



Kommunal- og  
moderniseringsdepartementet

Utredning

# Utredning om fremtidig organisering av samarbeidet om areal og transport i hovedstadsområdet

# Innhold

	<b>Forord</b> .....	3
	<b>Sammendrag</b> .....	4
<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	6
	1.1 Bakgrunn for utredningen .....	6
	1.2 Sammenhengen mellom utredningen og andre pågående prosesser .....	6
	1.3 Mandatet .....	9
	1.4 Utredningsarbeidet .....	10
	1.5 Avgrensning av utredningen – hva skal analyseres?.....	10
	1.6 Hva menes med effektiv samordning av areal og transport?.....	12
<b>2</b>	<b>Nåsituasjonen og utfordringsbildet</b> .....	15
	2.1 Nåsituasjonen .....	15
	2.2 Utfordringsbildet .....	25
<b>3</b>	<b>Beskrivelse av ulike modeller</b> .....	33
	3.1 Areal- og transportoppgavene.....	33
	3.2 Organisasjonsform og beslutningssystem.....	33
	3.3 Beskrivelse av modellene .....	34
<b>4</b>	<b>Drøfting av de ulike modellene</b> .....	41
	4.1 Dagens modell med dagens samarbeidsarenaer .....	41
	4.2 Modell 1: Byvekstavgift uten etablering av et hovedstadsråd .....	43
	4.3 Modell 2: Byvekstavgift kombinert med etablering av et separat hovedstadsråd .....	45
	4.4 Kort oppsummert om vurdering av modellene.....	49
<b>5</b>	<b>Oppsummering og videre arbeid</b> .....	50
	<b>Referanser</b> .....	53
	<b>Vedlegg</b> .....	54

# Forord

Ved Stortingets behandling av Prop. 84 S (2016-2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå*, besluttet Stortinget at Oslo fortsatt skal være selvstendig kommune og fylkeskommune. Det ble samtidig påpekt at en slik løsning vil kreve gode samarbeidsløsninger mellom Oslo og den nye Viken fylkeskommune. Som en oppfølging av dette har det derfor blitt utredet om etablering av et nytt samarbeidsorgan - et hovedstadsråd - kan bidra til mer effektivt samarbeid om areal- og transportløsninger i hovedstadsområdet. Utredningsarbeidet har vært ledet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i samarbeid med Samferdselsdepartementet. Akershus fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Skedsmo og Oppegård, har deltatt i arbeidet.

Utredningen har hatt som mål å se på alternative løsninger for bedre og mer effektiv samordning av areal- og transportpolitikken i hovedstadsområdet, på tvers av fylkes- og kommunegrensene. Hvordan kommunene i bybåndet kan involveres på en bedre måte enn i dag har blitt særskilt vurdert. Viktige premisser ved vurderingen av de alternative modellene – herunder etablering av et hovedstadsråd – har vært bedre måloppnåelse og økt effektivitet.

Den anbefalte løsningen i utredningen er departementenes forslag til modell for et effektivt samarbeid om areal- og transportløsninger i hovedstadsområdet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
30.04.2018

# Sammendrag

Som oppfølging av Stortingets behandling av Prop. 84 S (2016-2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå*, har det blitt utredet om etablering av et hovedstadsråd kan bidra til mer effektivt samarbeid om areal- og transportløsninger i hovedstadsområdet. I henhold til mandatet for utredningsarbeidet har fordeler og ulemper ved ulike modeller blitt vurdert med tanke på om de vil bidra til bedre samordning og mer effektivitet i dette arbeidet.

I utredningsarbeidet har det blitt lagt vekt på å vurdere modellene med tanke på måloppnåelse, herunder både klimapolitiske og areal- og transportpolitiske mål. Ansvarsområder og oppgaver er vurdert på et overordnet nivå og effektivitet har blitt nærmere definert til å omhandle beslutningseffektivitet, samfunnsøkonomisk effektivitet og effektive planprosesser. En beskrivelse av nåsituasjonen og utfordringsbildet har blitt lagt til grunn for de vurderingene som er gjort. Utgangspunktet har vært at mye fungerer bra med dagens samarbeidsmodell, som blant annet omfatter mange etablerte samarbeidsarenaer innenfor areal- og transportområdet. De utfordringene som har blitt trukket frem er knyttet til at samordningen av areal- og transportpolitikken i hovedstadsområdet skal skje på tvers av fylkes- og kommunegrenser. En helhetlig byvekstavtale for areal- og transporttiltak, slik det er skissert i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 vil være et svært viktig virkemiddel for å løse areal- og transportutfordringene på en mer effektiv måte. Involveringen av kommunene, som arealmyndigheter, må imidlertid løses på en bedre måte enn i dagens modell, både når det gjelder byvekstavtalen og oppfølgingen av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

De tre modellene som har blitt beskrevet er en videreføring av dagens modell (0-alternativet), etablering av en byvekstavtale uten etablering av et hovedstadsråd, samt etablering av en byvekstavtale kombinert med etablering av et separat hovedstadsråd. De to alternative modellene til dagens modell er beskrevet med ulikt omfang av involvering av kommunene. Modellene er drøftet med tanke på oppgaver, ansvar og effektivitet i arbeidet med areal og transport, organisasjonsform og beslutningssystem, samt involvering av kommunene. Forholdet til Oslopakke 3 og Samarbeidsrådet for oppfølging av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus har blitt vurdert.

Den løsningen som foreslås kombinerer elementer fra alle de tre modellene, slik de er beskrevet i denne utredningen. De elementene som fungerer godt i dagens modell videreføres. Det gjelder de fleste av de etablerte samarbeidsarenaene, for eksempel Ruter-samarbeidet. For å styrke samordningen mellom forvaltningsnivåene i areal- og transportpolitikken etableres det en byvekstavtale for hovedstadsområdet hvor kommunene Bærum, Oppegård (Nordre Follo), Skedsmo (Lillestrøm) og Oslo, samt Akershus (Viken) fylkeskommune, inviteres til å delta sammen med staten i den politiske styringsgruppen. Dersom styringsgruppen finner det hensiktsmessig, kan det inngås underavtaler med andre kommuner, som er direkte berørte av nye prosjekter i byvekstavtalen. Dagens bymiljøavtale og byutviklingsavtale erstattes av den nye byvekstavtalen. Byvekstavtalen skal sikre et godt rammeverk for

løpende samarbeid om samordnet areal- og transportutvikling. Hovedtyngden av veksten i hovedstadsområdet skal skje i de prioriterte regionale byene i bybåndet i tråd med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Den regionale planen skal legges til grunn og innarbeides i de enkelte kommunenes arealplaner. Samarbeidet om areal- og transportutviklingen i hovedstadsområdet vil styrkes, dersom de største kommunene i bybåndet blir en del av byvekstavtalen. Kommunene, fylkeskommunen og staten forplikter seg til å følge opp avtalen. Oslopakke 3 vil være en del av den nye byvekstavtalen. Eventuelle endringer i styringen av Oslopakke 3 må diskuteres og avklares nærmere etter at byvekstavtalen er etablert.

Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus kan videreutvikles til et hovedstadsråd, som involverer de største kommunene i bybåndet. Hvilke oppgaver et slikt hovedstadsråd skal ha og hvilke kommuner som skal delta, må avklares nærmere. Utviklingen og formatet på et slikt råd vil det være planeierne, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, som har ansvar for. For å oppnå økt samordning og effektivitet skal det legges vekt på et konstruktivt samarbeid mellom Samarbeidsrådet/hovedstadsrådet og arbeidet med byvekstavtaler. Staten inviteres til møter i Samarbeidsrådet/hovedstadsrådet i relevante saker.

Utredningsarbeidet har vært ledet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i samarbeid med Samferdselsdepartementet. Den foreslåtte løsningen i utredningen er departementenes forslag til mulig modell for et effektivt samarbeid om areal- og transportløsninger i hovedstadsområdet. Akershus fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Skedsmo og Oppegård har deltatt og gitt råd i arbeidet.

# 1 Innledning

---

## 1.1 Bakgrunn for utredningen

Som det fremgår av Prop. 84 S (2016-2017), *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå*, skal det utredes om etablering av et hovedstadsråd kan bidra til mer effektivt samarbeid om areal- og transportløsninger i hovedstadsområdet. Utredningen skal også beskrive andre modeller for organisering av areal- og transportarbeidet i hovedstadsområdet, og det et skal fokuseres på forenklingsmuligheter innenfor eksisterende løsninger. Hensikten er å bidra til en bedre, mer effektiv og helhetlig areal- og transportpolitikk.

Ved behandling av ovennevnte proposisjon besluttet Stortinget at Oslo fortsatt skal være selvstendig kommune og fylkeskommune, jfr. *Innst.385 S (2016-2017)*:

*«Flertallet støtter forslaget om å beholde Oslo kommune som selvstendig kommune og fylkeskommune, men ønsker å poengtere at dette krever enda større fokus på samarbeid og samhandling mellom Oslo og den nye fylkeskommunen bestående av Østfold, Akershus og Buskerud, samt omkringliggende kommuner. Flertallet viser til at regjeringen varsler en egen utredning av løsninger som skal medvirke til mer effektivt arbeid med areal og transport i Osloregionen, herunder muligheten for å etablere et eget hovedstadsråd.»*

På denne bakgrunn er det derfor nødvendig å se nærmere på om arbeidet med areal- og transportpolitiske spørsmål i hovedstadsområdet kan effektiviseres og forbedres, og hvordan dette også eventuelt kan involvere berørte kommuner rundt Oslo, hvorav flere er nye (og større) som følge av kommunereformen.

Arbeidet med bl.a. byvekstavtalene gjør det viktig å få avklart den nye samarbeidsmodellen så raskt som mulig. Det er også en målsetting for dette utredningsarbeidet at dersom det foreslås at et nytt organ etableres, bør det erstatte et eksisterende. Flere organer vil komplisere arbeidet med areal og transport.

## 1.2 Sammenhengen mellom utredningen og andre pågående prosesser

### Regionreformen

Stortinget sluttet seg våren 2017 til regjeringens forslag i om å slå sammen Akershus, Buskerud og Østfold fra 2020, jf. Prop. 84S (2016-2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå* og *Innst. 385 S (2016-2017)*. Det nye fylket får nærmere 1,2 millioner innbyggere og et areal på om lag 24 000 km<sup>2</sup>. Regjeringen begrunner sammenslåingen bl.a. slik:

*“Dei tre fylka har likskapstrekk, felles kjenneteikn og felles utfordringar, ikkje minst med tanke på nærleiken til Oslo og at mange av innbyggjarane er del av arbeidsmarknaden i hovudstadsregionen. Eit samla Buskerud, Akershus og Østfold kan leggje felles planar for ein balansert og fleirkjerna struktur for å styrkje lokalsentera i ulike delar av det nye fylket. Dette kan forenkle samarbeidet mellom stat og regionalt folkevalt nivå om dei store linjene for samfunnsutviklinga i det sentrale Austlandet. Eit stort fylke vil òg inkludere store delar av transportarbeidet, noko som vil forenkle samarbeidet med Oslo om å finne koordinerte løysingar.”*

Ved behandling av Prop. 84S (2016-2017) Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå, ba Stortinget “regjeringen sørge for at regional veiadministrasjon som har ansvar for planlegging og drift av fylkesveiene, overføres fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå.”, jf. Innst. 385 S (2016-2017). På denne bakgrunn har Samferdselsdepartementet igangsatt et arbeid for å følge opp dette. Det er fortsatt ikke besluttet hvordan dette skal gjøres i praksis, men en konsekvens er trolig at de nye regionene vil få tilført mer kompetanse og ressurser på transportområdet, noe som også vil få betydning for arbeidet med areal- og transportplanleggingen i hovedstadsområdet.

Etter anmodningsvedtak i Stortinget våren 2016, jf. Innst. 377 S (2015–2016) satte Kommunal- og moderniseringsdepartementet sommeren 2017 ned et ekspertutvalg for å vurdere ytterligere oppgaver til de nye fylkeskommunene. Utvalget la frem sin rapport 1 februar 2018. Innenfor samferdsel og planområdet la utvalget fram følgende forslag som er spesielt relevante i denne rapporten:

### **Kjøp av persontransport på tog**

Ansvar for kjøp av fylkesinterne togruter og kjøp av togruter mellom henholdsvis Østfold/Akershus/Buskerud, Telemark/Vestfold, Hedmark/Oppland og Oslo, som i dag ligger til Jernbanedirektoratet. Ansvar for grenseoverskridende togruter forutsetter et nært samarbeid mellom fylkeskommunene, for eksempel ved at Østfold, Akershus og Buskerud tar et vertskommuneansvar som det største “jernbanefylket”.

### **Regional planlegging**

Utvalget støtter regjeringens forslag til tiltak for å styrke regional planlegging som virkemiddel. Videre foreslår utvalget:

- å tydeliggjøre og forankre statens plikt til deltakelse og oppfølging av regionale planer i plan- og bygningsloven.
- å vurdere hvordan fylkesmannen kan innta en tilsynsrolle overfor statlige etater med hensyn til faktisk deltakelse i planprosesser og oppfølging i tråd med plan- og bygningsloven.

- å utvikle fastere prosedyrer for å sette samfunns mål for KVV-arbeidet i den inn-ledende idéfasen i KS-systemet, og for tilsvarende prosesser for vurdering av andre store statlige investeringer.
- at regionale planbestemmelser videreutvikles og formidles som et virkemiddel for en langt større bredde av temaer enn hvordan det brukes i dag.
- at det i plan- og bygningsloven åpnes for at fylkeskommunen (etter anmodning fra aktuelle kommuner eller pålegg fra staten) i tillegg til staten kan tre inn i myndig-heten til kommunestyret og utarbeide plan etter bestemmelsene for kommunal plan med juridisk bindende virkning.
- at staten aktivt bruker muligheten til å gi tydelige nasjonale forventninger til regional planlegging som virkemiddel for gjennomføring av nasjonal politikk.

### **Kommunereformen**

Fet kommune, Skedsmo kommune og Sørums kommuner slås sammen til Lillestrøm kommune fra 1. januar 2020. Fra samme dato slås Oppegård kommune og Ski kommune seg sammen til Nordre Follo kommune. Det er gitt oppdrag til fylkesmannen i Oslo og Akershus å utrede grensejusteringer både mellom Lillestrøm kommune og Nes kommuner, samt mellom Ås kommune og Nordre Follokommune. Det tas sikte på at eventuelle justeringer skal tre i kraft samtidig med at de nye kommunene trer i kraft.

Lørenskog og Rælingen har begge fattet vedtak om å bestå som selvstendige kommuner.

Ullensaker kommune fattet vedtak om at de ønsket sammenslåing med nabokommuner, men det var ingen av de omkringliggende kommuner som fattet vedtak om sammenslåing. Ullensaker består derfor som nå.

Bærum kommune fattet vedtak om at kommunen er positiv til sammenslåing dersom nabokommuner i Akershus eller Buskerud skulle være interessert.

Asker kommune slås sammen med Hurum kommune og Røyken kommune fra 1. januar 2020. Navnet på den nye kommunen er Asker kommune.

### **Byvekstavtale for Oslo og Akershus**

Det er inngått en bymiljøavtale mellom staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Det er også inngått en byutviklingsavtale. Disse avtalene skal reforhandles og samordnes til en ny byvekstavtale. Dette arbeidet starter etter planen opp i 2018. Byvekstavgifter er en videreføring av Samferdselsdepartementets arbeid med bymiljøavtaler og Kommunal- og moderniseringsdepartementets arbeid med byutviklingsavtaler. De nye helhetlige byvekstavtalene for areal og transport for de 9 største byområdene er et av regjeringens prioriterte klimapolitiske virkemidler.



Det overordnede målet for både for gjeldende bymiljø- og byutviklingsavtale og den nye byvekstavtalen er 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. Dette vil også kunne bidra til mer attraktive bysentra.

Dersom de lokale partene ønsker det, kan de ta opp egne og sterkere mål i forhandlingen. Oslo har mål om en ytterligere reduksjon i biltrafikken med 20 pst. innen 2019 og med en tredel innen 2030.

Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. Dette må gjenspeiles i vurderingen av virkemiddelbruken og valget av løsninger for gang- og sykkeltrafikken. Utviklingen av regionen skal skje med høy arealutnyttelse i de prioriterte vekstområdene i tråd med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Byvekstavtalen skal sikre et godt rammeverk for løpende samarbeid om samordnet areal- og transportutvikling.

### 1.3 Mandatet

Utredningen skal:

1. Beskrive nåsituasjonen og et felles utfordringsbilde
2. Vurdere fordeler og ulemper for arealplanlegging og transportarbeidet ved ulike modeller, der etablering av et eventuelt hovedstadsråd er ett av alternativene og videreføring av dagens modell er et annet alternativ. Det vurderes særskilt om etablering av et eventuelt hovedstadsråd vil bidra til mer effektivt arbeid med areal og transport i hovedstadsområdet.
3. Vurdere organisering og myndighet til et eventuelt hovedstadsråd, herunder drøfte hvordan et eventuelt hovedstadsråd effektivt skal fungere som et samarbeidsorgan. Foreslå hvilken organisasjonsform samarbeidet skal ha, innenfor rammene av at organet skal få delegert beslutningskompetanse i visse saker fra deltakende kommuner og fylkeskommune, men at de overordnede beslutningene fortsatt skal tas av fylkesting, kommunestyre eller regjeringen.
4. Vurdere forholdet mellom et eventuelt hovedstadsråd og nåværende og kommende samarbeidsarenaer og avtalesystemer innen areal og transport i hovedstadsområdet, herunder forholdet til den fremtidige styringsgruppen for byvekstavtalen.
5. Vurdere hvilke arenaer eller oppgaver knyttet til areal- og transportarbeidet som bør vurderes lagt til et eventuelt hovedstadsråd, f.eks. oppgaver knyttet til oppfølging og rullering av den regionale planen for areal og transport.

## 1.4 Utredningsarbeidet

Utredningen er utarbeidet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i samarbeid med Samferdselsdepartementet. Ved oppstart av utredningsarbeidet ble det nedsatt en politisk styringsgruppe under ledelse av kommunal- og moderniseringsministeren med deltakelse fra politisk ledelse i Samferdselsdepartementet, Akershus fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Skedsmo og Oppegård. Den politiske styringsgruppa diskuterte og besluttet mandatet for utredningen og har gitt føringer, synspunkter og innspill til departementenes utredningsarbeid. Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og kommunene Bærum, Skedsmo og Oppegård har deltatt i en administrativ prosjektgruppe og gitt innspill gjennom flere prosjektmøter og gjennom to heldagsseminarer. Synspunkter og drøftinger i prosjektgruppen er innarbeidet i foreliggende utredning. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har ledet utredningsarbeidet gjennom et sekretariat med deltagere fra embetsverket i Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Den anbefalte løsningen i utredningen er departementenes forslag til mulig modell for et effektivt samarbeid om areal- og transportløsninger i hovedstadsområdet.

## 1.5 Avgrensning av utredningen – hva skal analyseres?

Utredningen skal vurdere fordeler og ulemper for organisering og samarbeid om arealplanlegging og transportutvikling i ulike samarbeidsmodeller. Videre skal utredningen redegjøre for om et eventuelt hovedstadsråd vil bidra til mer effektivt arbeid med areal og transport i området. Innledningsvis er det behov for å gjøre noen avgrensninger og presiseringer. Derfor vil vi definere nærmere hva vi mener med "arealplanlegging og transport" og "mer effektivt arbeid".

### **Modellene må vurderes med tanke på måloppnåelse**

I Meld. St. 18 (2016-2017) *Berekraftige byar og sterke distrikt*, blir det lagt vekt på at planlegging er ett av flere verktøy som kan benyttes for å oppnå de samfunnsmålene som er besluttet. Samordnet areal- og transportplanlegging kan derfor være et velegnet verktøy for å oppnå disse målene. I denne utredningen vil det således være viktig å vurdere hva som kan bidra til bedre og mer effektiv samordning av areal og transport og dermed bedre måloppnåelse.

