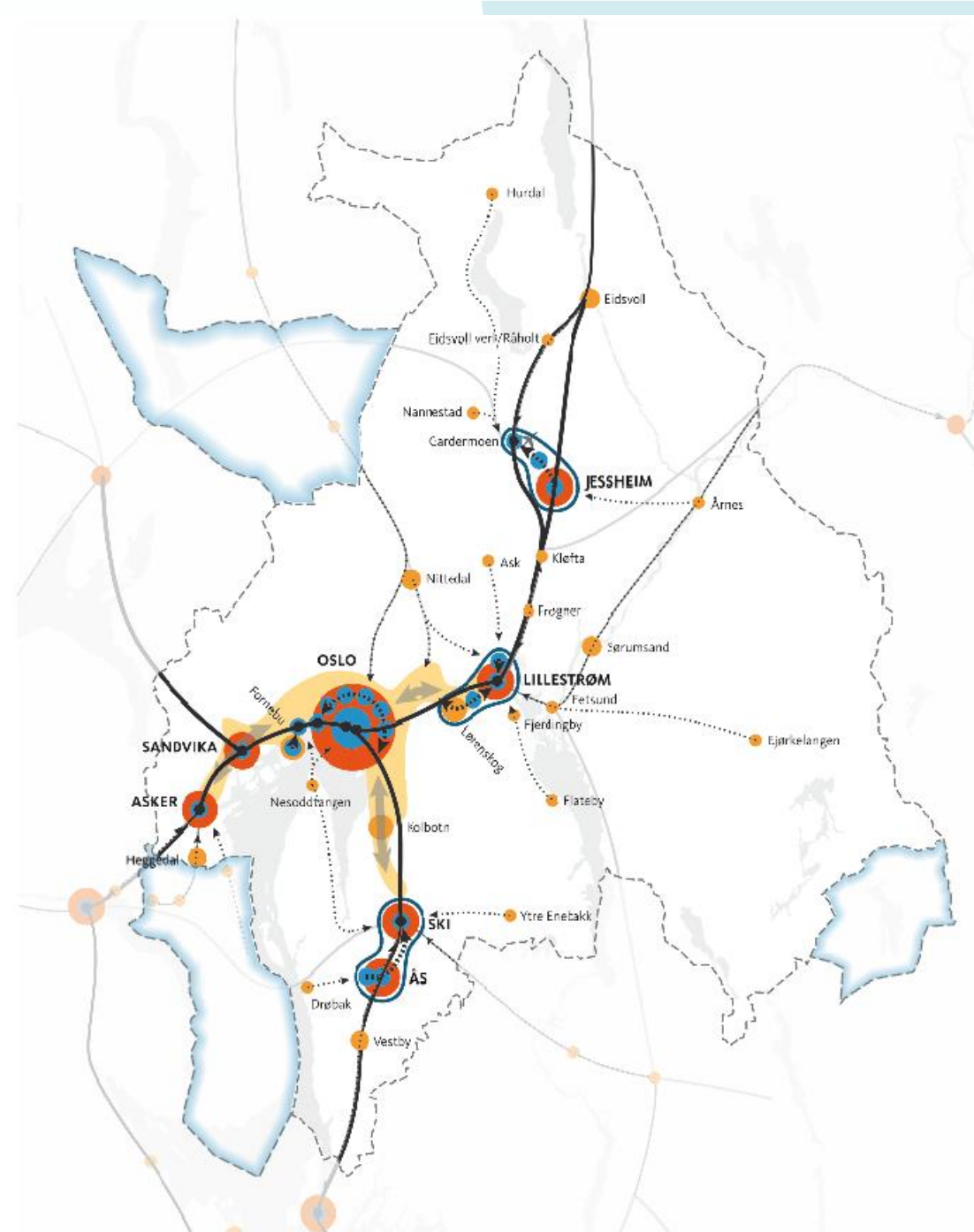


Politisk referanse møte

Regional areal- og mobilitetsplan for Oslo og Akershus
12. november 2025

Velkommen

- Vi er i gang med å oppdatere den regionale planen – til en ny regional plan for areal og mobilitet.
- Politisk referansemøte er i den forbindelse en viktig arena for politisk dialog.
- Regional planlegging handler om langsiktighet og om å ta felles grep om utviklingen.

