



Bybånds- samarbeidets arbeidsgruppe

26.februar 2026



Agenda

▶ 09.15 - 09.30 Introduksjon til dagen

- Sammenhengen mellom RAMP og Byvekstavtalen i dag
- Hva står i planprogrammet angående RAMP og byvekstavtalen
- Sammenheng mellom mål og indikatorer

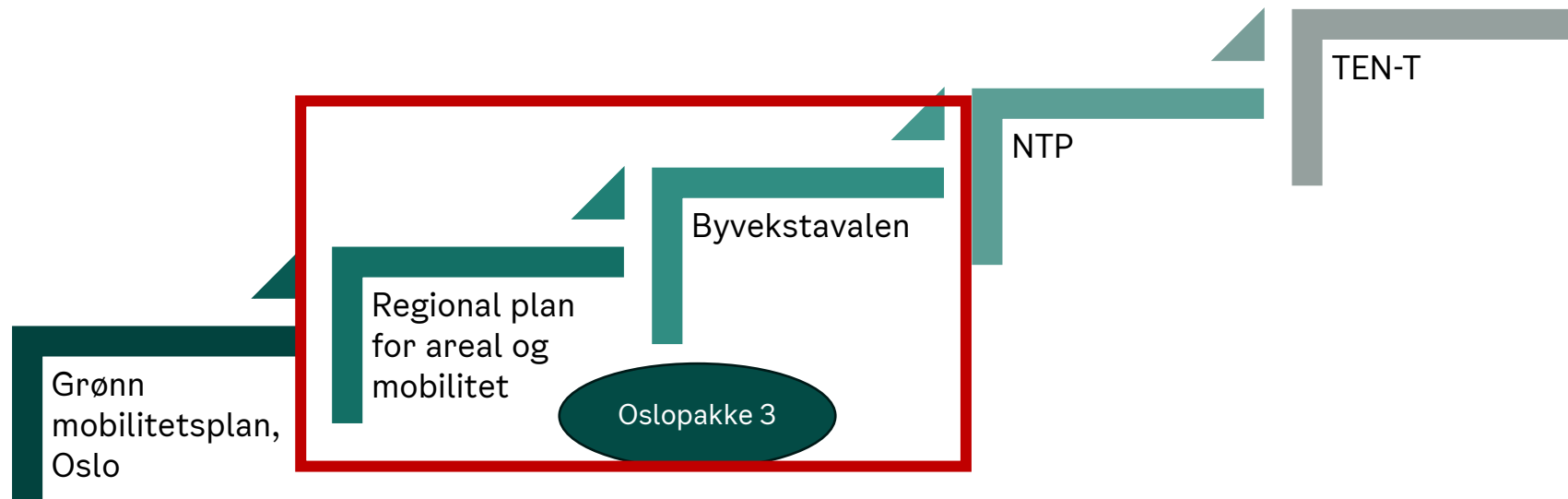
▶ 09.30 - 10.00 Dagens mål og indikatorer RAMP og byvekst

- Mål og indikatorer i dagens byveksttaler
- RAMP - mål og indikatorer i RAMP

10.15 - 10.30 Pause

▶ 10.30 - 11.30 Evt videreutvikling av mål og indikatorer

- TEN-T nettverket (Vilde)
- Sosial bærekraftig mobilitet (Håvard)



Introduksjon til dagen

- Sammenhengen mellom RAMP og Byvekstavtalen i dag
- Hva står i planprogrammet angående RAMP og byvekstavtalen
- Sammenheng mellom mål og indikatorer



Byvekstavtaler og tilskudd til byområder

Artikkel | Sist oppdatert: 09.04.2025

Byvekstavtalene er regjeringens **viktigste virkemiddel** for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Effektiv arealbruk, virkemidler som reduserer bilbruk og tilrettelegging for klima- og miljøvennlig transport av avgjørende for å få en slik utvikling. Målet er å stanse veksten i persontransport med bil – ofte omtalt som nullvekstmålet. Regjeringen har også andre tilskuddsordninger som er rettet inn mot å nå dette målet.



Byvekstavtaler og tilskudd til byområder

Artikkel | Sist oppdatert: 09.04.2025

Byvekstavtalene er regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Effektiv arealbruk, virkemidler som reduserer bilbruk og tilrettelegging for klima- og miljøvennlig transport av avgjørende for å få en slik utvikling. Målet er å stanse veksten i persontransport med bil – ofte omtalt som nullvekstmålet. Regjeringen har også andre tilskuddsordninger som er rettet inn mot å nå dette målet.



Byvekstavtaler og tilskudd til byområder

Artikkel | Sist oppdatert: 09.04.2025

Byvekstavtalene er regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Effektiv arealbruk, virkemidler som reduserer bilbruk og tilrettelegging for klima- og miljøvennlig transport av avgjørende for å få en slik utvikling. Målet er å stanse veksten i persontransport med bil – ofte omtalt som nullvekstmålet. Regjeringen har også andre tilskuddsordninger som er rettet inn mot å nå dette målet.

Byvekstavtale mellom Oslo kommune, Bærum kommune, Skedsmo kommune, Oppegård kommune, Akershus fylkeskommune og Staten 2019 – 2029

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngikk 13. juni 2017 en bymiljøavtale som skal legge til rette for at veksten i persontransporten i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Avtalen var basert på Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og revidert avtale for Oslopakke 3 og beskriver oppgavedeling og ansvar for finansiering av tiltak mellom aktørene.

Arealdelen av bymiljøavtalen ble nærmere konkretisert i en **byutviklingsavtale** som ble inngått mellom Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 29. september 2017. **Her ble Regional Plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP), vedtatt 2015, lagt til grunn.**

Bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen er nå reforhandlet til en felles byvekstavtale, basert på NTP 2018-2029, revidert avtale Oslopakke 3 for 2017-2036 og RP-ATP. Denne byvekstavtalen er inngått mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune, Bærum kommune, Skedsmo kommune, Oppegård kommune og Akershus fylkeskommune, for perioden 2019-2029. Avtalen er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder. Avtalen er geografisk avgrenset til Oslo kommune og Akershus fylke.

1. Mål

Overordnet mål

Det overordnede målet for byvekstavtalen er nullvekstmålet, det vil si å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Befolkningsveksten i Oslo og Akershus utgjør rundt halvdelen av befolkningsveksten nasjonalt. I absolutte tall forventes en årlig befolkningsvekst på rundt 20 000 ekstra innbyggere i hovedstadsområdet. Basert på dagens reiseaktivitet på vel 3 reiser per innbygger pr. dag, gir det en årlig vekst på 20-25 mill. personreiser. Nivået på årlig antall personreiser vil dermed øke med 250-300 mill. I løpet av 12 år (tilsvarende perioden for Nasjonal transportplan). Nullvekstmålet for persontransport, innebærer at hele denne

1

overgang til fossilfrie og utslippsfrie kjøretøy. Lokale myndigheter kan ikke forutsette økte statlige bevilgninger med den begrunnelse at en ønsker å nå et mer ambisiøst mål enn nullvekst i persontransport med bil.

Andre mål

Det er en ambisjon at tiltakene i byvekstavtalen for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drept i trafikken, i tråd med Nullvisjonen.

Regjeringen har som mål at sykkelandelen i byområdene skal være 20 prosent. Oslo har som mål at andelen hverdagsreiser med sykkel skal være 16 prosent innen 2020 og 25 prosent i 2025. Akershus fylkeskommune har mål om 8 prosent sykkelandel innen 2023, og i byer og tettsteder skal sykkelandelen være minst 10 – 20 prosent.

2. Arealplanlegging

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP), vedtatt i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune desember 2015, legger godt til rette for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Byvekstavtalen skal legge til rette for samarbeid om en effektiv og forutsigbar oppfølging av mål, strategier, retningslinjer og handlingsprogram i RP-ATP.

RP-ATP legger til grunn et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsippet om flerkjernet utvikling med et transportsystem som skal være effektivt, miljøvennlig, med

tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport. RP-ATP fastlegger videre en regional struktur med prioriterte byer og steder som skal ta hoveddelen av veksten i boliger og arbeidsplasser. Utviklingen av de prioriterte stedene skal fokusere på kvalitet og attraktive bysentre og knutepunkt. Avtalepartene forplikter seg til å samarbeide om å realisere dette.

RP-ATP som premiss for byvekstavtalen

En tett oppfølging av planen er en forutsetning for å nå nullvekstmålet. Avtalepartene forplikter seg, gjennom denne byvekstavtalen, til å bidra aktivt til at innholdet i planen blir realisert. Ved utarbeidelse av fremtidige regionale planer for areal og transport vil nullvekstmålet legges til grunn. Konteksten vil imidlertid være endret på grunn av etableringen av Viken, og nye regionale planer vil derfor ikke nødvendigvis ha samme geografiske avgrensning som dagens.

Avtalepartenes felles forpliktelser

Avtalepartene forplikter seg til å legge til rette for høy arealutnyttelse i områdene som er avsatt til prioriterte vekstområder i RP-ATP. I kommunene som utgjør bybåndet og på stasjonene langs Fornebu-banen, må det særlig legges til rette for en høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunktene og stasjoner på det banebaserte kollektivsystemet.

Oppgradering og utvikling av stasjoner på jernbanenettet, slik som omtalt i kapittelet om stasjonsnær sentrums- og knutepunktutvikling, må følges opp i reguleringsprosessene med høy arealutnyttelse rundt disse stasjonene, i tråd med regional plan for areal og transport. Utnyttelsen bør være som skissert i RP-ATP, retningslinje R 6 «Krav om arealutnyttelse».

Avtalepartene vil samarbeide om å utvikle et sammenhengende nett for gående og sykkelende, med god adkomst til kollektivsystemet. Partene vil videre samarbeide om planlegging for, og gjennomføring av, knutepunktutvikling i tråd med den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus.

Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og staten, skal sammen ta ansvar for at kollektivforbindelsene som er markert i den regionale areal- og transportstrukturen, styrkes i takt med befolkningsveksten i de prioriterte vekstområdene.

Ved behandling av innsigelsessaker benyttes Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og RP-ATP som del av beslutningsgrunnlaget hos fylkeskommunen, de aktuelle statlige myndighetene og underliggende virksomheter og Fylkesmannen. Byvekstavtalen vil også være en del av det totale vurderingsgrunnlaget.

Statens forpliktelser

Staten forplikter seg til oppfølging av Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus med tilhørende handlingsprogram.

3

RAMP er mye nevnt i Byvekstavtalen

Staten forplikter seg til oppfølging av følgende punkter:

- a) Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging legges til grunn for lokalisering av statlige virksomheter
- b) Statlige virksomheter lokaliseres og utvikles innenfor de samme kravene som stilles til øvrig utbygging i regional plan.
- c) Statlige virksomheter bidrar til byutvikling i henhold til regionale planmål, gjennom tilpasning av egne sektorkrav og tidlig deltakelse i lokale planprosesser

Berørte statlige myndigheter vil gjennom samordnet deltakelse bidra med faglige innspill i planprosessene ved nullering av kommunale planer, og bidra til tidlig og tydelig avklaring av nasjonale og vesentlige regionale interesser.