Både nasjonale og regionale mål er relevante i denne sammenhengen. Når det gjelder arealpolitiske mål har de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging særlig betydning for denne utredningen. *Hensikten med de statlige planretningslinjene er formulert slik: Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.*

Og målet for retningslinjene er formulert slik: *"Planlegging av arealbruk og transport-system skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet*

*og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.*

*Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*

*Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.”*

Som en del av klimaforliket på Stortinget er det satt overordnede mål for den norske klimapolitikken. I tillegg til de overordnede målene om utslippsreduksjoner er det gjennom klimaforliket også enighet om en rekke tiltak. Dette gjelder blant annet nullvekstmålet, som er særlig relevant i denne sammenhengen:

*Ha som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*

I tillegg er det i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 et overordnet og langsiktig mål om Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

De mest relevante regionale samfunnsmålene er vedtatt i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus: *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 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.*

## **Ansvarsområder og oppgaver i areal- og transportarbeidet**

Areal- og transportarbeidet er sammensatt av en rekke komplekse oppgaver, og hvor de tre forvaltningsnivåene i hovedstadsområdet har ulike roller og ansvarsområder. Her kan nevnes: Overordnet transportpolitikk, arealbruk og planprosesser, samfunnsutvikling, byutvikling og knutepunktutvikling med strategier for byskala og tetthet, bebyggelsesvolum, bystruktur, byromsnettverk og arkitektur, boligplanlegging, regional verdiskaping og arbeidsplassutvikling, parkeringspolitikk, jernbane og kollektivtransport, veger, herunder gang- og sykkelveger, bypakker, bymiljøavtaler, byutviklingsavtaler, byvekstavtaler, bompenger, belønningsordning og belønningsmidler, samt å legge til rette for effektiv, klimavennlig og fremtidsrettet mobilitet. En skjematisk oversikt over oppgaver og ansvarsforhold finnes i vedlegg 1.

Hvordan oppgaver og ansvar ivaretas blir vurdert på et overordnet nivå i denne utredningen. For å få en effektiv måloppnåelse er det viktig at oppgavene innenfor areal og transport samordnes og målrettes så langt det er mulig og

hensiktsmessig. De samarbeidsmodellene som beskrives i denne utredningen, må derfor utredes med tanke på dette.

## **Juridiske betraktninger om organisasjonsform og beslutningssystem**

Det avtalebaserte samarbeidet er fleksibelt og noe vi er vant til og som vi har gode erfaringer med. Hvis det derimot er snakk om å delegere lovpålagte oppgaver til f.eks. et hovedstadsråd, må det foreligge en særskilt lovhjemmel uavhengig av om saken har prinsipiell betydning eller ikke. I forslaget til ny kommunelov foreslås det en uttømmende regulering av folkevalgte organer. Dersom staten skal delta i et hovedstadsråd, finnes det ingen aktuelle organisasjonsformer i ny kommunelov. Dersom et slikt hovedstadsrådet skulle få delegert beslutningskompetanse i visse saker, må dette i så fall spesialreguleres, og da må det gjøres i lovs form. Det er imidlertid et premiss for dette utredningsarbeidet at den samarbeidsmodellen som velges ikke skal innebære en form for "fjerde beslutningsnivå". De beslutninger som ligger til henholdsvis kommunestyret og fylkestinget skal derfor fortsatt fattes av kommunestyret og fylkestinget.

### **1.6 Hva menes med effektiv samordning av areal og transport?**

Effektivitet kan vurderes utfra mange ulike perspektiver. I denne sammenheng kan det være mest aktuelt å se nærmere på effektiv samordning av areal og transport i hovedstadsområdet for å utvikle hovedstadsområdet i bærekraftig retning og nå de prioriterte samfunnsmålene for klima og verdiskaping. Da blir helhetlige beslutninger, samfunnsøkonomisk effektivitet og effektive planprosesser relevant.

De ulike forvaltningsnivåene og sektorene har klare oppgaver og ansvarsområder, som de skal ivareta, og så langt det er mulig bør beslutninger i stat, fylkeskommune og kommuner trekke i samme retning. Ikke minst er dette viktig i hovedstadsområdet som utgjør en felles bo- og arbeidsmarkedsregion, hvor man i stor grad står overfor de samme transport- og arealpolitiske utfordringer. Hovedstadsområdet er også viktig for å kunne nå de overordnede transportpolitiske mål om trafiksikkerhet og fremkommelighet, samt de klimapolitiske målene. Hovedstadsområdet er delvis et sammenhengende tettsted. Derfor må investeringer i samferdsels tiltak og regulatoriske virkemidler som parkeringspolitikk, tilrettelegging for nye mobilitetsløsninger, drift og vedlikehold virke sammen så langt det er mulig og hensiktsmessig.

Samtidig må transportpolitikken samordnes med arealpolitikken. Det innebærer bl.a. at kommunene – som arealmyndighet – må legge til rette for en lokalisering og utbygging av bolig- og næringsområder i tilknytning til kollektivknutepunkt eller sikre gode mobilitetsløsninger på annen måte. Kommunene må videre bidra til å utvikle gode mobilitetsløsninger, utnytte kapasiteten i transporttilbudet og utnytte de muligheter ny teknologi og organisatoriske løsninger gir for å nå de overordnede målene. Det er disse samordningsbehovene som bl.a. har vært bakgrunnen for at det er tidligere er inngått bymiljøavtale og byutviklingsavtale mellom staten, Oslo

kommune og Akershus fylkeskommune. Dette er tidligere omtalt i kap. 1.2 om pågående prosesser.

Effektiv måloppnåelse henger også sammen med beslutningseffektivitet, altså om hvordan ulike modeller og løsninger kan gi en bedre samordning av arealplanleggingen mellom sektorer og forvaltningsnivåer i hovedstadsområdet, slik at vi når målene for klima og verdiskaping så raskt som mulig på den rette måten. Her er det viktig med effektive beslutningsprosesser, effektiv planlegging og effektiv gjennomføring. Det vil være gjensidige avhengigheter mellom partene i dette arbeidet.

### **Samfunnsøkonomisk effektivitet**

Samfunnsøkonomiske analyser er en god måte å systematisere informasjon på og utgjør en viktig del av beslutningsgrunnlaget, ikke minst i samferdselssektoren. I samfunnsøkonomiske analyser inngår både prissatte og ikke prissatte virkninger. Disse virkningene kan eksempelvis

omfatte både naturinngrep, arealbruk og byutviklingseffekter, og gir viktig informasjon om tiltakets påvirkning i nærmiljøet. Analysene gir grunnlag for å kunne prioritere den innsatsen som gir best lønnsomhet samlet sett, samt å tallfeste kostnaden ved å gjøre andre prioriteringer. Andre hensyn enn lønnsomhet kan også vektlegges.

Den samfunnsøkonomiske analysen inneholder både prissatte og ikke-prissatte komponenter. En oversikt er vist i Nasjonal transportplan 2018-2029, boks 5.1 s. 83. Arealbruk er et eksempel på ikke-prissatte komponenter. Samtidig har arealbruk ofte stor betydning for valg av transportløsninger og den kan medføre kostnadsøkninger, uten at nytten på arealsiden er prissatt i det konkrete prosjektet. Det kan i tillegg være effekter som ikke blir gjenspeilet i transportsystemet eller som prognosene ikke fanger opp. Infrastrukturtiltak kan for eksempel påvirke næringslivet gjennom utvidede arbeidsmarkeder som gir et økt tilfang av kompetent arbeidskraft og gjennom dette bedre effektivitet. Det kan også være nytteelementer som ikke fanges opp i vanlige nytte-kostnadsanalyser. Dette blir kalt for «mernytte».

Mernytte kan være aktuelt å vurdere nærmere i hovedstadsområdet. Et eksempel på et prosjekt er Fornebubanen. Prosjektet innebærer at jo flere som bor og arbeider langs Fornebubanen, desto mer lønnsom blir prosjektet, både direkte gjennom bruken av banen, men også ved at det etableres et større arbeidsmarked, økt konkurranse, etc. I det videre utredningsarbeidet må det vurderes så langt det er mulig og hensiktsmessig å se om de ulike modeller og løsninger vil bidra til økt samfunnsmessig effektivitet og mernytte ved at transportinvesteringene og arealbruken samordnes på en mer effektiv måte.

### **Effektive planprosesser**

Samfunnsøkonomisk effektivitet henger også sammen med effektive planprosesser, i betydningen redusert planleggingstid. Det har lenge vært et politisk mål å redusere

planleggingstiden for infrastruktur, jfr. Meld St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 der det er en rekke tiltak for raskere planlegging. Dette omtales nærmere i Nasjonal transportplan.

En årsak til at planprosessene tar lang tid i planleggings- og beslutningsprosessene både når det gjelder store infrastrukturprosjekter og når det gjelder byutvikling, er at det er mange hensyn som må avveies. Hensynet til effektivitet må veies opp mot hensynet til medvirkning, høringsprosesser og demokrati. Det er ofte snakk om tunge statlige interesser og samtidig er byutvikling komplekse prosesser med mange interessenter og med mye kapital bundet opp. Dette påvirker både planleggingstiden og beslutningseffektiviteten.

Effektive planprosesser og effektive beslutninger krever klare ansvarsforhold og tydelige, transparente prosesser der det er tydelig hvem som har ansvar for de ulike oppgavene i areal- og transportarbeidet, inklusive ansvar for finansiering og oppfølging. Siden ansvaret for areal og transport er fordelt mellom statlige, regionale og lokale myndigheter er det også viktig med tilstrekkelig involvering av de parter og myndigheter som skal sørge for gjennomføring og oppfølging av planene. Tilstrekkelig involvering sikrer aksept for de løsningene som velges. Manglende aksept gir svakere oppfølging. Det betyr at selv om man lykkes med å bli ferdig med planleggingen av ny infrastruktur i hovedstadsområdet på kortere tid, vil ikke den samfunnsøkonomiske effektiviteten og mernytten oppnås, dersom ikke kommunene følger opp med arealbruk som støtter infrastrukturinvesteringene.

Avslutningsvis oppsummerer vi begrepet effektivitet i denne sammenheng slik:

- I hvilken grad de ulike modellene og løsningene for samordning, gir en god og hensiktsmessig samordning av ansvarsområdene og virkemidler på de ulike forvaltningsnivåene.
- I hvilken grad samordningen bygger opp under løsninger som gir økt samfunnsøkonomisk nytte gjennom at arealtiltak og transporttiltak virker godt sammen.
- I hvilken grad samordningen gir god involvering og samarbeid og bidrar til rask planlegging, behov for færre innsigelser, reduserte kostnader og en effektiv og klimavennlig transport.

I det videre arbeidet vurderes de ulike modellene og løsningene med tanke på at de skal bidra både til samfunnsøkonomisk effektivitet og mernytte, effektive planprosesser i betydningen redusert planleggingstid for infrastrukturprosjekter, og at modellene så langt det er mulig sikrer god samordning og koordinering av areal- og transportarbeidet.

## 2 Nåsituasjonen og utfordringsbildet

---

Dagens modell kan defineres som et utgangspunkt og et 0-alternativ i drøftingen av de ulike modellene og løsningene. Med utgangspunkt i dette vil nåsituasjonen beskrives og utfordringsbildet trekkes opp.

I gjennomgangen av dagens modell blir oppgaver og ansvarsforhold beskrevet. Organisasjonsform og beslutningsform fremkommer av gjennomgangen av eksisterende samarbeidsarenaer. De alternative modellene vil bli beskrevet på tilsvarende måte i kapittel 3.

### 2.1 Nåsituasjonen

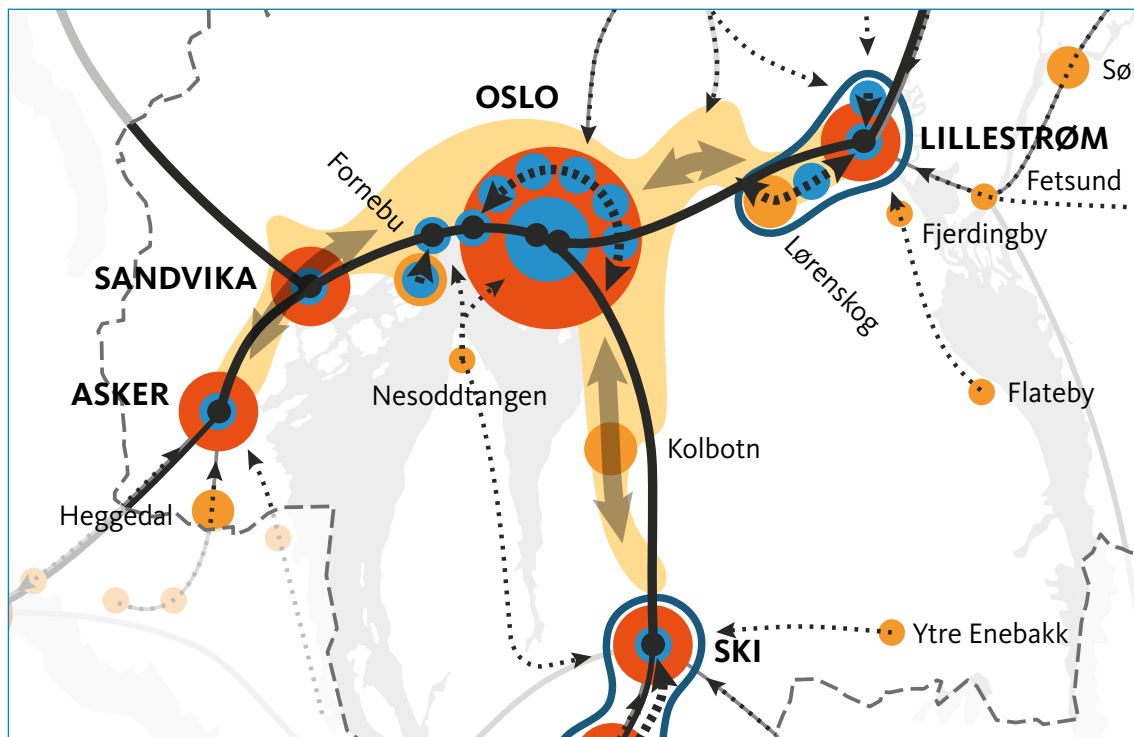
Hovedstadsområdet utgjør en stor bolig- og arbeidsmarkedsregion, der Oslo og de nærliggende kommunene utgjør ett tettsted med godt over 900 000 innbyggere. Oslo er navet i denne regionen, som strekker seg langt utover kommunens grenser. Flere hundre tusen mennesker pendler til og fra Oslo hver dag, og befolkningen vokser. Det er forventet en sterk befolkningsvekst i Oslo og Akershus de neste 15 årene og særlig Oslo og de regionale byene rundt Oslo er kjennetegnet av arealknapphet og utbyggingspress.

Samtidig er investeringene i transport og infrastruktur i stor grad et resultat av etterspørsel fra områdene utenfor Oslo kommune. Tunneler for tog og bane under Oslo, Ringeriksbanen, Follobanen, Fornebubanen og planene for baner mot A-hus og Lillestrøm er investeringer som diskuteres og vurderes som følge av utviklingen i omkringliggende områder rundt Oslo.

Boliger og arbeidsplasser i hovedstadsområdet er ofte plassert slik at et stort antall mennesker hver dag må reise inn til eller gjennom bybåndet inn mot sentrale deler av Oslo og regionbyene, og tilbake igjen. Undersøkelser og praksis viser at de fleste ønsker å reise innenfor et svært kort tidsvindu om morgenen. På ettermiddagen er tidsvinduet for reisene noe lenger. Konsekvensen av dette er at kapasiteten i transportsystemet må dimensjoneres etter dette, altså bygges ut for rushtidstrafikken. En arealpolitikk som gir en mer balansert utvikling av arbeidsplasser i Osloregionen, vil kunne bidra til mer balanserte pendlingsstrømmer.

Bybåndet er definert som en del av den regionale areal- og transportstrukturen i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (se vedlegg 2). Et utsnitt fra planen, som viser hvordan bybåndet er definert, finnes nedenfor i figur 1. Den lysegule fargen markerer bybåndet:

Figur 1: "Bybåndet i hovedstadsområdet"



Kilde: Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Det er anslått at folketallet i Oslo og Akershus kan øke med 350 000 innen 2030. Målet er at de fleste av disse skal bosette seg innenfor bybåndet og de regionale byene. Dette gir behov for flere boliger, flere arbeidsplasser og bedre transportløsninger i dette området. Samtidig gir klimaforliket og Oslopakke 3 føringer om at veksten i persontransport i Oslo og Akershus skal tas med kollektiv, sykling og gåing. Dette vil være vanskelig og dyrt i distriktene utenfor det skisserte området, og det er derfor viktig at politikken innen bybåndet legges opp slik at målene nås.

### Areal- og transportutviklingen i Oslo og Akershus de siste 10 årene

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus tar utgangspunkt i at Akershus og Oslo vokser kraftig og at veksten kommer til å fortsette. Flere mennesker betyr behov for flere boliger, flere arbeidsplasser og bedre transportløsninger. Det krever høy grad av koordinering mellom stat, fylker og kommuner, og mellom fylkene. Den regionale planen skal gi et bedre grunnlag for samarbeid om å utnytte de mulighetene veksten gir, og løse de utfordringene den bringer.

Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen 2016, som dekker sentrale deler av Østlandet, viser at en stor andel av boligene og arbeidsplassene i Osloregionen de siste 10 årene har kommet i hovedstadsområdet. Dette har gitt

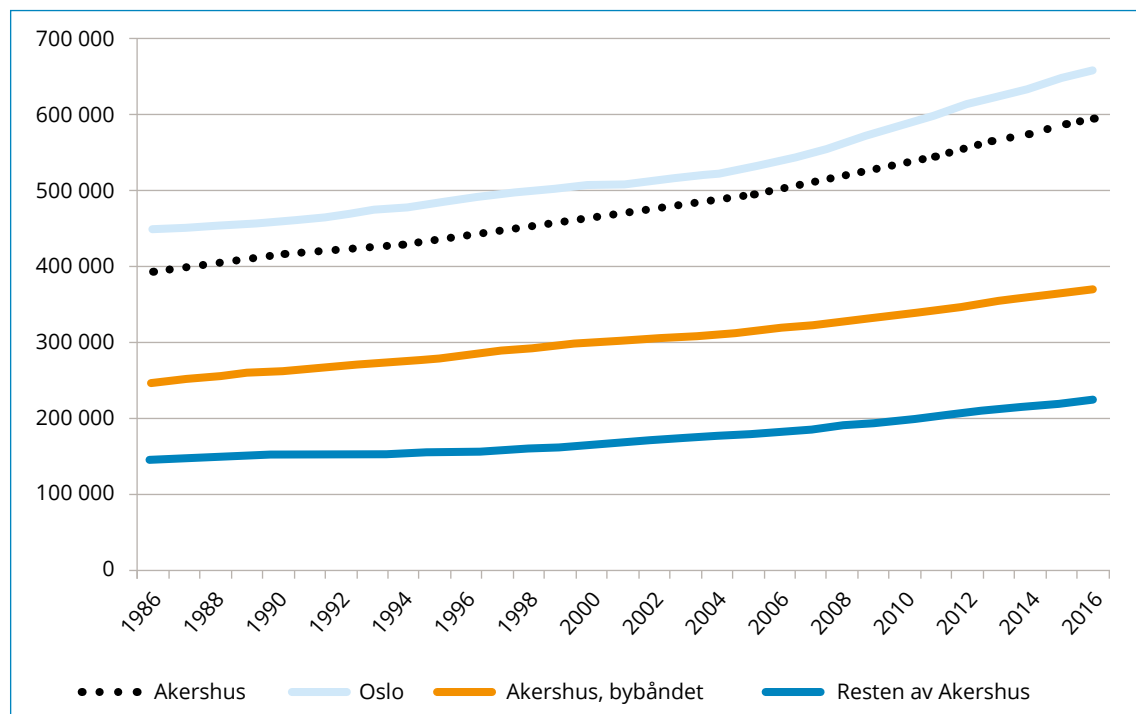


økt press på arealene både i Oslo kommune og i Akershus fylke, noe som igjen både har vært en sterk driver for fortetting i Osloområdet, men også gitt press på arealer i kommunene rundt Oslo. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus viser til at det i 20-års-perioden 1993-2012 ble omdisponert 26 000 dekar dyrket jord i Oslo og Akershus, og at gjeldende kommuneplaner på det tidspunktet la opp til omdisponering som kan berøre ca. 11 000 dekar fulldyrket jord.

## Befolkningsutvikling

Befolkningen i Oslo og Akershus har vokst kraftig de siste 20 årene, se figuren nedenfor.

