

Møtereferat

Til: Arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet
Møtegruppe: Arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet
Møtetid og -sted: 11.09.2026, kl. 9.15-11.30, Vahls gate 1
Til stede
Tessa Barnett, Nordre Follo
Kristine Sand, Nordre Follo
Håkon Gyran, Ruter
Øystein Miland, Ruter
Arne Kolstadbråten, Statens vegvesen
Arne Torp, Statens vegvesen
Kristian Tveiten, Statsforvalteren ØBOA
Danya Korkosh, Rælingen kommune
Henrik Langeland, Lørenskog kommune
Henrik Backe Langum, Lørenskog kommune
Per Gunnar Plassen, Lørenskog kommune
Runar Nedregård, Lørenskog kommune
Marit Louise Lindholm, Bane NOR
Håvard Mageli, Lillestrøm kommune,
Ebbe Dam Meinild, Lillestrøm kommune
Anne Grindal Søbye, Lillestrøm kommune
Jørn Roar Moe, Bærum kommune
Runa Himle, Akershus fylkeskommune
Beate Ertresvåg Myklesvoll, Akershus fylkeskommune
Magnar Danielsen, Kommunal- og distriktsdepartementet
Ådne Djønne, Bymiljøetaten, Oslo kommune
Camilla Lee Maana, Bymiljøetaten, Oslo kommune
Harald Dalen, Bymiljøetaten, Oslo kommune
Inga Ormstad Berge de Galvez, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
Bruse Rognlien, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
Ida Søgner Tveit, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune (til stede til og med sak 2)
Mari Olimstad, Plan- og bygningsetaten Oslo kommune
Torstein S. Throndsen, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
Frafall: Asker kommune
Referent: Torstein S. Throndsen
Referatdato: 14.09.2026

Status Godkjent
Saksnummer 201601716
Neste møte: 9. oktober 2026

Møtereferat

1 Status for prosjekter i bybåndet - BYLO

Ida Søgner Tveit i Plan- og bygningsetaten (PBE) i Oslo kommune orienterte om status for BYLO-prosjektet. Klimasats-midlene er blitt brukt opp, og sluttrapport er blitt levert. Prosjektet har resultert i tre konkrete produkter, en gevinstanalyse, en rapport basert på en spørreundersøkelse og en tiltaks- og virkemiddelsmatrise. Matrisen kommer til uttrykk i en kartfortelling, som man håper å ferdigstille. All informasjon om BYLO-prosjektet ligger nå på egen side på plansamarbeidet.no om bylogistikk. Den viktigste gevinsten med prosjektet, ifølge Tveit, er at det har satt bylogistikk på dagsordenen og fått økt kunnskap og samarbeid på tvers av kommuner og etater, og fått temaet inn i regional plan, kommuneplaner og mobilitetsplaner.

2 Hovedtema: Nye verktøy i plan- og bygningsloven

Magnar Danielsen i Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) introduserte om temaet (se vedlagt presentasjon for mer detaljert innhold). Bakgrunnen for paragraf 11-8a, om områdeutviklingsstrategier, var kritikk av VPOR. Hensikten var å formalisere et verktøy som utvider virkeområdet til VPOR og som er ment å erstatte områderegulering. Det legges opp til utstrakt og tidlig samarbeid. Det som er viktig med en områdeutviklingstrategi, er at den omtaler målene, rammene og hensynene som skal være førende for utvikling av området, og at strategien ikke bare fokuserer på planfasen, men også gjennomføringsfasen. Det er ikke gitt noen overgangsbestemmelser for hvordan kommuner kan gå over fra eksisterende VPOR til områdeutviklingsstrategier. Områdeutviklingstrategier er ikke juridisk bindende, og det er ingen innsigelsesrett eller klagemulighet.