Det kan være aktuelt med statlig tilskudd til planlegging av lokale prosjekter i arbeidet med å følge opp byvekstavtalen gjennom aktuelle tilskuddsordninger. Dette kan for eksempel være tilskuddsordningen «Bolg», areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling til Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Akershus fylkeskommunes og Oslo kommunes forpliktelser

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune skal, som planere, bidra til at alle byvekstavtalens parter samt øvrige kommuner i Akershus utarbeider og følger opp sine planer i tråd med nullvekstmålet og RP-ATP. Oppfølging av RP-ATP gjennom handlingsprogrammet, regionalt planforum og løpende veiledning er sentrale virkemidler i dette arbeidet.

Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og forplikter seg til å arbeide for:

- a) et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur
- b) å konsentrere hoveddelen av den regionale bolig- og arbeidsplassveksten i prioriterte vekstområder
- c) å utvikle prioriterte vekstområder med bykvalitet
- d) at kommuneplanenes arealdeler revideres i tråd med mål og retningslinjer i RP-ATP og byvekstavtalen
- e) at kommuner med regionale byer, skal ta en høy andel av veksten

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune har som planere et særlig ansvar for å følge opp nedenstående momenter i hele avtaleområdet:

For å få til en kanalisering av veksten i tråd med RP-ATP må kommunene legge til rette for en høy utnyttelse i prioriterte knutepunkter, slik det er anbefalt i retningslinje R6 «Krav til arealutnyttelse». Kvalitetskravene i R7 «Kvalitetskrav til arealutvikling» skal legges til grunn for arealutviklingen.

Kapasitet i det regionale kollektivtransporttilbudet og vedtatte planer for framtidig kollektivbetjening bør tillegges vekt når kommunene utarbeider dimensjoneringsgrunnlag for fremtidig vekst. Utbygging av nye områder samordnes med porteføljestyringen i byvekstavtalen og Oslopakke 3.

4

For å nå målene i regional plan og nullvekstmålet må det vurderes om områder som ikke er i tråd med mål, strategier, og retningslinjer i den regionale planen tas ut av kommuneplanen (jf. retningslinje R5 «Vurderinger av områder i gjeldende kommuneplan».

Bærum kommunes, Oppegård kommunes, Oslo kommunes og Skedsmo kommunes forpliktelser

Skedsmo kommune, Oppegård kommune, Bærum kommune og Oslo kommune forplikter seg til å revidere kommuneplanenes arealdeler i tråd med RP-ATP. Kommunene skal også vurdere tidligere regulerte områder der utbygging ikke har blitt realisert opp mot retningslinjene i RP-ATP.

Bærum kommune og Oslo kommune forplikter seg til å arbeide for en høy arealutnyttelse langs Fornebu-banen. Bærum kommune skal legge til grunn utnyttelsen som er angitt i kommunedelplan 3 Fornebu § 35.1 om grad av utnyttelse i detaljreguleringen av Fornebu. Oslo kommune skal legge til grunn retningslinjene for områdeutnyttelse som angitt i Kommuneplan 2015 i regulering av utviklingsområdene rundt stasjonene. Ved de andre stasjonsnære områdene skal det planlegges for en områdeutnyttelse i tråd med R 6 «Krav til arealutnyttelse» i RR-ATP.

Skedsmo kommune forplikter seg til å legge til rette for en områdeutnyttelse i tråd med RP-ATP R6 «Krav til arealutnyttelse» i bybåndet og i Lillestrøm, med høyest tetthet nær Lillestrøm stasjon. Det må legges til rette for etablering av arbeidsplassintensive virksomheter tett på stasjonen.

Oppegård kommune forplikter seg til å legge til rette for en utvikling av områdene nærmest Kolbotn stasjon, og i utvalgte knutepunkter i bybåndet med en områdeutnyttelse i tråd med R6 «Krav til arealutnyttelse» i RP-ATP.

3. Forpliktende fellesskap om planlegging og utvikling av knutepunktområder

Avtalepartene vil legge til rette for en samordnet planlegging av areal og transport for å sikre et miljøvennlig transportsystem, god stedsutvikling og en effektiv arealbruk.

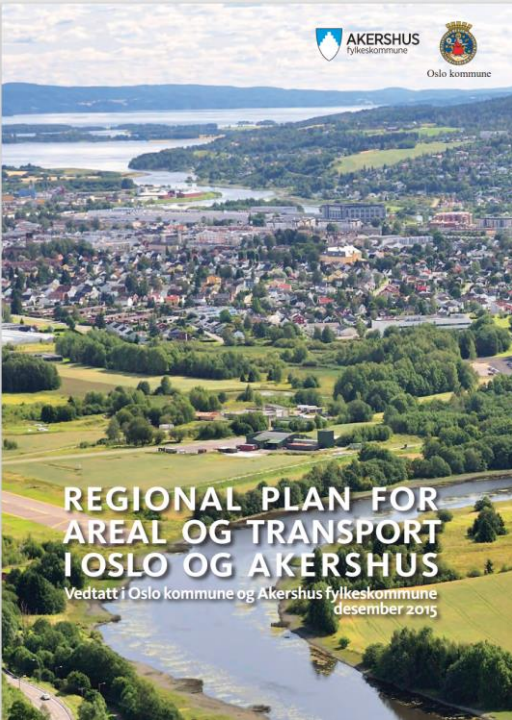
Den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus legger rammer for kompakt byutvikling rundt kollektivknutepunkter og stasjoner langs banenettet. Partene er forpliktet til å følge opp disse prinsippene i sin planlegging.

Det er utfordrende å få til en forpliktende planlegging som er samordnet i tid mellom forvaltningsnivåene, og som samtidig gir en god stedsutvikling. Dette gjelder særlig gjennomføring på områdenivå. Partene skal finne en hensiktsmessig samarbeidsform på områdenivå for å sikre en smidig og effektiv planlegging av areal og transport i sentrumsområder, ved knutepunkter og øvrige stasjonsområder.

Infrastruktureiere og kommunene forplikter seg til å bidra til å sikre størst mulig grad av samtidig planlegging av både areal og infrastruktur.

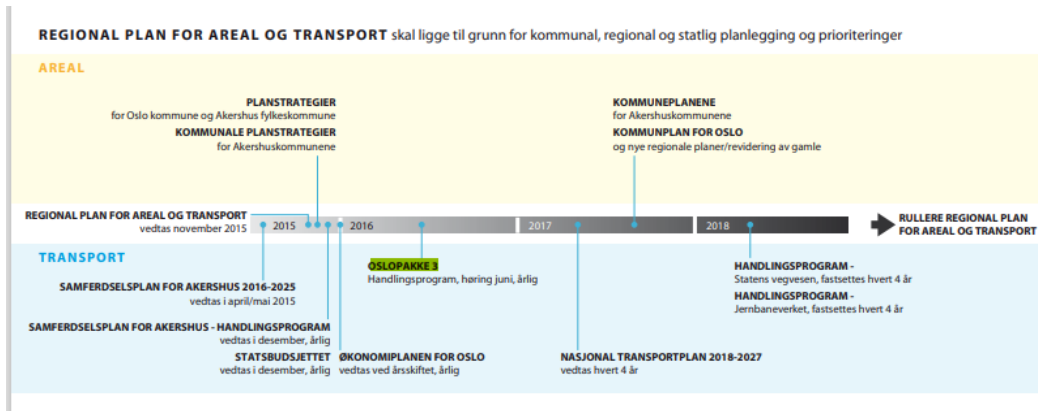
5





REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS

Vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune
desember 2015



Andre felles mål

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i tillegg felles mål om å halvere klima-utslippene innen 2030. Både Stortingets klimaforlik og **Oslopakke 3** har som mål at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Det vil bidra til å opprettholde tilgjengelighet og mobilitet også for dem som har behov for å bruke bil.

By- og tettstedsutvikling med bykvalitet (jf. strategi A2) i prioriterte vekst-områder vil mange steder føre med seg behov for transporttiltak. Dette omfatter blant annet omlegging til bymessige gateløsninger og byrom, gode atkomster til knutepunkter og viktige holdeplasser for buss, samt tiltak for fotgjengere og syklist. For å oppnå den konsentrerte veksten som planen legger opp til, er det nødvendig å prioritere en rekke slike mindre tiltak som fremmer utvikling med bykvalitet. I forbindelse med finansiering av slike tiltak kan det være aktuelt å inngå avtaler (jf. kap. 4.3). Større veiprojekter bygges ut i henhold til prioriteringer i **Oslopakke 3**.

Utvikling av samferdselssystemet

Drifts- og investeringstiltak i regi av transportmyndighetene skal bygge opp under arealutvikling som er i tråd med regional plan. Planen skal derfor legges til grunn for bl.a. fremtidige revisjoner av Nasjonal transportplan, **Oslopakke 3**, samferdselsplanen for Akershus fylkeskommune og økonomiplanen for Oslo kommune, samt handlingsprogrammene til Statens vegvesen og Jernbaneverket. For å løse de transportutfordringene veksten skaper er det behov for økte rammer til investering og drift av kollektivtransportsystemet i Oslo og Akershus.



Oslo

Sammendrag

Felles mål

- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i tillegg felles mål om å halvere klima-utslippene innen 2030. Både Stortingets klimaforlik og **Oslopakke 3** har som mål at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gang og sykkel. Det vil bidra til å opprettholde tilgjengelighet og mobilitet også for dem som har behov for å bruke bil.

UTNYTTE EKSISTERENDE OG PLANLAGT TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Utvikling av transportinfrastruktur er kostbart og tar generelt sett lang tid. Samtidig øker reisebehovet raskt i takt med befolkningsveksten. Dagens overordnede transportsystem, supplert med prosjekter i **Oslopakke 3** og Nasjonal transportplan, må derfor utnyttes bedre frem mot 2030. Det må prioriteres tiltak som kan bidra til bedre personkapasitet på vei og bane, og eksisterende og planlagt infrastruktur må legges til grunn for arealutviklingen i regionen.

T3

Strategien innebærer

Eksisterende og planlagt transportinfrastruktur som er vedtatt i til enhver tid gjeldende **Oslopakke 3** og Nasjonal transportplan, må utnyttes på en effektiv måte, slik at persontransportkapasiteten øker.

Transportmyndighetene

H4

Revisjon av Nasjonal Transportplan (NTP), Handlingsprogram for **Oslopakke 3, Samferdselsplan for Akershus og Handlingsprogram for Oslo**

Hva: Transportaktørene legger den regionale planen til grunn i revisjoner av sine transportplaner, handlingsprogram og budsjettvedtak.