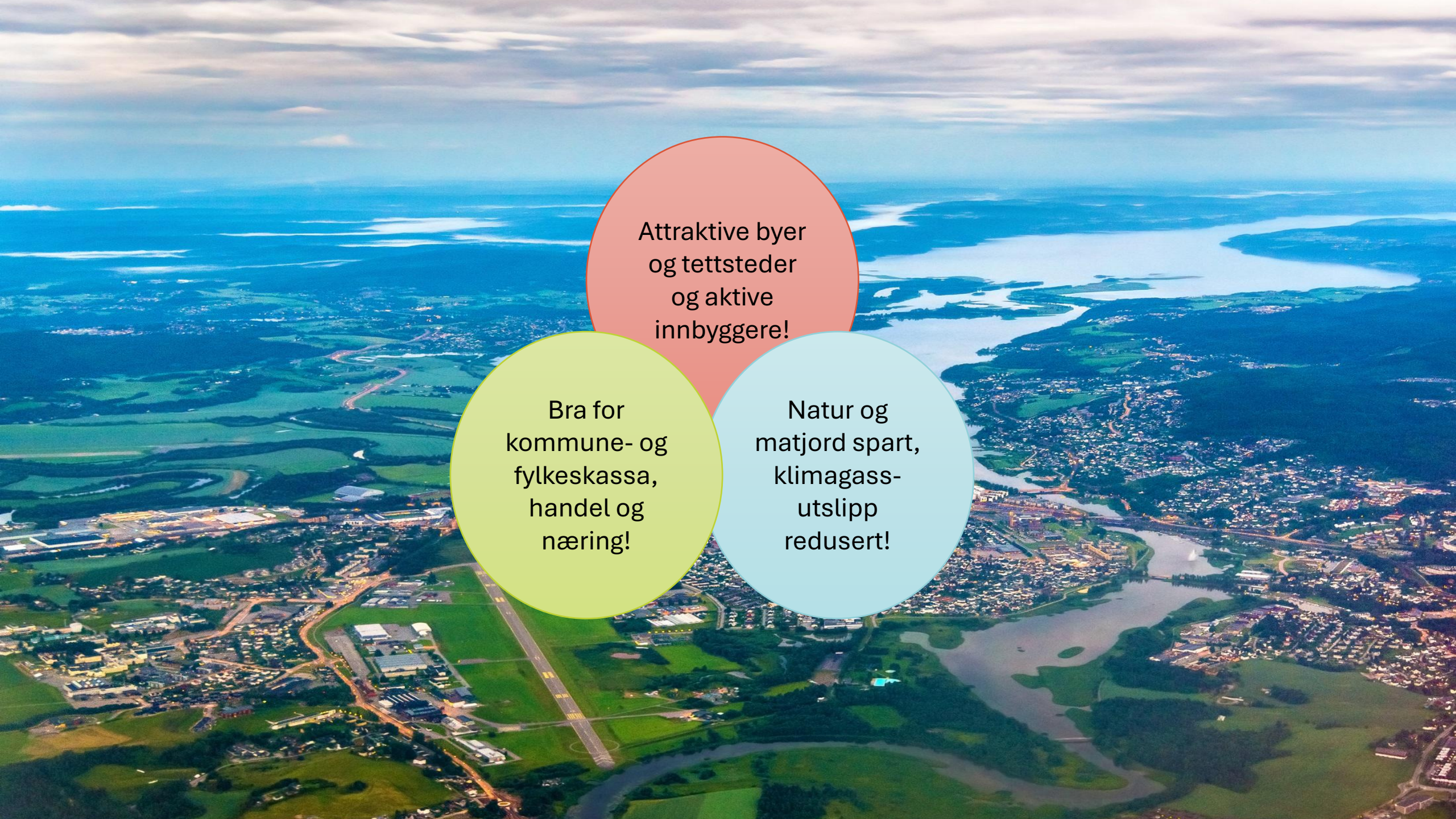


Dagens agenda

	Hva	Hvem
10.00	Velkommen til politisk referansemøte	<i>Solveig Schytz og James Stove Lorentzen</i>
10.15	Nasjonale mål og forventinger til hovedstadsområdet	<i>Linda Karlsen Duffy</i>
10.30	Regionale mål og ambisjoner - forberedt runde fra deltakerne	<i>Håkon Snortheim</i>
11.30	Lunsj	
12.15	Scenarier for regionen	<i>Erlend Nyhammer, Comte Bureau</i>
12.35	Regional senterstruktur og vekstfordeling	<i>Torstein Throndsen, plansekretariatet</i>
12.50	Pause	
13.00	Innspill og spørsmål	<i>Solveig Schytz og James Stove Lorentzen</i>
13.35	Prosess i egne organisasjoner	<i>Solveig Schytz</i>
13.50	Oppsummering og takk for i dag	<i>Marit Kristine Veia</i>



Samfunnsfloker



Attraktive byer
og tettsteder
og aktive
innbyggere!

Bra for
kommune- og
fylkeskassa,
handel og
næring!

Natur og
matjord spart,
klimagass-
utslipp
reduisert!

2. Nasjonale mål og forventinger

Linda Karlsen Duffy, fylkesdirektør plan, kulturminner, klima og miljø,
Akershus fylkeskommune

Nasjonale mål, forventninger og føringer

- Areal er en knapp ressurs - forsterkede mål for klima, jordvern, natur og miljø
- Forventning om fortsatt kompakt by- og stedsutvikling - fokus på fortetting og transformasjon av "grå arealer" med kvalitet
- Reduksjon av klimagassutslipp skal vektlegges i arealplanleggingen - unngå nedbygging av karbonrike arealer og vurdere om tiltak (aktiviteter) som har negativ klimaeffekt kan unngås, flyttes eller forbedres
- Tilstrekkelige arealer til fornybar kraftproduksjon, kraftledninger, forsvarsformål og samfunnskritisk digital infrastruktur
- Differensiert noe mellom distriktsområder og byområder



Kommunal- og distriktsdepartementet

Virkeområde - geografisk differensiering



Kapittel 1-3 og 6-8 er retningslinjer som gjelder for hele landet

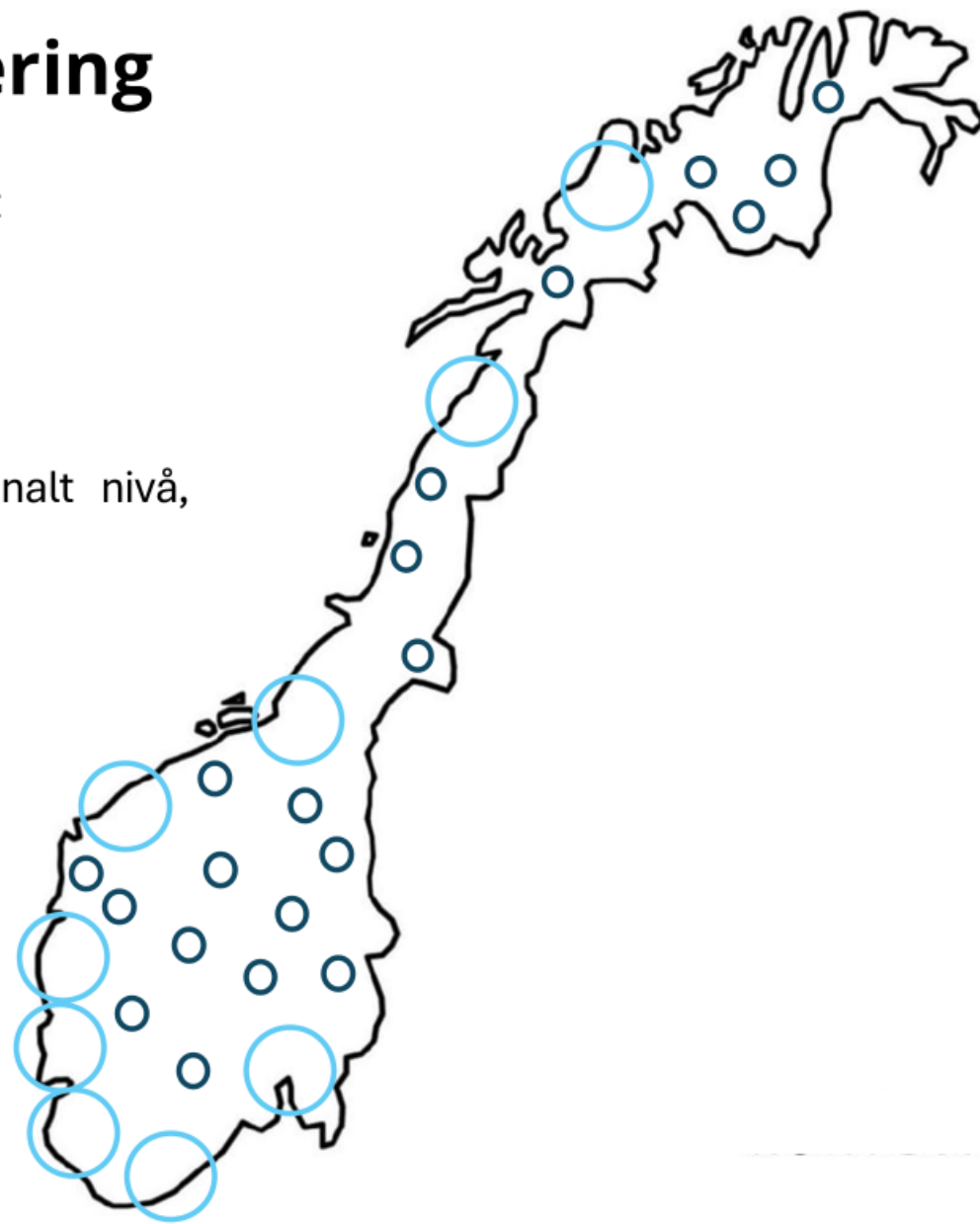
- 1 Formål
- 2 Virkeområde
- 3 Generelle retningslinjer
- 6 Retningslinjer for beslutningsunderlaget
- 7 Retningslinjer for planutarbeidelse på regionalt/interkommunalt nivå, samarbeid og ansvar for gjennomføring
- 8 Ikrafttreden



