klimatilpasning, by- og stedsutvikling og boligplanlegging og mobilitetsinfrastruktur.

3.3 Tiltaksrammeverket unngå, flytte og forbedre (UFF)

Alle ressurser som trengs i overgangen til lavutslippssamfunnet er knappe, og dette gjelder også i vår region. Når arealer og energi er knappe ressurser kan konflikter mellom hensynet til natur, klima, jordvern og ulike former for utbygging oppstå. Dette aktualiserer behovet for tydelige prioriteringer mellom ulike former for arealbruk, sektorovergripende planlegging, og bedre utnyttelse av allerede bebygde arealer og eksisterende infrastruktur som et gjennomgående perspektiv i planen. Begrensede økonomiske rammer til ny infrastruktur gjør det samme.

Som et bidrag til operasjonalisering av de tre bærekraftsdimensjonene, vil den regionale planen legge tiltaksrammeverket *unngå, flytte og forbedre* (UFF) til grunn for utvikling av strategier, retningslinjer og tiltak. Tiltaksrammeverket er hentet fra NOUen «Omstilling til lavutslipp» fra 2023, og kan fungere som en metode til å kunne prioritere tiltak innen arealpolitikk og andre sektorer.

Dette rammeverket bygger på at man så langt det er mulig skal unngå tiltak som gir utslipp. Hvis dette ikke er mulig, skal man flytte tiltaket. Det vil si å endre måten det blir gjennomført på. Dersom dette ikke er mulig, skal man forbedre måten tiltaket gjennomføres på. Tiltak for å unngå utslipp har høyest prioritet. Vi foreslår et utvidet UFF-rammeverk som ikke bare brukes til å begrense klimagassutslipp, men også til å begrense nedbygging av jordbruksareal og natur.



Figur 3: En illustrasjon på hvordan tiltaksrammeverket «UFF» kan gjelde for areal og mobilitet. Basert på NOU 2023: 25.

4. Plantema

I dette kapitlet beskrives hvilke deler av den gjeldende planen for areal og transport som foreslås justert ved oppdatering. I kapittel 5 «Vurdering av nye tema», kommer en gjennomgang av tema som ikke er en del av dagens plan.

Regional plan for areal og mobilitet for Oslo og Akershus skal bygge videre på gjeldende regionale plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Gjeldende plan er bygd opp etter tre hovedtemaer: Regional areal- og transportstruktur, arealbruk og transport. Hvert av de tre hovedtemaene inneholder strategier med tilhørende retningslinjer.



Figur 4: En oversikt over de tre hovedtemaene i gjeldende regional plan.

I arbeidet med en oppdatering må det vurderes om denne strukturen skal beholdes. Dagens plan har et begrenset antall retningslinjer, og det tas som utgangspunkt at disse skal beholdes og oppdateres på bakgrunn av justerte mål og strategier, og at det ikke vurderes planbestemmelser.

Planen går fra å hete regional plan for areal og transport til regional plan for areal og mobilitet.

Begrepet mobilitet signaliserer et mer helhetlig og mer menneskeorientert perspektiv.

Transportbegrepet knyttes som regel til å frakte flest mulig individer og gods mest mulig effektivt mellom lokasjoner, gjerne med motorisert transport. Mobilitet handler om å gi folk økt tilgjengelighet, uavhengig av transportmiddel, til relevante og attraktive reisemål. Med kompakt knutepunktutvikling kan dermed folks mobilitet øke, fordi de har mange relevante reisemål i gang- og sykkelavstand. Samtidig reduseres transportmengden, siden de kan gå eller sykle istedenfor å reise lengre med bil. Mobilitetsbegrepet tydeliggjør på den måten hvor viktig arealutvikling er.

4.1 Flerkjernet og samordnet areal- og mobilitetsutvikling

Den regionale areal- og transportstrukturen i gjeldende plan skal i hovedsak videreføres og tilpasses ny geografi i Akershus. Strukturen i gjeldende plan beskriver hvilke områder som er utpekt som prioriterte vekstområder: Oslo by, de regionale byene i Akershus, bybåndet som strekker seg fra Oslo til Asker, Ski og Lillestrøm/Kjeller, og de prioriterte lokale byene og stedene. Dette er områder som skal utvikles med en blanding av flere funksjoner, som arbeidsplasser, boliger, handel- og servicetilbud, møteplasser og fritidsarenaer. I dagens plan er det også en egen strategi for områdene utenfor de prioriterte vekstområdene.

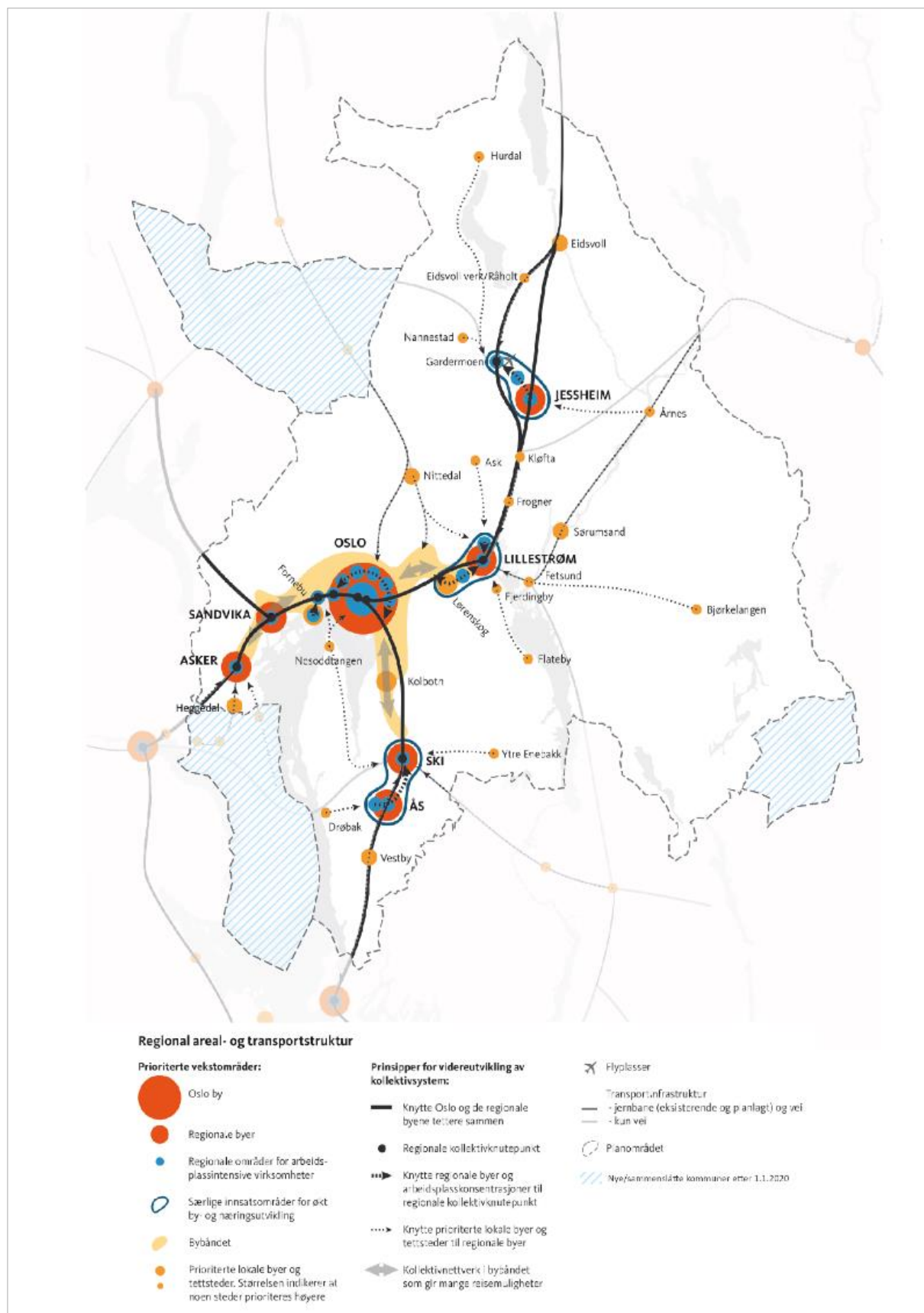
Utbyggingen skal være arealeffektiv, basert på flerkjernet utvikling og vern av grøntområder, og primært skje innenfor eksisterende byggesone. Med flerkjernet utvikling menes det at utviklingen skal bygge opp om flere sterke sentre i regionen. Veksten i prioriterte områder skal møtes med kapasitetssterk kollektivtransport, med jernbanen som ryggrad i kollektivsystemet. Målet er at flere skal kunne løse hverdagsbehov til fots, med sykkel eller kollektivt, slik at bilbruk reduseres. Dette bidrar til mer levende byer, gode bomiljøer og attraktive sentrum.