Ansvar: Hhv. Staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune

Når: Følger ordinær revisjonssyklus



Planprogram

Regional plan for areal og mobilitet i Oslo og Akershus

Oslo og Akershus frem mot 2060



Vedtatt juni 2025



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.

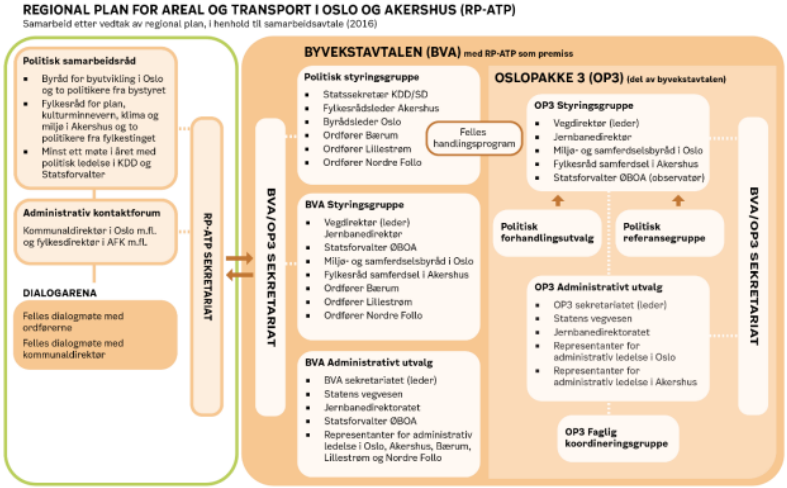
Som oppfølging av gjeldende plan sitt handlingspunkt H1 om felles areal- og transportstruktur i bybåndet er det etablert et samarbeidsforum kalt «bybåndssamarbeidet». Evalueringen viser til at et slikt forum har bidratt til kontinuerlig oppfølgingsarbeid med planen. Det anbefales at ulike samarbeidsfora 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 premis 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

Akershus fylkeskommune | Oslo kommune • 33

Planprogram

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

Oslopakke 3

1/11



Hva sier denne siden om «Oslopakke 3»?

	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.

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 premis 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, bidrar til 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.

Akershus fylkeskommune | Oslo kommune • 23

Planprogram

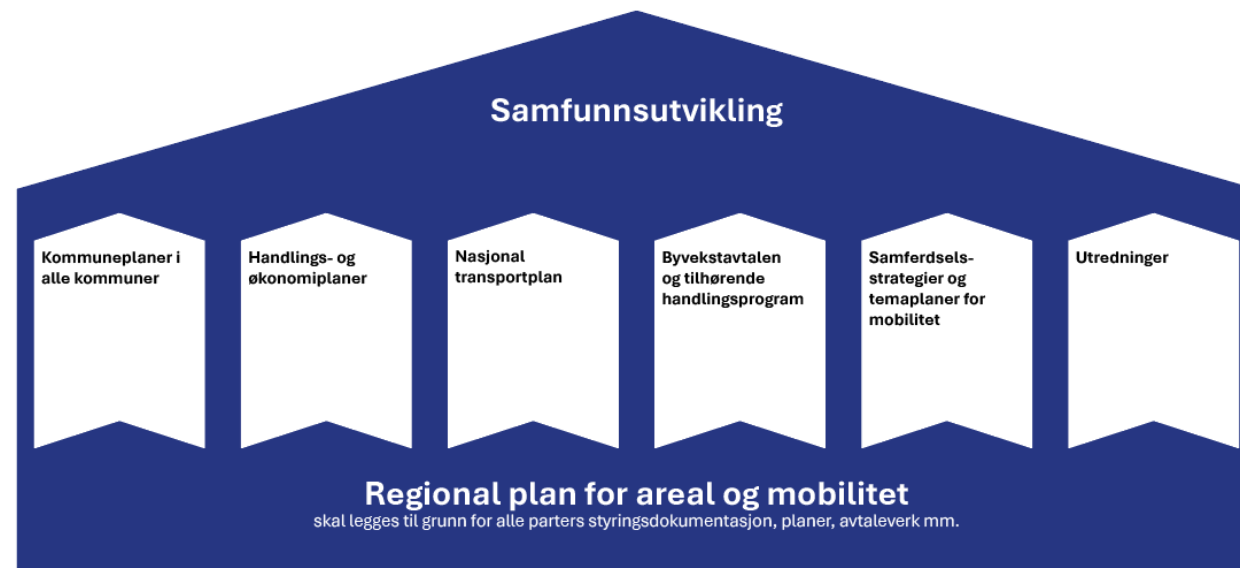
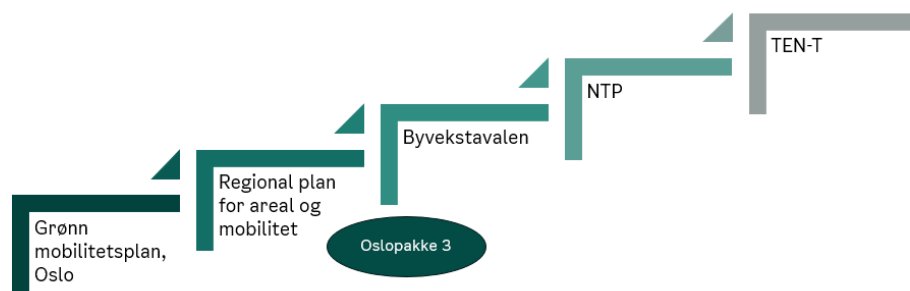
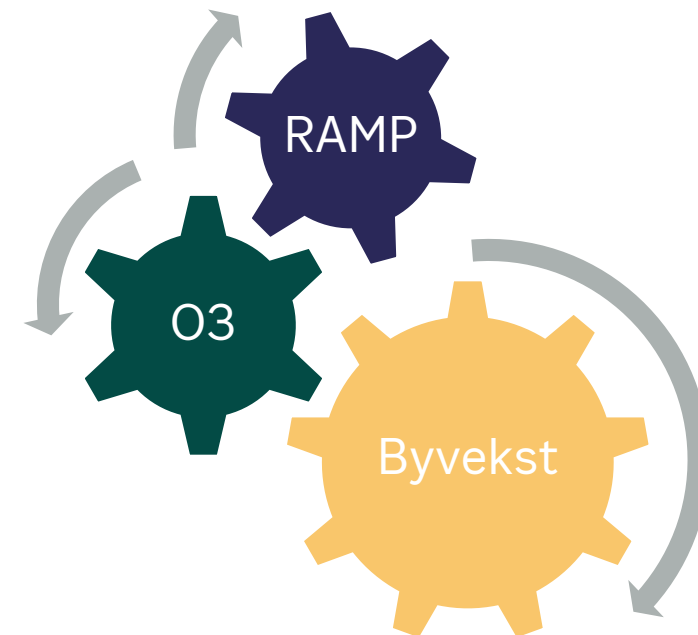
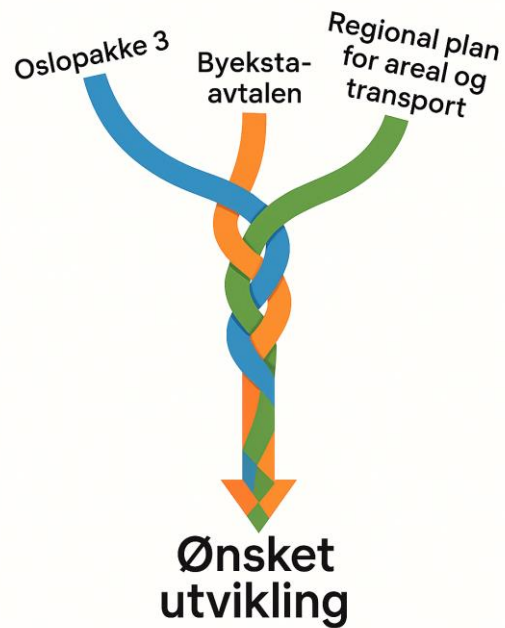
Planarbeidet skal forsterke og konkretisere føringene og de strategiske prioriteringene for transportsystemet. Investeringer knyttet til drift, vedlikehold, videreutvikling og ny samferdsels- og mobilitetsinfrastruktur skal kobles til arealutviklingen i tråd med føringer i regional plan. Gjennom arbeidet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

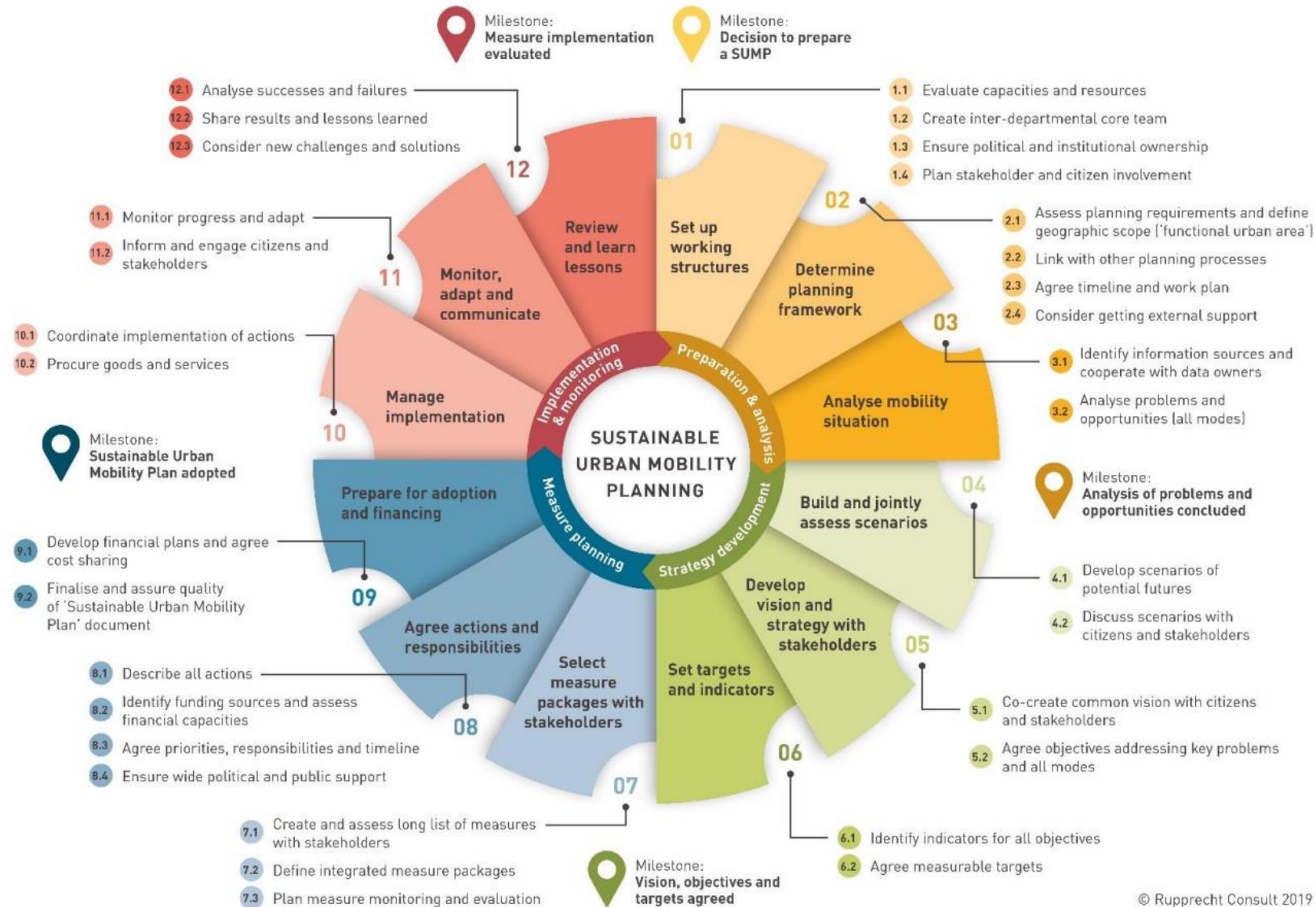
4.10.1 Utredningsbehov

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.