Kapittel 4 Retningslinjer for regioner med større byer



Kapittel 5 Retningslinjer for regioner med mindre tettsteder og spredtbygde strøk



Kapittel 4 - retningslinjer for regioner med større byer

- **4.1 Nullvekstmålet:** I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.
- **4.2 Miljøvennlig mobilitet**
- **4.3 Kollektivknutepunkt**
- **4.4 Transport**
- **4.5 Fortetting og transformasjon:** I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter skal det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med kvalitet. Samtidig bør kulturmiljø, stedskvaliteter, gode uteområder, bokvalitet og tilgang til grøntstrukturer og naturområder vektlegges.



Foto: Thomas Brun/NTB scanpix

3. Felles regionale mål og mål i kommunene

Hovedmål

Arealeffektivitet
og flerkjernet
utvikling

**Sosialt
bærekraftig by-
og stedsutvikling**

Effektivt, tilgjengelig og
miljøvennlig
mobilitetssystem

**Klima, natur,
kulturmiljø og
jordvern**

Konkurranseskraften
til næringslivet



Spørsmål om den regionale retningen

Til målene for den oppdaterte regionale planen:

- Setter målene i planprogrammet nødvendig retning for hovedstadsregionen?
- Harmonerer målene med mål i egen kommune/region?



Lunsj 11.30-12.15

Lunsj serveres ned trappen

4. Regionale scenarioer

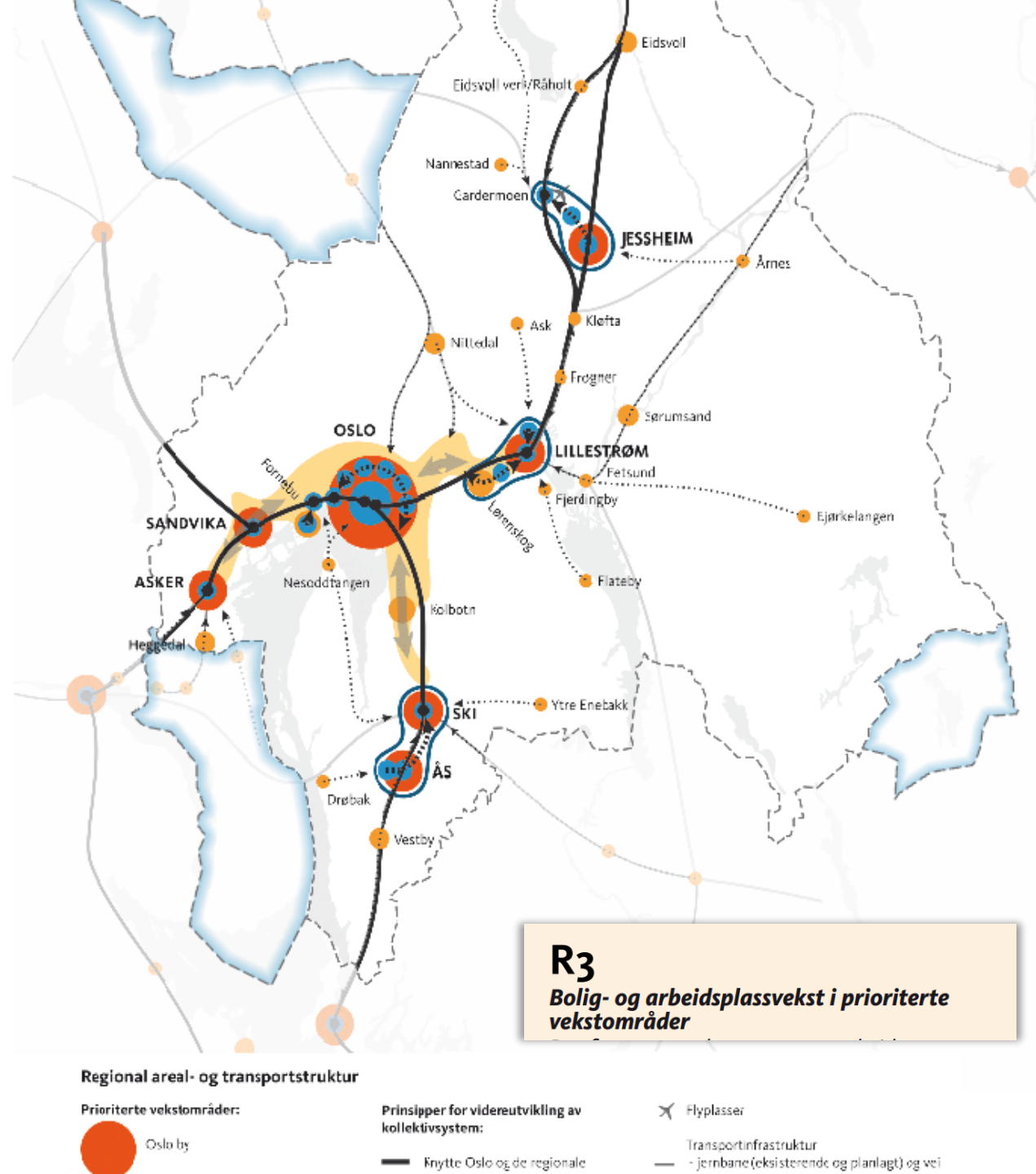
Erlend Nyhammer, Comte Bureau

5. Regional senterstruktur og vekstfordeling

Torstein Throndsen, plansekretariatet for regional areal- og mobilitetsplan i Oslo og Akershus

