

## Møtereferat

Til: Arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet  
Møtegruppe: Arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet  
Møtetid og -sted: 05.09.2025, kl. 9.15-11.30, Vahls gate 1  
Til stede  
Camilla Florvaag-Dybvik, Bærum kommune  
Anders Jørstad, Lillestrøm kommune  
Håvard Mageli, Lillestrøm kommune  
Runar Nedregård, Lørenskog kommune  
Maria Jose Fernandez Garcia, Nordre Follo kommune  
Danya Korkosh, Rælingen kommune  
Camilla Lee Maana, Bymiljøetaten, Oslo kommune  
Vilde Lofthus Rooth, Bymiljøetaten, Oslo kommune  
Torstein Throndsen, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune (kun sak 1-2)  
Lise Weltzien, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune  
Anniken Reinertsen, Akershus fylkeskommune  
Mads Jørgen Lindahl, Akershus fylkeskommune  
Marit Louise Lindholm, Bane NOR  
Håvard Eriksson, Jernbanedirektoratet  
Øystein Miland, Ruter  
Jenny Prescott, Ruter  
Katinka Salomonsen Grane, Ruter  
Torgeir Fagerstrand, Statsforvalteren ØBOA  
Arne Torp, Statens vegvesen  
Arne Kolstadbråten, Statens vegvesen  
Frafall: Asker kommune  
Referent: Lise Weltzien  
Referatdato: 21.11.2025  
Status: Utkast  
Saksnummer: 201601716  
Neste møte: januar 2025

## Møtereferat

# 1 Godkjenning av dagsorden

Dagsorden ble godkjent med endringer som fremvist i vedlagte presentasjon. Innlegg om leveårsdata utgår grunnet fravær.

## 2 Hovedtema: sosial bærekraft

Torstein Throndsen i Plan- og bygningsetaten (PBE) introduserte tema. Sosial bærekraft ikke er et tema i gjeldende planen, men er blitt drøftet i ulike sammenhenger i bybåndsmøter tidligere, blant annet knyttet til transport. I planprogrammet for den regionale areal- og mobilitetsplanen er det vedtatt at sosial bærekraft skal være et gjennomgående prinsipp og et hovedmål for den oppdaterte planen. Dette innebærer å redusere ulikheter, fremme sosial rettferdighet, og sikre lik tilgang til goder og muligheter, som bolig, mobilitetsressurser og by- og stedskvaliteter. For det pågående arbeidet med oppdatering av regional plan er det spesielt viktig å drøfte hvordan vi kan oppnå en sosialt bærekraftig utvikling i prioriterte utviklingsområder, samtidig som disse områdene preges av høyt utbyggingspress, forventninger om fortetting og stigende boligpriser.

### Transportrettferdighet

Viken fylkeskommune og Statens vegvesen bestilte en rekke rapporter om sosialt bærekraftig mobilitet i perioden 2022-2024. Tilgjengelighet handler om å gi folk muligheten til å reise. 10- og 15-minuttersbyen er blant annet basert på prinsipper om tilgjengelighet til ulike funksjoner/aktiviteter innenfor en gitt rekkevidde (reisetid med gange, sykkel eller kollektivtransport). Flere kommuner bruker ulike former for tilgjengelighetsdata som grunnlag for planlegging. SSB bruker reisetid med bil og ikke kollektivtransport til å beregne sentralitet. Det gir utslag på sentralitetsklasser.

Rapporten om sosial bærekraft og mobilitet undersøker sammenheng mellom sosial bærekraft, tilgjengelighet og mobilitet på mindre steder i Viken ([TØI 1915/2022](#)). En form for "transportfattigdom" bekreftes, da relativt høyere andel av befolkningen som har lav inntekt og faste arbeidstider opplever dårligere tilgang til arbeidsmarkedet og tjenester, spesielt med kollektivtransport. Aksept for transportpolitiske tiltak følger tilgjengelighetskartet rimelig godt ([TØI 1975/2023](#)). Venstreorienterte, folk som bruker bil lite og folk som bor sentralt er mer positive til bilrestriktive tiltak. Rapporten om transportpolitiske tiltak anbefaler at bilrestriktive tiltak bør innføres gradvis, og at det kommuniseres både rundt fordeler og ulempe samtidig (pisk og gulrot i samme pakke). Folk er mer positive hvis de får vite at pengene (eks bompenger) går til sosialt utjevne tiltak (kommende artikkel).