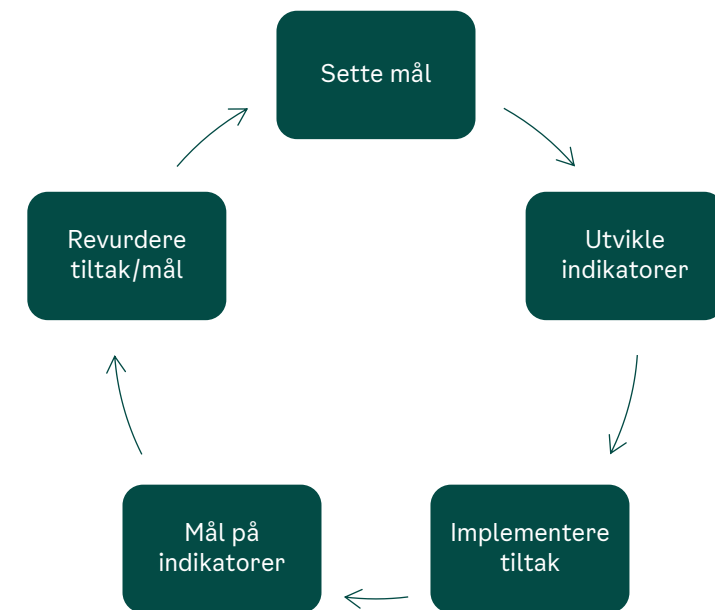
05.08.2026

10





© Rupprecht Consult 2019





Byvekstavgifter og tilskudd til byområder

Artikkel | Sist oppdatert: 09.04.2025

Byvekstavgiftene er regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Effektiv arealbruk, virkemidler som reduserer bilbruk og tilrettelegging for klima- og miljøvennlig transport av avgjørende for å få en slik utvikling. Målet er å stanse veksten i persontransport med bil – ofte omtalt som nullvekstmålet. Regjeringen har også andre tilskuddsordninger som er rettet inn mot å nå dette målet.

Hovedmål

Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa

Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur

Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernete regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport

Underordnede mål

Gjennom plansamarbeidet skal:

- Planen skal bidra til at de nasjonale og regionale klima- og miljømålene blir oppfylt, inkludert at all trafikkvekst skal skje med sykkel, gange og kollektivt.
- Det legges til rette for å håndtere en sterk fremtidig vekst i befolkningen.
- Jordbruksarealer i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om å halvere den årlige omdisponeringen av dyrka jord.
- Naturmangfoldet i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om naturtyper og arts mangfold.
- Næringslivets konkurransekraft bedres, ved at transporttilbudet for arbeids- og fritidsreiser samt varestrømmer (logistikk) forbedres.
- Investeringer og prioriteringer i transportsystemet understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk, og økte andeler av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange.
- Byer og tettsteder i Oslo og Akershus utvikles med kvalitet og innhold, ved at økonomisk, sosial, fysisk og kulturell utvikling sees i sammenheng.
- Målkonflikter identifiseres og avveies. Alle involverte parter forplikter seg til å følge opp føringer og samarbeide om å finne frem til gode løsninger og realisere dem.



Byvekstavtaler og tilskudd til byområder

Artikkel | Sist oppdatert: 09.04.2025

Byvekstavtalene er regjeringens **viktigste virkemiddel** for å utvikle **attraktive byer** med **god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp.**

Effektiv arealbruk, virkemidler som reduserer bilbruk og tilrettelegging for klima- og miljøvennlig transport av avgjørende for å få en slik utvikling. Målet er å stanse veksten i persontransport med bil – ofte omtalt som nullvekstmålet. Regjeringen har også andre tilskuddsordninger som er rettet inn mot å nå dette målet.

Hovedmål

Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa

Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur

Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernete regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport

Underordnete mål

Gjennom plansamarbeidet skal:

- Planen skal bidra til at de nasjonale og regionale klima- og miljømålene blir oppfylt, inkludert at all trafikkvekst skal skje med sykkel, gange og kollektivt.
- Det legges til rette for å håndtere en sterk fremtidig vekst i befolkningen.
- Jordbruksarealer i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om å halvere den årlige omdisponeringen av dyrka jord.
- Naturmangfoldet i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om naturtyper og arts mangfold.
- Næringslivets konkurransekraft bedres, ved at transporttilbudet for arbeids- og fritidsreiser samt varestrømmer (logistikk) forbedres.
- Investeringer og prioriteringer i transportsystemet understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk, og økte andeler av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange.
- Byer og tettsteder i Oslo og Akershus utvikles med kvalitet og innhold, ved at økonomisk, sosial, fysisk og kulturell utvikling sees i sammenheng.
- Målkonflikter identifiseres og avveies. Alle involverte parter forplikter seg til å følge opp føringer og samarbeide om å finne frem til gode løsninger og realisere dem.

Planprogrammet - hovedmål

- Arealeffektivt utbygging og flerkjernet utvikling
- Effektivt, tilgjengelig og miljøvennlig mobilitetssystem
- Klima, natur, kulturmiljø og jordvern
- Sosialt bærekraftig by- og stedsutvikling
- Konkurranseskraft til næringslivet



Planprogrammet - 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.

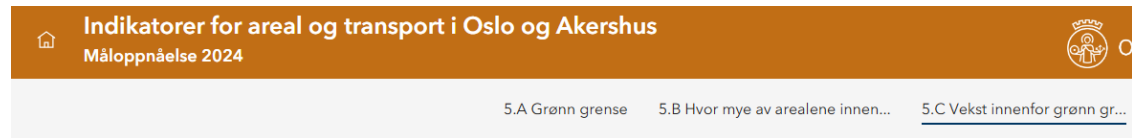


Dagens mål og indikatorer RAMP og byvekst

- Mål og indikatorer i dagens byvekstavtaler
- RAMP - mål og indikatorer i RAMP

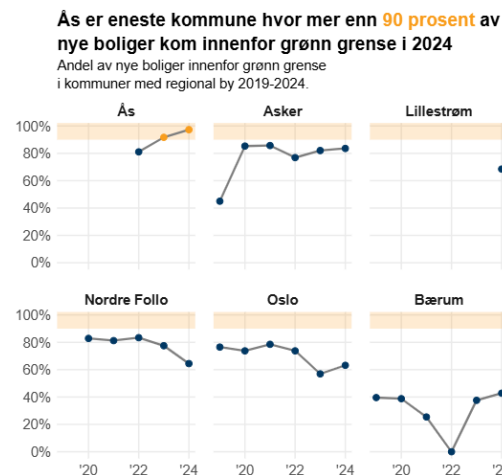
RAMP-indikatorer

- ▶ Gjeldende **regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus** blir fulgt opp gjennom et omfattende indikatorsystem (handlingsprogram 2, H2)
- ▶ 32 og opp til 44 indikatorer rapporteres annet hvert år
- ▶ To av de siste årene også gjennomført **dypdykk**
 - Kontorledighet/arbeidsplassintensive arbeidsplasser og regionale næringsområder/C-virksomheter
- ▶ Tilgjengelig på **plansamarbeidet.no**



Andel av nybygde boliger innenfor kommuneplanens prioriterte vekstområder (grønn grense eller tilsvarende)

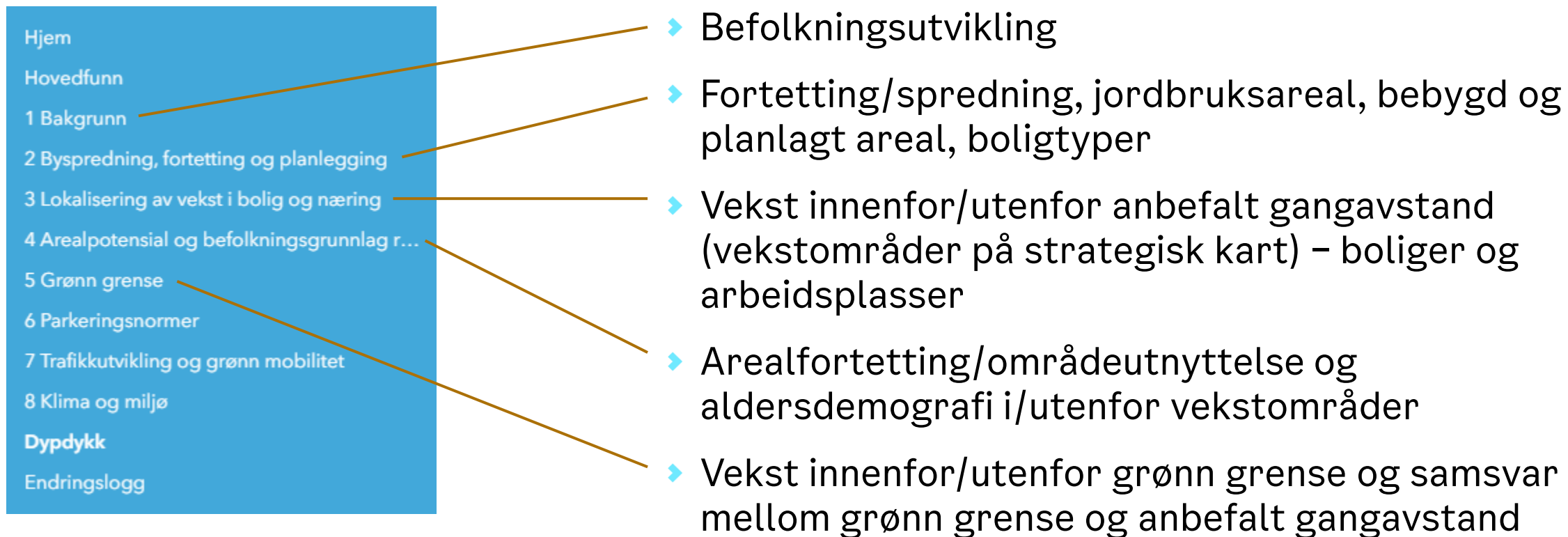
Ås er den eneste av regionby-kommunene (inkludert Oslo) hvor mer enn 90 prosent av nye boliger ble bygd innenfor grønn grense i 2024. Slik har de også fortsatt utviklingen i 2022 og 2023. Asker fortsetter å bygge en høy andel, over 80 prosent, av nye boliger innenfor grønn grense. I Lillestrøm, Nordre Follo og Oslo er andelen mellom 60 og 70 prosent. De tre kommunene har en betydelig lavere andel, litt over 40 prosent, sammenlignet med de andre kommunene i regionen med regional by.