I planarbeidet skal strategier for mobilitet fornyes, slik at transportsystemet utvikles i tråd med mål om tilgjengelighet, framkommelighet, sikkerhet, effektivitet, klima og miljø, og lavest mulig transportbehov. Tiltak for å forbedre og utnytte samferdselsinfrastrukturen og kapasiteten i kollektivsystemet vurderes. Transportsystemet skal binde sammen den flerkjernede regionen, og Oslo-Akershus med resten av landet og utlandet. Den oppdaterte planen vil beskrive hvordan Oslo og Akershus påvirker, og påvirkes av, utviklingen i større områder og med utlandet frem mot 2060.

4.1.1 Bruk av kart

Det strategiske kartet over regional areal- og transportstruktur formidler planens innhold på en enkel og helhetlig måte. Dette sammen med planens oppbygning har bidratt til god forståelse av planens innhold, og er noe som vil videreføres og oppdateres.

Temakart for andre plantema vil tas i bruk i arbeidet med planutformingen og vil vurderes inn i planen.



Figur 5: Kart fra gjeldende areal- og transport plan for Oslo og Akershus med de nye geografiske områdene som må inkluderes i oppdatert plan.

4.1.2 Utredningsbehov

Med utgangspunkt i fornyet målstruktur må det i planprosessen vurderes fornyede strategier og føringer for mobilitet. I planprosessen skal det ses hen til pågående og gjeldende strategier, temaplaner og utredninger for mobilitet, samt EU sitt rammeverk for bærekraftige urbane mobilitetsplaner (SUMP). Det skal vurderes ytterligere konkretisering av føringer for regionale kollektivknutepunkt. Føringerne vurderes i sammenheng med prinsipper for videreutvikling av kollektivsystemet og fornyet matestrategi i regionen. Som en del av dette, må kapasiteten i kollektivsystemet kartlegges. Kollektivforbindelser på sjø skal vurderes.

4.2 Vekstfordeling

Oslo og Akershus preges av høy befolkningsvekst, og håndtering av denne veksten er en sentral problemstilling for mange kommuner. Dagens regionale plan for areal og transport gir føringer om at hoveddelen av veksten i boliger og arbeidsplasser skal konsentreres til prioriterte vekstområder: I kommuner i bybåndet og kommuner med regionale byer skal minimum 90 prosent av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen skje innenfor prioriterte vekstområder. I andre kommuner skal minimum 80 prosent av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen skje innenfor prioriterte vekstområder. Den prosentvise fordelingen av vekst foreslås i stor grad videreført, men det vil vurderes justeringer for noen kommuner utenfor bybåndet.

Siden dagens plan ble vedtatt har alle kommunene i tidligere Akershus revidert kommuneplanens arealdel, og gjennom dette gjort en lokal tilpasning av den regionale planen. Dette i kombinasjon med ny geografi i Akershus fylke gjør det naturlig å vurdere justeringer i antall prioriterte tettsteder. Føringerne om at kommunene skal definere en langsiktig grønn grense foreslås videreført, men det vurderes å endre veilederen for hvordan dette bør gjøres.

4.2.1 Utredningsbehov

Det er viktig at det fastsettes klare kriterier for hvilke områder som skal ta den største andelen av veksten og hvilke føringer for prosentvis vekstfordeling som skal gjelde i de ulike kommunene. Kriteriene kan blant annet inkludere kollektivtransporttilgang, geografisk nærhet til hovedstadsområdet og kommunenes sentralitetsklasse. Det må utredes hvordan en eventuell endring av vekstfordelingsprinsippene og prioriterte tettsteder vil påvirke nullvekstmålet for biltrafikk og andre mål for den regionale planen. Konsekvenser for kommuneøkonomien bør vurderes, og det bør vurderes tiltak for å motvirke eventuelle sosiale og økonomiske ulikheter av ulik vekstfordeling. Potensialet for videre fortetting i dagens prioriterte vekstområder må inngå i vurderingen.

Hvordan begrepet vedlikeholdsvekst og de tilhørende føringerne skal forstås, vil bli vurdert. Bybåndet videreføres som begrep, men noen mindre justeringer av avgrensningen vil vurderes. Det vil vurderes behov for å oppdatere og konkretisere veilederen for fastsettelse av grønn grense, i tråd med anbefalinger fra evalueringen av gjeldende plan.

4.3 Bolig og boligbehov

Bolig er en viktig velferdspilar og en sentral del av arealutviklingen. Det foreslås at den oppdaterte regionale planen for areal og mobilitet skal legge til rette for et tilstrekkelig og variert boligtilbud som er tilpasset den demografiske utviklingen. Hva slags boligbygging dette innebærer må konkretiseres i planfasen.

Gjeldende regional plan for areal og transport legger opp til å dekke bolighovet ved å bygge leiligheter i prioriterte vekstområder. Ifølge en utredning som planen bygger på, er det underskudd på leiligheter frem mot 2030 blant annet på grunn av en økende andel eldre og små husholdninger. Ved å tilrettelegge for denne typen bebyggelse skal regionen samlet sett møte behovene for ulike bomiljøer med variasjon i boligtyper, tilgang på tjenester eller natur, oppvekstmiljø etc. Analysen må oppdateres for ny planperiode.

I dag er det vanskelig for mange å finne en egnet bolig med god tilgjengelighet til arbeidsplassen, og dette leder til en større andel bilbaserte reiser enn nødvendig. Høye boligpriser i tettstedene gjør også at mange lavinntektsgrupper ekskluderes fra å bosette seg i disse områdene. Boligpolitikk og boligsosiale tiltak kan bidra til et større sosialt mangfold i de prioriterte tettstedene, men er utenfor denne planens avgrensning.

4.3.1 Utredningsbehov

I arbeidet med oppdatert regional plan for areal og mobilitet må det gjøres en ny vurdering av hvor godt boligtilbudet i regionen er tilpasset forventet befolkningsvekst og demografisk utvikling og flyttemønster. Det skal utarbeides en regional boligbehovsanalyse, basert på befolkningsutvikling og boligmarked, som også sier noe om boligsammensetning. Det må vurderes om planen skal ha konkrete anbefalinger om boligsammensetning.

4.4 Utvikle byer og steder med kvalitet

Evalueringen av gjeldende regional plan for areal og transport viser behov for tydeligere og mer konkrete føringer for by- og stedskvaliteter. En grunn til dette er at planen har enkle og tydelige krav til arealutnyttelse, mens den er mindre konkret om hvordan kommunene skal ivareta kvalitet i arealutviklingen. Utfordringer med å kombinere høy arealutnyttelse med kvalitet trekkes særlig frem av kommunene.

By- og stedskvalitet er viktig for sosial bærekraft, trivsel og livskvalitet. Fortetting med kvalitet handler blant annet om å sikre nærhet og trygg tilgang til tjenester, ulike sentrumsfunksjoner, kunst- og kulturliv, møteplasser, idrettsanlegg og grønne områder, samt å redusere ulemper som støy, trafikk og luftforurensing. Kvalitet kan også knyttes til bygningsutforming, grønnsstruktur, byliv, og bevaring av lokal stedsidentitet og egenart.

Gjeldende regional plan for areal og transport inneholder en strategi om å utvikle prioriterte vekstområder med bykvalitet, som knyttes til flerfunksjonalitet i sentrum, korte gangavstander og effektiv arealutnyttelse. Strategien inneholder en retningslinje med konkrete forventinger og anbefalinger til arealutnyttelse og en retningslinje med forventinger om kvalitetskrav til arealutvikling.