Kapittel 12a om grunneierfinansiering ble også gått igjennom. Dette er et nytt komplett regelverk som er ment å fungere autonomt, og hvor det ikke er rom for dispensasjoner og unntak. Bestemmelsene må enten brukes som de er, eller ikke brukes. Det finnes en del fleksibilitet i det nye systemet om grunneierfinansiering, men det nye systemet er ikke ment å endre på balansen og fordelingen av økonomisk risiko blant parter. Grunneierfinansiering etter 12a tas i bruk ved at man legger inn en hensynssone med bestemmelser om finansiering i hensynssonen. For en hensynssone må det identifiseres og angis hvilken infrastruktur som skal finansieres. Den infrastrukturen skal kostnadsberegnes innen tre år etter at hensynssonen er angitt. Kostnadene fordeles ved at man fastsetter et beløp per kvadratmeter med bruksareal. Kostnadsbidraget skal avklares når det søkes om rammetillatelse og senere betales ved

igangsettingstillatelse, selv om infrastrukturen ikke allerede er etablert. Kommunen kan også bruke bestemmelser i hensynssonen til å dekke en andelsmessig kostnad for infrastruktur utenfor hensynssonen. Etableringer av hensynsoner skal sendes på høring og skal involvere et aktivt samarbeid fra kommunens side når finansieringsordningen fastsettes. Det er en økonomisk risiko ved at kostnader skal beregnes tidlig, men fordelene er at kommunen kan forskuttere kostnadene. Derfor er det viktig at kommunen har god kontakt med grunneiere og at det er en realisme i planene. Hensynssoner kan innføres i alle type planer, men det er mest hensiktsmessig å legge dem i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplaner.

Spørsmål og runde rundt bordet

Presentasjonen ble fulgt av en runde med spørsmål, kommentarer og erfaringer.

Et spørsmål var om det er mulig å ta i bruk områdeutviklingsstrategier etter paragraf 11-8a uten å bruke 12a (grunneierfinansiering). KDD bekreftet at det er mulig. Et annet spørsmål var om man kan lage en områdeutviklingsstrategi, også senere knytte den til en hensynssone med bestemmelser. KDD kommenterte at man kan utarbeide en områdeutviklingsstrategi og så knytte en hensynssone til den på et senere tidspunkt.

Det ble kommentert at det er utfordrende at innsigelser skal søkes avklart tidlig/i forkant, fordi ulike sektorer har ulike prioriteringer. Er det for eksempel de som bruker byen til fots og sykkel som skal prioriteres, eller er det bilens fremkommelighet som skal prioriteres?

Et spørsmål var om det er mulig å ha to overlappende hensynssoner, altså at det er en hensynssone for et avgrenset område som overlapper med hensynssonen for et større område. KDD kommenterte at det er ikke en tradisjon i Norge for å ha like hensynssoner oppå hverandre. En problematikk er unngå dobbelbetaling. En slik praksis kan også bryte med intensjonen om at grunneiere innenfor en hensynssone kan bidra med en forholdsmessig andel til infrastrukturkostnader utenfor hensynssonen.

En utfordring som ble nevnt med systemet rundt grunneierfinansiering, er at det er komplisert når beløpene og kostnadsestimatene endrer seg, og at man må nesten holde på med en dobbel bokføring hele tiden. Rammeverket kan virke litt stivt og det er f.eks. stengt for differensiering, altså at noen grunneiere skal betale litt mindre.

Nordre Follo kommune kommenterte at de jobber med to store detaljreguleringer hvor de tenker å legge inn hensynssoner direkte, og ikke i kommuneplanens arealdel. En utfordring, slik de har skjönt, er at kostnadsberegningene ikke kan gjennomføres i løpet av tre år, men må beregnes nå. KDD bekreftet at kostnadsberegningen må fastsettes når en detaljreguleringsplan vedtas, ut ifra den kunnskapen man har.

Bane NOR kommenterte at det er helt avgjørende at kommuner søker å få gode avklaringer med sektormyndigheter. De har innsigelser til kommunedelplaner for sentrumsområder både på Årnes i Nes kommune og Sarpsborg nå med tanke på hvordan statlige aktører blir involvert i finansieringen. Når hensynssoner blir lagt over jernbanen, så blir Bane NOR også grunneier som må forholde seg til grunneierbidrag. KDD kommenterte at det er mulig for kommunene å unnta visse tiltak i bestemmelsene knyttet til hensynssoner, f.eks. tiltak knyttet til jernbaneutbygging.