Figur 2: "Befolkningsutviklingen i Oslo og Akershus"

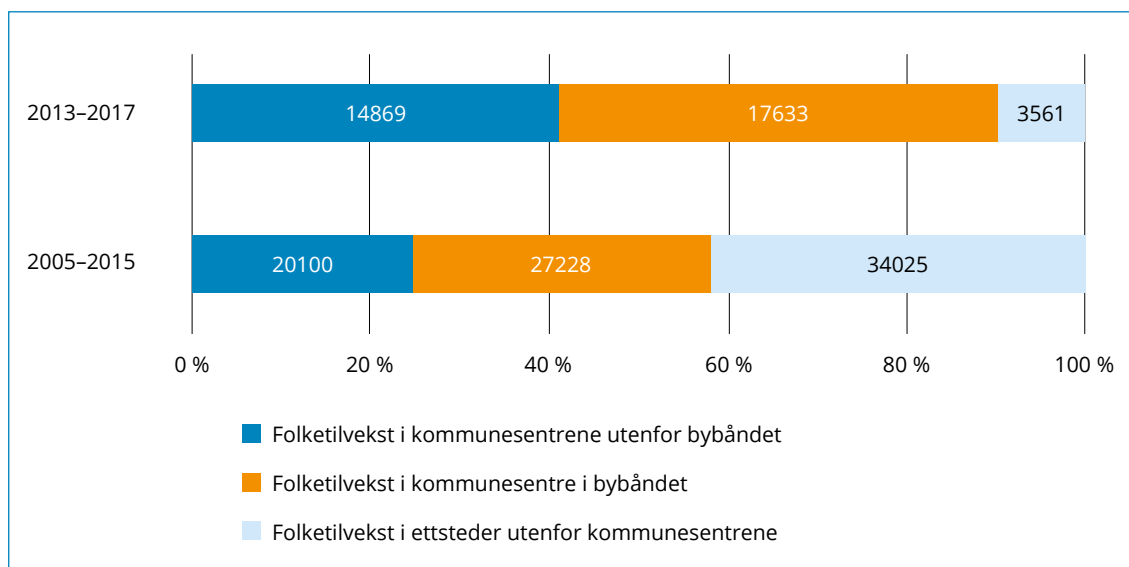


Kilde: Akershus fylkeskommune

Blant Akershuskommunene i bybåndet er det noen kommuner, som har hatt særlig stor andel av den totale befolkningsveksten i perioden 2001-2016. I perioden 2011-2016 vokste Bærum kommunes befolkning fra 112 789 til 122 348, det vil si med 7,8 %. Det var Lørenskog kommune som i denne perioden hadde størst prosentvis vekst blant kommunene i bybåndet med 8,4 %, det vil si en vekst i befolkningen fra 33 308 til 36 368. I de to foregående periodene var den prosentvise veksten størst i Skedsmo med en vekst på henholdsvis 9,4 og 11,4 %. Befolkningen vokste da fra 39 155 i 2001 til 48 752 i 2011. Samlet i perioden 2001-2016 vokste befolkningen i bybåndet i Akershus fra 302 830 til 369 877, mens befolkningen i resten av Akershus vokste fra 169 158 til 224 656. Den prosentvise veksten har i denne perioden vært større utenfor bybåndet enn i bybåndet. I samme periode vokste befolkningen i Oslo kommune fra 508 726 til 658 390, se Akershus fylkeskommunes oversikt over befolkningsutviklingen i vedlegg 3.

Trenden med at den prosentvise veksten er større i kommunene utenfor bybåndet kan imidlertid være i ferd med å snu. Figur 3 nedenfor viser fordelingen av folketilveksten i ulike tettsteder i Akershus. I 10-årsperioden 2005-2015 økte tettstedsbefolkningen i Akershus med mer enn 81 000, og i fireårsperioden fra 2013 til 2017 økte tettstedsbefolkningen med ytterligere 36 000. Dette kan være en indikator på en lavere befolkningsvekst utenfor kommunesentrene i Akershus enn i tiårsperioden.

**Figur 3: "Folketilveksten i ulike tettsteder i Akershus"**



Kilde: SSB, 1. januar 2017

## Boligbygging

Boligbyggingen har også vært noe større i bybåndet i Akershus enn i resten av fylket. I 2015 var boligbyggingen i Oslo, bybåndet i Akershus og resten av Akershus omtrent like stor, se vedlegg 3 "Fullførte boliger 2000-2015".

## Befolkningsprognoser

Når det gjelder befolkningsprognosene for Akershus er det forventet at befolkningen i bybåndet vil øke fra 369 877 i 2016 til 466 860 i 2031. I samme periode forventes en befolkningsvekst utenfor bybåndet fra 224 656 til 301 888. Det betyr at prognosene tilsier at den prosentvise veksten blir større utenfor bybåndet enn i bybåndet. Den sterkeste prosentvise veksten er imidlertid forventet i Lørenskog kommune, se vedlegg 3 "Akershus fylkeskommunes prognoser for befolkningsvekst".

## Pendling

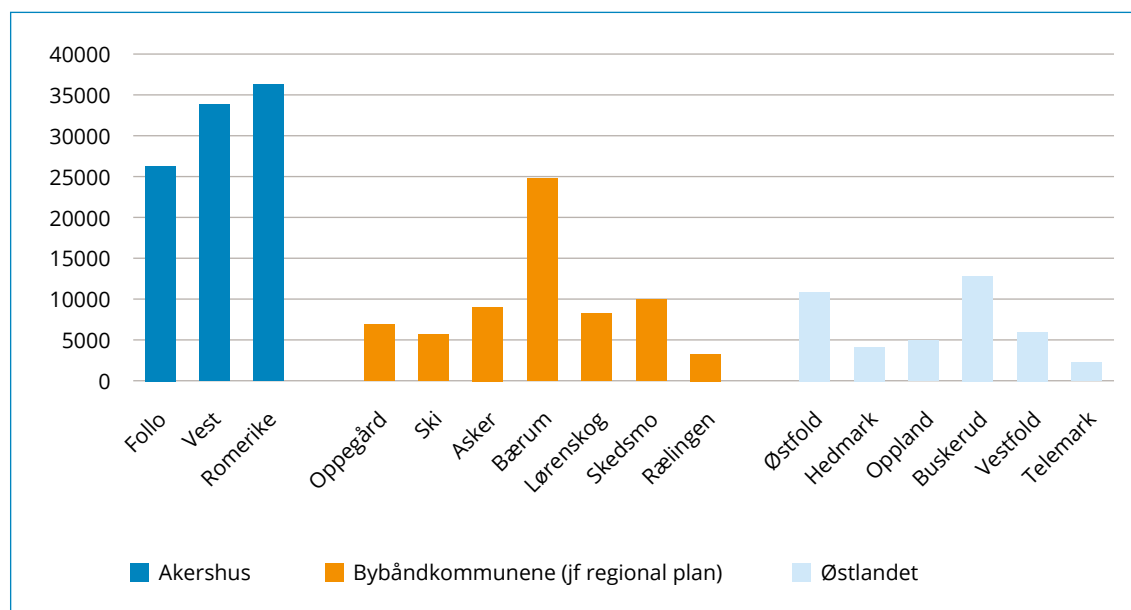
Når det gjelder pendling og arbeidsreiser blant personer som bor i Oslo, jobber den store majoriteten i Oslo, men det er også noe pendling til bybåndet, se figur 4 og 5 nedenfor. Blant de som bor i resten av Akershus jobber flertallet også i Akershus. Det er flere som pendler til Oslo fra resten av Akershus enn til bybåndet. Ser vi på disse tallene, så ser vi at over en 1/3 av de bosatte i Akershus jobber i Oslo kommune. Av i disse bor over 2/3 i bybåndet. Samtidig ser vi av summen av reiser fra bosatte utenfor bybåndet er betydelig og at i disse områdene vil det kunne være en betydelig samlet befolkningsvekst (se også oversikt over pendling til Oslo i vedlegg 3).

Figur 4: "Pendling i Oslo og Akershus"

		Arbeidssted			
		Oslo	Akershus bybånd	Resten av Akershus	Akershus samlet
Bosted	Oslo	285 589	39 629	6 707	46 336
	Akershus bybånd	74 481	93 163	7 232	100 395
	Resten av Akershus	30 275	21 092	56 254	77 346
	Akershus samlet	104 756	114 255	63 486	177 741

Kilde: Akershus fylkeskommune

Figur 5: "Innpending til Oslo etter område "



Kilde: Oslo kommune

## **Kollektivandel av reisene i Oslo og Akershus**

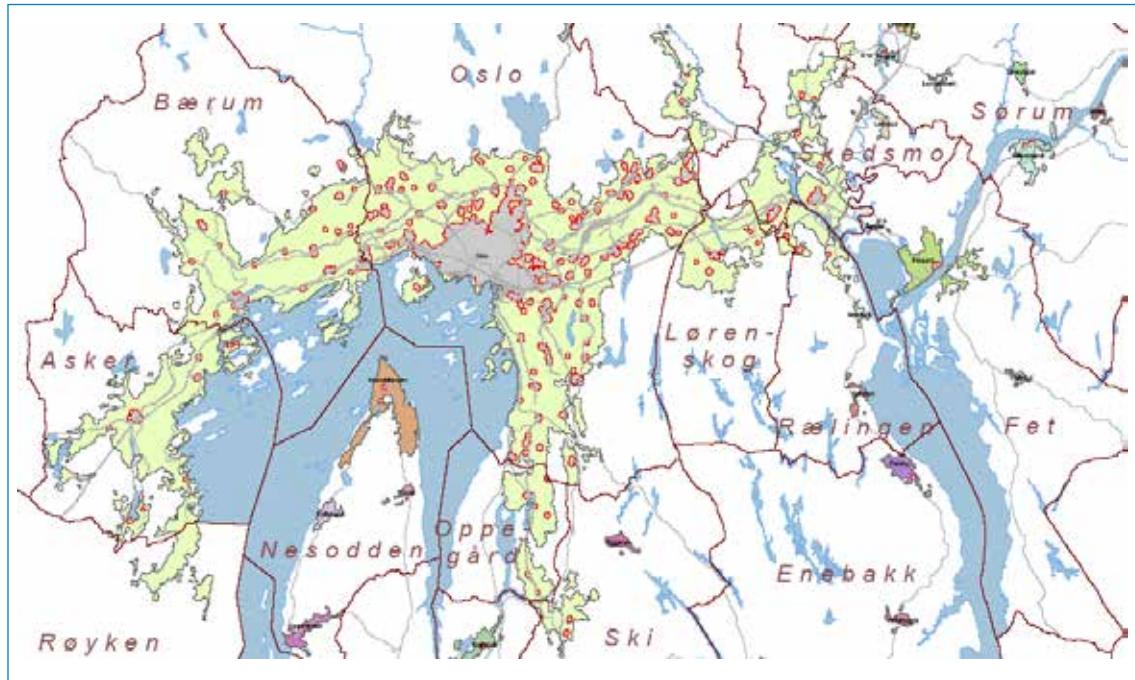
Konseptvalgutredningen Oslo-navet viser at miljøvennlige reiser i Oslo og Akershus stadig tar en større andel og at dette i hovedsak skyldes økt kollektivtransport og redusert bilandel. Hovedstadsområdet, og spesielt Oslo, har et omfattende kollektivnett, og det foretas en vanlig hverdag ca. 1 million reiser med kollektivtrafikk. I kommunene rundt Oslo vil kollektivreisene særlig være knyttet til arbeidsreiser inn mot Oslo. Eksempelvis har Romerike 8% kollektivandel på interne reiser og 22 prosent på reiser mellom Romerike og Oslo. Kollektivtrafikken i Oslo og Akershus har hatt en kraftig vekst de senere årene. I 2014 ble det foretatt 325 millioner kollektivreiser, som er en vekst på 40 prosent siden 2007. Befolkningsveksten har samtidig vært på 14 prosent, og kollektivtrafikkens markedsandel har økt markert på bekostning av personbilreiser.

Betydelig samordning av kollektivtransporten, vegprising og finansiering av kollektivtransporten gjennom bypakker er viktig for å forklare den betydelige veksten i kollektivtransport, som har funnet sted i Oslo og Akershus, og at veksten i personbiltransporten har stagnert de siste 10 – 20 årene. Parallelt med dette har det vært en kontinuerlig fortetting langs knutepunkter, særlig i Oslo kommune. At kollektivsatsingen i Oslo har lyktes så godt, skyldes ifølge den internasjonale kollektivorganisasjonen UITP særlig tre faktorer; langsiktig satsing på kollektivtransporten, forutsigbar finansiering av kollektivtransporten gjennom statsbudsjettet, som gjør det mulig å planlegge langsiktig, og høy kvalitet på kollektivtransportmidlene. I tillegg til disse faktorene ble finansiering av kollektivtransporten i Oslo betydelig styrket gjennom finansieringen som kom med Oslopakke 3.

## **Hovedstadsområdet sammenlignet med andre storbyområder**

Bystruktur har stor betydning for transportmengde og klimagassutslipp fra transport. Det er betydelig forskjell i befolkningstettheten i byområder internasjonalt. Det er vanskelig å sammenligne ettersom avgrensningen av kommunene og tettstedene kan være forskjellige. Forskjellene vil imidlertid være et resultat av langsiktig arealplanlegging og hvordan byområde har fått utvikle seg. Tettstedet Oslo (se figur 6 på neste side) hadde i 2017 ca. 990.000 innbygger og et tettstedsareal på 267 km<sup>2</sup> (3.700 innbyggere/km<sup>2</sup>). Befolkningstettheten i tettstedet Stockholm er 3.970 innbyggere / km<sup>2</sup> og Københavns kommune har 600.000 innbyggere på 86 km<sup>2</sup> (6600 innbyggere/ km<sup>2</sup>). Mens Oslo og Akershus både har en høy andel miljøvennlige reiser, høy kollektivandel og er langt tettere befolket enn andre norske byområder, har hovedstadsområdet altså en noe lavere tetthet og mer spredt bebyggelse enn de nordiske hovedstedene og flere andre europeiske byer av samme størrelse.

Figur 6: "Tettstedet Oslo"



Kilde: SSB

ESPON-samarbeidsprosjektet SPIMA ("Spatial dynamics and strategic planning in metropolitan areas") har identifisert og drøftet utfordringer knyttet til samordnet areal- og transportplanlegging i storbyområder i Europa. Kart fra prosjektet over inndeling av soner i storbyområdet Oslo/Akershus (metropolitan urban area) finnes i vedlegg 4. Deltagere i prosjektet har vært byområdene Wien, Praha, Brno, Zürich, Brussel, Oslo /Akershus, Torino, Terrassa, Lille og Lyon. Både byspredning og fortetting i byområdenes knutepunkter er vanlige mønstre i de fleste av disse byområdene. Dette skyldes en kombinasjon av ulike og varierende faktorer slik som betydelig befolkningsvekst i Wien, Zürich, Oslo og Brussel eller økt relokalisering av næring og arbeidsplasser til forstedene, slik som i Praha, Brussel, Lille og Lyon. Felles for disse storbyområdene er at de regionale myndigheter, sammen med et bredt spekter av interkommunale samarbeidsorganer og grupper av kommuner, har fått en fremtredende rolle i å utvikle areal- og transportplanleggingen i disse storbyområdene. Mange av aktørene i disse byområdene ser på samarbeid på regionalt nivå som sentralt: Effektiv planlegging i storbyområdene er avhengig av styringsprosesser som er mer fleksible og dynamisk – og som samtidig er tydelig knyttet til det formelle nivået hvor planmyndighet ligger, altså kommunene.

### **Dagens samarbeidsarenaer for areal og transport i hovedstadsområdet**

Effektivt arbeid med areal- og transportoppgavene krever koordinering og samordning. Det er derfor etablert en rekke samarbeidsarenaer om areal og transport i hovedstadsområdet, Byrådslederen i Oslo, ordførere i nabokommuner, og fylkesordføreren i Akershus fylkeskommune har en rekke møteplasser for å drøfte regionale utfordringer, blant annet om areal- og transportområdet.

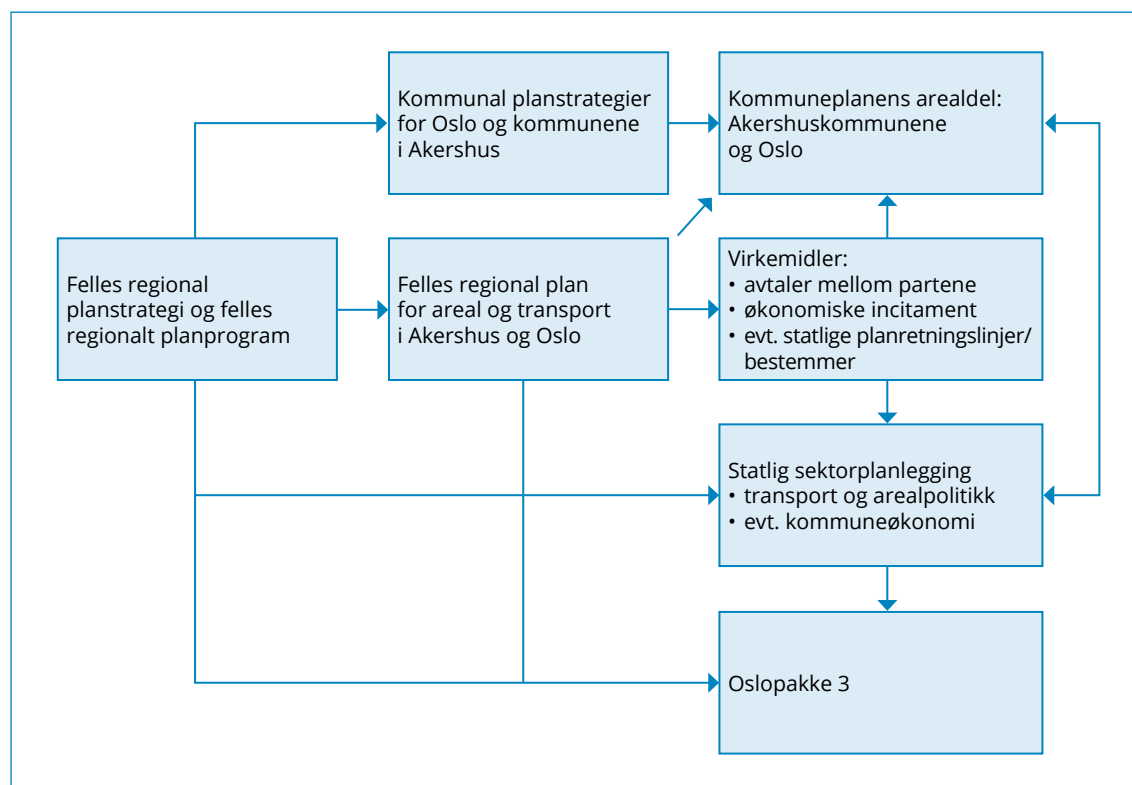
Nedenfor gjennomgås de fleste av disse samarbeidsarenaer.

### ***Arealbruk inklusive samordnet areal- og transportplanlegging***

Den regionale planen for areal og transport for Oslo og Akershus ble vedtatt i 2015 og følges opp av Oslo, Akershus fylkeskommune og legges til grunn i egen planlegging av kommunene i Akershus. Miljøverndepartementet ledet arbeidet med planstrategien og planprogrammet. Deretter ble det etablert et felles plansekretariat og Oslo kommune og Akershus fylkeskommune alternerte med å lede dette arbeidet. Primærkommunene i Akershus var representert i den politiske styringsgruppen med en ordfører fra hver av de fire regionene. Plansekretariatet ble oppløst i henhold til samarbeidsavtalen etter at den regionale planen var vedtatt.

Den regionale planen skal legges til grunn som et sentralt styringsdokument både i statlige, regionale og kommunale prioriteringer. Dette fremgår av plan- og bygningsloven (§8-2), og er illustrert i figuren nedenfor:

**Figur 7: "Skjematiske styringslinjer for regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus"**



Kilde: Planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt 07.05.2012

Forutsetningen for at den regionale planen skal fungere som et effektivt styringsdokument, er lojaliteten til planen fra alle parter. Både statens lokalisering og planlegging av egne virksomheter og praksis i innsigelsesavgjørelser, samt kommunenes og fylkeskommunenes oppfølging gjennom sektorplaner, kommuneplaner og reguleringsplaner er avgjørende.