4.4.1 Utredningsbehov

Det må vurderes om by- og steds kvalitet skal få tydeligere strategier og retningslinjer, utover arealutnyttelse. Veiledning, samarbeid og tilskudd kan være andre måter å jobbe med temaet på, som kan innarbeides i handlingsprogrammet. I 2019 publiserte plansamarbeidet en veileder for fortetting og transformasjon med bykvalitet, som kan oppdateres ved behov. Forekomsten av sentrumsfunksjoner og flerfunksjonalitet i sentrumsområder må kartlegges. Det er behov for en omforent definisjon av kvalitetsbegrepet.

Det må vurderes hvordan planen kan bidra til at steder utenfor prioriterte vekstområder også kan utvikles med kvalitet.

Det må vurderes om anbefalingene til områdeutnyttelse skal opprettholdes eller nyanseres. Anbefalingene kan suppleres med erfaringstall og veiledning knyttet til hvordan kommunene skal jobbe med dimensjoneringsgrunnlag og områdeutnyttelse.

4.5 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturmiljø, kulturminner og kulturhistoriske landskap er viktige fellesgoder, som blant annet gir kunnskap og opplevelser gjennom kultur- og friluftsliv og mulighet for verdiskaping. Kulturminner er en ikke-fornybar ressurs, og er viktig for utviklingen av attraktive steder med identitet og særpreg.

Både regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, og regional plan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus legger opp til at kulturmiljøer og kulturminner skal ivaretas som en av flere by- og steds kvaliteter. Dette er gjenspeiles i retningslinjer i begge disse planene. Vernet av kulturminner er likevel under tydelig press i de prioriterte vekstområdene. Fortetting i og transformasjon av bebygde områder, slik som gjeldende plan legger opp til, i kombinasjon med høyt utbyggingspress, øker presset på kulturmiljøer, kulturminner og landskap.

Det foreslås derfor at hensynet til kulturmiljøer og kulturminner styrkes ytterligere gjennom retningslinjer i oppdatert regional plan for areal og mobilitet.

4.5.1 Utredningsbehov

Det er ikke behov for ytterligere utredninger på dette temaet.

4.6 Rett virksomhet på rett sted

Strategisk lokalisering av arbeidsplasser kan fremme en mer effektiv transport- og arealutnyttelse, samtidig som det reduserer reiselengde og behovet for bilreiser. Ved å legge nye arbeidsplasser til sentrumsområder og regionale næringsområder, styrker vi disse områdene, skaper grunnlag for bedre kollektivtilbud, og bidrar til stordriftsfordeler og kunnskapsoverføring mellom virksomheter.

Føringene for lokalisering av arbeidsplasser i gjeldende planer for areal og transport og regional plan for handel, service og senterstruktur skal i all hovedsak beholdes, men det er behov for enkelte tydeliggjøringer og suppleringer. Føringene i gjeldende planer sier at veksten i arbeidsplasser skal skje i prioriterte vekstområder og til dels i regionale næringsområder, og skal følge prinsippene om rett

virksomhet på rett sted. Det innebærer i korte trekk at virksomheter med mange ansatte eller kunder lokaliseres i områder med god kollektivdekning, mens arealkrevende virksomheter med stort behov for tungtransport, og et lavt antall ansatte og kunder, plasseres utenfor sentrumsområdene, med nærhet til hovedveinettet. Gjeldende regionale plan for areal og transport peker ut regionale næringsområder for større virksomheter innen logistikk, lager og industri, og regionale områder for større arbeidsplassintensive virksomheter.

I evalueringen av gjeldende plan for areal og transport pekes det på at føringene om rett virksomhet på rett sted oppleves som utydelige av en del informanter, særlig mellomkategorien allsidig virksomhetsgrad, og plassering av handel med plasskrevende varer. Det siste er vel så mye en kommentar til regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus fylkeskommune, hvor plasskrevende handel gis spesifikke unntak. Utfordringene med plasskrevende handel forsterkes av bransjeglidning, altså at handelsvirksomheter selger varer fra stadig flere bransjer. I evalueringen pekes det på at større deler av næringsutviklingen i regionen gjerne bør ses i et regionalt perspektiv.

Evalueringen av gjeldende regionale plan for areal og transport etterlyser også strategier for å få næringsliv og arbeidsplasser til regionbyene. Det er viktig at kommunene setter av arealer til arbeidsplasser i sine lokale arealplaner, slik at regionbyene ikke blir rene boligbyer. I tillegg til god arealplanlegging, bør det vurderes hvilke andre strategier som kan bygge opp om ønsket næringsutvikling. Akershus og Oslo samarbeider om en ny regional plan for kompetanse, omstilling og verdiskapning som utarbeides parallelt med planen for areal og mobilitet, og disse prosessene skal koordineres for best mulig måloppnåelse.

Et tema som har blitt mer aktuelt siden vedtak av gjeldende plan er lokalisering av energikrevende virksomheter. Det bør vurderes om planen skal avsette egne regionale næringsområder for denne typen virksomheter. Se også mer om temaet energi i neste kapittel.

4.6.1 Utredningsbehov

Det er behov for å utrede hva som er effektive virkemidler i en regional plan for å håndtere bransjeglidning, og vurdere om det er behov for en definisjon av plasskrevende varer, blant annet for å styrke sentrumsområders attraktivitet. Føringer og mål i gjeldende regionale plan for handel, service og senterstruktur i Akershus (2018) og kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner (2002) i Oslo skal gjennomgås og vurderes.

Det er behov for å utrede hva slags regionale strategier som bidrar til arbeidsplasskonsentrasjon både i prioriterte vekstområder, spesielt regionbyer, og regionale områder for arbeidsplassintensiv næring. Dette gjøres i samarbeid med ny regional plan for kompetanse og verdiskapning.

Det skal vurderes om planen skal avsette egne regionale næringsområder for energikrevende virksomheter.

4.7 Regional struktur for gods og logistikk

Evalueringen av dagens regionale plan for areal og transport tyder på at strategiene og retningslinjene for lokalisering av gods- og logistikkbedrifter ikke har styrt utviklingen godt nok i kommunene. Det er

behov for bedre regionalt samarbeid og kunnskap om hvordan kommunene kan utvikle de regionale næringsområdene for gods- og logistikkbedrifter. Mange nye utredninger av gods og logistikk har blitt utarbeidet etter at planen ble vedtatt, blant annet i regi av plansamarbeidet og Osloregionen, og gir kunnskap som kan inngå i en ny plan.

Rambøll utarbeidet en analyse av kapasiteten i de regionale næringsområdene i 2022, og konkluderte med at kapasiteten er god.

Strategien om å utvikle et godstransportsystem som gir mer gods på sjø og jernbane, og avlaster tettbygde områder for unødvendig tungtransport, vil i hovedsak videreføres.

4.7.1 Utredningsbehov

Gjennomgang av eksisterende kunnskap om regionale terminal- og næringsområder blir et viktig grunnlag. Det kan være behov for klarere retningslinjer for hvilke virksomheter som skal ligge i regionale og ikke-regionale næringsområder, samt bedre veiledning til kommunene om effektiv arealbruk i regionale terminal- og næringsområder. Dette inkluderer kunnskap om hvordan kommunene kan styre og kartlegge virksomhetenes arealbehov, slik at man får lokalisert flere av disse i de regionale næringsområdene. Muligheter for å få økt godsandeler på sjø og jernbane skal vurderes.

Bylogistikk bør innarbeides som eget tema, se kapittel 5. Det bør vurderes om behovet for arealer til lading og sam- /omlastning nært bysentrum er tilstrekkelig for å sikre en effektiv og utslippsfri bylogistikk.