Det er gjort vurderinger knyttet til effektene av Fornebubanen på kollektivtilgjengelighet fordelt geografisk og sosialt ([TØI 2040/2024](#)). Alle inntektsgrupper i Oslo og Bærum opplever forbedring i kollektivtilgjengelighet, men de ti prosent rikeste opplever størst forbedring. Boligmarkedet kan være en selvforsterkende effekt. Å vurdere sosiale fordelings effekter i transportmodeller og i vurderingen av mobilitetstiltak er viktig for å vurdere sosial bærekraftig mobilitet.

En annen rapport vurderte effekten av Ringeriksprosjektet (Ringerike og Hole, [TØI 2068/2024](#)). De fleste opplever at de har god tilgjengelighet der de bor. Det var ingen sammenheng mellom

stedsbasert og opplevd tilgjengelighet, men lavinntektsgrupper, yngre og de uten førerkort/bil har markant lavere opplevd tilgjengelighet enn andre. Trafikksikkerhet er også et viktig tema å kommunisere rundt. Tilgjengelighet er en indikator som kan kommunisere samordningen av areal- og samferdselsutvikling siden den fanger opp både bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner og transportårene mellom dem med en enkelt indikator.

## 2.1 Drøfting og perspektiver fra aktørene i bybåndet - kunnskaps- og erfaringsutveksling

I forkant av møtet er aktørene bedt om å si noe om hvilke erfaringer de har med å jobbe for en sosialt bærekraftig fortetting. Hvilke behov har aktørene, og hva kan vi oppnå gjennom regionalt samarbeid og en oppdatert regional plan?

**AFK:** vanskelig tema å adressere på regionalt nivå. Fortetting og transformasjon med kvalitet og kollektivnært er viktig, også for å intensivere sekundæreffekten ved frigjøring av større boliger i gang- og sykkelavstand til kollektivknutepunktet. AFK jobber med formidling av regional plan for økt livskvalitet og deltakelse, Denne planen må ses i sammenheng og overlape godt med de to øvrige regionale planene (kompetanse, omstilling og verdiskapning og areal og mobilitet). AFK jobber mye med steds kvalitet gjennom workshopserie der helheten i kvalitetsdimensjonene formidles og hvilke verktøy som er tilgjengelig. Asker har et stedskompass som et verktøy for å sette fokus på nabolagskvaliteter. Bærum anvender strategisk tomtesalg og vurderer hvordan kommunale tomter kan selges med vilkår som sikrer ulike kvalitetsdimensjoner.

AFK jobber også med regional boligbehovsanalyse for å undersøke hvilke boliger vi trenger. Tendensen virker å være at det fremdeles er størst behov for mindre leiligheter for mindre husholdninger.

**Bærum:** kvalitet og fellesfunksjoner inn i områdeplanlegging er et sentralt tema i kommunen. Mindre boliger tettere på stasjonen stiller krav til mer "luft" og grønne lunger mellom byggene som kompenserer. Folkehelse er også et viktig tema.

**Lillestrøm:** blir møtt med sterke krav om høy utnyttelse, og kvalitetsparametre oppleves mer og mer utfordrende å sikre. Referanseprosjekter er viktig, og her kunne en regional referansebank vært til hjelp.

**Lørenskog:** holder på å revidere KPA nå, og vårt behov er å få til en tjenesteavlastende samfunnsutvikling i møte med større andel eldre (75+). Vi undersøker nå muligheten for å stille krav til felles innendørsarealer. Kommunen er såpass kompakt, at dersom kommunen lykkes med fortetting rundt stasjonen vil det frigi større boliger som fremdeles vil være i gåavstand til kollektiv- og sentrumstilbud.

**Oslo kommune:** transportfattigdommen innebærer også en ekstra ulempe for støy og støvforurensning som må huskes på, og som er nok et argument for å ha en mer helsefremmende utvikling. Friluftsturer er også et viktig aspekt, og det kan derfor være utfordrende at forskning/utredninger mv. utelukkende knytter seg til arbeidsreiser.