Planen er også et grunnlagsdokument som skal bidra til å trygge og legitimere fylkeskommunens og statens prioriteringer i samferdselssektoren. Planen må derfor brukes som et omforent og premissgivende grunnlag for samhandlingen mellom forvaltningsnivåene, slik den bl.a. kommer til uttrykk i arbeidet med Oslopakke 3 og bymiljø- og byutviklingsavtale. I arbeidet med byvekstavtalen for hovedstadsområdet vil planen ha en viktig rolle for alle avtaleparter.

Følgende samarbeidsarenaer er etablert for oppfølging av den regionale planen:

- *Samarbeidsråd for oppfølging av regional plan om areal og transport* har politisk representasjon fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Det er inngått en avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om et Samarbeidsråd for oppfølging av handlingsprogrammet til regional plan. Hensikten er bl.a. å avklare ansvar og sørge for gjennomføring. Samarbeidsrådet består av fylkesordfører og byråd, samt to politikere til fra hver av partene. I tillegg finnes et administrativt kontaktforum med de samme partene. Det holdes dialogmøter med ordførerne i Akershus. Staten er ikke med i Samarbeidsrådet. Samarbeidsrådet skal følge opp den inngåtte byutviklingsavtalen for Oslo og Akershus. Når den står på dagsorden, inviteres staten v/ KMD til møte. Styring og beslutninger ligger i partenes ordinære politiske organer. Administrativt kontaktforum har ansvaret for å etterse at avtalen holdes.
- *Oppfølgingsprosjekter for regional plan* etableres dersom det er behov for faglige og politiske kontakter mellom de berørte partene. Det er etablert samarbeid på følgende områder:
  - *Bybåndet* (handlingsprogrammets punkt 1) er et eget prosjekt for å utvikle en felles strategi om nærmere oppfølging av den mest sentrale delen av Oslo- og Akershusregionen. Oslo kommune har ansvar for dette arbeidet. Kommunene som inngår i bybåndet er angitt i handlingsprogrammet: Oslo, Bærum, Asker, Oppegård, Ski, Lørenskog, Rælingen og Skedsmo. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har gitt tilskudd til dette prosjektarbeidet.
  - *Grønn grense* (handlingsprogrammets punkt 3) er et hovedtema i oppfølgingen av regional plan, hvor alle de 22 kommunene i Akershus deltar. Utviklingsarbeidet er igangsatt av Akershus fylkeskommune og er et «dialognettverk» hvor Oslo deltar administrativt. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har gitt tilskudd til dette prosjektarbeidet.
- Andre etablerte samarbeidsarenaer:
  - *Delregioner i Akershus har etablerte samarbeidsorganer*, henholdsvis Follorådet, Samarbeidsråd for Nedre Romerike, Øvre Romerike Utvikling og Vestregionen. Oslos politiske og administrative deltakelse på disse arenaene var viktig under arbeidet med regional plan. Deltakelse fra Oslo i fremtiden vil bli vurdert på nytt, i samråd med de berørte kommunene og Akershus fylkeskommune.

- Byforum med Asker, Bærum, Oppegård, Ski, Lørenskog, Skedsmo, Rælingen og Ullensaker kommuner. Akershus fylkeskommune har sekretariatet og Oslo kommune deltar som observatør. Dette er et administrativt nettverk av kommuneplanleggere med fokus på blant annet oppfølging av regional plan, fellesprosjekter og erfaringsutveksling om kommuneplanarbeid.
- *Formaliserte bilaterale samarbeid mellom enkeltkommuner* Et godt eksempel på dette er samarbeidet mellom Oslo og Bærum kommuner om Lysakerområdet

### **Parkeringspolitikk**

I henhold til retningslinjene i regional areal- og transportplan (R15 og R16), forventes det at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk i tråd med føringene i denne planen og at innfartsparkering i hovedstadsområdet utvikles i henhold til vedtatt strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo.

### **Kollektivtransport**

- *Felles eierskap til Ruter AS*: Oslo kommune (60 pst) og Akershus fylkeskommune (40 pst) eier Ruter AS, som er et felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.
- *Vaterland bussterminal*: Drift og forvaltning av Oslo bussterminal. Eies av Akershus fylkeskommune (78,5 pst) og Oslo kommune (21,5 pst). Rent eiendomsselskap.
- *Fornebubanen*: Det er inngått samarbeidsavtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, og det er med virkning fra 1. januar 2017 opprettet en kommunal etat i Oslo kommune (Fornebubanen) som skal ferdigstille forprosjekt og senere være byggherre for banen. Byrådslederen i Oslo har kvartalsvise møter med ordføreren i Bærum og fylkesordføreren i Akershus om Fornebubanen.

### **Bypakker og bompenger**

- *Oslopakke 3*. Oslopakke 3 er en avtale for utbygging og finansiering av veger og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Avtalen er undertegnet av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, det vil si at staten ikke er part i avtalen. Staten har imidlertid sluttet seg til avtalen gjennom behandlingen av en stortingsproposisjon om pakken. Finansieringen av Oslopakke 3 skjer gjennom bompenger og bevilgninger fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. I tillegg kommer de statlige jernbaneinvesteringene i regionen. Midlene brukes bl.a. til lokale andeler i bymiljøavtalen, men det er også midler til andre lokale tiltak. Det er en styringsgruppe med vegdirektøren som leder, jernbanedirektøren, samferdselsbyråd og fylkesordfører. Fylkesmannen deltar som observatør. Pakken har en geografisk utstrekning som omfatter hele Akershus, men det er et bybåndsfokus når det gjelder de tunge investeringene i nåværende periode. De økonomiske og geografiske rammene for Oslopakke 3 er betydelige og omfatter langt mer enn de statlige bidragene til Fornebubanen. De inkluderer også driftsstøtte til



kollektivtransport i hele Oslo og Akershus. Avtalen ble reforhandlet i 2016 og er en del av bymiljøavtalen, og etterhvert byvekstavtalen.

- *Bymiljøavtalen* ble inngått 13. juni 2017 mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og Staten v/ Samferdselsdepartementet.
- *En byutviklingsavtale* for Oslo og Akershus ble inngått 29. september 2017 mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten v/ Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Dette er en avtale om samarbeid med staten om oppfølging av regional areal- og transportplan og arealdelen av bymiljøavtalen. Bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen skal reforhandles og samordnes til en byvekstavtale i 2018. Oslopakke 3 skal inngå.
- *Bompengeselskapet Fjellinjen AS*, eies av Oslo kommune (60 pst) og Akershus fylkeskommune (40 pst). Selskapet har blant annet hatt ansvar for det finansielle og operasjonelle grunnlaget for Oslopakkesamarbeidet siden starten i 1989.
- *Prognosesamarbeid for transport og areal i hovedstadsområdet* mellom statlige transportetater, Ruter og planetatene i Oslo og Akershus (PROSAM). Dette ble etablert i forbindelse med starten av Oslopakke 1. PROSAM styres av et faglig nettverk med et felles finansieringsgrunnlag. PROSAM har framskaffet en lang rekke fagrapporter og statistikk som legges til grunn for strategiske beslutninger i transport- og arealutvikling.

#### ***Samarbeidsfora utover hovedstadsområdet***

- *Samarbeidsalliansen Osloregionen*: Alliansen omfatter 79 kommuner og 5 fylkeskommuner og har utarbeidet en felles areal- og transportstrategi for Osloregionen. En tidligere versjon av denne strategien danner rammen og omforente mål for areal- og transportplanlegging i mindre deler av Osloregionen, som f.eks. Oslo og Akershus. Byrådsleder i Oslo er styreleder.
- *Østlandssamarbeidet*: Omfatter Oslo og de 7 andre fylkeskommunene på Østlandet, og har blant annet utarbeidet felles transportprioriteringer for hele Østlandet.

## **2.2 Utfordringsbildet**

Spørsmålet er om dagens samarbeidsmodell og dagens samarbeidsarenaer sikrer tilstrekkelig samordning og en effektivt areal- og transportpolitikk med tanke på å nå klimamål og mål for samfunnsutviklingen i hovedstadsområdet. Utfordringene, og for så vidt løsningene, endrer seg også i takt med globale trender. Vi vil derfor innledningsvis i dette kapitlet gi en kort oppsummering av drivkrefter og trender som påvirker utfordringsbildet i hovedstadsområdet. De ulike aktørene i hovedstadsområdet kan dessuten ha ulike perspektiv på hva som er utfordringene når det gjelder samordning av areal og transport og effektiviteten i dette arbeidet. Basert på innspill til utredningsarbeidet har vi derfor en gjennomgang av ulike

tema, som oppfattes som utfordrende av aktørene. Avslutningsvis i kapitlet gis regjeringens vurdering av utfordringsbildet.

## **Drivkrefter og trender**

I Meld. St. 18 (2016-2017) *Berekraftige byar og sterke distrikt* er det gitt en gjennomgang av drivkrefter og utfordringer, jf. kapittel 2. Som det fremgår der endrer befolkningen i Norge seg. En økende andel bor i tettbygde strøk og befolkningen blir eldre. Det har også de siste årene vært en svært høy innvandring, der mye har vært såkalt arbeidsinnvandring. Migrasjonsmønsteret henger sammen med globaliseringen.

Globaliseringen er også avgjørende for hvordan næringsvirksomhetene rundt utvikler seg. Nye forretningsmodeller og automatisering er i ferd med å endre både arbeidsliv og geografiske markeder. Den digitale utviklingen skaper i seg selv nye behov, men gir også nye muligheter.

Den pågående norske urbaniseringen gir både utfordringer og muligheter. Effektiv lokalisering av virksomheter og bosettingsønsker gjør at kompetansearbeidsplasser i stor grad vokser frem i byene. Globalt står byene for 70 pst av klimagassutslippene i verden, noe som stiller krav til hvordan byene utformes. Samtidig som byene vokser, er det derfor viktig å sikre en effektiv og god samordning av transport- og arealpolitikken. Kompakte byer og tettsteder, sammen med tett utbygging rundt kollektivknutepunktene, reduserer byspredning, transportbehov og klimagassutslipp. Konsentrasjonen av folk og virksomheter gjør det mulig med løsninger der flere kan velge kollektivtransport, sykkel og gange. Kompakt byutvikling kan medvirke til reduserte klimagassutslipp og bidra til et mer effektivt transportmønster.

### ***Fremveksten av "Smarte byer" - ny teknologi og nye løsninger***

Mye tyder på at vi står i et paradigmeskifte i transportsektoren der urbanisering, ny teknologi, nye organisasjonsmodeller, nytt lovverk, store mengder data og nye løsninger og produkter vil endre og prege byområdene fremover. Ikke minst vil den digitale infrastrukturen bli viktigere og kunne bidra til bedre og annerledes mobilitet, og til mer klimavennlige løsninger. Disse endringene – som det er utfordrende å se omfang og konsekvensene av – vil sammen med store reformer i samferdselssektoren med stor sannsynlighet få stor betydning for fremtidig transport- og arealpolitikk (jernbanereform og reformer i vegsektoren). Svenske forskere ved Kungliga Tekniska Høgskolan har eksempelvis sett nærmere på hvordan en overgang til autonome biler vil kunne påvirke Stockholm. En stor endring vil skje når befolkningen velger ikke å ha egne biler, men i stedet bestiller en reise via f.eks. telefonen. Det er derfor viktig at man i arbeidet med areal og transport i byområder – herunder i byvekstavtaler - utnytter disse mulighetene så langt som mulig og prøver ut og utvikler nye løsninger basert på delingsmobilitet, autonomi og "Mobility as a Service" osv. Dette er det også redegjort for i byutredningene.

Mange byer (ikke minst Oslo og Bærum) arbeider også med ulike tiltak på dette området, ofte under overskriften "Smart city". En av de viktigste komponentene

i slike konsepter er nettopp "smarte transportløsninger" som får betydning for areal- og transportarbeidet. Der det er naturlig bør arbeidet med areal og transport samordnes med "Smart city"-arbeidet.

En forutsetning for et slikt samarbeid er et sterkt engasjement og en forpliktelse til å ta i bruk og utvikle nye løsninger (både teknologisk og organisatorisk) som kan oppnå f. eks. målene i byvekstavtalene.

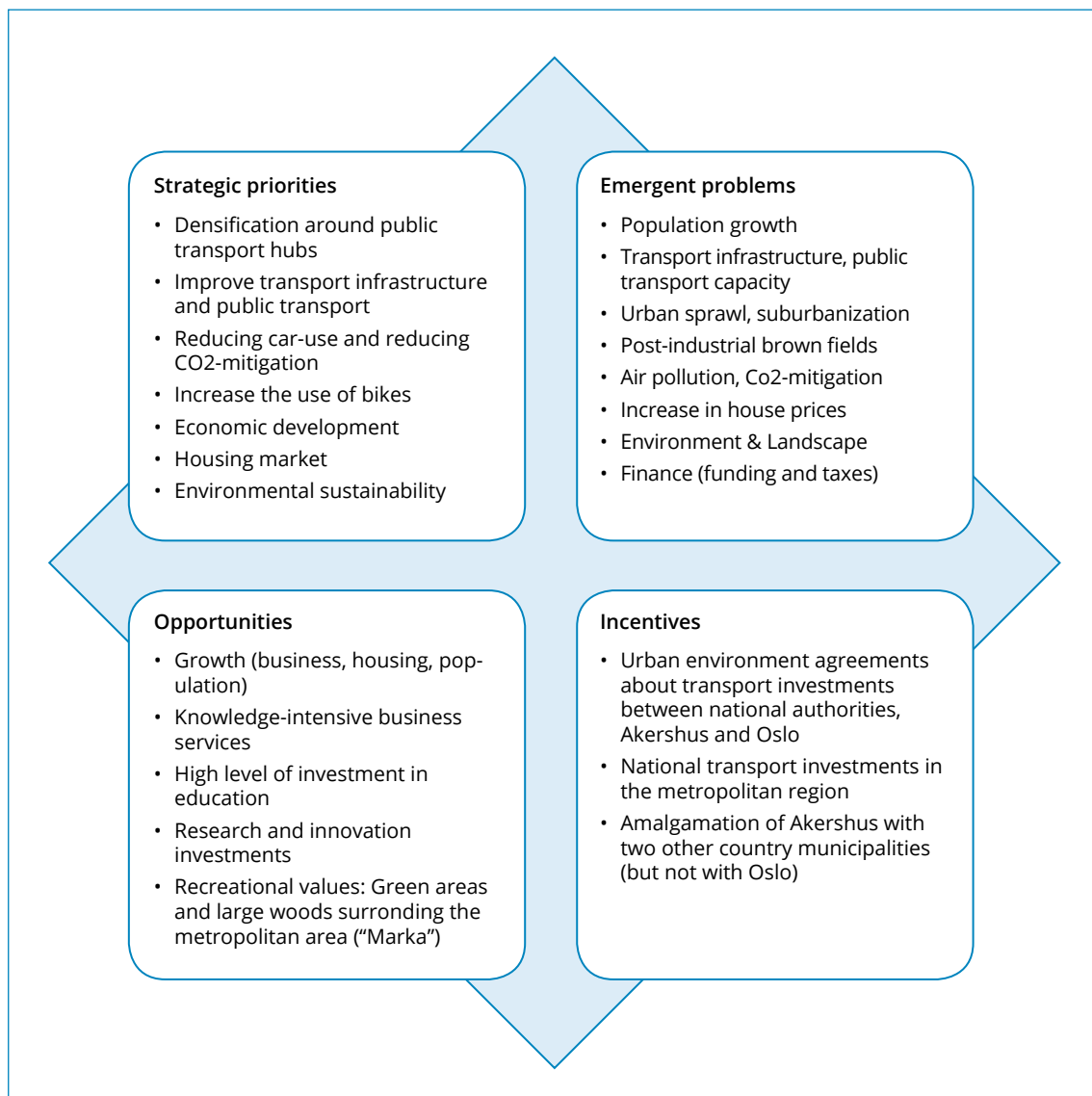
### **Areal- og transportutviklingen i hovedstadsområdet**

Arealstatistikken for Akershus (2005-2015, se vedlegg 2) viser at tendensen er at kommunene utenfor bybåndet i den perioden vokste mer enn kommunene innenfor. Dersom byene og tettstedene samtidig utvikles med boliger og arbeidsplasser i ytterkant fremfor fra sentrum og utover, blir resultatet ofte en arealbruk som er lite arealeffektiv og som medfører et større transportbehov. Slike løsninger gir større behov for biltransport fordi det blir uforholdsmessig dyrt å betjene slike områder med tilfredsstillende kollektivtrafikk-løsninger. I tillegg kan slike løsninger utfordre mulighetene til å bevare matjord, samt opprettholde biologisk mangfold og friluftsområder.

Transportsystemet virker på sin side på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Siden arealpolitikken besluttes i (mange små) kommuner, og store prosjekter virker over et stort område, er det ofte vanskelig å realisere store prosjekter som representerer felles nytte. Kombinasjonen av kommuner med lokalt ansvar og fylkeskommunalt og statlig finansieringsansvar kan lett innebære at det skapes et betydelig press i retning av å få størst mulige samferdselsinvesteringer, fremfor å fokusere på samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter. Dette kan bidra til at fylkeskommunens (og statens) ressurser benyttes på en måte som gir mindre måloppnåelse og lavere samfunnsnytte enn mulig.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har deltatt i SPIMA-prosjektet under EPSON. I prosjektet dokumenteres og analyseres det hvordan 10 byer og deres omkringliggende kommuner og regioner har utført strategisk planlegging. Figuren nedenfor sammenfatter utfordringsbildet for en samordnet areal- og transport-planlegging i Oslo og Akershus.

**Figur 8: "Utfordringsbildet for en samordnet areal- og transportplanlegging i Oslo og Akershus"**



Kilde: SPIMA – Spatial dynamics and strategic planning in metropolitan areas. Targeted Analysis. Annex to Interim Report. Version 23/June/2017

## **Oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus**

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er det viktigste grunnlaget for et koordinert og effektivt arbeid med areal og transport i hovedstadsområdet. I planen skisseres nåværende styringsutfordringer:

For å nå målene i den regionale planen, er tre samarbeidsflater kritiske:

1. Samhandling mellom forvaltningsnivåene, særlig areal og samferdselsmyndighetene
2. Samhandling mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune med ulike styringsstrukturer, utfordringer og løsningsmuligheter
3. Samhandling mellom kommunene i Akershus

Det kan være utfordrende å få politisk eierskap både lokalt, regionalt og nasjonalt til de felles målsettingene for utvikling av arealbruk og transportsystem. Forpliktende oppfølging av de regionale perspektivene i regional plan oppleves som utfordrende på alle forvaltningsnivåene. Arbeidet med den regionale areal- og transportplanen har bidratt til at kommunene, fylkeskommunene og statlige myndigheter har trukket opp et felles utfordringsbilde - og ut fra dette kommet fram til omforente mål. Det viser seg likevel at det er ulike prioriteringer og løsninger hos aktørene, noe som for så vidt ikke er så unaturlig siden det er ulike politiske sammensettinger og ulike utfordringer og behov i de ulike områdene. De ulike prioriteringene kommer likevel ofte i konflikt med ønske om forutsigbarhet og langsiktighet i areal- og transportutviklingsprosessene i hovedstadsområdet. Det er ofte krevende å tydeliggjøre den merverdien den regionale planen gir på lokalt nivå.

### **Konkrete oppfølgingsprosjekter**

Oppfølging av regional areal- og transportplan krever koordinering av mange aktører og jevnlig oppfordring til aktiv bruk av regional plan med retningslinjene og handlingsprogram. Det er allerede igangsatt flere konkrete prosjekter i henhold til handlingsprogrammet: Samarbeid om areal- og transportstrukturen i bybåndet, arbeidet med grønn grense, måleindikatorer, samt regional næring og logistikk. Kommuneplanene skal revideres med vekt på utbygging i de prioriterte vekstområdene samt avklaring av grønn grense, knutepunkter og utviklingsprinsipper innenfor bybåndet. Prioriteringer innen samferdsel, herunder drift og investeringer, skal også rettes inn mot de prioriterte vekstområder og mot strategisk viktige investeringsprosjekter.