4.8 Jordvern

Dagens regionale plan for areal og transport viser i sin målstruktur til den nasjonale jordvernstrategien. Planen gir føringer om at vekst skal gå foran hensynet til jordvern innenfor prioriterte vekstområder, mens jordvern skal vektes i resten av regionen. Siden vedtak av dagens plan er nasjonal jordvernstrategi skjerpet, og viktigheten av jordvern, økt beredskap, matsikkerhet og selvforsyning, er blitt ytterligere aktualisert blant annet gjennom krigen i Ukraina. I lys av sterkere føringer for jordvern må prinsippet om at vekst skal gå foran vern i prioriterte vekstområder vurderes på nytt.

4.8.1 Utredningsbehov

I planprosessen skal det vurderes hvordan hensynet til jordvern kan styrkes, sett i sammenheng med kommunenes ulike forutsetninger. Det foreslås at planens fokus vil være å ta vare på jordbruksarealer gjennom å unngå at de bygges ned, i tråd med UFF-rammeverket. Planvask, arealnøytralitet og bruk av arealregnskap er virkemidler som må vurderes i planprosessen. Arbeidet med temaet vil bygge på og sammenstille eksisterende kunnskapsgrunnlag om dyrka og dyrkbar jord.

4.9 Naturmangfold og regional grønnstruktur

Dagens regionale plan for areal og transport har mål om bevaring av overordnet grønnstruktur, og viser til nasjonale miljømål. Planen gir tydelige føringer for at vekst skal gå foran hensynet til regional grønnstruktur innenfor prioriterte vekstområder, mens regional grønnstruktur skal vektes i resten av

regionen. Siden vedtak av dagens plan er miljø- og klimamål skjerpet, og vi har fått økt kunnskap om sammenhengen mellom natur og klima. Både de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging og Regjeringens handlingsplan for naturmangfold legger opp til at nedbyggingen av særlig viktige naturareal, blant annet karbonrike areal, skal være minimal.

Oslo og Akershus har stor variasjon i naturtyper og habitater, og området rundt Oslofjorden er særlig artsrikt. Økosystemtjenester beskriver goder og tjenester samfunnet får fra naturen. Naturlig flomdemping, opptak av CO₂, rensing av vann og pollinering av planter er eksempler på økosystemtjenester. Dette er prosesser som er vesentlige for livet på jorda, som reduserer omfang av menneskelige og materielle skader av klimaendringer og har store positive virkninger for samfunnet. I tillegg gir naturen mulighet til rekreasjon, fysisk aktivitet og friluftsliv, noe som har store helsefordeler. Sammenhengende naturområder og grønnstruktur bidrar til befolkningens friluftsliv, naturopplevelse og aktivitet. For å sikre økosystemtjenester og fremme folkehelsen er det helt nødvendig å ta vare på naturområder, både de store sammenhengende naturområdene og naturen i og ved bebygde områder.

Hovedutfordringen for naturen i vår region er nedbygging og oppstyking av naturområder. Hver enkelt utbygging kan ha begrenset effekt isolert sett, men samlet nedbygging av naturområder gir store virkninger totalt.. Fragmentert utbygging kan gjøre større skade enn en mer konsentrert utbygging, selv om selve utbyggingen dekker et areal av samme størrelse.

4.9.1 Utredningsbehov

I planprosessen skal det derfor vurderes hvordan hensynet til naturområder kan styrkes. Prinsippet om at vekst skal gå foran vern i prioriterte vekstområder må vurderes på nytt i lys av dette. Det foreslås at planens fokus vil være å ta vare på naturområder gjennom å unngå at ny natur bygges ned, i tråd med UFF-rammeverket. Planvask, arealnøytralitet, naturrestaurering og bruk av arealregnskap er virkemidler som må vurderes i planprosessen. Det foreslås at oppdatert regional plan for areal og mobilitet ikke går inn på skjøtsel av natur.

Arbeidet med temaet vil bygge på eksisterende kunnskapsgrunnlag og statistikk.

4.10 Samferdsels- og arealinvesteringer som bygger opp om regional plan

Oslopakke 3 og byvekstavtalen sikrer finansiering av miljøvennlig samferdselsinfrastruktur og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, og forplikter partene til å nå nullvekstmålet. Avtalen skal også bidra til attraktive byer og tettsteder. Gjeldende regionale plan for areal og transport i Oslo og Akershus er et premiss for byvekstavtalen for Oslo og Akershus. Det er signert en ny lokal avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om Oslopakke 3 for perioden 2025-2045. Det forberedes nå en bompengeproposisjon til Stortinget. Samtidig skal det utarbeides en byutredning i forkant av reforhandlinger av byvekstavtalen. Byutredningen skal vurdere ulike tiltak og virkemidler for å nå nullvekstmålet. Dette er utredningsprosesser som, sammen med en rekke andre prosesser, både lokale, regionalt og nasjonalt, som må ses i sammenheng med oppdatering av den regionale planen. Utredninger i regi av plansamarbeidet for regional plan må koordineres og bygge videre på kunnskapsgrunnlag som innhentes gjennom byvekstsamarbeidet.

Planarbeidet skal forsterke og konkretisere føringene og de strategiske prioriteringene for transportsystemet. Investeringer knyttet til drift, vedlikehold, videreutvikling og ny samferdsels- og mobilitetsinfrastruktur skal kobles til arealutviklingen i tråd med føringene i regional plan. Gjennom arbeidet med regional plan må samferdsels- og arealmyndigheter bli enige om overordnede føringene og premisser for mobilitet og arealutvikling i Oslo og Akershus.

4.10.1 Utredningsbehov

I planarbeidet skal det gjøres en gjennomgang og vurdering av relevante aktørers gjeldende og pågående styringsdokumenter, utredninger og avtaleregime. Formålet med gjennomgangen er å vurdere hvordan sammenhengen mellom mobilitetsinvesteringer og arealforvaltning kan styrkes og sikres i oppfølgingen av planen, slik at investeringer i mobilitet i større grad understøtter arealutvikling og forvaltningen.

4.11 Parkering

Den gjeldende regionale planen peker på behovet for en restriktiv og samordnet parkeringspolitikk på tvers av kommunene, for å redusere biltrafikk, bidra til god sentrumsutvikling, unngå konkurransevridning og stimulere til lokalisering ved kollektivknutepunkt. Retningslinje R15 angir at kommunene skal utarbeide en parkeringspolitikk i tråd med føringene i regional plan for areal og transport. Som Rambølls evalueringsrapport påpekte, er dette en sirkelargumentasjon som i liten grad bidrar til å styre kommunenes arbeid med parkering. Planbeskrivelsen nevner flere aktuelle parkeringspolitiske virkemidler, men lar utformingen av disse være opp til kommunene. Det er gjennomført et utviklingsprosjekt i regi av Viken fylkeskommune, som ble dokumentert i tre delrapporter om helhetlig parkeringspolitikk (Civitas 2021). Disse gir grunnlag for bedre samarbeid fremover.

4.11.1 Utredningsbehov

Det foreslås at det i arbeidet med oppdatert regional plan for areal og mobilitet vurderes tydeligere regionale føringene for parkeringspolitikk for å sikre samordning. Føringene må henge sammen med vedtatt senterstruktur, prinsippene om rett virksomhet på rett sted og prioritering av viktige kollektivknutepunkt. Det kan være aktuelt å angi retningslinjer og veiledning for hvordan kommunene skal utarbeide parkeringsnormer og parkeringsstrategier.

Behov for oppdatering av strategien for innfartsparkering skal vurderes.

5. Vurdering av nye tema

Noe av suksessen til gjeldende regional plan for areal og transport kan knyttes til at den er tematisk spisset, og at det har blitt gjort noen klare avgrensinger rundt hva planen skal omhandle og ikke.

Likevel peker ny kunnskap, ny politikk og evalueringer av dagens plan på at det kan være behov for å utvide den noe. I det følgende presenteres en rekke mulige nye temaer, og en foreløpig vurdering av om temaet bør tas inn i planen.

5.1 Masseforvaltning

God masseforvaltning vil øke gjenbruk, redusere behovet for å hente ut nye mineralske ressurser og kan redusere transportbehovet knyttet til flytting av masser. Ressursene vi har skal vare lenger og minimere press på areal og miljø, i tillegg til natur, klima og helse.