Det ble stilt et spørsmål om kommunene må være byggherre og ansvarlige for at kostnadsanslagene holder. KDD kommenterte at hvis det skjer en forskuttering, og utbyggingen tar mer enn ti år, så må kommunen dekke forskutteringen. Kommuner kan alltid endre sine planer og ta infrastruktur ut av planen. Men hvis det gjenstår infrastruktur som må dekkes, og inntektene faller bort, så må kommunen dekke den gjenstående infrastrukturen.

Det kom spørsmål fra flere kommuner om hvordan forholde seg til fylkeskommunal veiinfrastruktur, både i og utenfor hensynsoner. KDD kommenterte at bestemmelsene knyttet til hensynsoner må være realistiske og gjennomførbare, og at man bør være forsiktig med å legge tiltak på fylkeskommunal infrastruktur som det ikke er vedtak om.

Akershus fylkeskommune kommenterte at de ber om at det blir stilt rekkefølgekrav til tiltak på fylkesveinettet, men at da er ikke det noe som det er satt av midler til i handlingsprogrammet til fylkeskommunen fra før av. Når fylkeskommunen samtykker til tiltak på fylkesvei, så blir det en binding på det neste handlingsprogrammet. Fylkeskommunen har ikke nødvendigvis ressurser til å være byggherre. Fylkeskommunen ønsker å hjelpe kommunene med å ta i bruk de nye verktøyene, og ser at de er bra verktøy for å bygge flere boliger og utvikle tettstedene i Akershus.

Det ble stilt et spørsmål om det finnes noen gode forbilder av helhetlige finansieringsmodeller som kan deles. KDD kommenterte at det ikke er mange kommuner som har kommet langt. Asker og Bergen har kommet et stykke på vei. Gjerdrum har sendt sentrumsplan for Ask til høring. Årnes i Nes har også kommet et stykke på vei.

KDD nevnte også at de tilbyr kommunene å lese gjennom planbestemmelser og -dokumenter knyttet til disse nye verktøyene.

Det ble også orientert om at det er satt i gang et prosjekt for å utvikle en veileder for områdeutviklingsstrategier. Prosjektet er finansiert av KDD, og Asplan Viak har søkt om midler i samarbeid med Akershus fylkeskommune. Akershus fylkeskommune leter etter tre case-kommuner, og vil gjerne ha med noen fra bybåndet som står tidlig i en planprosess hvor det kan være aktuelt å bruke områdeutviklingsstrategi.

Videre ble det tatt en runde hvor flere av kommunene delte sine erfaringer så langt med de nye verktøyene.

Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune kommenterte at kommunen egentlig er ganske avventende til nye modeller, men man ser også at en del tradisjonelle verktøy er ressurskrevende, og at man har et fokus på å bruke mindre ressurser, mindre tid og ha færrest mulig konflikter, uavhengig av hva planverktøyet heter. Det er ett planområde hvor det er blitt gjennomført planprogram og man er i en slutfase for å etablere VPOR, hvor PBE vurderer å gjøre det om til en områdeutviklingsstrategi.

I Nordre Follo er det avgjort at kapittel 12a skal brukes inn i to større detaljreguleringer. Kommunen hadde også spørsmål om det er mulig å supplere med hensynssone i områder hvor det allerede er inngått utbyggingsavtaler. KDD kommenterte at de nettopp har gitt en tolkningsuttalelse til Bergen kommune, som sier at det er mulig å gå vekk fra utbyggingsavtalen, men bare når infrastrukturen ikke er etablert. Det gjelder også hvis det allerede er gjort

innbetalinger, men infrastrukturen ikke er etablert. Nordre Follo kommune spilte også inn at bybåndssamarbeidet gjerne kan være en arena hvor kommuner kan utveksle erfaringer og delta i prosjekter om disse nye planverktøyene. Nordre Follo og Ås har for eksempel allerede hatt møter og erfaringsutveksling.

I Lillestrøm har man vurdert å bruke kapittel 12a i ett område, men valgte å ikke gjøre det, blant annet fordi det er krevende å avklare alle infrastrukturbehov i en tidlig fase. I Lørenskog er det et par steder hvor det er mulig å kunne bruke de nye planverktøyene, men kommunen har ikke kommet så langt at de har gjort konkrete vurderinger.

3 Eventuelt

Ingen saker ble løftet til eventuelt.

Vedlegg:

- Presentasjon fra KDD