Kommunene trekker frem prinsippene for vekstfordeling i regional areal- og transportplan som utfordrende. Kommuner med regionale byer skal ha 90% av befolkningsveksten i de regionale byene i kommunen og 10% av veksten utenfor, mens kommuner uten regionale byer skal legge til rette for 80% av befolkningsveksten i sine knutepunkter og 20% utenfor. De regionale byene, slik det er definert i den regionale planen, har en rolle som kan være utfordrende både internt i kommunen

og i den delregionen byen er en del av. Internt i kommunene konkurrerer også tettstedene ofte om midler til planlegging og teknisk og sosial infrastruktur. Det kan også være ulikt syn på hvor viktig byen er for regionens utvikling, og at ikke det ikke overalt er enighet om at disse byene kan yte tilstrekkelige arbeidsplasser, service- og kulturtilbud.

Fra kommunenes side pekes det også ofte på lokaliseringsutfordringer. Når det gjelder de regionale prinsippene for lokalisering av plasskrevende lager- og logistikkvirksomhet, følges disse opp i betydelig grad. Utfordringene er større når det gjelder lokalisering av handels- og kontorarbeidsplasser. Spesielt viktig er det at kontorarbeidsplasser lokaliseres i kort gangavstand fra kollektivknutepunktene. Dette øker arbeidsplassenes regionale attraktivitet og stimulerer både til at flere arbeidsreiser skjer kollektivt og kan skape "motstrøms" pendling.

### **Oslopakke 3**

Gjennom Oslopakke 3 finansieres veger og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, noe som har stor betydning for utviklingen av et velfungerende kollektivsystem med stadig økende andel kollektivreisende. Samarbeidet om Oslopakke 3 er omfattende og tillitsbasert, og til tross for utfordrende forhandlinger, lyktes man med å finne frem til felles løsninger og inngå en ny avtale i 2016. Fra kommunenes side blir det imidlertid trukket frem enkelte utfordringer når det gjelder prioriteringen av prosjekter i Oslopakke 3. Det blir pekt på at hensynet til forutsigbarhet og langsiktighet i større grad bør balanseres opp mot behovet for revideringer og endringer. De prosjektene som blir prioritert i Oslopakke 3 bør underbygge nullvekstmålet og sikre optimal kost/nytte av prosjektene. Kommunene opplever også at de ikke blir tilstrekkelig involvert i arbeidet med Oslopakke 3.

### **Målkonflikter og strategiske avklaringer**

Det kan ofte være ulike avveininger og prioriteringer sett fra lokalt og regionalt ståsted. Sektorhensyn kan også ofte virke i strid med de samordnede regionale mål (som f.eks. jordvern i områder nær kollektivtransportknutepunkt). I regional plan er disse avveiningene mellom lokale arealinteresser og mellom statlige sektorhensyn forsøkt så langt som mulig håndtert gjennom analyser, avveininger og til slutt politiske vedtak av planen. Tilsvarende vil sektorhensyn innenfor og mellom transportetatene være arena for forhandlinger og politisk skjønn, noe som avklares fortløpende gjennom bl.a. porteføljestyring av Oslopakke 3. Forholdet mellom bymiljøavtalen/byvekstavtalen og Oslopakke 3 vil måtte avklares nærmere, men det må legges opp til at byvekstavtalen som skal fremforhandles, vil styrke og bidra til mer forpliktende oppfølging av den regionale planen.

## **Stort mangfold av samordningsarenaer – likevel manglende involvering?**

Det finnes allerede svært mange koordinerende og samordnende organer for areal og transport. Det kan være en fare for at mangfoldet av arenaer fører til at effektiviteten i areal- og transportarbeidet hemmes og at ansvarsforholdene blir uklare. Det vil i så fall ikke bidra til en effektiv areal- og transportpolitikk. Behovet for å etablere nye arenaer og videreføre alle de eksisterende bør derfor vurderes nærmere.

Sett fra kommunenes ståsted har dagens samarbeid om areal og transport i hovedstadsområdet i dag to hovedsvakheter – organene er for mange og overlappende og kommunene er ikke tilfredsstillende representert i samarbeidet. I dagens samarbeidsmodell er kommunene enten fraværende, eller de har en rolle der de først og fremst blir informert om prosesser som statlige og regionale myndigheter er parter i. Samtidig er det stor respekt fra både nasjonale og regionale myndigheters side for kommunenes arealplanmyndighet. Dette gir en situasjon der arealmyndigheter og samferdselsmyndighetene i liten eller ingen grad møtes som likeverdige parter i en form for forhandlingsplanlegging for samordning. Kommunene i hovedstadsområdet har derfor betydelige forventninger til at kommende byveksttaler vil gjøre kommunene, eventuelt grupper av kommuner, til reelle avtaleparter.

## **Regjeringens vurdering av utfordringsbildet**

Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå* viser blant annet til at Oslo er navet i en region der flere hundre tusen mennesker pendler daglig og hvor innbyggertallet vokser. Samtidig vil beslutninger som fattes i Oslo kommune, andre kommuner eller i areal- og transportpolitikken ha konsekvenser ut over egne grenser. Det har derfor vært pekt på at større fylker (regioner) kan gi mer helhetlig ansvar for transport og regional planlegging.

Samtidig er det også fordeler ved å kunne se kommunale og fylkeskommunale oppgaver sammen. Innenfor areal- og transportområdet har Oslo en fordel av å ha ansvaret for både kollektivtransporten og arealmyndigheten, slik at arealbruk, boligbygging, parkeringspolitikk og drift og investeringer i kollektivtransport og veg kan sees i nær sammenheng for å nå transport- og miljøpolitiske mål. Oslo fortsetter derfor som eget fylke.

Regjeringen viser til at fylkes- og kommunegrensene i Oslo og Akershus kan gjøre det vanskelig å utforme en samordnet areal- og transportpolitikk i hovedstadsområdet - til tross for de etablerte samarbeidsordningene. Det er derfor nødvendig å effektivisere og forbedre samordningen av arbeidet med areal og transport i hovedstadsområdet, og en byveksttale for hovedstadsområdet slik det er skissert i Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* vil være det viktigste virkemidlet for å løse areal- og transportutfordringene på en bedre måte. Det vil også være nødvendig at de berørte kommunene i bybåndet deltar på en hensiktsmessig måte. Dette er regjeringens begrunnelse for at det bør utredes ulike løsninger som kan medvirke til et mer effektivt arbeid med areal og transport i hovedstadsområdet.

### ***Oppsummert om utfordringsbildet***

Gjennomgangen i dette kapitlet viser at til tross for den regionale areal- og transportplanen, kan arealpolitiske beslutninger og føringer på arealsiden på de ulike forvaltningsnivåene ofte oppfattes som fragmenterte. Det er flere eksempler på at kommuner og fylkeskommuner tillegger andre hensyn, kanskje særlig egen økonomi og mulighet for vekst, større vekt enn samordnet areal- og transportplanlegging. På samme måte legges økonomiske og politiske hensyn til grunn for statlig lokalisering og virksomhet. Dette til tross for at kommunale og statlige beslutninger ifølge plan- og bygningsloven skal legge overordnet regional plan til grunn. Det har blitt utviklet gode samarbeidsløsninger innenfor areal og samferdsel som har bidratt til samordning og effektiv ressursbruk. Dette samarbeidet har vokst frem både horisontalt (mellom kommuner) og vertikalt (mellom ulike forvaltningsnivå) gjennom dialog og en felles forståelse hos de ulike aktørene. Økt mobilitet, innvandring, befolkningsvekst, ny teknologi og nye organisatoriske løsninger gjør det imidlertid nødvendig å se om dagens ordninger vil kunne møte fremtidige utfordringer på en effektiv og klimavennlig måte.

I det neste kapittel vil vi beskrive ulike modeller og løsninger som kan tenkes å gi en mer effektiv og samordnet areal- og transportpolitikk i hovedstadsområdet med tanke på å nå klima- og byutviklingsmålene.



# 3 Beskrivelse av ulike modeller

---

## 3.1 Areal- og transportoppgavene

Av utredningens mandat fremgår det at det skal vurderes fordeler og ulemper for arealplanlegging og transportarbeid ved ulike modeller. Videre at skal det vurderes hvilke samarbeidsarenaer og oppgaver knyttet til areal- og transportarbeidet som bør vurderes å inngå i de ulike modellene.

Oppgavene og tiltakene knyttet til areal og transport i denne sammenheng kan være mange og omfatter blant annet arealbruk og planprosesser, byutvikling og knutepunktutvikling med strategier for byskala og tetthet, bebyggelsesvolum, bystruktur, byromsnettverk og arkitektur, boligplanlegging, regional verdiskaping og arbeidsplassutvikling, parkeringspolitikk, jernbane og kollektivtransport, veger, herunder gang- og sykkelveger, bypakker, bymiljøavtaler, byutviklingsavtaler, byvekstavtaler, bompenger, belønningsordning og belønningsmidler, samferdselsektorens organisering, hensiktsmessige incentiver osv. Virkemidler knyttet til disse oppgaveområdene skal nyttes for å legge til rette for god byutvikling og effektiv, klimavennlig og fremtidsrettet mobilitet, og derigjennom oppnå nullvekstmålet for persontransport med bil. Det er viktig at tiltak og virkemidler innenfor areal- og transportoppgavene settes inn og virker sammen, slik at de gir størst effekt når det gjelder måloppnåelse.

## 3.2 Organisasjonsform og beslutningssystem

Med henvisning til de juridiske betraktningene om organisasjonsform og beslutningssystem i innledningskapitlet, vil vi i det videre arbeidet legge til grunn at de endelige vedtak og beslutninger som ligger til henholdsvis fylkestinget og kommunestyret fortsatt skal tas av henholdsvis fylkestinget og kommunestyret.

For de ulike modellene vil følgende elementer bli beskrevet:

- Politisk styringsorgans sammensetning, herunder oppgaver, myndighet og beslutningskompetanse
- Administrative organers sammensetning og myndighet
- Forholdet til nåværende og mulige samarbeidsarenaer og avtalesystemer

Når det gjelder det siste punktet har Oslopakke 3 og Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus blitt vurdert som viktigst og har derfor blitt prioritert.

### 3.3 Beskrivelse av modellene

Dagens modell (nullalternativet) er beskrevet i kapittel 2.1. om nåsituasjonen. I denne modellen inngår en rekke samarbeidsarenaer, råd og avtaler, som Oslopakke 3, bymiljøavtale, byutviklingsavtale og Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport.

Som alternativ til dagens modell har det er i utredningsarbeidet blitt diskutert og skissert to hovedmodeller, med hver sine varianter. Totalt har dermed fire ulike løsninger blitt drøftet som alternativ til dagens modell. Alle disse modeller og løsningene er i tråd med de rammene som er skissert i Nasjonal transportplan 2018 – 2029.

Modellene blir beskrevet slik at det tas høyde for fylkes- og kommunesammenslåingene i 2020 i hovedstadsområdet i 2020. Det betyr at i omtalen av partene i de ulike modellene brukes navnene på nåværende kommuner og fylkeskommune, mens navnene på de nye kommunene og ny fylkeskommune etter sammenslåingene i 2020 settes i parentes, eksempelvis Akershus (Viken) fylkeskommune.

En tabell med oversikt over modellene finnes i vedlegg 5.

#### **Hovedmodell 1: Modell Byvekstavtale uten etablering av et hovedstadsråd**

I denne modellen etableres det en byvekstavtale slik det er skissert i Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Denne modellen vil etter planen bli innført i forbindelse med reforhandling av bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen til en byvekstavtale. Dette arbeidet starter opp i 2018. Øvrige samarbeidsarenaer endres ikke.

En byvekstavtale vil være en langsiktig politisk avtale mellom staten, fylkeskommunen(e) og berørte bykommuner for å styrke samordningen mellom forvaltningsnivåene i areal- og transportpolitikken. Hensikten med avtalen er å nå nullvekstmålet for persontransport med personbil. Løsninger og tiltak i avtalen må derfor bidra til god framkommelighet og mobilitet, særlig ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalen vil også forplikte partene til å følge opp regional eller interkommunal areal- og transportplan.

#### ***Oppgaver og ansvarsområder lagt til byvekstavtalen***

I byvekstavtalene for de fire største byområdene vil staten forplikte seg til å bidra med midler til konkrete kollektivløsninger. I hovedstadsområdet er Fornebu-banen det høyest prioriterte prosjektet, jmf. også Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Oslo-pakke 3 være en del av den nye byvekstavtalen. Oslo-pakke 3 omfatter en portefølje av samferdselsprosjekter som finansieres med bompenger og statlige og lokale bidrag. Belønningsordningen – som administreres av Samferdselsdepartementet – vil etter hvert fases ut som egen ordning, og midlene skal videreføres i byvekstavtalen.

Kommunene forplikter seg gjennom byvekstavtalen til å planlegge og gjennomføre en arealbruk med boliger og arbeidsplasser nær kollektivløsningene, slik at dette bygger opp både under investeringene i transportsystemet, og målene i byvekstavtalen og Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Kommunene forplikter seg også til å gjennomføre en parkeringspolitikk som støtter kollektivtilbudet.

Fylkeskommunen på sin side forplikter seg til å sørge for gjennomføring av prioriterte tiltak i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Staten forplikter seg til å følge opp arealforpliktelsene i byvekstavtalen som konkretiserer hvordan partene skal samarbeide om å følge opp regional areal- og transportplan for Oslo og Akershus.

I Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* er det konkretisert at ordfører(e) eller byråd(er) fra berørte kommuner deltar i en politiske styringsgruppe sammen med fylkesordførere eller fylkesråd og politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Denne modellen vil gjelde for alle de ni byområdene som er aktuelle for byveksttaler.

En hovedmodell der det etableres en byveksttale uten et eget, separat hovedstadsråd kan organiseres etter to linjer:

1. Modell 1A: Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune deltar i den politiske styringsgruppen.
2. Modell 1B: Berørte kommuner i bybåndet deltar sammen med Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i den politiske styringsgruppen.

I begge modeller vil politisk ledelse i Samferdselsdepartementet (leder) og Kommunal- og moderniseringsdepartementet delta. Organiseringen er nærmere beskrevet i Nasjonal transportplan 2018 – 2029.

### **Modell 1A: Byveksttale med Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i politisk styringsgruppe**

*Den politiske styringsgruppen vil være sammensatt* slik det fremgår av Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029. Samferdselsdepartementet vil lede gruppen, mens Kommunal- og moderniseringsdepartementet deltar sammen med politisk ledelse i Akershus (Viken) og Oslo.

*Den politiske styringsgruppen* er ansvarlig for den overordnede oppfølgingen av avtalen. Deltakerne i den politiske styringsgruppen representerer sine organer.

*Det administrative organet* ledes av vegdirektøren. Jernbanedirektøren og fylkesmannen deltar også fra statens side. I tillegg deltar administrativ ledelse i fylkeskommunen og Oslo kommune.

*Det administrative organet vil ha ansvar for å:*

- Forberede saker og følge opp beslutninger i den politiske styringsgruppen.
- Koordinere oppfølging og legge til rette for gjennomføring av avtalen gjennom porteføljestyring og oppfølging av handlingsprogram.
- Rapportere om måloppnåelse til politisk styringsgruppe

#### ***Forholdet til nåværende samarbeidsarenaer og avtalesystemer***

Oslopakke 3 vil være en del av byvekstavtalen. Eventuelle endringer i styringen av Oslopakke 3 må diskuteres og avklares nærmere etter at byvekstavtalen er etablert.

Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport: Hensikten med dette rådet, som er etablert etter avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, er å avklare ansvar og sørge for gjennomføring av tiltak i den regionale planen. Det vil være naturlig at koordinering med staten om oppfølging av regional plan i hovedstadsområdet integreres i styringsgruppen for byvekstavtalen.

#### **Modell 1B: Byvekstavtale med berørte kommuner i bybåndet, Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i styringsgruppen**

*Politiske styringsgruppen vil være sammensatt slik det fremgår av Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029. Samferdselsdepartementet vil lede gruppen, mens Kommunal- og moderniseringsdepartementet deltar sammen med politisk ledelse i Akershus (Viken) fylkeskommune, Oslo og berørte kommuner i bybåndet.*

*Den politiske styringsgruppen er ansvarlig for den overordnede oppfølgingen av avtalen. Deltakerne i den politiske styringsgruppen representerer sine organer.*

De statlige virkemidlene vil rettes inn mot hovedstadsområdet, herunder prioriterte regionale byer (i henhold til den regionale areal- og transportstrukturen i Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus). For å følge opp beslutninger i den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen vil det, der det er hensiktsmessig, kunne være aktuelt med enkelte separate underavtaler for å finne løsninger på prioriterte mobilitets- og arealmessige utfordringer i hovedstadsområdet.

Det administrative organet ledes av vegdirektøren. Jernbanedirektøren og fylkesmannen deltar også fra statens side. I tillegg deltar administrativ ledelse i fylkeskommunen, Oslo kommune og berørte kommunene i bybåndet.

*Det administrative organet vil ha ansvar for å:*

- Forberede saker og følge opp beslutninger i den politiske styringsgruppen.
- Koordinere oppfølging og legge til rette for gjennomføring av avtalen gjennom porteføljestyring og oppfølging av handlingsprogram.
- Rapportere om måloppnåelse til politisk styringsgruppe

#### ***Forholdet til nåværende samarbeidsarenaer og avtalesystemer***

Oslopakke 3 vil være en del av byvekstavtalen. Eventuelle endringer i styringen av Oslopakke 3 må diskuteres og avklares nærmere etter at byvekstavtalen er etablert.

Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport: Hensikten med dette rådet, som er etablert etter avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, er å avklare ansvar og sørge for gjennomføring av tiltak i den regionale planen. Det vil være naturlig at koordinering med staten om oppfølging av regional plan i hovedstadsområdet integreres i styringsgruppen for byvekstavtalen.

#### **Hovedmodell 2: Byvekstavtale kombinert med etablering av et separat hovedstadsråd for areal og transport**

I en slik modell vil det etableres en byvekstavtale slik det er beskrevet under hovedmodell 1. I tillegg opprettes det et eget, separat hovedstadsråd for areal og transport. Et slikt hovedstadsråd kan settes opp med ulike løsninger for direkte deltakelse av kommunene i Akershus (Viken). Et hovedstadsråd kan kombineres med en byvekstavtale der kun Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune deltar i den politiske styringsgruppen for avtalen (altså kombinert med modell 1A ovenfor), eller en byvekstavtale der også berørte kommuner i bybåndet deltar i den politiske styringsgruppen (modell 1B ovenfor). I det følgende beskrives to mulige varianter av modeller med et eget, separat hovedstadsråd. Begge alternativene beskrives her kombinert med etablering av en byvekstavtale med kun Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i den politiske styringsgruppen (1A).

#### **Modell 2A: Byvekstavtale med Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune kombinert med et hovedstadsråd der kommunene i bybåndet og kommuner med regionale byer deltar**

I denne modellen vil det i første omgang etableres en byvekstavtale med staten, Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i styringsgruppen, slik det er beskrevet i modell 1A ovenfor. Samtidig etableres det et hovedstadsråd der staten, Akershus (Viken) fylkeskommune, bybåndskommunene og kommunene med regionale byer deltar. Hovedstadsrådets politiske styringsorgan skal samarbeide med den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen.

*Det politiske styringsorganet til et hovedstadsråd med slik sammensetning* kan politisk ledelse i Akershus (Viken) og Oslo veksle på å lede. I tillegg kan Samferdselsdepartementet (som ansvarlig departement for den overordnede transportpolitikken) og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (som ansvarlig departement for overordnet arealpolitikk og arealplanlegging) delta på statssekretærnivå. I tillegg kan politisk ledelse i kommunene Asker (Nye Asker), Bærum, Nittedal, Skedsmo (Lillestrøm), Ullensaker, Lørenskog, Oppegård/Ski (Nordre Follo) og Ås, delta. Det vil vi gi et hovedstadsråd med 13 (12 etter kommunesammenslåinger i 2020) deltakere, inklusive leder.