Det er behov for helhetlig styring av overskuddsmasser og samordning av masseforvaltningen på tvers av sektorer og administrative grenser, både i pressområdene rundt Oslo og i de delene av periferien som mottar overskuddsmasser. Mer samarbeid mellom relevante aktører vil være en forutsetning for å begrense natur-, klima- og helsebelastningen ved uttak og håndtering av masser, samtidig som det legges til rette for effektiv og forutsigbar utnyttelse av geologiske ressurser.

Det er stort behov for flere anlegg som tilrettelegger for ombruk og massegjenvinning. Erfaringer med gjeldende regionale plan for masseforvaltning i Akershus, arbeidet med handlingsplan for sirkulær massehåndtering i Oslo og felles veileder for masseforvaltning anvendes aktivt i planarbeidet, og det skal vurderes om føringer fra gjeldende regionale plan for masseforvaltning skal innarbeides.

5.1.1 Avgrensning

Temaet tas inn i planen med strategier og retningslinjer som kommunene og fylkeskommunene skal følge opp i sin forvaltning. I tillegg vil handlingsprogram kunne inneholde konkrete tiltak for oppfølging av temaet masseforvaltning.

Oppdatert regional plan for areal og mobilitet vil kunne gi kunnskap om behov for og kapasitet for anlegg, og egnede arealer for massehåndteringsanlegg, og prinsipper for plassering av disse.

5.1.2 Utredningsbehov

Det må utredes hva som skal til for å øke graden av ombruk og gjenvinning, og hvilke markedsmessige og institusjonelle barrierer som motvirker utviklingen av et velfungerende marked for gjenbruk av rene og lett forurensede masser i regionen.

Det er behov for et bedre kunnskapsgrunnlag om hvor store og hva slags anlegg det er behov for i regionen.

5.2 Oslofjorden

I dag bor det rundt 1,6 millioner mennesker rundt Oslofjorden, det er trangt om plassen og arealene er kostbare. Samtidig blir området regnet som et av de mest artsrike i hele Norge. Oslofjorden betyr mye for mange, både dyr og mennesker.

Sjø, vassdrag og strandsone er høyt på den politiske dagsorden på alle forvaltningsnivå. Miljøtilstanden i fjorden må bedres, og det skal sikres bedre tilgang til strandsonen for allmenheten. Regjeringens tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord er det stor enighet om at skal følges opp på de fleste tiltakene.

For at Oslofjorden skal oppnå god miljøtilstand, i tillegg til å fremme et aktivt friluftsliv og ivareta naturmangfoldet i fjorden, må forvaltning av strandsone og sjø ses i sammenheng og på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Utforming av retningslinjer gjøres i samarbeid med Østfold, Buskerud og Vestfold fylkeskommuner for å få en tilnærmet lik forvaltning av arealene i fjorden.

5.2.1 Avgrensning

Temaet Oslofjorden inngår i oppdatert regional plan for areal og mobilitet, men avgrenses til forvaltning av strandsonen langs sjø og vassdrag, og planen skal følge opp de tverrgående tiltakene for en helhetlig forvaltning av Oslofjorden som er beskrevet i 2.3.1. Plan- og bygningsloven i «Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv». Avgrensningen av temaet må ses i sammenheng med regionale vannforvaltningsplaner, som revideres nå.

5.2.2 Utredningsbehov

I planprosessen må det innhentes kunnskap fra relevante forskningsprosjekter, arbeid med regional vannforvaltningsplan og oppfølging av helhetlig tiltaksplan for Oslofjorden.

5.3 Bylogistikk

Bylogistikk omhandler all frakt og omlast av varer, tjenester, utstyr og avfall til, fra, i eller gjennom et sentrums-/byområde. Tilrettelegging for en effektiv og utslippsfri bylogistikk er en viktig del av arbeidet med en samordnet areal- og transportplanlegging, men har hittil ikke blitt viet nok oppmerksomhet. De siste årene har transport knyttet til bylogistikk økt, samtidig med at behov for arealer til gods-, (by)logistikk og varehåndtering har økt. I Oslo sto tunge kjøretøy for 29 % av utslippene fra veitrafikken i 2022. Det er derfor behov for å jobbe med hvordan vi kan redusere, effektivisere og sikre en utslippsfri bylogistikk, og samtidig jobbe strategisk med å sikre arealer av en viss størrelse som er nødvendig for å få en utslippsfri og effektiv bylogistikk i regionen, som for eksempel ladeinfrastruktur for større kjøretøy og etablering av sam- og omlastterminaler. Videre er det behov for å sikre arealer og fremkommelighet til offentlige og private tjenester som er nødvendige for drift av byen, som for eksempel renovasjon, og vedlikehold og drift av veinett og byrom.

5.3.1 Avgrensning

Det foreslås at temaet bylogistikk inngår i oppdatert regional plan for areal og mobilitet, og at det vurderes regionale føringer for bylogistikk i sentrumsområder. Temaet må ses og vurderes i sammenheng med overordnet struktur for gods og logistikk og videreutvikling av regionale

næringsområder. Videre må det ses i sammenheng med personmobilitet og hvordan det jobbes med utviklingen av sentrumsområder.

5.3.2 Utredningsbehov

Hensiktsmessig definisjon og avgrensning av begrepet i regional plan må utredes nærmere. Oslo kommune leder et pågående prosjekt om helhetlig gjennomføring av bylogistikk. Prosjektet har som mål å fremskaffe kunnskap om hvordan areal- og mobilitetsplanlegging og behov knyttet til denne type virksomhet kan og bør håndteres i videre planlegging. Med utgangspunkt i kunnskapsgrunnlag fra blant annet BYLO vil det vurderes om og hvilke føringer for bylogistikk det vil være hensiktsmessig å ha i en regional plan for areal og mobilitet. Arealbehov knyttet til bylogistikkfunksjoner skal utredes.

5.4 Fritidsbolig

Det er i dag over 22 000 fritidsboliger i Oslo og Akershus. Det finnes fritidsboliger i alle kommuner, med konsentrasjoner langs Oslo- og Drammensfjorden, langs noen vassdrag og i enkelte områder nord i Akershus. Fritidsboliger et viktig regionalt og nasjonalt tema, med store konsekvenser for arealbeslag og transport. I vår region er det imidlertid satt av begrenset med arealer til ny fritidsbebyggelse.

Det foreslås at vurderinger knyttet til fritidsbebyggelse inngår som del av planens føringer og virkemidler knyttet til arealbruk og mobilitet generelt. Hensynet til natur, friluftsliv, strandsone og prinsipper rundt det å ta i bruk nye arealer til utbygging gjelder for fritidsbebyggelse på lik linje med andre formål.

5.4.1 Avgrensning

På denne bakgrunn foreslås det at fritidsbebyggelse ikke tas inn som eget tema i oppdatert regional plan for areal og mobilitet.

5.5 Energi

Økt produksjon og økt bruk av fornybar energi er nødvendig for å redusere klimagassutslipp og begrense klimaendringene. Tilstrekkelig tilgang til fornybar energi er også avgjørende for grønn omstilling i næringslivet og for overgangen til et lavutslippssamfunn.. Regionen har imidlertid et stort kraftunderskudd. I 2022 var kraftproduksjonen i Akershus og Oslo til sammen 1,2 TWh, mens kraftforbruket var 16,7 TWh, fordelt likt mellom Akershus og Oslo. Dette legger stort press på strømnettet. Kapasiteten til å overføre strøm fra andre landsdeler er begrenset, og vil være det frem mot 2030-2035.

Energi er et stort tema, som ikke kan håndteres i en areal- og mobilitetsplan alene. Naturgitte forutsetninger og nasjonal energipolitikk legger de overordnede rammene. En viktig og utfordrende oppgave fremover blir å prioritere hvordan tilgjengelig energi fordeles mellom ulike samfunns mål. Vi må, mer enn vi er vant til i Norge, planlegge for at energi er et knapt gode. Det betyr at vi må planlegge for effektiv bruk av den energien vi har tilgang på. Knutepunktutvikling er energieffektiviserende ved at bilbruk og transportarbeid reduseres, og blokkbebyggelse er mer energieffektiv enn spredt bebyggelse.