Vekstfordeling i regional plan

- **Vekstfordeling** er et av de mest sentrale grepene i gjeldende plan:
 - 80 prosent av bolig- og arbeidsplassvekst i kommunen skal skje innenfor prioriterte vekstområder. 90 prosent i bykommuner.
- Om det **strategiske kartet** og prikker på kartet (prioriterte vekstområder)



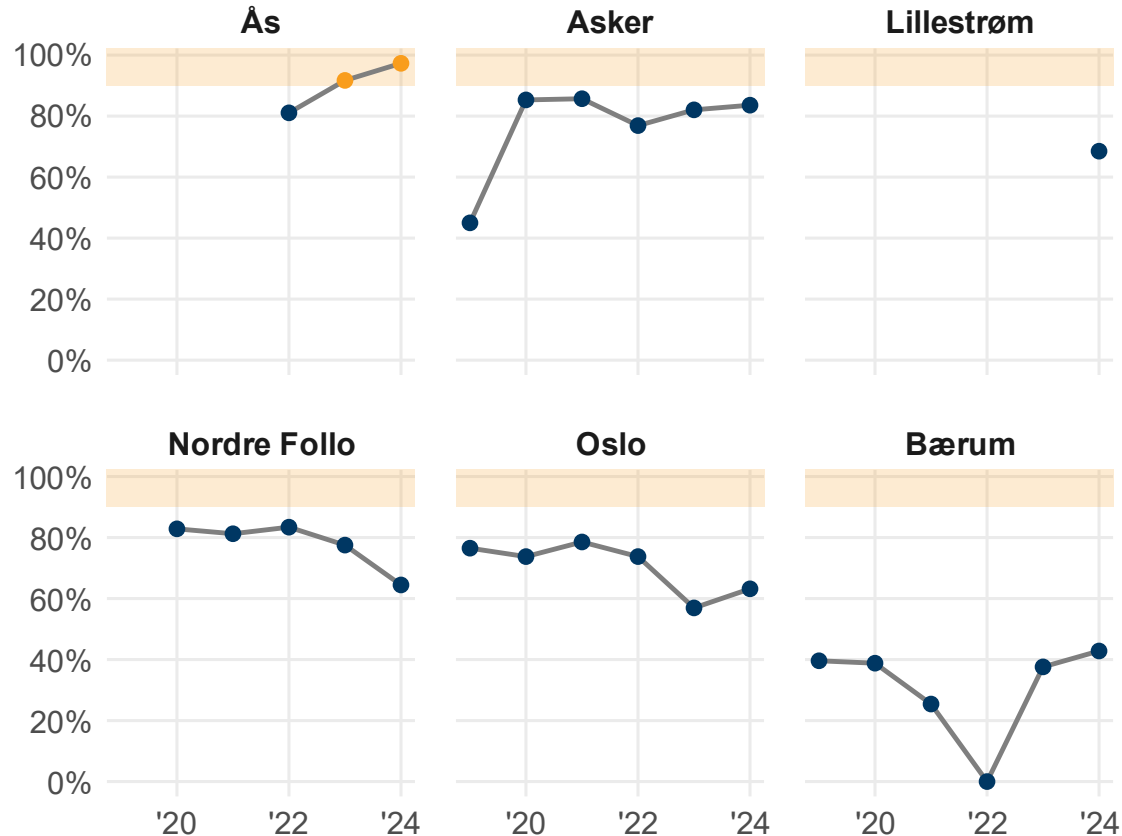
Hvorfor har vi vekstfordeling?

- Vekstfordeling er et enkelt og tydelig grep som skal bidra til måloppnåelse i gjeldende regional plan
 - En **flerkjernet og arealeffektiv utvikling** som bygger oppunder kollektivsystemet
 - **Redusere bilbruk** og sikre nullvekstmålet
- En konsentrert befolknings- og arbeidsplassmasse, det vil si en **kritisk masse**, enkelte steder kan sikre:
 - Godt **kollektivtilbud**
 - **Levedyktige sentrumsområder** med handel- og servicefunksjoner
 - Alternativet er at innbyggere i kommunen kjører med bil til regionsentre utenfor kommunen når de skal jobbe, handle eller gjøre noe
- Evalueringer av den gjeldende planen berømmer den for å være så enkel og tydelig i sine grep
- Samtidig påpeker evalueringen at planen og spesielt vekstfordelingsprinsippet ikke er like populær i alle kommuner

Ser vi den effekten vi er ute etter?

Ås er eneste kommune hvor mer enn 90 prosent av nye boliger kom innenfor grønn grense i 2024

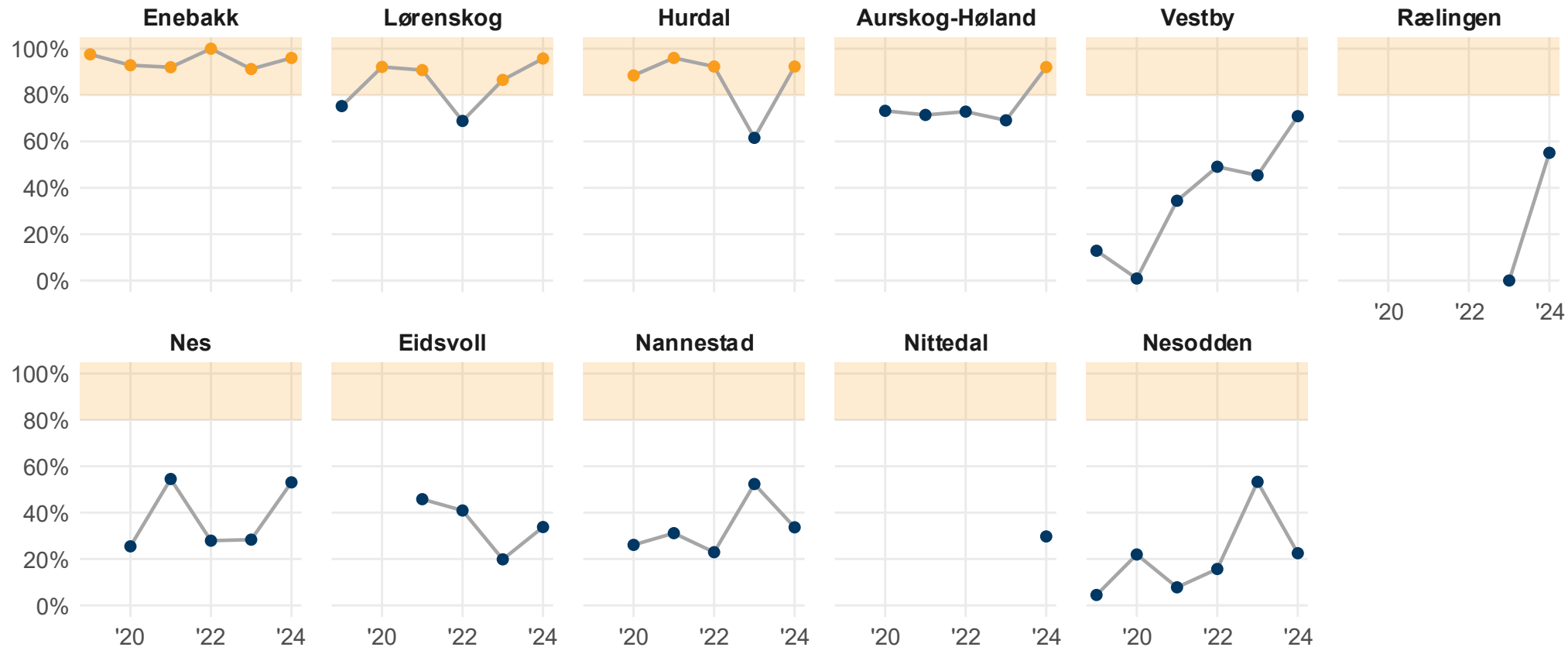
Andel av nye boliger innenfor grønn grense i kommuner med regional by 2019-2024.