*Hovedstadsrådets oppgaver* kan særlig være knyttet til å gjennomføre tiltak H1 i handlingsprogrammet til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus: "Felles areal- og transportstruktur i bybåndet". Det kan bety følgende oppgaver:

- Avgrense og prioritere vekstsoner i bybåndet og de regionale byene
- Utvikle felles strategier for utslippsfri mobilitet, konsentrert næringsutvikling og byvekst med høy kvalitet
- Prioritere tiltak for kollektivtransport, sykling og gange
- Prioritere øvrige mobilitetstiltak
- Utforme en felles parkeringspolitikk
- Gi råd til den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen om hovedstadsrådets prioriteringer

*Myndighet og beslutningskompetanse:* De vedtak og beslutninger om transporttiltak og arealplaner som ligger til henholdsvis fylkestinget og kommunestyret skal fortsatt tas av henholdsvis fylkestinget og kommunestyret.

Saker som gjelder utforming av den felles areal- og transportstrukturen i bybåndet og de regionale byene, eksempelvis avgrensning av prioriterte vekstsoner eller prioritering av kollektivtransporttiltak, bør drøftes i hovedstadsrådet og deretter forankres gjennom beslutning i deltakernes respektive beslutningsorganer.

*Det administrative organet til hovedstadsrådet* kan Akershus (Viken) fylkeskommune og Oslo kommune veksle på å lede. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og fylkesmannen på ledernivå kan delta fra statens side. I tillegg deltar administrativ ledelse i kommunene Asker (Nye Asker), Bærum, Nittedal, Skedsmo (Lillestrøm), Ullensaker, Lørenskog, Oppegård/Ski (Nordre Follo) og Ås.

Det administrative organet forbereder og følger opp saker for behandling i det politiske styringsorganet (hovedstadsrådet). I saker som er anbefalt etter drøfting i hovedstadsrådet, utarbeides likelydende saksfremstillinger til deltakernes respektive beslutningsorganer for felles forankring.

Det administrative organet sørger for løpende rapportering om oppfølging av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus i henhold til et felles system for å følge måloppnåelse og utvikling i regionen. Rapporteringen koordineres med rapporteringen i byvekstavtalen.

*Forholdet til nåværende samarbeidsarenaer og avtalesystemer:* Hovedstadsrådets politiske styringsorgan skal samarbeide med den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen og med Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Det administrative organet for hovedstadsrådet møter jevnlig det administrative organet for byvekstavtalen og administrativt kontaktforum for Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan.

Oslopakke 3 vil være en del av byvekstavtalen. Forholdet mellom styringen av byvekstavtalen og styringen av Oslopakke 3 må diskuteres nærmere, som nevnt ovenfor i beskrivelsen av Modell 1.

### **Modell 2B: Byvekstavtale med Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune kombinert med et hovedstadsråd der alle kommunene i nåværende Akershus fylke deltar**

Etter denne modellen vil det i første omgang etableres en byvekstavtale med staten, Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i styringsgruppen, slik det er beskrevet i modell 1A overfor. Samtidig etableres det et hovedstadsråd der staten, Akershus (Viken) fylkeskommune, Oslo kommune og alle kommunene i Akershus deltar. Hovedstadsrådets politiske styringsorgan skal samarbeide med den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen.

*Det politiske styringsorganet til et hovedstadsråd med slik sammensetning* kan politisk ledelse i Akershus (Viken) og Oslo veksle på å lede. I tillegg kan Samferdselsdepartementet (som ansvarlig departement for den overordnede transportpolitikken) og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (som ansvarlig departement for overordnet arealpolitikk og arealplanlegging) delta på statssekretærnivå. I tillegg kan politisk ledelse i kommunene Asker (Nye Asker), Bærum, Nittedal, Skedsmo/Sørum/Fet (Lillestrøm), Ullensaker, Lørenskog, Eidsvoll, Nes, Rælingen, Hurdal, Nannestad, Gjerdrum, Nesodden, Enebakk, Aurskog-Høland, Frogn, Oppegård/Ski (Nordre Follo), Ås og Vestby delta. Det vil gi et hovedstadsråd med 26 (23 etter kommunesammenslåinger i 2020) deltakere inklusive leder.

*Hovedstadsrådets oppgaver* kan særlig være knyttet til å følge opp Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus i aktørenes planlegging og virksomhet i hovedstadsområdet gjennom uttalelser i høringer o.l. Hovedstadsrådet kan også være rådgivende organ for statlige og fylkeskommunale oppgaver på transportområdet som berører hovedstadsområdet, slik som jernbane og relevante konsekvensutredninger (jf. KVV Oslo-Navet), samt legge til rette for utviklingen av nye mobilitetsløsninger som fremmer bl.a. de transportpolitiske målsettingene. Hovedstadsrådet skal delta i arbeidet med rullering av regional areal- og transportplan og rullering av kommende regionale planer. Hovedstadsrådet skal sikre at

nødvendig virkemiddelbruk, planlegging og reguleringsvedtak gjennomføres av de respektive ansvarlige myndigheter.

*Myndighet og beslutningskompetanse:* De vedtak og beslutninger som ligger til henholdsvis fylkestinget og kommunestyret skal fortsatt skal fattes av henholdsvis fylkestinget og kommunestyret. Saker som gjelder utforming av den felles areal- og transportstrukturen i bybåndet og de regionale byene, eksempelvis avgrensning av prioriterte vekstsoner eller prioritering av kollektivtransporttiltak, eller utforming av felles areal- og transportstrategier for alle kommunene i hovedstadsrådet, som for eksempel regionalt stamnett for kollektivtransport, regionalt sykkelveinett, regional parkeringspolitikk eller annen oppfølging av den regionale planen, bør drøftes i hovedstadsrådet og deretter forankres gjennom beslutning i deltakernes respektive beslutningsorganer.

Hovedstadsrådet bør vurdere om det er behov for å nedsette en egen (egne) styringsgruppe/r eller kontaktutvalg med et utvalg av kommunene, siden det er mange deltakere i rådet.

*Det administrative organet til hovedstadsrådet* kan Akershus (Viken) fylkeskommune og Oslo kommune veksle på å lede. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og fylkesmannen på ledernivå deltar fra statens side. I tillegg deltar administrativ ledelse i kommunene Asker (Nye Asker), Bærum, Nittedal, Skedsmo/Sørum/Fet (Lillestrøm), Ullensaker, Lørenskog, Eidsvoll, Nes, Rælingen, Hurdal, Nannestad, Gjerdrum, Nesodden, Enebakk, Aurskog-Høland, Frogn, Oppegård/Ski (Nordre Follo), Ås og Vestby.

Det administrative organet forbereder og følger opp saker for behandling i det politiske styringsorganet (hovedstadsrådet). I saker som er anbefalt etter drøfting i hovedstadsrådet, utarbeides likelydende saksfremstillinger til deltakernes respektive beslutningsorganer for felles forankring.

Det administrative organet sørger for løpende rapportering om oppfølging av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus i henhold til et felles system for å følge måloppnåelse og utvikling i regionen. Rapporteringen koordineres med rapporteringen i byvekstavtalen.

*Forholdet til nåværende samarbeidsarenaer og avtalesystemer:* Hovedstadsrådets politiske styringsorgan skal samarbeide med den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen og det administrative organet for hovedstadsrådet møter jevnlig det administrative organet for byvekstavtalen. I denne varianten av modellen vil deltakelsen i hovedstadsrådet i stor grad være overlappende med dagens Samarbeidsråd for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, dersom man tar dialogmøtene med Akershus-ordførerne med i betraktning. Det kan i praksis bety at Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan går over til å bli et hovedstadsråd.

Oslopakke 3 vil være en del av byvekstavtalen. Forholdet mellom styringen av byvekstavtalen og styringen av Oslopakke 3 må diskuteres nærmere, som nevnt ovenfor i beskrivelsen av Modell 1.



## 4 Drøfting av de ulike modellene

---

I dette kapitlet vurderes de tre hovedmodellene: Dagens modell (0), en modell med Byvekstavgift uten etablering av et hovedstadsråd (hovedmodell 1) og en modell med Byvekstavgift kombinert med etablering av et separat hovedstadsråd (hovedmodell 2).

Modellene blir vurdert med tanke på hvordan areal- og transportoppgavene ivaretas og hvorvidt de ulike modellene bidrar til økt effektivitet og samordning i areal- og transportarbeidet. I tillegg blir kommunenes involvering drøftet.

Den politiske styringsgruppen for utredningsarbeidet har gitt føringer på at det særlig skal vektlegges å vurdere effektivitet og samordning, samt mer involvering av de største kommunene i bybåndet. Forholdet til Samarbeidsrådet for regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus drøftes for alle modellene.

### 4.1 Dagens modell med dagens samarbeidsarenaer

#### **Hvordan ivaretas oppgavene og effektiviteten i areal- og transportarbeidet?**

Dagens samarbeidsmodell fungerer på mange måter godt, og det har vært oppnådd gode resultater, blant annet at veksten i personbiltransporten har blitt redusert. Miljøvennlige reiser i Oslo og Akershus tar stadig en større andel noe som i hovedsak skyldes økt kollektivtransport og redusert bilandel. Kollektivtrafikken i Oslo og Akershus har hatt en kraftig vekst de senere årene, og kollektivtrafikkens markedsandel har økt markert på bekostning av personbilreiser. Det er derfor viktig å ta med de positive erfaringene fra dagens system. De fleste etablerte samarbeidsarenaene fungerer godt, og det samarbeidet som i dag fungerer godt, bør fortsette som før. Det gjelder f.eks. samarbeidet om Ruter, som ikke bør endres. Gjennom Oslopakke 3 har det også blitt etablert et samarbeid mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen om utbygging og finansiering av veg- og kollektivtak. De nylig inngåtte bymiljø- og byutviklingsavtalene, ble etablert for å bedre samordningen mellom areal og transport. Disse skal nå reforhandles til en felles helhetlig byvekstavgift, slik det også gjøres for de andre byområdene.

Det er betydelige utfordringer når det gjelder oppfølgingen av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus og endringen av arealbruken i kommunene i tråd med føringene i den regionale planen. I kapittel 2 er det vist at den prosentvise befolkningsveksten i bybåndet i Akershus har vært lavere enn i resten av fylket de siste årene, selv om befolkningen er størst og øker med flest i bybåndskommunene. Prognosene tilsier at trenden kan fortsette og at befolkningen prosentvis kan fortsette å øke mer i resten av Akershus enn i bybåndet. Imidlertid viser nye tall fra SSB at trenden kan være i ferd med å snu, og at det har vært en lavere befolkningsvekst

utenfor enn i tettstedene i Akershus de siste årene. Mye av den veksten som har skjedd de siste årene er dessuten et resultat av vedtak gjort før den regionale planen ble fastsatt.

Dersom en skal lykkes med et trendbrudd i arealutviklingen er det nødvendig at den regionale planen brukes aktivt som et styringsverktøy. Det er videre ønskelig å utvikle en regional areal- og transportplan som er mer forpliktende for alle parter, og som involverer berørte kommuner i oppfølgingen. Involvering av kommunene kan øke effektiviteten i gjennomføringen av planen og lettere sikre at målene i planen nås.

Når det gjelder Akershus fylkeskommune vil fylket fra og med 2020 bli slått sammen med Østfold og Buskerud til Viken fylkeskommune. Rullering av den regionale areal- og transportplanen vil bli vurdert i sammenheng med Regional planstrategi for Viken. Dette vil skje i forbindelse med etableringen av Viken fylkeskommune.

### **Involvering av kommunene**

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er fundamentet for samarbeidet om areal og transport i hovedstadsområdet. Oppfølgingen av planen gjelder alle kommunene i Akershus. Oppfølgingsansvaret er lagt til Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Samarbeidsrådet består av fylkesordfører og byråd, samt ytterligere to politikere fra hver av partene. I tillegg finnes et administrativt kontaktforum med de samme partene. Det holdes også dialogmøter med ordførerne i Akershus.

Fra enkelte kommuners side blir det imidlertid etterspurt en større grad av involvering av kommunene i oppfølging av planen. Forpliktende oppfølging krever høy grad av deltakelse. De kommunene som vil legge til rette for vekst i boliger og arbeidsplasser i de regionale byene, i tråd med den regionale areal- og transportplanen, ønsker mer forpliktende samarbeid med regionale og statlige myndigheters side. Utviklingen i disse kommunene – med sine regionale byer – vil være svært viktig for utviklingen av hovedstadsområdet og hvorvidt nullvekstmålet vil bli nådd.

Det har også vært stilt spørsmål ved om disse kommunene bør involveres mer i arbeidet med Oslopakke 3. Oslopakke 3 er en del av dagens bymiljøavtale, og er et samarbeid mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen. I arbeidet legges det blant annet vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, for å synliggjøre hvordan samferdselsinvesteringer vurderes opp mot hverandre. I dette utredningsarbeidet har det blitt diskutert om Oslopakke 3 kan organiseres på en annen måte, slik at kommunene involveres mer i dette arbeidet.

## **Forholdet til nåværende og kommende samarbeidsarenaer og avtalesystemer**

Oslopakke 3 inngår som nevnt i dag i den inngåtte bymiljøavtalen og disse har felles styringsgruppe. Samordningen skjer blant annet ved at nullvekstmålet er hovedmål i bymiljøavtalen og ett av to hovedmål i Oslopakke 3. Dette må videreføres når Oslopakke 3 blir del av byvekstavtalen. Styringen av Oslopakke 3 og den fremtidige byvekstavtalen må være integrert, blant annet gjennom felles mål for byvekstavtalen og Oslopakke 3.

## **4.2 Modell 1: Byvekstavnale uten etablering av et hovedstadsråd**

### **Hvordan vil areal- og transportoppgavene bli ivaretatt?**

Byvekstavtalene har som hensikt å samordne areal og transport på en bedre måte enn i dagens modell med separate bymiljø- og byutviklingsavtaler, slik at nullvekstmålet lettere kan nås. Formelt vil areal- og transportoppgavene ivaretas omtrent som i dag, og Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus skal fortsatt legges til grunn for byvekstavtalen, tilsvarende som for kommunal og statlige planlegging og prioriteringer for øvrig.

Styringsmodellen for byvekstavtalen vil kreve en ny type av organisering sammenliknet med bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler. I tillegg til at Oslopakke 3 vil være del av det nye avtaleverket, vil belønningsmidlene bli innlemmet i byvekstavtalen.

Byvekstavtalen må bygge opp under den regionale areal- og transportplanen samtidig som den sikrer et effektivt og klimavennlig transportsystem. Nasjonal transportplan, årlige budsjettproposisjonene og andre dokumenter vil gi føringer for de statlige midlene, slik de er tenkt nyttet for å nå de transportpolitiske målsettingene. Samtidig integreres arealtiltak i byvekstavtalen ved at det stilles konkrete krav om arealtiltak som sammen med transporttiltakene sikrer at man når nullvekstmålet for persontransport med personbil i avtaleområdet.

### **Effektiviteten i areal- og transportarbeidet**

Basert på det ovennevnte vil en modell der det etableres en byvekstavnale med berørte kommuner i den politiske styringsgruppen trolig være den mest effektive måten å samordne areal- og transporttiltakene på og dermed størst mulighet for at nullvekstmålet nås. En slik modell gjør det mulig å konsentrere innsatsen der behovet er størst og gir størst beslutningseffektivitet. Ikke minst siden kommunene, som er arealmyndigheter, er representert og kan forplikte seg til en arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet. Modellen og hovedprinsippene for byvekstavtaler er skissert i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan. Gjennom å etablere denne avtalen og gi den politiske styringsgruppen myndighet til å samordne areal- og transporttiltakene i hovedstadsområdet, sikres det et

slagkraftig organ. En slik løsning vil også medføre at det trolig ikke vil være nødvendig med særlig større administrative ressurser enn i dag.

En byvekstavtale der de mest berørte kommunene er representert i den politiske styringsgruppen vil trolig føre til at innsatsen konsentreres der behovet er størst, noe som gir større sannsynlighet for økt samfunnsøkonomisk netto nytte. Det er samtidig viktig at det i den politiske styringsgruppen ikke blir for mange parter representert og at ikke det geografiske virkeområdet for innsatsen blir for stort. Mange avtaleparter og stort geografisk område gjør at tiltakene lett blir preget av konsensus og ulike former for kompromisser. Dette kan lett gå på bekostning av samfunnsøkonomisk netto nytte og måloppnåelse.

Samtidig må det sikres at tiltakene forankres i de enkelte kommunene, og at beslutningene tar hensyn til kommuneoverskridende perspektiver, legitimitet og realistisk gjennomføring. Kommunene er arealmyndigheter. Dersom byvekstavtalen skal være forpliktende når det gjelder arealforvaltning i bybåndet, må den politiske styringsgruppen representere et område som kan være effektiv med tanke på å nå nullvekstmålet i hovedstadsområdet. En slik byvekstavtale gir gode muligheter for relativt raske avklaringer for de områder som inngår i avtalen. Modellen sikrer også at de regionale byområdene, som inngår i avtalen kan samordne sine synspunkter og prioriteringer. For å sikre en effektiv oppfølging av byvekstavtalen vil både veg- og jernbaneetaten delta i det administrative arbeidet i tillegg til at fylkesmannen deltar med særlig ansvar for å følge opp statlige arealforpliktelser.

### **Involvering av kommunene**

En byvekstavtalemmodell med involvering av kommuner i bybåndet med regionale byer vil, som nevnt, bidra til bedre samordning og mer effektivt areal- og transportarbeid i hovedstadsområdet. Samtidig må det være balanse mellom hva en kommune kan bidra med (både arealmessig og finansielt) og de fordeler en deltakelse i den politisk styringsgruppen vil gi. Det vil være avgjørende for en god måloppnåelse at alle avtalepartene forplikter seg til avtalen, herunder lokalisering av arbeidsplasser og virksomheter, boligutbygging, trafikkgrunnlag og trafikantbetaling.

En byvekstavtalemmodell med deltakelse av kommuner i bybåndet i styringsgruppen, kan samtidig gi en mer komplisert styringsmodell enn dagens modell med bymiljø- og byutviklingsavtaler, der Oslo kommune og Akershus fylkeskommune deltar i styringsgruppen sammen med staten. Bymiljøavtalen i dagens modell har i hovedsak dreiet seg om å fordele midler til samferdselstiltak, som ansvarsmessig tilligger staten og det regionale nivået. En byvekstavtalemmodell som involverer berørte kommuner i bybåndet, må ikke føre til at innsatsen spres for mye utover, slik at tiltakene ikke bygger opp under nullvekstmålet. Kommuner som deltar i byvekstavtalen, må derfor forplikte seg på å følge opp areal- og transportstrukturen i tråd med regional areal- og transport og evne å se utover egne kommunegrenser.

Samtidig som det er viktig at området for byvekstavtalen ikke blir for stort, kan det oppstå situasjoner der det er nødvendig å se på tiltak utenfor det avtalte området for avtalen og utenfor avtalepartenes myndighet, for å nå nullvekstmålet. I slike

spesielle tilfeller kan det være aktuelt – etter forutgående beslutning i den politiske styringsgruppen – å se på muligheten for å inngå underavtaler.

## **Organisasjonsform og beslutningssystem**

Styringsmodellen for byvekstavtalen er som nevnt skissert i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan (kap.8) og i beskrivelsen av modellen i kap.3).

## **Forholdet til nåværende og kommende samarbeidsarenaer og avtalesystemer**

I utgangspunktet avviker ikke den skisserte modellen dramatisk fra dagens modell, bl.a. fordi det legges til grunn at de fleste av dagens samarbeidsarenaer videreføres. Samarbeidsrådet for Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus vil fortsatt ha en viktig rolle, og den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen kan legge opp til et konstruktivt samarbeid med Samarbeidsrådet etter at byvekstavtalen er inngått.

Det må vurderes nærmere hvordan Oslopakke 3 kan virke sammen byvekstavtalen, for å sikre best mulig koordinering av areal- og transporttiltakene i hovedstadsområdet. Oslopakke 3 er en samarbeidsarena som i dag fungerer godt når det gjelder utbygging og finansiering av veger og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Pakken har en geografisk utstrekning som omfatter hele Akershus, men det er et bybåndsfokus når det gjelder de tunge investeringene i nåværende periode. Oslopakke 3 vil være en del av den nye byvekstavtalen. Eventuelle endringer i styringen av Oslopakke 3 må diskuteres og avklares nærmere etter at byvekstavtalen er etablert.