5.5.1 Avgrensning

Det anbefales at energi i regional areal- og mobilitetsplan avgrenses til å handle om prinsipper for lokalisering av energikrevende virksomheter, ny fornybar energiproduksjon og lokalisering og utnyttelse av energiinfrastruktur. Hvorvidt man skal tillate nedbygging av natur for å øke produksjonen av fornybar energi må adresseres i planarbeidet. Arbeidet skal skje med involvering fra kommuner og aktuelle energiaktører.

5.5.2 Utredningsbehov

Eksisterende kunnskapsgrunnlag blir tatt i bruk for å vurdere prinsipper for lokalisering for ny energiproduksjon og -infrastruktur. Det er behov for ny kunnskap om energieffektivisering, egnede arealer for energikrevende virksomheter og produksjon av fornybar energi.

6. Planprosessen

6.1 Opplegg for involvering

For at regional plan skal fortsette å være et sentralt og viktig styringsverktøy er det avgjørende med god forankring og eierskap til planen, både på politisk og administrativt nivå hos lokale, regionale og nasjonale aktører. Det legges til rette for en aktiv involvering fra kommuner, statlige og andre sentrale regionale aktører i plan- og høringsfasen. I planprosessen vil møter med kommunestyrene i Akershuskommunene, statlige myndigheter og andre sentrale aktører (se interessemøter i figur 6) prioriteres. Kommunene har selv ansvar for kommunikasjonen mot egne innbyggere og interessegrupper (eksempelvis grendelag, velforeninger og liknende) som er representert i kommunen.

Evalueringen peker på at det er behov for en god prosess og reell medvirkning ved videreutvikling av planen. For å sikre reell medvirkning må det settes av tilstrekkelig tid til dette. Medvirkningsarbeidet vil skje i flere av fasene for planprosessen, fra utredning, planlegging og til det endelige utkastet foreligger. Det er helt avgjørende dersom planen skal stå seg over tid. Foreslåtte utredninger og god involvering og dialog med aktører underveis i planprosessen er tidkrevende.

For å utnytte tid og ressurser, er det naturlig å knytte deler av medvirkningsarbeidet til etablerte samarbeidsstrukturer og -arenaer, der slike allerede finnes på organisasjons-, institusjons- og myndighetsnivå. I tillegg skal ulike interessenter inviteres til å delta i referansegrupper og til å delta i ulike temabaserte møter og arbeidsverksteder for å sikre god dialog og involvering i planprosessen.

Fremdrift for planarbeidet legger opp til vedtak av planen i første halvdel av 2027. Se detaljert framdrift under. Fremdriften må ta hensyn til berørte aktørers lokale beslutningssystem.

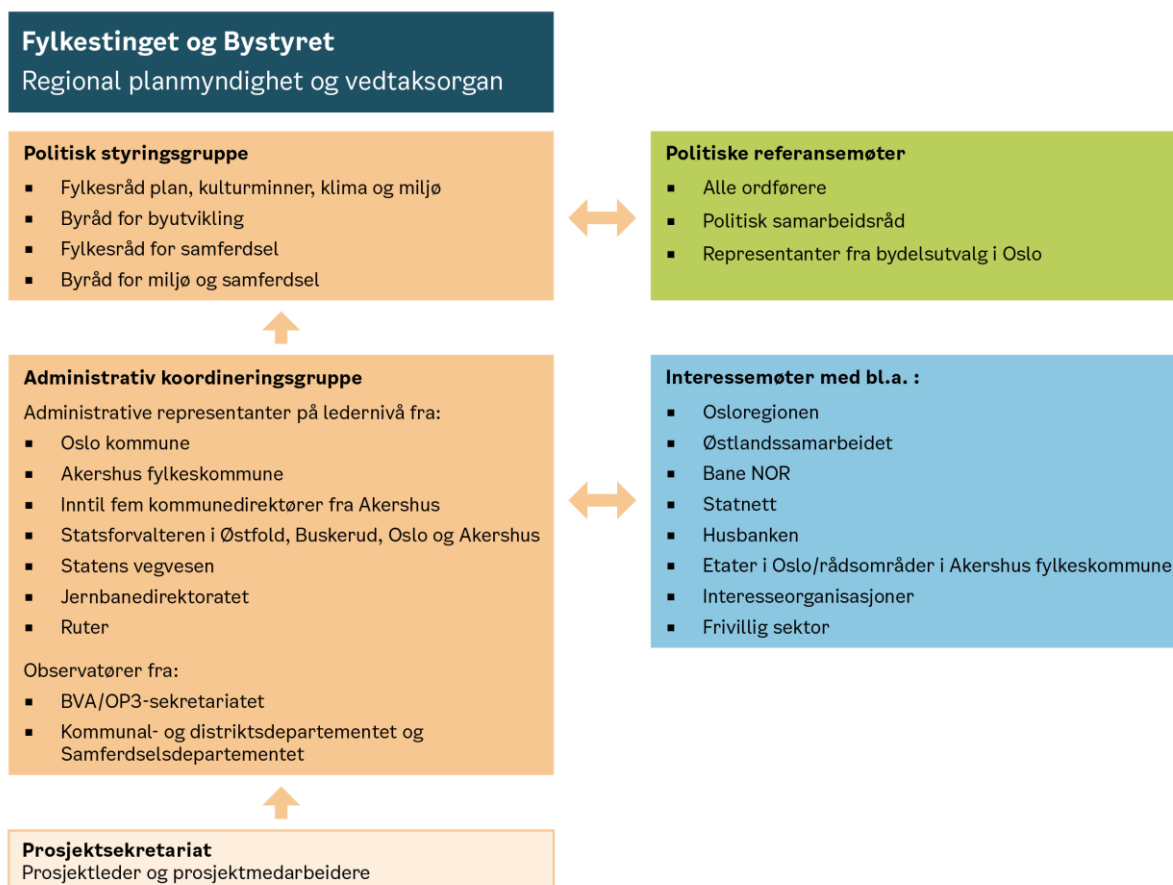
6.2 Organisering

Den regionale planprosessen (fra planprogram blir vedtatt og fram til oppdatert regional plan for areal og mobilitet med handlingsprogram er vedtatt) foreslås organisert som et prosjekt med tydelig rolle- og ansvarsfordeling. Figuren under viser organisering for planprosessen, bygget på organiseringen fra utarbeidelsen av gjeldende regionale plan for areal og transport. En slik organisering vil ivareta aktiv involvering av både kommuner, statlige aktører, regional stat, relevante etater og bydeler i Oslo kommune, interesseorganisasjoner med mer.

Organiseringen av planarbeidet og oppfølging av planen i etterkant vil kreve at aktørene, spesielt kommuner, fylkeskommuner og statlige regionale myndigheter, bidrar ressursmessig.

Interessemøter vil favne større og mindre møtearenaer med viktige aktører i planarbeidet. Oversikten over aktører i figuren er ikke uttømmende.

Fylkesrådet og byrådet er planeiere, og legger ut på offentlig ettersyn og høring. Fylkestinget og bystyret er vedtaksorgan og regional planmyndighet.



Figur 6: Illustrasjon av organiseringen av planarbeidet.

6.3 Fremdrift for planarbeidet

Fremdriften i planarbeidet deles inn i fire faser:

- Oppstartsfase
- Planfase
- Høring
- Behandling og vedtak

Oppstartsfase: I perioden planprogrammet er på høring, vil det bli jobbet med forberedelser til selve planfasen. Dette innebærer oppstart med utredninger og å forberede oppstart.

Planfase: Dette innebærer utarbeidelse av den regionale planen, med tilhørende handlingsprogram. I denne fasen skal aktører i Oslo, Akershus, nasjonale aktører og aktører som vi samarbeider med på tvers av fylkesgrenser, involveres aktivt. Innhente kunnskap i henhold til planprogrammet, utarbeide mål, gjøre alternativvurderinger og konsekvensutredninger. Resultatet blir et forslag til oppdatert regional plan for areal og mobilitet som legges ut til høring og offentlig ettersyn.

Høring: Planforslaget sendes bredt ut til alle aktører. Det vil også gjennomføres medvirkningsaktiviteter i forbindelse med høringen.