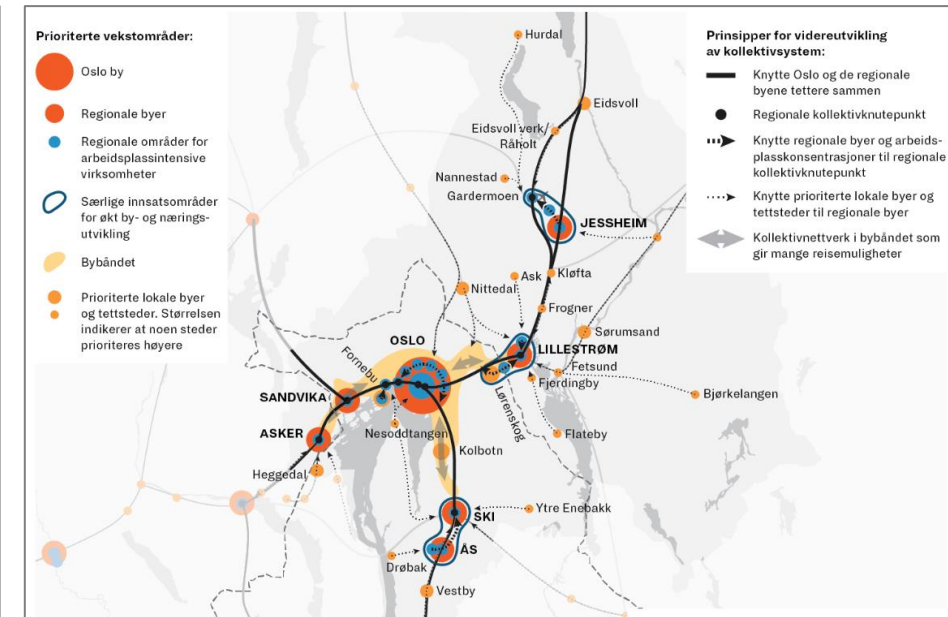
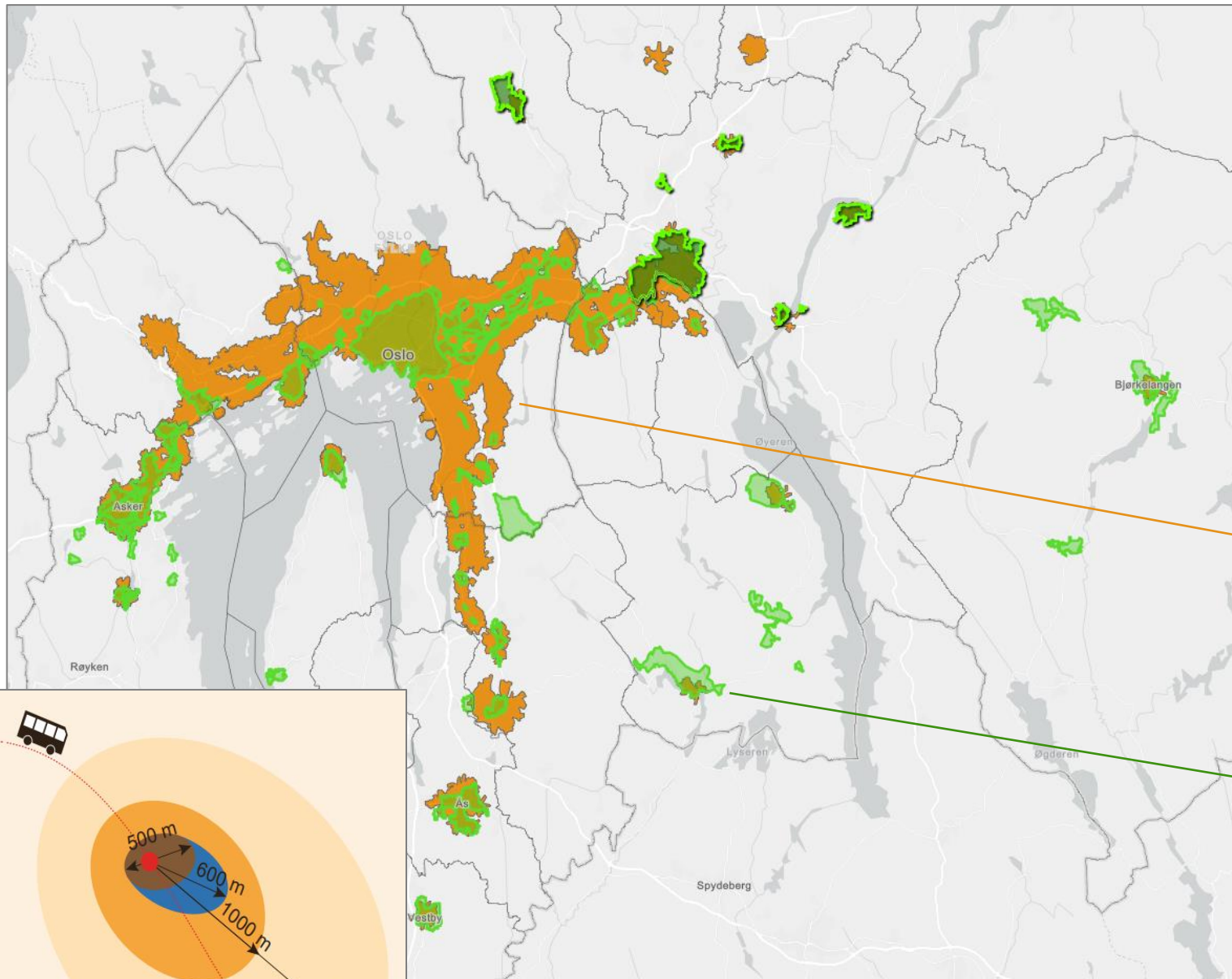


I resten av regionen har fire kommuner bygd mer enn 90 prosent av alle nye boliger innenfor grønn grense i 2024. Både Enebakk, Lørenskog og Hurdal fortsetter langt på vei en trend som de har hatt over tid, med at mye blir bygd innenfor grønn grense. Aurskog-Høland har en langt større andel i 2024 enn det de har hatt tidligere, rundt 70 prosent.



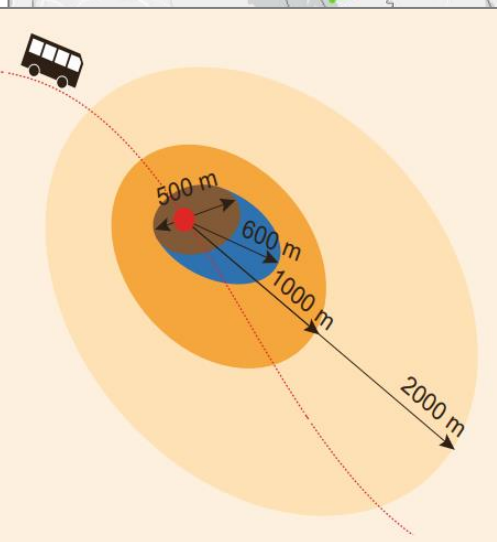
Indikatorer fordelt på åtte temaer





Anbefalt gangavstand fra knutepunkter i prioriterte vekstområder, i henhold til strategisk kart.

Grønne grenser som kommunene selv definerer, med utgangspunkt i strategisk kart.



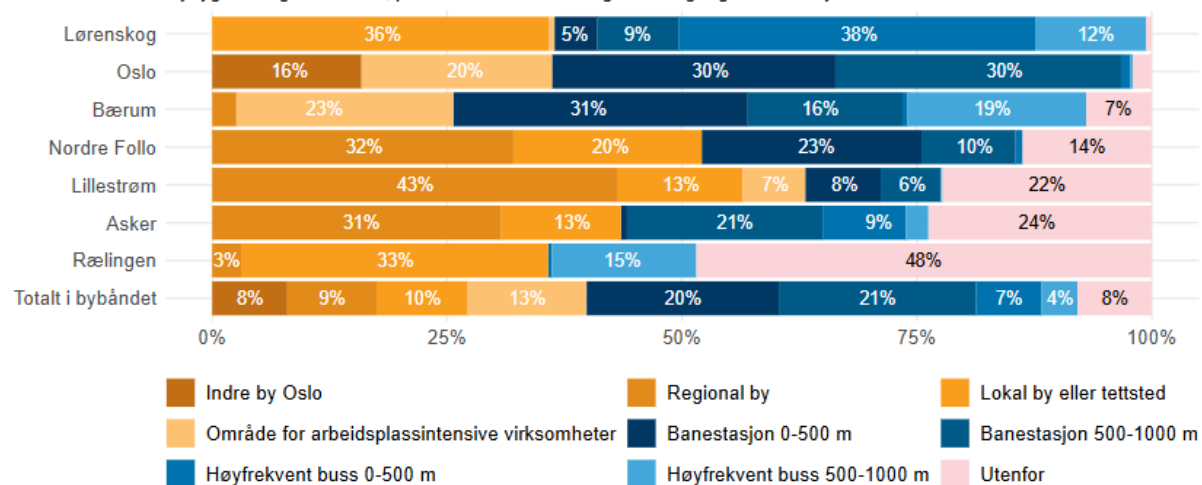
Indikatorer fordelt på åtte temaer



- ▶ Parkeringsnormer for bolig og næring
- ▶ Biltrafikk, kollektivreiser, hastighet for kollektiv, reisemiddelfordeling, tilfredshet med grønn mobilitet
- ▶ Utslipp fra veitrafikk, nullutslippsteknologi, luftkvalitet

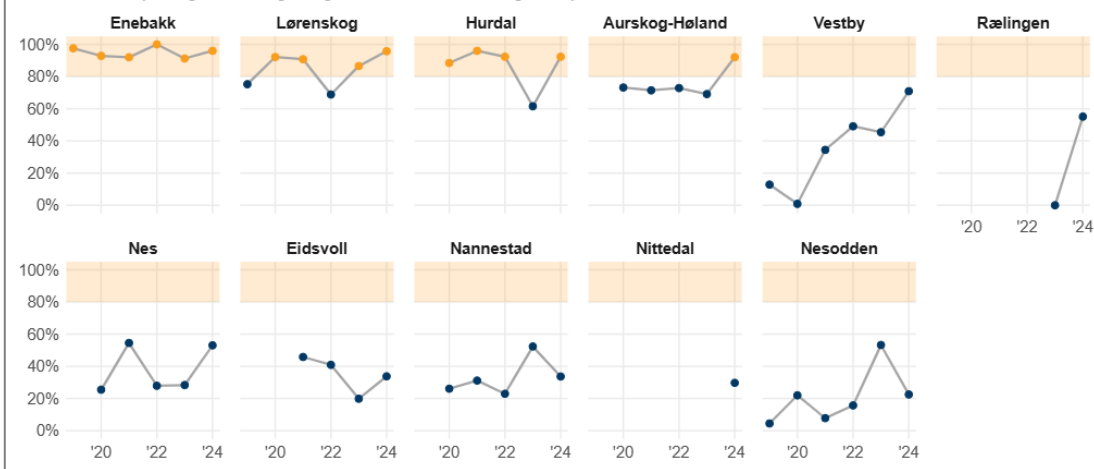
Over 90 prosent av alle nye boliger i bybåndskommunene i 2023-24 er innenfor anbefalt gangavstand

Nybygde boliger 2023-24, prosentandel innenfor og utenfor gangavstand i bybåndskommunene.