## **4.3 Modell 2: Byvekstavtale kombinert med etablering av et separat hovedstadsråd**

### **Hvordan vil areal- og transportoppgavene bli ivaretatt?**

Det kan også tenkes en modell der det i tillegg til byvekstavtalen etableres et separat hovedstadsråd. Hensikten vil i så tilfelle være å oppnå en enda bedre samordning av areal- og transportoppgavene og øke måloppnåelsen. Et slikt råd vil kunne gi tett kontakt mellom areal- og transportmyndighetene, mellom kommunene og på tvers av forvaltningsnivåene.

God samordning og koordinering sikres ikke bare gjennom avtaler, men også gjennom dialog, diskusjoner og utarbeidelse av strategier. En slik arena kan sikres gjennom etablering av et hovedstadsråd, som i første omgang kan bidra til å nå de nasjonale og regionale målene om areal og transport i hovedstadsområdet. Hovedstadsrådets funksjon kan bl.a. være å gi råd og innspill til samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging. En variant av denne modellen kan inkludere alle kommuner i Akershus i hovedstadsrådet. Da kan det i så tilfelle diskuteres om hovedstadsrådet erstatter Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for

areal og transport i Oslo og Akershus, som har tilsvarende oppgaver. Et separat hovedstadsråd bør derfor ha en rolle som ikke kommer i konflikt med Samarbeidsrådet eller byvekstavtalen. Dette kan løses ved at hovedstadsrådet også engasjerer seg i spørsmål av bredere karakter enn areal- og transportspørsmål.

Et sentralt spørsmål ved en eventuell opprettelse av et separat hovedstadsråd vil derfor være hvilke oppgaver rådet skal ha og hvilken rolle det skal fylle. Videre må det geografiske området defineres. En mulig løsning kan være å avgrense rådets rolle til å være en enhet for et godt samarbeid mellom Oslo og nærliggende kommuner, f.eks. om oppfølging handlingsprogrammet til regional plan, særlig det som gjelder felles areal- og transportspørsmål i bybåndet. Ved en slik løsning kan en byvekstavtale med Oslo, Akershus (Viken) og staten i styringsgruppen kombineres med et mer utvidet hovedstadsråd, der flere berørte kommuner involveres. Fylkeskommunen må da ivareta interessene til de kommunene som ikke deltar i byvekstavtalen gjennom å involvere disse i drøftinger og avveininger i et slikt hovedstadsråd. Dette passer godt til fylkeskommunens funksjon og rolle, som et forvaltningsnivå med en mer overordnet tilnærming på tvers av kommunegrenser.

En annen variant av denne modellen kan være at de største kommunene i bybåndet deltar i den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen, og at dette kombineres med et hovedstadsråd der kommunene i bybåndet deltar. Et slikt hovedstadsråd kan da drøfte felles strategier og prioriteringer for hovedstadsområdet, samtidig som man sikrer forutsigbarhet og en forpliktende arealbruk gjennom kommunenes deltakelse i byvekstavtalen. Fra enkelte kommuner har det blitt uttrykt ønske om deltakelse i en forpliktende avtale for alle kommunene i bybåndet, slik de er definert i regional plan. I en slik modell, der alle kommunene i bybåndet og med regionale byer deltar i den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen, vil det være et spørsmål om det er behov for å etablere et separat hovedstadsråd. I dette tilfellet vil Akershus (Viken) fylkeskommune og Oslo kommune følge opp den regionale areal- og transportplanen gjennom det etablerte Samarbeidsrådet.

### **Effektiviteten i areal- og transportarbeidet**

Selv om det kan argumenteres for at mange kommuner bør delta i hovedstadsrådet, er det samtidig klart at antallet vil ha betydning for effektiviteten og innretningen av hovedstadsrådet. Det kan være utfordrende å komme frem til enighet om prioriteringer dersom mange kommuner – ofte med motstridende interesser – deltar i arbeidet. Mange deltakere kan ha negativ virkning på beslutningseffektiviteten og den samfunnsøkonomiske effektiviteten i areal- og transportarbeidet. På den annen side kan en utvidet deltakelse ha positive virkninger på samordnings- og gjennomføringseffektiviteten, dersom det er enighet om hovedprioriteringer og hovedinnretning.

Dersom alle kommunene i Akershus skal delta i hovedstadsrådet, vil det sannsynligvis være behov for et eget politisk styringsorgan eller et kontaktutvalg. Det er også sannsynlig at det vil være dette kontaktutvalget som møter byvekstavtalens politiske styringsgruppe. I praksis får man da et hovedstadsråd som er svært likt

dagens Samarbeidsråd for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus og med en involvering av kommunene omtrent som i dag. Dersom et hovedstadsråd med alle kommunene i Akershus møtes hyppigere enn det gjennomføres dialogmøter med Akershus-ordførerne i dagens Samarbeidsråd, kan man likevel muligens oppnå bedre samordning mellom kommunene og mellom forvaltningsnivåene.

### **Involvering av kommunene**

Et viktig spørsmål i denne sammenheng vil være hvilke kommuner som skal delta i hovedstadsrådet. Det er også et spørsmål hvorvidt og hvordan staten eventuelt skal delta. En mulig tilnærming kan være å videreføre den løsningen som har vært brukt i arbeidet med regional areal- og transportplan, det vil si at medlemmene oppnevnes fra delregionrådene og der staten i tillegg deltar. Hovedstadsrådets geografiske avgrensning vil da bli hele Oslo og nåværende Akershus fylke.

Det kan også argumenteres for at den regionale areal- og transportplanen for Oslo og Akershus peker ut de regionale byene som prioriterte vekstområder, og at dette er akseptert i regionen. Det vil da være naturlig å ta utgangspunkt i disse byene og styrke denne dimensjonen. Det etableres da et separat hovedstadsråd hvor kommunene i bybåndet deltar i hovedstadsrådet, og der kommunene involveres i utforming og oppfølging av en felles areal- og transportstruktur for bybåndet.

Her må det også tas med i betraktning at etableringen av Viken fylkeskommune fra 2020 høyst sannsynlig vil gjøre det aktuelt og nødvendig å etablere nye samarbeidsarenaer for byklyngene/byområdene i den nye fylkeskommunen. I et slikt perspektiv kan det være fruktbart å se på Oslo og bybåndskommunene som byklyngen i hovedstadsområdet.

I en modell der alle kommunene i Akershus deltar i hovedstadsrådet, kan det, som nevnt, stilles spørsmål ved om involveringen av kommunene i bybåndet blir bedre enn i dag. Dersom det blir behov for å etablere en styringsgruppe eller et kontaktutvalg – på grunn av størrelsen i på rådet – blir det raskt et spørsmål om hvilke kommuner som eventuelt skal delta der. Det kan også stilles spørsmål ved hvor relevant det er å avgrense et hovedstadsråd med nåværende Akershus fylkeskommune som avgrenskriterium etter at Viken fylkeskommune er etablert.

### **Organisasjonsform og beslutningssystem**

De overordnede beslutningene om transporttiltak og arealplaner skal fortsatt tas av fylkesting, kommunestyre og staten. Utforming av felles areal- og transportstrukturen i bybåndet og de regionale byene, som avgrensning av prioriterte vekstsoner eller prioritering av kollektivtransporttiltak, kan eksempelvis først besluttes etter konsensusprinsippet i hovedstadsrådet og deretter forankres deretter i deltakernes respektive beslutningsorganer.

Dersom hovedstadsrådets oppgaver utvides til å omfatte hele handlingsprogrammet til regional plan, kan også saker om felles areal- og transportstrategier, regionalt stamnett for kollektivtransport, regionalt sykkelveinett, regional parkeringspolitikk eller andre tiltak i den regionale planen, behandles i hovedstadsrådet. Videre behandling skjer deretter i deltakernes respektive beslutningsorganer.

Hovedstadsrådet vil selv kunne vurdere om det er behov for å nedsette et eget politisk styringsorgan eller et kontaktutvalg med et utvalg av kommunene, eventuelt med Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune, slik det er gjort i dagens Samarbeidsråd.

### **Forholdet til nåværende og kommende samarbeidsarenaer og avtalesystemer**

Forholdet mellom hovedstadsrådets politiske styringsorgan og den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen vil i en slik modell være viktig med tanke på å sikre et koordinert og effektivt areal- og transportarbeid i hovedstadsområdet. Dersom man velger å etablere et hovedstadsråd, der kommunene i bybåndet inngår, må hovedstadsrådet og styringsgruppen for byvekstavtalen samarbeide og møtes jevnlig. Hovedstadsrådet og Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus bør også ha tett kontakt, for å koordinere areal- og transportarbeidet i bybåndet med oppfølgingen av den regionale planen forøvrig.

Dersom alle kommunene i Akershus skal delta i hovedstadsrådet vil hovedstadsrådet i praksis ha samme funksjon som Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Hovedstadsrådet/Samarbeidsrådets ansvar vil da være å følge opp handlingsprogrammet til den regionale areal- og transportplanen og andre samarbeidsoppgaver i hele planområdet, dvs. Oslo og hele nåværende Akershus fylke. Det legges også i denne varianten av modellen opp til samarbeid mellom hovedstadsrådet/Samarbeidsrådet og styringsgruppen for byvekstavtalen, for å koordinere areal- og transportarbeidet.

Øvrige samarbeidsarenaer i dagens modell videreføres uten endringer.

En annen mulig løsning kan også være at dagens Samarbeidsråd for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus videreutvikles til og betegnes som et hovedstadsråd. Spørsmålet blir hvilke kommuner som skal delta, f. eks. om det er bybåndskommunene, eller alle kommunene i Akershus som skal delta. Dagens arenaer med Byforum, som faglig arena for de største kommunene, Politisk dialogmøte for alle Akershuskommunene og Plantreff for fagnettverk i Akershus, er eksempler på andre fora og arenaer som kan videreutvikles og eventuelt samordnes inn i et slikt hovedstadsråd. Dersom hovedstadsrådet skal videreutvikles fra dagens Samarbeidsråd, vil dette være fylkeskommunenes ansvar. Akershus fylkeskommune vil særlig ha ansvar for kommunal representasjon i dialog med kommuner som berøres av den regionale planen. For å oppnå økt samordning og effektivitet må det imidlertid legges vekt på et konstruktivt samarbeid mellom Samarbeidsrådet/hovedstadsrådet og arbeidet med byvekstavtaler.



Et hovedstadsråd kan også utvikles til å behandle andre oppgaver enn areal og transport. Dette kan særlig være aktuelt etter at Viken fylkeskommune er etablert.

#### 4.4 Kort oppsummert om vurdering av modellene

Dagens samarbeidsmodell fungerer på mange måter godt, og de fleste areal- og transportoppgavene ivaretas på en god måte. De samarbeidsarenaene som fungerer godt, bør derfor videreføres. Når det gjelder samordning og effektivitet i arbeidet med areal og transport er det særlig involveringen av kommunene det stilles spørsmål ved. Mer involvering av kommunene kan bidra til mer effektiv oppfølging av den regionale areal- og transportplanen, siden kommunene er arealmyndigheter. Det samme gjelder Oslopakke 3-samarbeidet, der det har blitt pekt på at kommunene bør involveres mer. Når det gjelder byvekstavtalemodellen vurderes det derfor slik at involvering av berørte kommuner i styringsgruppen trolig vil være den mest effektive måten å samordne areal- og transportarbeidet på. Det er større sannsynlighet for måloppnåelse, dersom kommunene - som arealmyndigheter - forplikter seg gjennom byvekstavtalen til en arealbruk i tråd med nullvekstmålet.

Spørsmålet er imidlertid hvilke kommuner som bør involveres i styringsgruppen for byvekstavtalen. De største regionale byene har med sin størrelse og funksjon større betydning for hvorvidt nullvekstmålet nås. Partene i avtalen bør samtidig begrenses. Med for mange avtaleparter blir løsningene lett konsensusorienterte og gjenstand for dårlige kompromisser, noe som lett kan gå på bekostning av samfunnsøkonomisk netto nytte og måloppnåelse. Dersom byvekstavtalen skal være forpliktende når det gjelder arealforvaltning i bybåndet, kan imidlertid styringsgruppen heller ikke være for snever. Kommunene som kommer inn i styringsgruppen for byvekstavtalen, må dessuten tenke på helheten i areal- og transportstrukturen i bybåndet og ikke bare være opptatt av midler til sin kommune.

Dersom det kun er de største kommunene i bybåndet, som deltar i styringsgruppen, må det vurderes hvordan de andre kommunene kan bli involvert på en god måte. En mulighet er at byvekstavtalen kombineres med å etablere et hovedstadsråd, der de øvrige berørte kommunene deltar og involveres i drøftinger og samarbeid om oppfølging av den felles areal- og transportstrukturen i bybåndet. En mulig tilnærming kan da være at dagens Samarbeidsråd for oppfølging av regional areal- og transportplan videreutvikles til og betegnes som et hovedstadsråd. Det vil i så fall være fylkeskommunenes ansvar å utvikle et slikt hovedstadsråd og avklare deltakelse, funksjon og oppgaver. Siden kommunene er opptatt av forpliktende areal- og transportavtaler med staten, er det også en mulighet å se på bruk av enkelte separate underavtaler til byvekstavtalen, dersom styringsgruppen for byvekstavtalen finner dette hensiktsmessig med tanke på å nå nullvekstmålet.

I neste kapittel beskrives den løsningen, som foreslås av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i samråd med Samferdselsdepartementet.

## 5 Oppsummering og videre arbeid

---

Kommunal- og moderniseringsdepartementet foreslår i samråd med Samferdselsdepartementet en mulig modell for et effektivt samarbeid om areal- og transportløsninger i hovedstadsområdet, som beskrives i dette kapitlet. Akershus fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Skedsmo og Oppegård har deltatt og gitt råd i utredningsarbeidet.

De tre modellene som har blitt drøftet er en videreføring av dagens modell (0-alternativet), etablering av en byvekstavtale uten etablering av et hovedstadsråd, samt etablering av en byvekstavtale kombinert med etablering av et separat hovedstadsråd. De to alternative modellene til dagens modell er beskrevet med ulikt omfang av involvering av kommunene. Modellene er drøftet med tanke på oppgaver, ansvar og effektivitet i arbeidet med areal og transport, organisasjonsform og beslutningssystem, samt involvering av kommunene. Forholdet til Oslopakke 3 og Samarbeidsrådet for oppfølging av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus har blitt vurdert.

På bakgrunn av drøftingene av de ulike modellene og variantene anbefaler de to departementene at det arbeides videre med en løsning som kombinerer elementer fra alle de tre modellene, slik de er beskrevet i denne utredningen. Her beskriver vi hvilke elementer som kombineres i den anbefalte løsningen. For beskrivelser av de ulike elementene i modellene vises det til kap.3.

De elementene som fungerer godt i dagens modell videreføres. Det gjelder de fleste av de etablerte samarbeidsarenaene, for eksempel Ruter-samarbeidet. Det er særlig Oslopakke 3 og Samarbeidsrådet for oppfølging av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, som berøres i den foreslåtte løsningen.

For å styrke samordningen mellom forvaltningsnivåene i areal- og transportpolitikken etableres det en byvekstavtale for hovedstadsområdet hvor kommunene Bærum, Oppegård (Nordre Follo), Skedsmo (Lillestrøm) og Oslo, samt Akershus (Viken) fylkeskommune, inviteres til å delta sammen med staten i den politiske styringsgruppen. Dersom styringsgruppen finner det hensiktsmessig, kan det inngås underavtaler med andre kommuner, som er direkte berørte av nye prosjekter i byvekstavtalen. Dagens bymiljøavtale og byutviklingsavtale erstattes av den nye byvekstavtalen. Byvekstavtalen er en politisk intensjonsavtale, som partene forplikter seg til å følge opp. Avtalen skal ta utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2018-2029 og gjelde samme tidsperiode. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus skal være førende for arealbruken. Forhandlingene om en byvekstavtale gjennomføres i tråd med mandat for forhandlingene med sikte på å inngå en avtale i løpet av 2018. Det overordnede målet for byvekstavtalen vil være å sikre at veksten i persontransporten i hovedstadsområdet tas med kollektivtransport,

sykkel og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Dette vil også kunne bidra til mer arealeffektive og attraktive bysentra.

Byvekstavtalen skal sikre et godt rammeverk for løpende samarbeid om samordnet areal- og transportutvikling. Utviklingen i hovedstadsområdet skal skje med høy arealutnyttelse i de prioriterte regionale byene i bybåndet i tråd med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Den regionale planen skal legges til grunn og innarbeides i de enkelte kommunenes arealplaner, slik at hovedtyngden av veksten i hovedstadsområdet skjer i de regionale byene. Staten skal også aktivt bidra til oppfølgingen av den regionale planen og statlige planretningslinjer for bolig- areal- og transportplanlegging for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Dette samarbeidet om areal- og transportutviklingen i hovedstadsområdet vil styrkes, dersom de største kommunene i bybåndet blir en del av byvekstavtalen og forplikter seg til å følge opp arealdelen i byvekstavtalen.

Oslopakke 3 vil være en del av den nye byvekstavtalen. Eventuelle endringer i styringen av Oslopakke 3 må diskuteres og avklares nærmere etter at byvekstavtalen er etablert.

Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus kan videreutvikles til et hovedstadsråd, som kan involvere de største kommunene i bybåndet. Hvilke oppgaver et slikt hovedstadsråd skal ha og hvilke kommuner som skal delta, må avklares nærmere. En mulig tilnærming kan være å avgrense rådet til å være en enhet for et godt samarbeid mellom Oslo og kommunene i bybåndet om utvikling og oppfølging av en felles areal- og transportstruktur i henhold til regional areal- og transportplan. Hovedstadsrådet kan utvikles til et forum hvor man samles om utfordringer og blir enige om felles strategier. Det kan vurderes om også andre tema enn areal og transport kan tas opp i et slikt hovedstadsråd. Utviklingen og formatet på et slikt råd vil det være planeierne, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, som har ansvar for. For å oppnå økt samordning og effektivitet skal det legges vekt på et konstruktivt samarbeid mellom Samarbeidsrådet/hovedstadsrådet og arbeidet med byvekstavgifter. Staten inviteres til møter i Samarbeidsrådet/hovedstadsrådet i relevante saker.

Kort oppsummert legges følgende punkter til grunn for det videre arbeidet:

- Det jobbes videre med en byvekstavgift hvor kommunene Bærum, Oppegård (Nordre Follo), Skedsmo (Lillestrøm) og Oslo, samt Akershus (Viken) fylkeskommune og staten deltar i den politiske styringsgruppen. Dersom styringsgruppen finner det hensiktsmessig, kan det inngås underavtaler med andre kommuner, som er direkte berørte av nye prosjekter i byvekstavgiften.
- Samarbeidsrådet for oppfølging av regional areal- og transportplan kan videreutvikles til et hovedstadsråd, som kan involvere de største kommunene i bybåndet. Utviklingen og formatet på et slikt råd vil det være planeierne, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, som har ansvar for. For å oppnå økt samordning og effektivitet skal det legges vekt på et konstruktivt samarbeid

mellom Samarbeidsrådet/hovedstadsrådet og arbeidet med byvekstavtaler. Staten inviteres til møter i Samarbeidsrådet/hovedstadsrådet i relevante saker.

- For å følge opp beslutninger i den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen vil det, dersom det er hensiktsmessig, kunne være aktuelt med enkelte separate underavtaler for å finne løsninger på prioriterte mobilitets- og arealmessige utfordringer i hovedstadsområdet.
- Oslopakke 3 er en del av bymiljøavtalen og vil derfor være del av den fremtidige byvekstavtalen. Eventuelle endringer i styringen av Oslopakke 3 må diskuteres og avklares nærmere etter at byvekstavtalen er etablert.

### **Videre arbeid**

Stortinget orienteres om utredningsarbeidet og anbefalt løsning i Kommuneproposisjonen før sommeren 2018. Regjeringen vil deretter, på bakgrunn av eventuelle merknader fra Stortinget, ta stilling til hvordan dette arbeidet følges opp videre.

Akershus (Viken) fylkeskommune og Oslo kommune har ansvar for å utvikle Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus til et hovedstadsråd, som kan involvere de største kommunene i bybåndet.