Ser vi den effekten vi er ute etter?

Fire kommuner hadde mer enn 80 prosent av nye 2024-boliger innenfor grønn grense

Andel av nye boliger innenfor grønn grense i kommuner uten regional by 2019-2024.



Hva sier planprogrammet?

«Den prosentvise fordelingen av vekst foreslås i **stor grad videreført**, men det **vil vurderes justeringer for noen kommuner** utenfor bybåndet»

«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. »

«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.**»



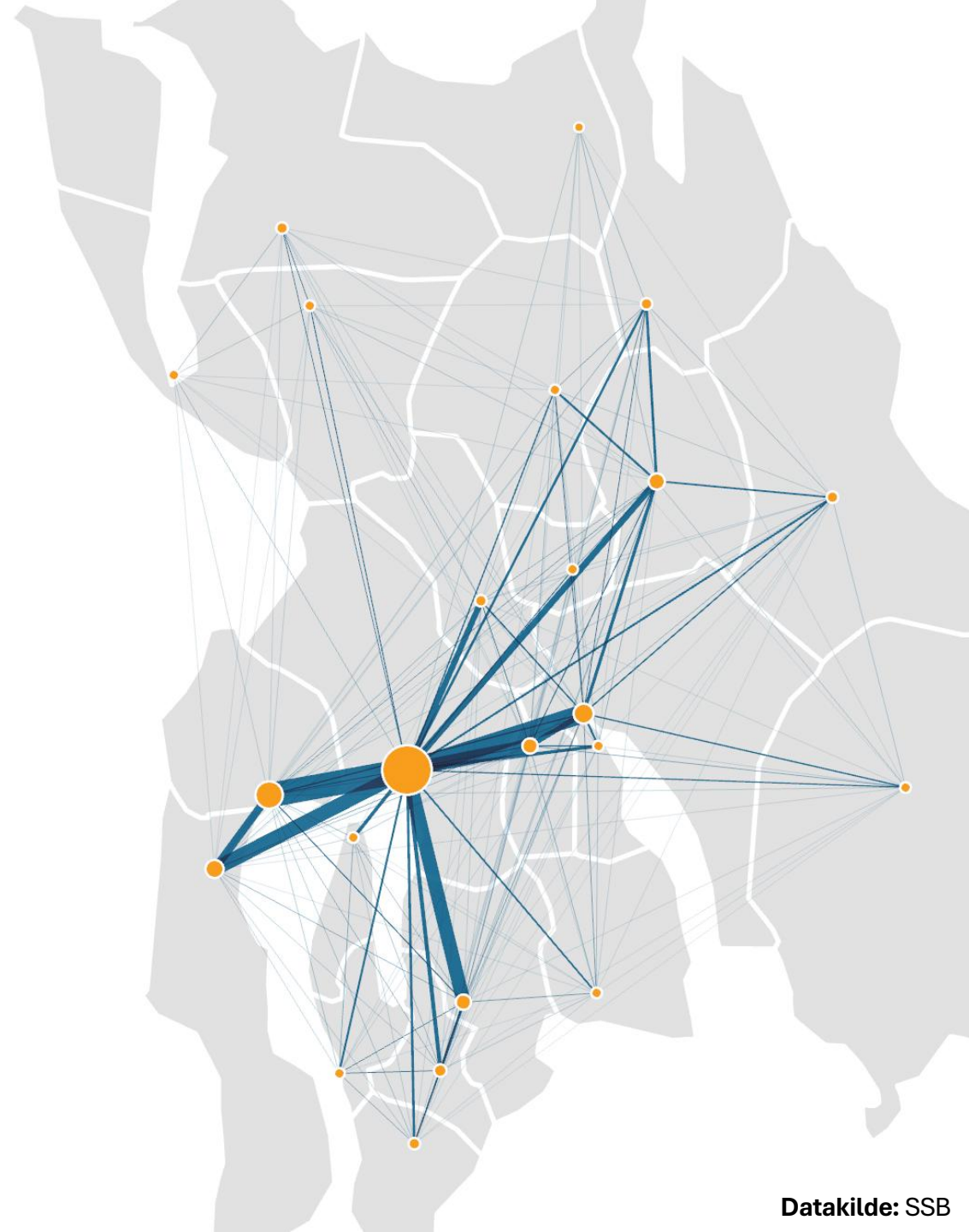
Hvilke **kriterier** legger vi til?

Selve hovedgrunnen til å ha en regional plan:

Hva som skjer i nabokommunen din har effekter i din kommune og resten av regionen.

Med andre ord: Hvor integrert er kommunen i regionen?

- Reisemønstre
- Reisemuligheter (transportinfrastruktur)



De statlige planretningslinjene

- Inndelingen mellom distriktskommuner og kommuner i storbyregioner er bl.a. basert på:
 - Pendling til storby (Oslo)

Kommune	Planretningslinjer
Oslo	bykommune
Nittedal	bykommune
Lørenskog	bykommune
Nordre Follo	bykommune
Bærum	bykommune
Nesodden	bykommune
Lillestrøm	bykommune
Rælingen	bykommune
Enebakk	bykommune
Ås	bykommune
Frogn	bykommune
Asker	bykommune
Gjerdrum	bykommune
Vestby	bykommune
Lunner	bykommune
Ullensaker	bykommune
Eidsvoll	bykommune
Nes	bykommune
Nannestad	bykommune
Aurskog-Høland	distriktskommune
Gran	distriktskommune
Hurdal	distriktskommune
Jevnaker	distriktskommune

Hvor mange pendler til Oslo?