Behandling og vedtak: Det forventes stort engasjement rundt høringen, og mange høringsinnspill. Planforslaget bearbeides etter høring, og sendes deretter til politisk behandling i Oslo bystyre og Akershus fylkesting.

6.4 Oversikt over fasene i planprosessen

Fase	Hva som skjer i fasen	Tidsrom
Fase 0	Innhenting av tidlig innspill til videreutvikling av planen. Evaluering av planen. Arbeid med plangrunnlag for areal og mobilitet. Informasjon om planprogram og prosess med administrativt og politisk nivå, informasjon og diskusjon i regionalt planforum.	2022-2024
Fase 1: Oppstartsfase	Varsling av oppstart og forslag til planprogram for regional plan for areal og mobilitet. Oppstart av utredninger og forberede organisering av planprosessen.	Januar 2025 – juni 2025
Fase 2: Planfase	Gjennomføre utredninger. Opprette ulike arbeidsgrupper, involvering av kommunene i Akershus og møter med berørte aktører. Drøfte mål, innhold og utredninger. Lage et forslag til regional plan.	Juli 2025 – mai 2026
Fase 3: Høring	Høring og offentlig ettersyn av planforslaget	Juni 2026 – november 2026
Fase 4: Behandling og vedtak	Behandling av høringsinnspill. Behandling og vedtak i Oslo bystyre og Akershus fylkesting	Desember 2026 – april 2027

6.5 Kommunikasjon

Plansamarbeidet for regional plan for areal og transport, bestående av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har en egen nettside: plansamarbeidet.no

Denne siden skal oppdateres med informasjon om viktige hendelser i planarbeidet og informasjon om fremdrift og involvering i planprosessen. Planprosessen skal bidra til en bred offentlig debatt om regionens utvikling og den regionale planen for areal og mobilitet. Plansamarbeidet vil ta i bruk flere kommunikasjonskanaler for å nå bredt ut med informasjon om planprosessen, målene man ønsker å oppnå, og konsekvensene av ulike valg.

Kunngjøring av oppstart av planarbeid og planprogram til offentlig ettersyn, samt offentlig ettersyn av planprogrammet vil offentliggjøres på Akershus fylkeskommune og Oslo kommunes hjemmesider.

Invitasjoner til medvirkningsopplegg sendes direkte til berørte parter, i tillegg til informasjon på plansamarbeidet.no.

7. Oppfølging av planen

Oppdatert regional plan for areal og mobilitet vil være grunnlaget for samarbeidet mellom staten, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene i Akershus, for at regionen skal lykkes i nå felles mål. Planen skal legges til grunn for disse virksomhetenes planlegging og prioriteringer innenfor areal og mobilitet. Den regionale planen skal koordinere og samordne areal- og samferdselsmyndighet på kommunalt, regionalt og statlig nivå i Oslo og Akershus, og være førende for felles retning.

7.1 Indikatorsett

Som en oppfølging av gjeldende plan er det utviklet et målesystem for å følge utviklingen. I arbeidet med ny plan vil indikatorsettet videreutvikles i tråd med revisjon av mål og delmål. Det vil legges større vekt på å rapportere tidsserier som minimum dekker hele planperioden.

7.2 Handlingsprogram

I henhold til plan- og bygningsloven § 8-1 skal det som en del av regional plan utarbeides et handlingsprogram for gjennomføring av planen. Gjeldende plan har et handlingsprogram som består av 10 handlingspunkter (H1-H10). Ansvarlig for å følge opp handlingspunktene er spesifisert i handlingsprogrammet. Planens handlingsprogram med handlingspunkter og virkemidler gjennomgås i lys av de resultater som til nå er oppnådd, og reviderte mål.

7.3 Veiledning til planen

Behov for oppdatert og ny veiledning til planen vurderes i planprosessen. Det er et mål at veiledning tilknyttet planens retningslinjer er ferdig samtidig med vedtak av ny plan.

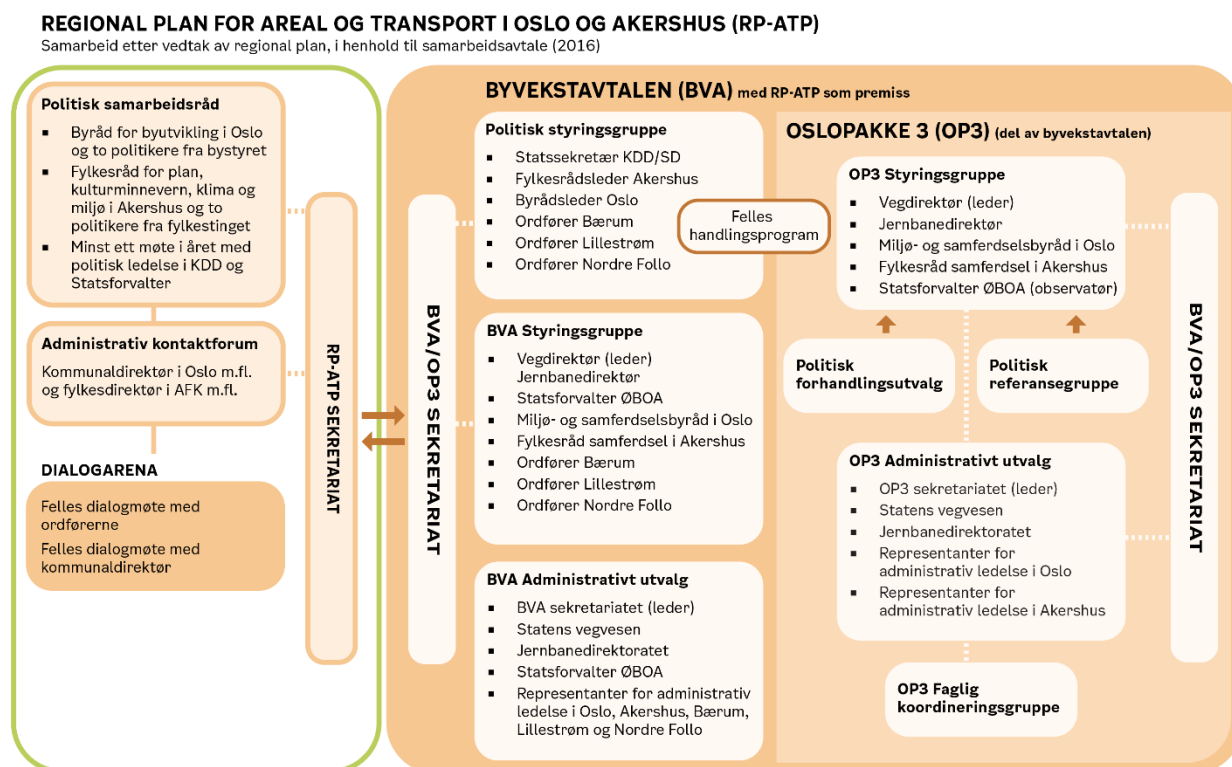
7.4 Styrings- og organisasjonsstruktur

I etterkant av vedtaket av gjeldende plan er det etablert en styringsstruktur for oppfølging av planen mellom planeierne Oslo kommune og Akershus fylkeskommune på administrativt og politisk nivå.

Som oppfølging av gjeldende plan sitt handlingspunkt H1 om felles areal- og transportstruktur i bybåndet er det etablert et samarbeidsforum kalt «bybåndssamarbeidet». Evalueringen viser til at et slikt forum har bidratt til kontinuerlig oppfølgingsarbeid med planen. Det anbefales at ulike samarbeidsfora for berørte aktører som skal følge opp regional plan, inkludert kommuner utenfor bybåndet, formaliseres og systematiseres som en del av styringsstrukturen for å styrke kontinuerlig eierskap og oppfølging av planen, både på administrativt og politisk nivå.