Referentens merknad: OsloMet og SVV har analysert over 10 000 boligsalg i Trondheim hvor de har vurdert hvordan støy og tilgang til stille friluftslivsområder påvirker boligprisene. Kartfortelling er også laget.

**Ruter:** vektning i matestrategien vil kanskje gi andre utslag? Det bør utforskes potensiale for å vurdere tilgjengelighet og fordelings effekter mer som grunnlag for å omfordele ressursene på en mer rettferdig måte. Ruter har gjort vurderinger av hva som kan gi mer lokal bevegelsesfrihet.

**Nordre Follo:** opplevd trygghet i fortettings- og transformasjonsområder er et viktig tema. Fysiske barrierer, ofte i form av samferdselsstruktur, kan medbringe opplevd utrygghet. Forebyggende og trygghetsfremmende tiltak viktig.

**SVV:** Kunnskapsgrunnlag for reforhandling av byvekstavtalen, byutredningen for Oslo-området, er nå er ute på høring. I kap. 10.4 i rapporten er sosiale fordelings effekter vurdert, altså hvordan ulike tiltak og virkemidler, som er beskrevet og vurdert i utredningen, påvirker befolkningen. Relativt sett betaler høyinntektsgruppene, mens lavinntektsgrupper generelt sett har en større ulempe av bilrestriktive tiltak. Samtidig er tiltak på kollektivtiltak til størst nytte for lavinntektsgrupper. Også virkninger for kjønn og alder er vurdert. Eksempelvis er det menn som bruker bil mest og som dermed er antatt å påvirkes mest av bilrestriktive tiltak. Det er anvendt TØI sin nye metode for fordelingsvirkninger (omtalt på side 163 i utredningen).

Det er etablert et nettverk i regi av NMBU for mobilitet og sosial bærekraft, med Sebastian Peters som kontaktperson.

### 3 Møter i arbeidsgruppen våren 2026

Grunnet behov for å prioritere arbeidet med oppdatering av regional plan våren 2026, har sekretariatet begrenset med kapasitet til å arrangere bybåndsmøter. Vi ønsker derfor å høre om deltakerne kan tenke seg å stille opp på en dugnad, der vi delegerer ansvar for møteplanlegging og møteledelse til flere aktører i løpet av våren. Tenk derfor gjennom på forhånd om din virksomhet kan ta ansvar for ett av fire møter (eller en befaring i mai), og hvilke temaer det er viktig at vi tar opp. PBE stiller med møtelokaler, innkallinger og lunsj som vanlig.

Det ble tatt opp at koblingen til RAMP anses fordelaktig.

Lørenskog og Nordre Follo har ikke kapasitet. Øvrige aktører bes melde fra om kapasitetsbehov ila. 24. november. Møteplan og aktivitet vil drøftes med ledergruppa.

#### Forslag til møtetema:

- Kvalitet – grensesnitt mellom regionalt og kommunalt nivå
- Befaring på Lørenskog
- Transportutredninger og mobilitetsplaner - her ble det kommentert at relevante utredninger som etter planen ferdigstilles ila. våren 2026 er relevant for flere. Aktører også utenfor bybåndssamarbeidet bør inviteres til et møte om disse utredningene.

### 3 Status for prosjekter i bybåndet - BYLO

Prosjektleder Ida Søgner Tveit fra PBE orienterte om status for BYLO-prosjektet. Det jobbes nå med en virkemiddelsmatrise som skal gjøre det lettere å finne informasjon og tiltak knyttet til bylogistikk. Sluttpresentasjon der matrisen blir vist 18. desember. Hvem som inviteres hit ligger til avklaring. Rapporten om spørreundersøkelse ligger til kvalitetssikring. 1. desember skal arbeidsgruppen i prosjektet vurdere fremtidig behov for oppfølging av bylogistikk som tema. Oppfordring om å forankre bylogistikk-prosjektet BYLO i egen organisasjon. Bærum, Ås og REG i Oslo kommune har tatt initiativ til presentasjon av prosjektet, og dette er veldig ønskelig fra prosjektet.

### 4 Eventuelt

*Ingen saker ble løftet til eventuelt.*

*Vedlegg:*

- Presentasjon fra PBE