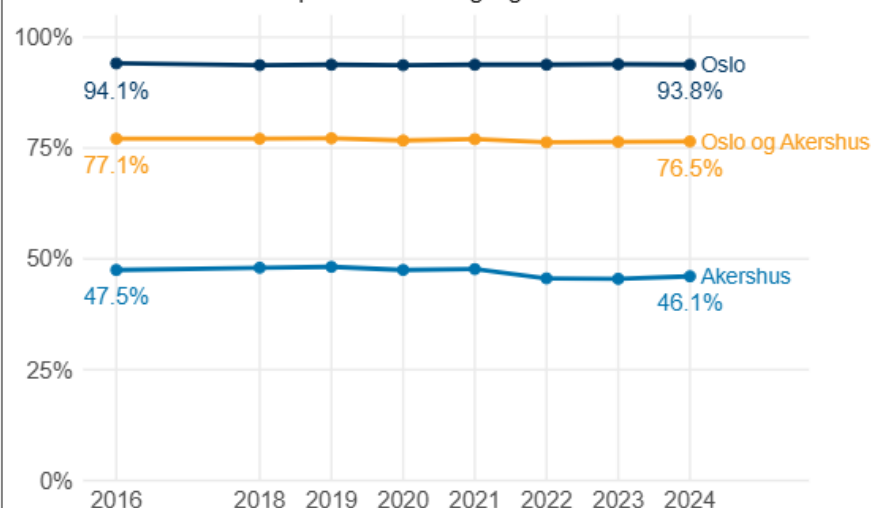
Fire kommuner hadde mer enn 80 prosent av nye 2024-boliger innenfor grønn grense

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



3 av 4 arbeidsplasser i Oslo og Akershus er innenfor anbefalt gangavstand

Andel av alle arbeidsplasser innenfor gangavstand 2016-2024.



Arbeidsgruppen til samferdselsdepartementet er inspirert av disse indikatorene og foreslår arealbruksindikatorer som angir hvor mange boliger og *arbeidsplass-* og *besøksintensive* virksomheter/arbeidsplasser som etableres innenfor og utenfor spesifikke gangavstandsoner.

Kort om prosjektet

- Prosjekteier
 - Storbyforskning og Bymiljøetaten, Oslo kommune
- Prosjektleder
 - Bymiljøetaten, Oslo kommune
- Start- og sluttdato
 - 20.november 2025 – 22.mai 2026
- Kontraktsverdi
 - 1,7 millioner
- Konsulent
 - Norconsult



Oslo

Mål og indikatorer i byvekstavtalene



Hensikt og formål

Formål: Utvikle et kunnskapsgrunnlag om mål og indikatorer i byvekstavtalene i lys av de tre bærekraftsdimensjonene

Hensikten med oppdraget er å utforske i hvilken grad eksisterende mål og indikatorer bidrar til ønsket utvikling i tråd med de tre bærekraftsdimensjonene. Det skal undersøkes om eksisterende mål og indikatorer burde suppleres eller erstattes med andre mål og indikatorer

Alle byområder med byvekstavtaler inngår



Oslo



Fase 1 og 2:

Kartlegging av dagens og nye mål/indikatorer

- Aktørkartlegging
 - Litteraturgjennomgang
 - Samtaler/intervjuer med sentrale aktører i alle byområdene
- Kunnskapsbank over ulike mål, indikatorer og datakilder

Fase 3:

Behov for nye mål og indikatorer?

- Vurdere mål/indikatorer etter:
 - Styrker og svakheter
 - Hvordan de svarer ut bærekraftdimensjonene
 - Gjennomgang og vurdering av mulige datakilder
- Utvikle potensielle nye mål/indikatorer, og deres relevans med tanke på de tre bærekraftsdimensjonene

Fase 4:

Drøfting

- Basert på tidligere faser
 - Drøfte implikasjoner av å endre eller bevare mål og indikatorer i byvekstavgiftene
- Faglig underlag om mål og indikatorer som grunnlag for forhandling av byvekstavgiftene

Workshops:

Digital workshop

Fysisk workshop



Oslo

Mål og indikatorer

- ▶ Byområdene må forholde seg til en lang rekke mål om areal og transport
- ▶ Mange av målene, men på langt nær alle, er fulgt opp av indikatorer
- ▶ Mye bygger på hverandre
- ▶ Ikke alltid koordinering mellom likelydende mål og indikatorer



Oversikt over indikatorer i byvekstavgiftene som har felles metodikk

► Hovedindikatorer

- Byindeks for lette kjøretøy
 - Hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet. Felles metodikk, men variasjon mellom byområdene i antall tellepunkter. SVV ansvarlig
- Trafikkarbeid
 - Beregnet basert på nasjonal RVU. SVV ansvarlig

► Støtteindikatorer

- Endring i antall kollektivreiser
 - Kollektivselskapene leverer tall
- Endring i transportmiddelfordeling
 - Data fra nasjonal RVU. SVV ansvarlig
- Utvikling av klimagassutslipp
 - Data fra Miljødirektoratet. Kommunene ansvarlig

► Oppfølging av innsatsområder

- Andel arbeidstakere som har gratis parkeringsplass ved arbeidssted
 - Fra nasjonal RVU. SVV ansvarlig
- Antall parkeringsplasser som tillates ved virksomheter
 - Fra kommunenes bestemmelser om parkering. Kommunene ansvarlig
- Arealindikatorer - kommer senere Kommunene ansvarlig

Hvilken del av nullvekstmålet er relevant?

*I byområdene skal klimagassutslipp, **kø, luftforurensning og støy** reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

...ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

...skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres...

...ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Overordnede funn om rapportering på indikatorene

- ▶ Store variasjoner i rapportering, særlig for arealbruk
 - ▶ Byområdene er ikke sammenlignbare med hverandre
 - ▶ Viktig at man skal kunne sammenlikne med seg selv – lange tidsserier
 - ▶ Hvert byområde jobber isolert både med avtale og med rapportering
- ▶ De som rapporterer ser ikke alltid sammenhengen mellom rapporteringen og den overordnede avtalen
 - ▶ Formålet med rapporteringen fra statens er uklart
 - ▶ Det er ikke referert til indikatorene i byutredningene
 - ▶ Byområdene har i varierende grad tilpasset indikatorer til lokale mål og behov.
- ▶ Rapporteringshierarkiet fungerer godt og følges
 - ▶ De som skal rapportere tar ansvaret
- ▶ Stor variasjon i om man ønsker at dagens mål og indikatorer skal videreutvikles/utvides (for eksempel når det gjelder sosial bærekraft).

Boligers avstand til større senter/kollektivknutepunkt

Hvilken del av nullvekstmålet er relevant?

*I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom **effektiv arealbruk** og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

Datakilder	Metode			
	Andel innenfor/utenfor	Gjennomsnittlig avstand		
	Inndeling	Inndeling		
	Avgrensede areal	Mange punkter	Få punkter (ett per sentrum)	
Matrikkel	Trondheimsområdet	Osloområdet	Bergensområdet	Nord-Jæren Nedre Glomma Tromsø

Arbeidsplassers avstand til større senter/kollektivknutepunkt

Hvilken del av nullvekstmålet er relevant?

*I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom **effektiv arealbruk** og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

Datakilder	Metode		
	Andel innenfor/utenfor	Gjennomsnittlig avstand	
	Avgrensede areal	Mange punkter	Få punkter (ett per sentrum)
			
		Bergensområdet	Tromsø
	Trondheimsområdet		Nord-Jæren
		Osloområdet	Nedre Glomma (fra ADV?)

Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i større sentra og kollektivknutepunkt (andel tids- og avgiftsbelagte)

Hvilken del av nullvekstmålet er relevant?

*I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom **effektiv arealbruk** og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

Datakilder

	Inndeling samsvarer med arealindikatorer	Inndeling samsvarer ikke med arealindikatorer
Manuelle tellinger	Bergen	Trondheim Oslo
SVV parkerings-register	Nedre Glomma Nord-Jæren	
Parkerings-selskaper	Nord-Jæren	
ADV		Tromsø

Spørsmål til diskusjon

- Hvordan henger målene og indikatorene fra RAMP sammen med Byvekstavtalen?
- Hvordan bidrar målene og indikatorene til ønsket utvikling?
- Hvordan henger tiltak, mål og indikatorer sammen?