- Inndelingen mellom distriktskommuner og kommuner i storbyregioner er bl.a. basert på:
 - Pendling til storby (Oslo)
- Men regionen vår er mer enn folk som bor i Akershus og jobber i Oslo

Kommune	Planretningslinjer	Til Oslo
Oslo	bykommune	82 %
Nittedal	bykommune	48 %
Lørenskog	bykommune	47 %
Nordre Follo	bykommune	45 %
Bærum	bykommune	43 %
Nesodden	bykommune	40 %
Lillestrøm	bykommune	38 %
Rælingen	bykommune	37 %
Enebakk	bykommune	34 %
Ås	bykommune	32 %
Frogn	bykommune	30 %
Asker	bykommune	29 %
Gjerdrum	bykommune	29 %
Vestby	bykommune	26 %
Lunner	bykommune	25 %
Ullensaker	bykommune	24 %
Eidsvoll	bykommune	22 %
Nes	bykommune	21 %
Nannestad	bykommune	18 %
Aurskog-Høland	distriktskommune	16 %
Gran	distriktskommune	11 %
Hurdal	distriktskommune	9 %
Jevnaker	distriktskommune	7 %

Hva med **pendling ut** av kommunen?

Kommune	Planretningslinjer	Til Oslo
Oslo	bykommune	82 %
Nittedal	bykommune	48 %
Lørenskog	bykommune	47 %
Nordre Follo	bykommune	45 %
Bærum	bykommune	43 %
Nesodden	bykommune	40 %
Lillestrøm	bykommune	38 %
Rælingen	bykommune	37 %
Enebakk	bykommune	34 %
Ås	bykommune	32 %
Frogn	bykommune	30 %
Asker	bykommune	29 %
Gjerdrum	bykommune	29 %
Vestby	bykommune	26 %
Lunner	bykommune	25 %
Ullensaker	bykommune	24 %
Eidsvoll	bykommune	22 %
Nes	bykommune	21 %
Nannestad	bykommune	18 %
Aurskog-Høland	distriktkommune	16 %
Gran	distriktkommune	11 %
Hurdal	distriktkommune	9 %
Jevnaker	distriktkommune	7 %

Hva med pendling ut av kommunen?

Kommune	Planretningslinjer	Til Oslo	Ut av kommunen
Rælingen	bykommune	37 %	85 %
Gjerdrum	bykommune	29 %	79 %
Nannestad	bykommune	18 %	75 %
Nittedal	bykommune	48 %	72 %
Lørenskog	bykommune	47 %	71 %
Enebakk	bykommune	34 %	71 %
Lunner	bykommune	25 %	70 %
Ås	bykommune	32 %	68 %
Nes	bykommune	21 %	66 %
Nordre Follo	bykommune	45 %	66 %
Frogn	bykommune	30 %	65 %
Vestby	bykommune	26 %	65 %
Eidsvoll	bykommune	22 %	65 %
Jevnaker	distriktskommune	7 %	64 %
Lillestrøm	bykommune	38 %	64 %
Hurdal	distriktskommune	9 %	60 %
Asker	bykommune	29 %	60 %
Nesodden	bykommune	40 %	59 %
Bærum	bykommune	43 %	57 %
Ullensaker	bykommune	24 %	53 %
Aurskog-Høland	distriktskommune	16 %	52 %
Gran	distriktskommune	11 %	37 %
Oslo	bykommune	82 %	18 %

Hvor mange pendler til kommunen?

Kommune	Planretningslinjer	Til Oslo	Ut av kommunen	Til kommunen
Lørenskog	bykommune	47 %	71 %	70 %
Ås	bykommune	32 %	68 %	69 %
Vestby	bykommune	26 %	65 %	64 %
Ullensaker	bykommune	24 %	53 %	63 %
Bærum	bykommune	43 %	57 %	62 %
Lillestrøm	bykommune	38 %	64 %	58 %
Nordre Follo	bykommune	45 %	66 %	56 %
Nittedal	bykommune	48 %	72 %	56 %
Gjerdrum	bykommune	29 %	79 %	53 %
Rælingen	bykommune	37 %	85 %	50 %
Enebakk	bykommune	34 %	71 %	46 %
Asker	bykommune	29 %	60 %	46 %
Nannestad	bykommune	18 %	75 %	45 %
Hurdal	distriktskommune	9 %	60 %	43 %
Jevnaker	distriktskommune	7 %	64 %	42 %
Frogn	bykommune	30 %	65 %	41 %
Oslo	bykommune	82 %	18 %	38 %
Lunner	bykommune	25 %	70 %	34 %
Nes	bykommune	21 %	66 %	32 %
Eidsvoll	bykommune	22 %	65 %	32 %
Gran	distriktskommune	11 %	37 %	31 %
Aurskog-Høland	distriktskommune	16 %	52 %	25 %
Nesodden	bykommune	40 %	59 %	23 %

Hvor mange pendler til kommunen?

Kommune	Planretningslinjer	Til Oslo	Ut av kommunen	Til kommunen
Lørenskog	bykommune	47 %	71 %	70 %
Ås	bykommune	32 %	68 %	69 %
Vestby	bykommune	26 %	65 %	64 %
Ullensaker	bykommune	24 %	53 %	63 %
Bærum	bykommune	43 %	57 %	62 %
Lillestrøm	bykommune	38 %	64 %	58 %
Nordre Follo	bykommune	45 %	66 %	56 %
Nittedal	bykommune	48 %	72 %	56 %
Gjerdrum	bykommune	29 %	79 %	53 %
Rælingen	bykommune	37 %	85 %	50 %
Enebakk	bykommune	34 %	71 %	46 %
Asker	bykommune	29 %	60 %	46 %
Nannestad	bykommune	18 %	75 %	45 %
Hurdal	distriktkommune	9 %	60 %	43 %
Jevnaker	distriktkommune	7 %	64 %	42 %
Frogn	bykommune	30 %	65 %	41 %
Oslo	bykommune	82 %	18 %	38 %
Lunner	bykommune	25 %	70 %	34 %
Nes	bykommune	21 %	66 %	32 %
Eidsvoll	bykommune	22 %	65 %	32 %
Gran	distriktkommune	11 %	37 %	31 %
Aurskog-Høland	distriktkommune	16 %	52 %	25 %
Nesodden	bykommune	40 %	59 %	23 %