Gjeldende plan er et premiss for byvekstavtalen for Oslo og Akershus. Byvekstavtalen er en avtale som forplikter staten, fylkeskommunen og kommunene til en felles innsats for å nå nullvekstmålet gjennom samordnet areal- og transportutvikling. Oslopakke 3 er en lokalpolitisk avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, og er en del av byvekstavtalen. Det er signert en ny lokal avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om Oslopakke 3 for perioden 2025-2045. Det forberedes nå en

bompengeproposisjon til Stortinget. Det skal også utarbeides en byutredning for Oslo og Akershus som et kunnskapsgrunnlag for reforhandling av gjeldende byvekstavtale. Det er separate avtaler og mål for BVA og Oslopakke 3. Det er ulik styringsstruktur for Oslopakke 3 og byvekstavtalen, men det utarbeides årlig felles handlingsprogram for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3. Styringsstruktur for hhv. regional plan, byvekstavtalen og Oslopakke 3 er illustrert i figur nedenfor.



Figur 7: illustrasjon av styringsstruktur for regional plan, byvekstavtalen og Oslopakke 3

I arbeidet med videreutvikling av regional plan skal det vurderes mulige grep i styringsstrukturene for regional plan som kan bidra til en mer integrert, effektiv og målorientert styring av areal- og transportutviklingen i Oslo og Akershus, der alle aktuelle virkemidler og tiltak vurderes i sammenheng. Utredningsarbeid knyttet til styringsstruktur vil særlig vurderes i lys av styringsstrukturen i Byvekstavtalen og Oslopakke 3. Det skal vurderes hvordan regional plan kan bidra til mer effektiv koordinering av areal- og transportutviklingen i Oslo og Akershus.

8. Utrednings- og vurderingsbehov

Tabellen under gir en oversikt over temaene som skal utredes eller vurderes i planprosessen. Ved møter i administrativ koordineringsgruppe og politisk styringsgruppe for planarbeidet vil de enkelte oppgavene kunne prioriteres, videreutvikles og justeres underveis.

Tema	Hva skal undersøkes?
Regional areal- og transportstruktur	- Konkretisere føringer for regionale kollektivknutepunkt, herunder antall - Endringsbehov knyttet til prinsipper for videreutvikling av kollektivsystemet. - Kollektivforbindelser på sjø - Undersøke føringer som kan bidra til mer trafiksikkert, effektivt, tilgjengelig og miljø-/klimavennlig mobilitetssystem - Kartlegge transportsystemenes kapasitet
Vekstfordeling	- Belyse ulike alternativer for vekstfordeling og prioritering av vekstområder. - Vurdere begrepet vedlikeholdsvekst. - Avgrensning av bybåndet. - Synliggjøre miljø-, samfunns- og økonomiske virkninger av alternativene, inkludert påvirkning på nullvekstmålet og sammenheng med investeringer i samferdselsinfrastruktur og eksisterende sosial infrastruktur. - Vurdere potensialet for videre fortetting i prioriterte vekstområder. - Vurdere oppdatering av Veileder for fastsettelse grønn grense (2018).
Bolig og boligbehov	- Regional boligbehovsanalyse, basert på demografisk framskrivning, flyttemønstre og boligmarked. - Vurdere anbefalinger om boligsammensetning.
By- og stedskvalitet	- Vurdere tydeligere strategier og retningslinjer for stedsutvikling med kvalitet – i og utenfor prioriterte vekstområder. - Kartlegge sentrumsfunksjoner og flerfunksjonalitet i sentrumsområder - Vurdere oppdatering av veileder for fortetting og transformasjon med bykvalitet (2019). - Vurdere endringer i anbefalingene til områdeutnyttelse.
Kulturmiljø og kulturminner	- Sterkere retningslinjer for kulturmiljøer og kulturminner
Lokalisering av arbeidsplasser	- Virkemidler for å håndtere bransjeglidning. Vurdere definisjon av plasskrevende varer. - Regionale strategier for å sikre ønsket næringsutvikling i regionbyer og regionale områder for arbeidsplassintensiv næring. Ses i sammenheng med regional plan for kompetanse, omstilling og verdiskaping for Oslo og Akershus. - Kriterier og kartlegging av lokasjoner for energikrevende næring.
Gods og logistikk	- Muligheter for å få økt godsandeler på sjø og jernbane. - Vurdere tydeligere retningslinjer og veiledning for bedre utnyttelse av regionale nærings- og terminalområder.
Jordvern, naturmangfold og regional grønnstruktur	- Vurdere retningslinjer for vekst og vern opp mot nye mål for å styrke jordvern, naturmangfold og grønnstruktur. - Vurdere planvask, arealnøytralitet, naturrestaurering, etablering av UFF-rammeverket og bruk av arealregnskap. - Sammenstille eksisterende kunnskap om ulike typer natur, spesielt i

	vekstområder
Samferdsels- og arealinvesteringer	- Sammenstille og vurdere relevante aktørers gjeldende og pågående styringsdokumenter, utredninger og avtaleregime (som Oslopakke 3 og Byvekstavtalen). Formålet er å vurdere hvordan sammenhengen mellom mobilitetsinvesteringer og arealforvaltning kan styrkes og sikres i regional plan.
Parkering	- Vurdere tydeligere regionale føringer for parkeringspolitikk, deriblant om strategi for innfartsparkering bør oppdateres.
Masseforvaltning	- Vurdere behovet (og struktur) for anlegg for massegjenvinning. - Markedsmessige og institusjonelle barrierer for utvikling av et velfungerende marked for gjenbruk av rene og lett forurensede masser i regionen.
Oslofjorden	- Ta inn føringer om forvaltning av strandsonen langs sjø og vassdrag basert på tiltaksplan for Oslofjorden.
Bylogistikk	- Vurdere behov for arealer til bylogistikkfunksjoner, inkludert arealer til lading og omlasting nær bysentra. - Vurdere føringer for bylogistikk.
Energi	Kartlegge egnede arealer og vurdere prinsipper for plassering av ny fornybar energiproduksjon og -infrastruktur.
Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	Kunnskapsgrunnlag knyttet til klimarisiko, risiko- og sårbarhetsanalyser må oppdateres.
Sosial bærekraft	Vurdere hvordan planen som helhet påvirker sosial bærekraft, herunder fordeling av ulike ressurser, ulemper og goder i samfunnet.
Styringsstruktur	- Vurdere mulige grep i styringsstrukturen for regional plan og byvekstavtalen som kan bidra til en mer integrert, effektiv og målorientert styring av areal- og transportutviklingen i Oslo og Akershus. - Vurdere ulike alternativer for organisering, sammenheng, finansiering og oppfølging av styringsdokumenter og samarbeidsarenaer.

8.1 Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse

Plan- og bygningsloven § 4-2: «For regionale planer og kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging (...) skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn»

Konsekvensutredningen skal inneholde en beskrivelse av den nåværende miljøtilstanden og en oversikt over hvordan miljøet antas å utvikle seg hvis planen eller tiltaket ikke gjennomføres (nullalternativet). For regionale planer kan konsekvensutredningen begrenses til å redegjøre for virkningene planen kan få på et overordnet nivå. Unntak er der det i planen konsekvensutredes konkrete tiltak. Inneholder planen strategier for fremtidig arealbruk, skal det vurderes hvordan disse vil påvirke miljø og samfunn.

Lovens minimumskrav skal også suppleres ved å utforske hvilke samfunnsøkonomiske ringvirkninger som kan forventes av de oppdaterte plangrepene. Konsekvensutredning skal blant annet bygge på kunnskapsinnhenting som fremkommer i gjennomføring av planarbeidet.

Kunnskapsgrunnlaget knyttet til risiko- og sårbarhetsanalyser må oppdateres, for en helhetlig og systematisk tilnærming til samfunnssikkerhet.

9. Begrepsliste

- 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.
- Kostnadseffektivt: arealforvaltning og investeringer skal komme flest mulig innbyggere til gode, samtidig som kostnadene holdes nede.
- Overordnet grønnstruktur: Omfatter store sammenhengende arealer som er viktige for friluftsliv og biologisk mangfold, inkludert vassdrag, sjø og karbonrike arealer.
- Flerkjernet utvikling: handler om å konsentrere utviklingen til flere vekstområder for å bygge opp under flere sterke sentrumsområder i regionen.



Areal- og mobilitetsplan
OSLO OG AKERSHUS

www.plansamarbeidet.no