Pause



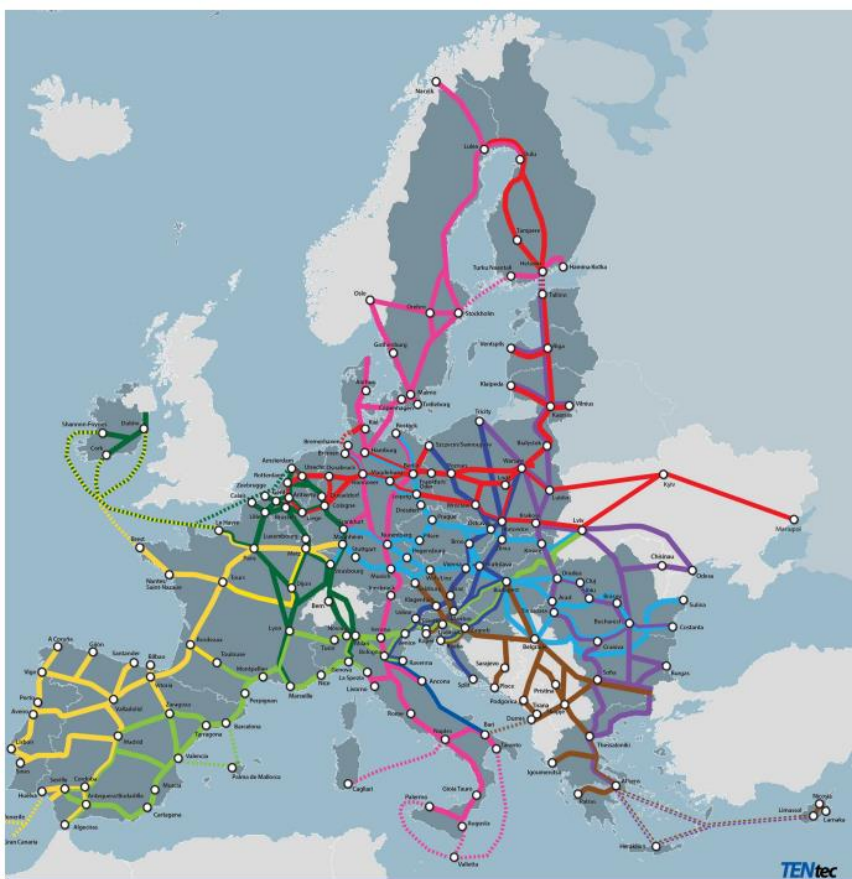
Evt videreutvikling av mål og indikatorer

- TEN-T nettverket
- Sosial bærekraftig mobilitet

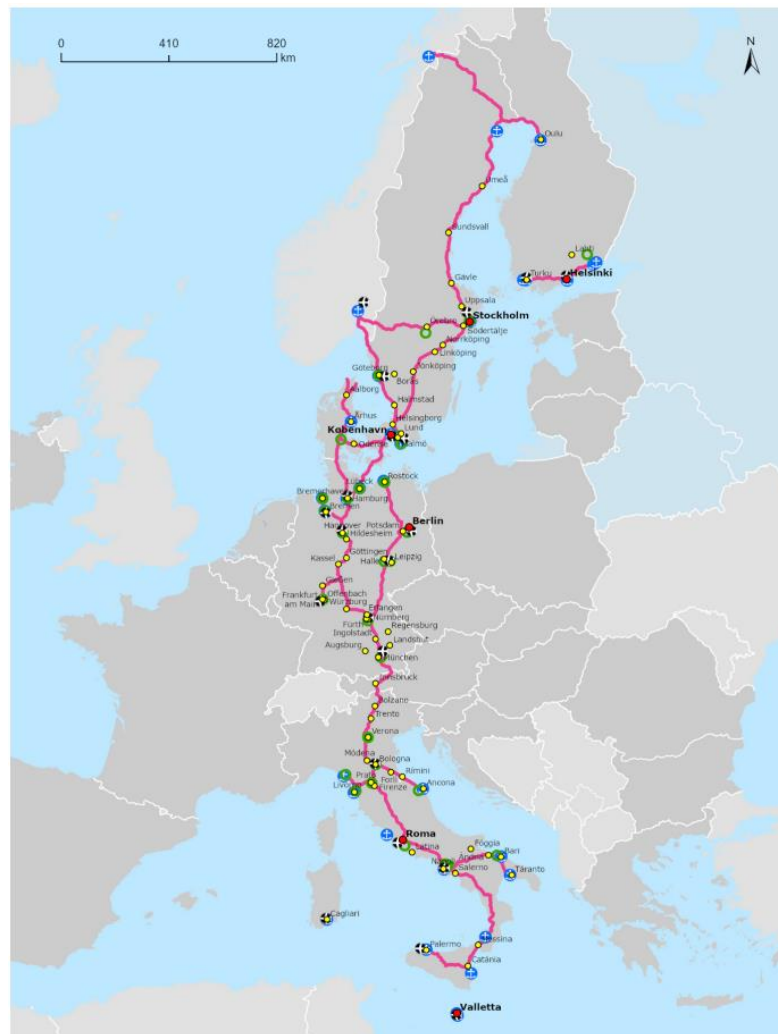


TEN-T

Mål og indikatorer relevant for måloppnåelse og rapportering av byvekstavtaler



- ATLANTIC
- NORTH SEA - RHINE - MEDITERRANEAN
- NORTH SEA - BALTIC
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- BALTIC SEA - ADRIATIC SEA
- RHINE - DANUBE
- MEDITERRANEAN
- WESTERN BALKANS - EASTERN MEDITERRANEAN
- BALTIC SEA - BLACK SEA - AEGEAN SEA



Inland Waterways	Roads	Ports	Airports	Rail-Road Terminals (RRT)	Urban Nodes
...	—	⚓	✈	⊙	●



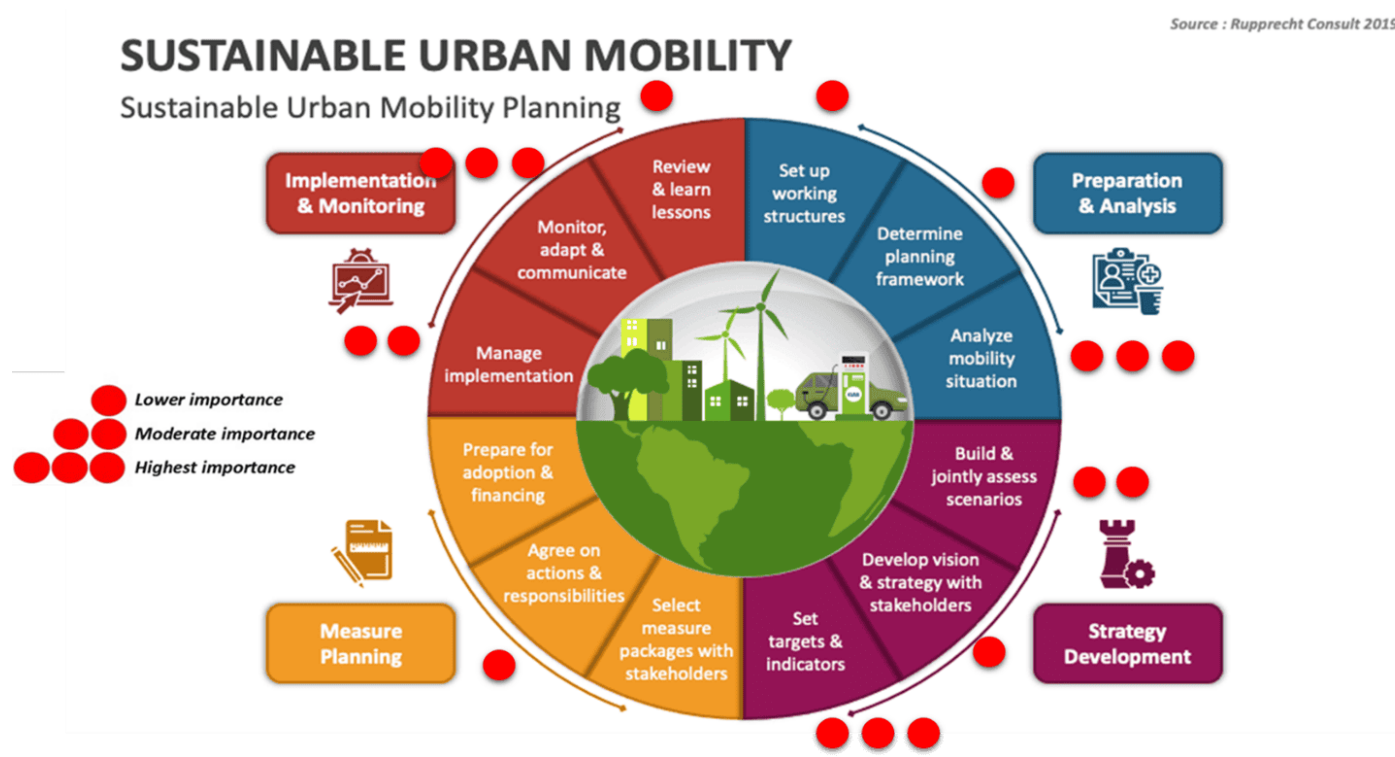
Railways	Rail-Road Terminals (RRT)	Ports	Urban Nodes
—	⊙	⚓	●

Hva er TEN-T

- ▶ Hovedmål
 - ▶ Sikre et sammenhengende, effektivt, interoperativt og robust transportnettverk i hele EU/EØS
 - ▶ Styrke bærekraftige transportformer (jernbane, kollektiv, tilknytning til havner/terminaler)
 - ▶ Redusere klimagassutslipp i transportsektoren i tråd med EUs Green Deal
- ▶ Alle 431 «urban nodes» i TEN-T må
 - ▶ vedta en Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) innen 2027 ([Lenke til vedtak](#))
 - ▶ regelmessig rapportere måloppnåelse av planen
- ▶ Det er ikke vedtatt noen indikatorer enda, men det er vedtatt temaer det skal rapporteres på
 - ▶ Det skal rapporteres på såkalte urban mobility indicators (UMI), men det er ikke vedtatt noe indikatorsett enda
 - ▶ Bærekraft
 - ▶ Sikkerhet
 - ▶ Tilgjengelighet
 - ▶ UMI er under utarbeidelse frem mot første rapporteringsfrist i 2027.
 - ▶ Det skal være et standardisert, europeisk sett.
- ▶ Det er i tillegg indikatorer som må rapporteres på fra statlig hold, som går på infrastrukturen som er del av nettverket.

SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan)

- ▶ Strategisk plan med mål om å tilfredsstille mobilitetsbehovene til mennesker og virksomheter i byer og omland for bedre livskvalitet.
- ▶ Må rapportere på indikatorer for å følge opp fremgang innen følgende prioritetsområder fra TEN-T
 - ▶ Fremme effektiv og støysvak nullutslippstransport og –mobilitet, inkludert grønne flåter for passasjerer og gods.
 - ▶ Øke markedsandelen til kollektiv og aktive transportformer gjennom tiltak som styrer passasjermobiliteten i retning av disse transportformene, inkludert trygg og sikker infrastruktur for aktive transportformer der det er egnet
 - ▶ Fremme effektiv støysvak og lavutslipp urban godstransport
 - ▶ Øke tilgjengelighet og kobling mellom urbane og rurale områder, og tilgang til smart, bærekraftig og rimelig transport
- ▶ Første rapportering innen 31. desember 2027



SUMP indikatorer

- ▶ Ingen indikatorer er vedtatt enda, men det er utarbeidet et forslag fra en gruppe med eksperter innen syv hovedtemaer. Knyttes ofte opp mot innbyggertall (per innbygger). Indikatorsettet er svært omfattende:
 - ▶ Trafikkulykker og skader (16 resultatindikatorer)
 - ▶ Flere indikatorer om skadestatistikk brutt ned på alder, kjønn, kjøretøy, fartsgrense mm.
 - ▶ Lengde og andel sykkelvennlige veier (tolkes som eget sykkelfelt, eller ingen biltrafikk?)
 - ▶ Reisemiddelfordeling (19 resultatindikatorer)
 - ▶ Reisemiddelfordeling fordelt på reiseformål
 - ▶ Antall turer med delt sykkel, mikromobilitet, delt moped
 - ▶ Antall abonnementer for delte mobilitetstjenester
 - ▶ Antall måneds- og årskort for kollektiv, antall årlige kollektivpassasjerer per innbygger.
 - ▶ Støy (15 resultatindikatorer)
 - ▶ Andel eksponert for ulike støynivåer dag/kveld/natt innen veg, bane, lufttransport
 - ▶ Luftforurensning (42 resultatindikatorer)
 - ▶ Snitt utslipp PM_{2,5}, PM₁₀, NO₂ fra ulike kjøretøykategorier (g/km)

Et utkast til rammeverk for oppfølging av SUMP laget av interreg baltic sea region (Oslo er en del av) Har laget et forslag til implementering av SUMP for medlemmene, med 141 indikatorer innen temaene, gange, sykkel/mikromobilitet, kollektivtransport, biltrafikk, delt mobilitet, bylogistikk, tungtransport. Det er laget en vurdering av relevans av de ulike indikatorene basert på en bys størrelse.