Reisestrømmene er betydelige

Kommune	Planretningslinjer	Til Oslo	Ut av kommunen	Til kommunen	Total pendlestrøm
Oslo	bykommune	82 %	18 %	38 %	274333
Bærum	bykommune	43 %	57 %	62 %	86697
Lillestrøm	bykommune	38 %	64 %	58 %	58009
Asker	bykommune	29 %	60 %	46 %	48465
Lørenskog	bykommune	47 %	71 %	70 %	36248
Nordre Follo	bykommune	45 %	66 %	56 %	36094
Ullensaker	bykommune	24 %	53 %	63 %	30907
Ås	bykommune	32 %	68 %	69 %	16324
Nittedal	bykommune	48 %	72 %	56 %	14731
Vestby	bykommune	26 %	65 %	64 %	12750
Eidsvoll	bykommune	22 %	65 %	32 %	11539
Rælingen	bykommune	37 %	85 %	50 %	10944
Nes	bykommune	21 %	66 %	32 %	10334
Nannestad	bykommune	18 %	75 %	45 %	8477
Nesodden	bykommune	40 %	59 %	23 %	7527
Frogn	bykommune	30 %	65 %	41 %	7455
Aurskog-Høland	distriktskommune	16 %	52 %	25 %	6051
Enebakk	bykommune	34 %	71 %	46 %	5716
Gran	distriktskommune	11 %	37 %	31 %	4417
Lunner	bykommune	25 %	70 %	34 %	4112
Gjerdrum	bykommune	29 %	79 %	53 %	4098
Jevnaker	distriktskommune	7 %	64 %	42 %	3168
Hurdal	distriktskommune	9 %	60 %	43 %	1266

Jernbanen spiller en viktig rolle

Kommune	Planretningslinjer	Til Oslo	Ut av kommunen	Til kommunen	Total pendlestrøm	Jernbane
Oslo	bykommune	82 %	18 %	38 %	274333	Tog
Bærum	bykommune	43 %	57 %	62 %	86697	Tog
Lillestrøm	bykommune	38 %	64 %	58 %	58009	Tog
Asker	bykommune	29 %	60 %	46 %	48465	Tog
Lørenskog	bykommune	47 %	71 %	70 %	36248	Tog
Nordre Follo	bykommune	45 %	66 %	56 %	36094	Tog
Ullensaker	bykommune	24 %	53 %	63 %	30907	Tog
Ås	bykommune	32 %	68 %	69 %	16324	Tog
Nittedal	bykommune	48 %	72 %	56 %	14731	Tog
Vestby	bykommune	26 %	65 %	64 %	12750	Tog
Eidsvoll	bykommune	22 %	65 %	32 %	11539	Tog
Rælingen	bykommune	37 %	85 %	50 %	10944	Buss
Nes	bykommune	21 %	66 %	32 %	10334	Tog
Nannestad	bykommune	18 %	75 %	45 %	8477	Buss
Nesodden	bykommune	40 %	59 %	23 %	7527	Buss/båt
Frogn	bykommune	30 %	65 %	41 %	7455	Buss
Aurskog-Høland	distriktkommune	16 %	52 %	25 %	6051	Buss
Enebakk	bykommune	34 %	71 %	46 %	5716	Buss
Gran	distriktkommune	11 %	37 %	31 %	4417	Tog
Lunner	bykommune	25 %	70 %	34 %	4112	Tog
Gjerdrum	bykommune	29 %	79 %	53 %	4098	Buss
Jevnaker	distriktkommune	7 %	64 %	42 %	3168	Buss
Hurdal	distriktkommune	9 %	60 %	43 %	1266	Buss

Oppsummering

Kommune	Planretningslinjer	Til Oslo	Ut av kommunen	Til kommunen	Total pendlestrøm	Jernbane
Oslo	bykommune	82 %	18 %	38 %	274333	Tog
Bærum	bykommune	43 %	57 %	62 %	86697	Tog
Lillestrøm	bykommune	38 %	64 %	58 %	58009	Tog
Asker	bykommune	29 %	60 %	46 %	48465	Tog
Lørenskog	bykommune	47 %	71 %	70 %	36248	Tog
Nordre Follo	bykommune	45 %	66 %	56 %	36094	Tog
Ullensaker	bykommune	24 %	53 %	63 %	30907	Tog
Ås	bykommune	32 %	68 %	69 %	16324	Tog
Nittedal	bykommune	48 %	72 %	56 %	14731	Tog
Vestby	bykommune	26 %	65 %	64 %	12750	Tog
Eidsvoll	bykommune	22 %	65 %	32 %	11539	Tog
Rælingen	bykommune	37 %	85 %	50 %	10944	Buss
Nes	bykommune	21 %	66 %	32 %	10334	Tog
Nannestad	bykommune	18 %	75 %	45 %	8477	Buss
Nesodden	bykommune	40 %	59 %	23 %	7527	Buss/båt
Frogn	bykommune	30 %	65 %	41 %	7455	Buss
Aurskog-Høland	distriktkommune	16 %	52 %	25 %	6051	Buss
Enebakk	bykommune	34 %	71 %	46 %	5716	Buss
Gran	distriktkommune	11 %	37 %	31 %	4417	Tog
Lunner	bykommune	25 %	70 %	34 %	4112	Tog
Gjerdrum	bykommune	29 %	79 %	53 %	4098	Buss
Jevnaker	distriktkommune	7 %	64 %	42 %	3168	Buss
Hurdal	distriktkommune	9 %	60 %	43 %	1266	Buss

Oppsummering

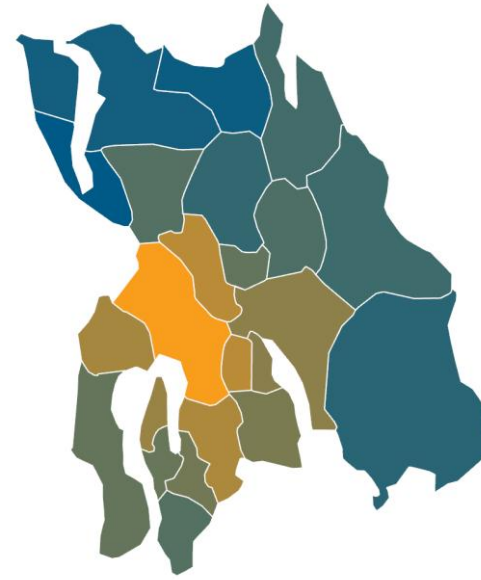
En smakebit av hvordan vi arbeider med vekstfordeling

Pendlemønstrene illustrerer godt at:

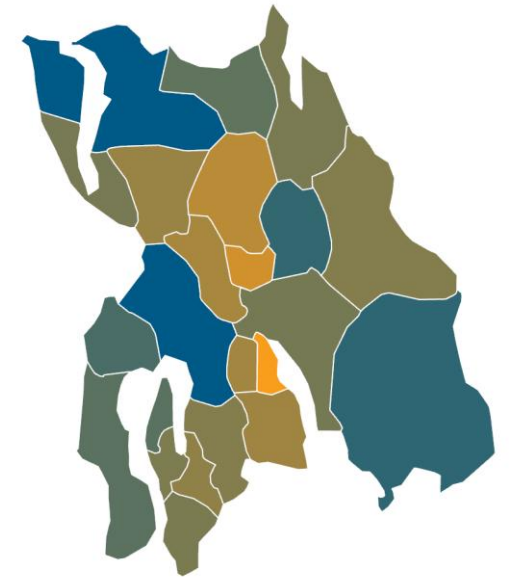
- Oslo er et betydelig tyngdepunkt
- Regionen er mer enn pendling til Oslo
- Mange tverrgående reisestrømmer

Vil se på tvers av disse og mange andre faktorer

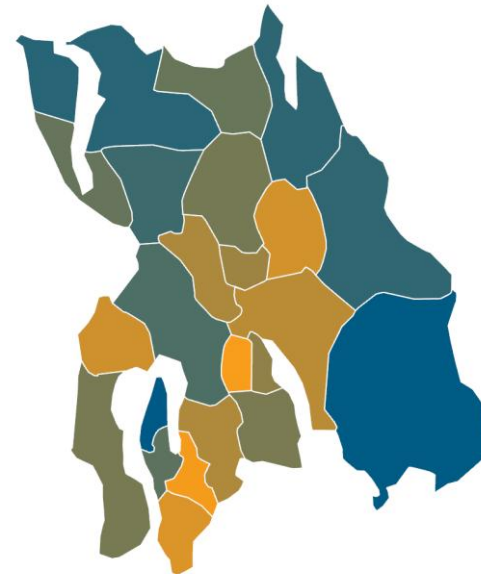
- Vi er ikke mange isolerte kommuner, men en sammenknyttet region



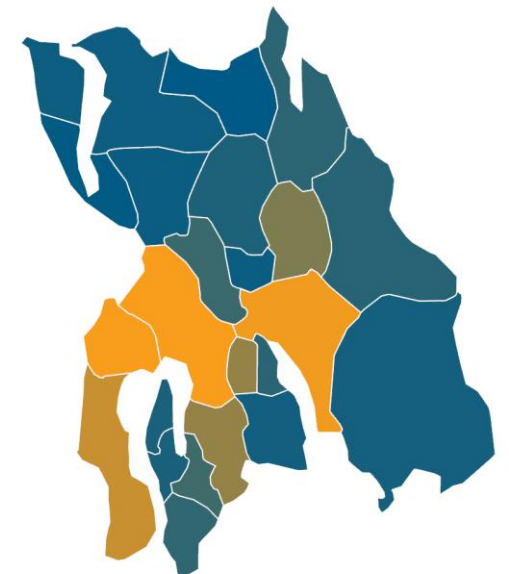
Pendling til Oslo



Pendling ut av kommunen



Pendling til kommunen



Total pendlestrøm

Innspill og kommentarer

Til regional senterstruktur og vekstfordeling

Spørsmål til diskusjon

Er bildet som er tegnet opp gjenkjennelig, sett fra ditt ståsted?

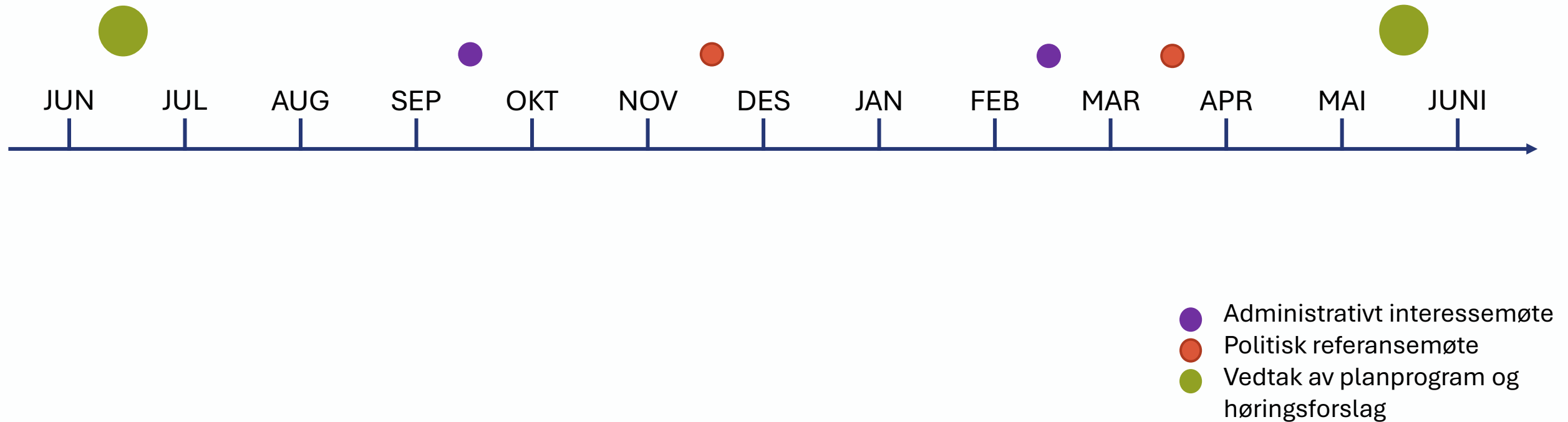
Er det andre kriterier som bør vurderes?

Hvordan bør vi jobbe videre med senterstruktur og vekstfordeling?

Hva kan dere gjøre, hva bør vi gjøre?

6. Prosess i egne organisasjoner

Viktige møter i planperioden 2025/2026



Kommunebesøk vinteren 2026

- Vi ønsker å besøke den enkelte kommune vinteren 2026, og har sendt en invitasjon til kommunene i Akershus om dette
- Gjerne et ordinært politisk møte
- Hensikt: å komme i dialog med den enkelte kommune
- I forkant av disse møtene kan kommunene forberede seg:
 - Utarbeidet en presentasjon og en film som kan brukes for å orientere og sette seg inn i planarbeidet
 - Deles i etterkant av dette politiske referansemøtet
 - Bruk det gjerne til å orientere i egen organisasjon



Foto: Tom Werner/Getty Images

Film til orienteringer i egen organisasjon

- <https://www.dropbox.com/scl/fi/u72o6wrkqb1tdjm2ihzrd/Ramp-med-tekst.mp4?rlkey=myndabb7y3z2cdm4dis4eot4b&e=1&st=mpw29zw4&dl=0>

Takk for i dag

www.plansamarbeidet.no



Foto: Trond Topstad/Getty Images