SUMP indikatorer forts.

- ▶ Ingen indikatorer er vedtatt enda, men det er utarbeidet et forslag fra en gruppe med eksperter innen syv hovedtemaer. Knyttes ofte opp mot innbyggertall (per innbygger). Indikatorsettet er svært omfattende:
 - ▶ Kø (12 resultatindikatorer)
 - ▶ Økning i reisetid på 3 km reise på representativ rute med ulike transportmidler (min og %)
 - ▶ Klimagassutslipp (16 resultatindikatorer)
 - ▶ Årlig og snitt brønn-til-hjul GHG-utslipp per kjtkm. For ulike kjøretøygrupper og fra veitrafikk samlet sett
 - ▶ Tilgjengelighet til mobilitetstilbud (32 resultatindikatorer)
 - ▶ Antall kollektivstopp/stasjoner med færre enn/flere enn 4 avg. Per time per 1000 innbyggere
 - ▶ Kjtkm kjørt kollektiv per 1000 innbyggere
 - ▶ Antall delte kjøretøy brutt ned på grupper per 1000 innb.
 - ▶ Andel av areal dekket av delt mobilitet
 - ▶ Antall stasjoner per 1000 innb og kvkm. For stasjonsbasert delt mobilitet
 - ▶ Antall måneds- og årskort for kollektiv, antall årlige kollektivpassasjerer per innbygger.
 - ▶ Affordability på kollektivtransport mot gjennomsnittlig husholdningsinntekt
 - ▶ Antall turer med delt sykkel, mikromobilitet, delt moped
 - ▶ Antall abonnementer for delte mobilitetstjenester
 - ▶ Antall sykkelparkeringsplasser ved kollektivstopp/stasjoner per 1000 innbygger
 - ▶ Taxikjøretøy per 1000 innb. Og antall turer per 1000 innbygger

Et utkast til rammeverk for oppfølging av SUMP laget av interreg baltic sea region (Oslo er en del av) Har laget et forslag til implementering av SUMP for medlemmene, med 141 indikatorer innen temaene, gange, sykkel/mikromobilitet, kollektivtransport, biltrafikk, delt mobilitet, bylogistikk, tungtransport. Det er laget en vurdering av relevans av de ulike indikatorene basert på en bys størrelse.

Noen andre kilder

- ▶ [Sustainable urban mobility indicators](#)
- ▶ <https://www.urbanmobilityportal.com/indicators#Regional>

Sosial berekraft i mobilitet

Definisjonar

Moglegheitsrom for mål og indikatorar

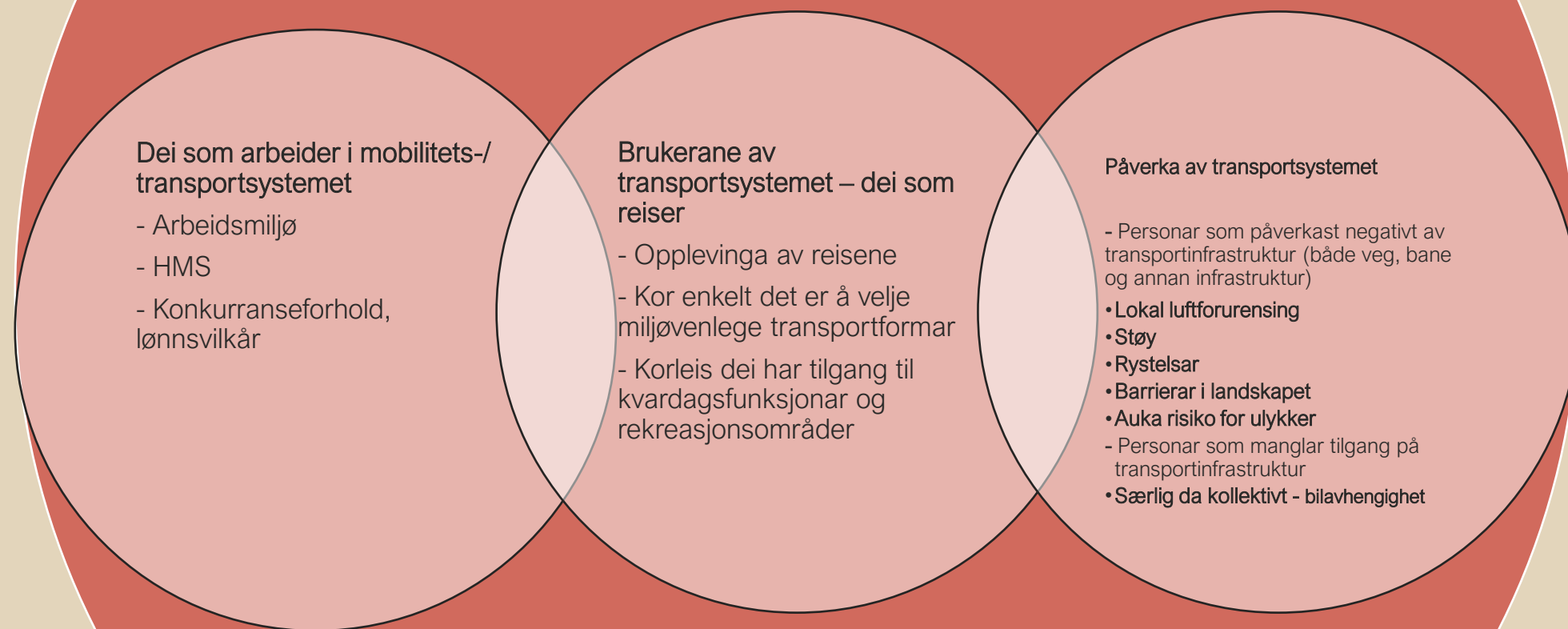


Definisjonar

Sosial bærekraft handler om å sikre at alle mennesker får et godt og rettferdig grunnlag for et anstendig liv. Vi må jobbe for at alle mennesker skal ha like muligheter til et stabilt helsefremmende liv, til å få utdanning og å jobbe og leve uten diskriminering av noe slag. Menneskerettighetene er det viktigste grunnlaget for dette

(Brundtland-kommisjonen, 1987).

Sosial bærekraft i mobilitetsfeltet



Byvekstvtalen



[Dette bildet](#) av Ukjend forfatter er lisensiert under [CC BY-SA-NC](#)



Korleis påverkar verkemiddelpakkene i byutredningen sosial berekraft?

- ▶ VP1 – tilbudsforbetring på kollektiv, sykkel og gange
- ▶ VP2 – bilrestriktive tiltak
- ▶ VP3 – VP1 + VP2
- ▶ VP4 – Fortetting + VP3



Byutredning
Oslo-området



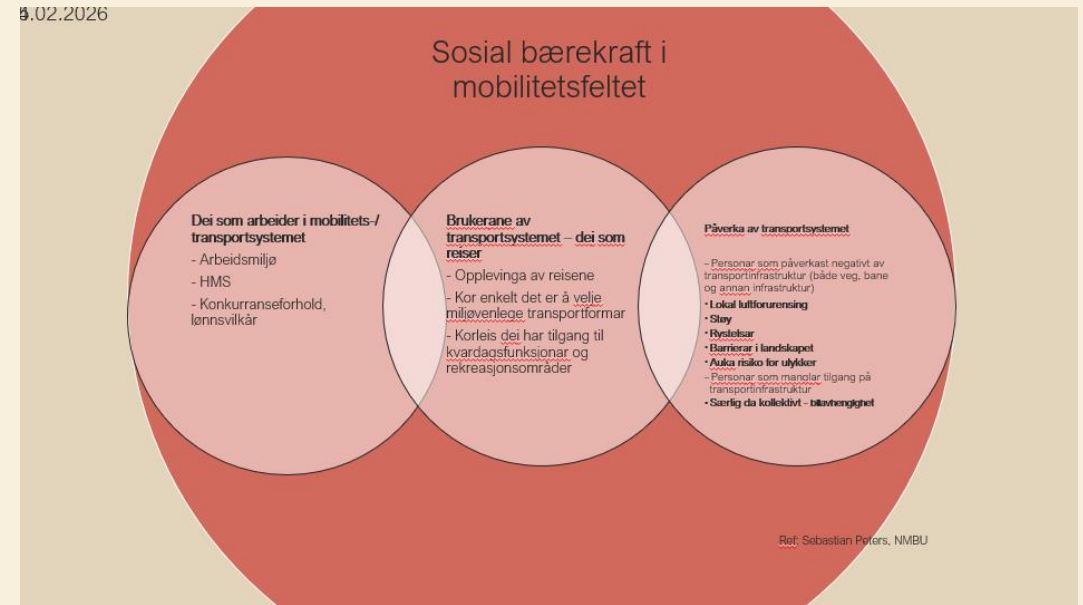
Sosial berekraft i regional plan



Regional plan for areal, Trøndelag (RPA):

RPA oppfordrer til gode avveiinger der det tas hensyn til både det økologiske, sosiale og økonomiske bærekraftperspektivet.

«Flere av de sosiale bærekraftsmålene har også en klar sammenheng med arealbruk. Bolig og levekår, livskvalitet, mulighet til aktivitet og god folkehelse er forhold som i stor grad påvirkes av arealplanlegging. Mer utvikling av fornybar energi har både samfunnsmessige og sosiale dimensjoner i seg, og arealdisponering står også her helt sentralt».



Spørsmål til diskusjon

- Hvordan henger sosial bærekraft sammen med RAMP, O3, byvekst?
- Bidrar dagens mål og indikatorer med å belyse dette tema?
- Tilgjengelighetsanalysen TØI/Byutredningen/Viken-Akershus
- Støy, luftforurensing – sosial bærekraft?
- Folkehelse – sosial bærekraft?