# Referanser

Akershus fylkeskommune. 2017: Notat med oversikt over befolkningsutvikling og – prognoser, boligbygging og pendling,

Innst. 377 S (2015-2016) Anmodningsvedtak i Stortinget angående vurdering av ytterligere oppgaver til de nye fylkeskommunene

Innst. 385 S (2016 – 2017), Stortingets behandling av Prop. 84 S (2016-2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå*

Jernbaneverket, Ruter AS og Statens vegvesen. 2015: *Konseptvalgutredningen Oslo-Navet*

Meld.St. 21 (2011–2012) *Norsk Klimapolitikk (klimaforliket på Stortinget)*

Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*

Meld. St. 18 (2016-2017) *Berekraftige byar og sterke distrikt*

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. 2015: *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*

Oslo kommune. 2017: Figur som viser innpendling til Oslo etter område,

Prop. 84 S (2016-2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå*

Samarbeidsalliansen Osloregionen. 2016: *Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen, 2016*

SPIMA – Spatial dynamics and strategic planning in metropolitan areas. Targeted Analysis. Annex to Interim Report. Version 23/June/2017

Statistisk sentralbyrå. 2016: *Kart over tettstedet Oslo*

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

# Vedlegg

## Vedlegg 1: Oversikt over areal- og transportmyndighet, oppgaver og ansvarsforhold

I tabellen nedenfor vises en skjematisk oversikt over myndighet, oppgaver og ansvarsforhold når det gjelder areal og transport:

	Staten	Fylkeskommunene	Kommunene
Overordnet transportpolitikk	<p>Overordnet nasjonal transportpolitikk, jf. NTP og målene om et effektivt, sikkert og klimavennlig transportsystem</p> <p>I ny NTP, også tydeligere sterkere fokus på utvikling av en "moderne og effektiv" transportsektor, herunder digitalisering, ny teknologi, nye løsninger, samt mer effektive planprosesser og mer effektiv ressursbruk.</p>	<p>Regionale samferdselsplaner/transportplaner/areal- og transportplaner.</p> <p>Ansvar for mobilitet/kollektivtrafikk, oftest organisert i egne selskap eller egne organisasjoner/avdelinger.</p> <p>Fylkesvegnettet.</p>	<p>Kommuneplaner.</p> <p>Kommunalt vegnett mm.</p>
Arealbruk og planprosesser	<p>Plan- og bygningsloven</p> <p>Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging</p> <p>Statlige retningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging.</p> <p>KMD kan vedta statlig plan i transportsektoren etter henstilling fra SD.</p> <p>KMD kan etter henstilling fra SD fastsette statlig planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning i transportsektoren, jf. Follobanen.</p> <p>Legge til rette for effektive planprosesser, jf. NTP.</p>	<p>Regional areal- og transportplan (ATP). Enkelte deler kan gjøres bindende ved bruk av regional planbestemmelse.</p> <p>Andre regionale planer</p> <p>Innsigelsesmyndighet til kommunale planer</p>	<p>Kommuneplaner med arealdeler (bindende)</p> <p>Reguleringsplaner og område-reguleringer (bindende)</p>

	<b>Staten</b>	<b>Fylkeskommunene</b>	<b>Kommunene</b>
Parkeringspolitikk	<p>Ny parkeringsforskrift 18.3.2016, som trådte i kraft 1.1.2017, innebærer et felles regelverk for kommunale og private parkeringsvirksomheter som tilbyr ladeplasser. SVV har iht. forskriften fått forvaltnings- og tilsynsansvaret for parkeringsområdet. Forskriften stiller krav til virksomhetene, skilting, sanksjon, ladeplasser mv. Ny forskrift om HC-parkering stiller krav til kommunal utstedelse av tillatelser. Denne forvaltes også av SVV.</p> <p>Bestemmelser om parkering i reguleringsplaner reguleres gjennom PBL. § 12-5. 2 (parkering som arealformål i reguleringsplan)</p>	<p>Regional ATP med retningslinje til kommunene om å utarbeide samordnet parkeringspolitikk</p>	<p>Parkeringspolitikk, avgifter, beboerparkering, regulering av parkeringssoner</p>
Jernbane og kollektivtransport	<p>NTP med midler til planlegging, investeringer, vedlikehold og drift på deler av kollektivtransportnettet.</p> <p>Persontransport med tog (NSB er eid av SD. Flytoget eies av NFD)</p> <p>Jernbaneinfrastruktur. BaneNor SF er et selskap eid av SD, men styres gjennom avtale med Jernbanedirektoratet. Selskapet har ansvar for å planlegge, bygge, vedlikeholde og operere jernbanenettet. Selskapet har også overtatt Rom Eiendom herunder ansvaret for jernbanestasjoner med stasjonsbygninger m.m.</p> <p>50/50-ordningen: Lokale myndigheter er ansvarlige, men det kreves samme regime som store statlige prosjekter fra statens side for å kunne bidra med finansiering.</p> <p>SD har ansvar for kjøp av persontransporttjenester med tog.</p> <p>Overføringer til fylkeskommunene til kjøp av kollektivtjenester.</p>	<p>Ansvar for drift av kollektivtransport i sitt fylke/region med unntak for jernbane.</p> <p>50/50-ordningen: Oslo kommune har et ansvar sammen med Akershus fylkeskommune, siden Oslo også har fylkeskommunale oppgaver.</p> <p>Konsesjoner og tilskudd til drift eller kjøp av kollektivtjenester (unntatt tog).</p> <p>De fylkeskommunale selskapene/organisasjonene planlegger mer helhetlige mobilitetsløsninger med Jernbanedirektoratet, som igjen velger operatør.</p> <p>Konsesjoner til drift av kollektivtjenester over fylkesgrensene.</p> <p>Løyvemyndighet for drosjer.</p>	<p>Arealplaner for kollektivtransport -infrastruktur</p>

	<b>Staten</b>	<b>Fylkeskommunene</b>	<b>Kommunene</b>
Veger, herunder gang- og sykkelveger	<p>NTP med midler til investeringer, drift og vedlikehold.</p> <p>SVV har hovedansvaret for planlegging, bygging og drift og planlegger største delen av det statlige vegnettet - ca. 9 500 km.</p> <p>Nye Veier er et selskap eid av SD og har ansvar for planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde for (foreløpig) 530 km av de statlige veiene. Selskapets mål er å «bygge gode veier raskt og smart»</p> <p>Sykkelekspressveger, eget opplegg. SD og KMD skal legge til rette for effektiv planlegging, drift og vedlikehold, jf. kapittel 4 i NTP</p>	<p>Investeringer og vedlikehold av fylkesveger</p> <p>Planlegging, utbygging og vedlikehold av fylkesveger.</p> <p>SVV er vegadministrator for fylkeskommunene (sams vegadministrasjon), men dette skal legges om slik at ansvaret også for drift og vedlikehold legges til fylkeskommunene.</p>	<p>Investeringer og vedlikehold av kommunale veger</p> <p>Planlegging, utbygging og vedlikehold av kommunale veger</p>
<p>Bypakker/ Bymiljøavtaler, Byutviklingsavtaler, Byvekstavtaler og bompenger</p> <p>Belønningsordning/ belønningsmidler</p>	<p>Regjeringen fremmer forslag til Stortinget som fatter vedtak om bompenger i bypakker. Krever lokalt initiativ, og behandling i Stortinget.</p> <p>Arbeidet med bypakker og byvekstavtaler ledes av SD, men forhandlingene har til nå blitt ledet av Vegdirektoratet som statens forhandlingsrepresentant</p> <p>Belønningsordningen fases ut, 5 byer har p.t. belønningsordning. Belønningsmidlene skal inngå i byvekstavtalene for de byer som har slike avtaler.</p>	<p>Når det gjelder Oslopakke 3 er det Akershus fylkeskommune som sammen med Oslo kommune har vært initiativtakere/ ansvarlige for etablering og utvikling av bompengepakken.</p> <p>Det stilles som krav for inngåelse av bymiljøavtaler, byutviklingsavtaler og byvekstavtaler at det er vedtatt eller vedtatt utarbeidet/revidert en regional eller interkommunal areal- og transportplan. Fylkeskommunene deltar i arbeidet med byvekstavtaler o.l.</p>	<p>Kommunene i Akershus har akseptert Oslopakke 3.</p>

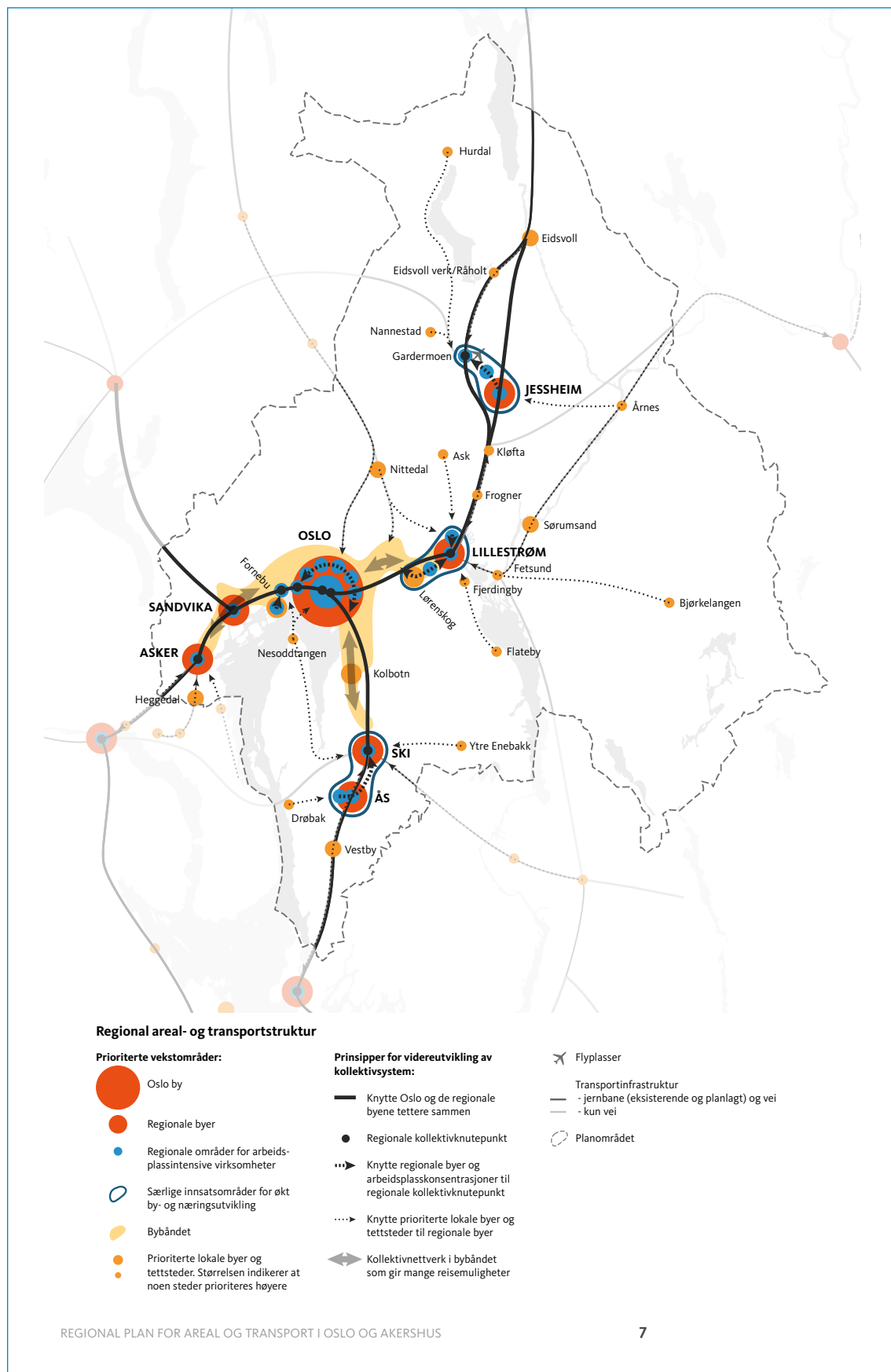


	<b>Staten</b>	<b>Fylkeskommunene</b>	<b>Kommunene</b>
Legge til rette for effektiv, klimavennlig og fremtidsrettet mobilitet	<p>Jf. NTP, kapittel 3</p> <p>Lov og regelverksutforming, jf. bl.a. lov om ITS (Intelligente transportsystemer), lov om autonome kjøretøy).</p> <p>Midler til utprøving og test av nye løsninger, jf. NTP (kap.3.3.3) og "Konkurransen om Smartere Transport i Norge som er rettet inn mot fylkeskommuner. Innovasjonssatsing gjennom et eget program, kalt Pilot-T. I tillegg omfattende utprøving og testing i regi av statlige virksomheter.</p> <p>I løpet av de neste 12 årene skal staten bruke 1 milliard kr på innovasjon, pilotprosjekter, forskning, alternativt kjernenettverk og konkurranse på Smart Mobilitet</p> <p>Ansvar for strategi for tilrettelegging for videre bruk av offentlige data i Samferdselssektoren, jf. Meld. St. 27 (2015-2016), Digital agenda for Norge som ble lagt frem av KMD.</p> <p>Legge til rette for salgs- og billettløsninger for jernbane-sektoren og reiseplanlegger for kollektivtransport i hele Norge. Entur AS (eies av SD) overtok høsten 2016 driften av NSBs billettsystemer.</p>	<p>Fylkeskommunene har ansvar for lokal/regional kollektivtransport og har ansvaret for å utvikle og teste ut nye løsninger, f.eks. innen elektrisitet, autonomi og nye tjenester.</p> <p>Kollektivtrafikksselskaperne definerer seg i større grad som mobilitetsaktører, noe som på sikt kan gjøre at disse aktørene får ansvaret for mobilitet på nye områder.</p> <p>Fylkeskommuner kan delta i konkurransen om Smartere transport i Norge, som lanseres høsten 2017.</p>	<p>Kommunene har ansvar for å følge opp regional eller interkommunal areal- og transportplan gjennom bl.a. tilrettelegging og foretting i kollektivknutepunktene.</p>

Samferdselsdepartementet har i tillegg ansvar for å legge til rette for gode, rimelige og framtidsrettede tjenester innen elektronisk kommunikasjon, inklusive telekonsesjoner, telelovgivningen og etatsstyring av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom). Dette er et område som stadig blir viktigere i transportsektoren. Videre må Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter i økende grad ta hensyn til personvernet ved fremveksten av nye datadrevne løsninger og tjenester. Implementering av forordning om "Om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger...etc.", slik at prinsippene for innebygd personvern følges, jf. også foregående punkt om offentlige data.

I tillegg har privat sektor og ulike typer selskap en svært viktig rolle i transportsystemet, ikke minst gjennom å tilby rådgivning og moderne og effektive løsninger gjennom ulike former for konkurranse og avtaler.

## Vedlegg 2: Regional areal- og transportstruktur vedtatt i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus:



### Vedlegg 3: Befolkningsutvikling- og prognoser, boligbygging og pendling i Oslo og Akershus

#### Akershus fylkeskommunes oversikt over befolkningsutviklingen

	Befolkning				Befolkningsvekst		
	2001	2006	2011	2016	2001-2006	2006-2011	2011-2016
Bærum	101 340	105 928	112 789	122 348	4,3	6,1	7,8
Asker	49 661	51 484	55 284	60 106	3,5	6,9	8,0
Ski	25 536	27 010	28 587	30 261	5,5	5,5	5,5
Nesodden	15 534	16 541	17 515	18 623	6,1	5,6	5,9
Oppegård	23 006	23 897	25 072	26 792	3,7	4,7	6,4
Lørenskog	29 656	30 929	33 308	36 368	4,1	7,1	8,4
Skedsmo	39 155	43 201	48 752	52 522	9,4	11,4	7,2
Nittedal	18 942	19 722	21 165	22 857	4,0	6,8	7,4
Akershus	471 988	501 125	545 653	594 533	5,8	8,2	8,2
Oslo	508 726	538 411	599 230	658 390	5,5	10,1	9,0
Akershus, bybåndet	302 830	318 712	342 472	369 877	5,0	6,9	7,4
Resten av Akershus	169 158	182 413	203 181	224 656	7,3	10,2	9,6

Tabellen viser befolkningsvekst i tre 5-årsperioder. Befolkningsveksten i bybåndet i Akershus har vært lavere enn i resten av fylket. I 2011-2016 var det Lørenskog som hadde størst vekst blant kommunene i bybåndet. I de to foregående periodene var veksten størst i Skedsmo.

#### Akershus fylkeskommunes prognoser for befolkningsvekst

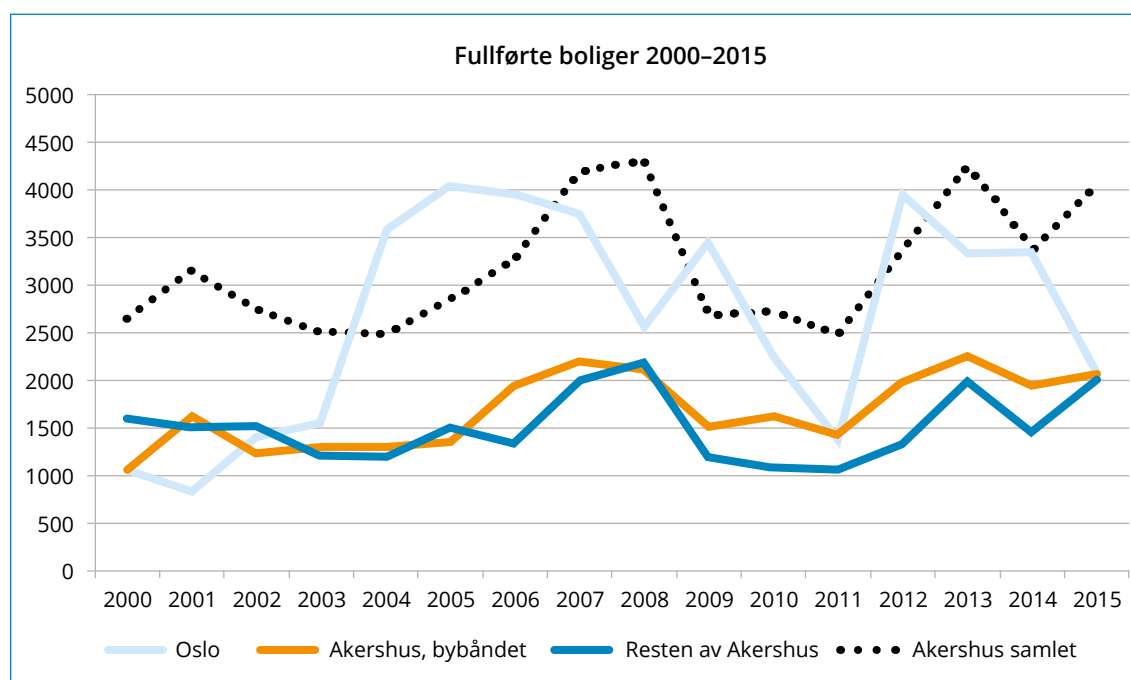
	Folketall				Vekst		
	2016	2021	2026	2031	2016-2021	2016-2026	2016-2031
Bærum	122 348	130 664	140 986	153 462	6,4	13,2	25,4
Asker	60 106	64 857	69 430	73 322	7,3	13,4	22,0
Ski	30 261	32 246	34 389	36 582	6,2	12,0	20,9
Nesodden	18 623	19 609	20 566	21 436	5,0	9,4	15,1
Oppegård	26 792	28 570	30 434	32 328	6,2	12,0	20,7
Lørenskog	36 368	41 588	47 217	52 197	12,6	23,0	43,5
Skedsmo	52 522	58 311	63 833	68 629	9,9	17,7	30,7
Nittedal	22 857	25 166	27 003	28 904	9,2	15,4	26,5
Akershus, bybåndet	369 877	401 011	433 858	466 860	7,8	14,7	26,2
Resten av Akershus	224 656	248 966	275 774	301 888	9,8	18,5	34,4
Akershus samlet	594 533	649 977	709 632	768 748	8,5	16,2	29,3

Tabellen viser Akershus fylkeskommunes befolkningsprognose (hovedalternativet). For Bærum, Asker, Skedsmo og Nittedal er det antatt fremtidig boligbygging som styrer prognosen. For Oppegård og Lørenskog er det boligbygging samt utvikling i sysselsetting som er avgjørende for prognosen (sysselsetting i Oslo for Oppegård, men i egen kommune for Lørenskog). For Ski er det benyttet sysselsetningsutvikling (i Oslo) alene, mens det for Nesodden er brukt framskrevet trend (se heftet Akershusstatistikk 3/2016 for mer informasjon).

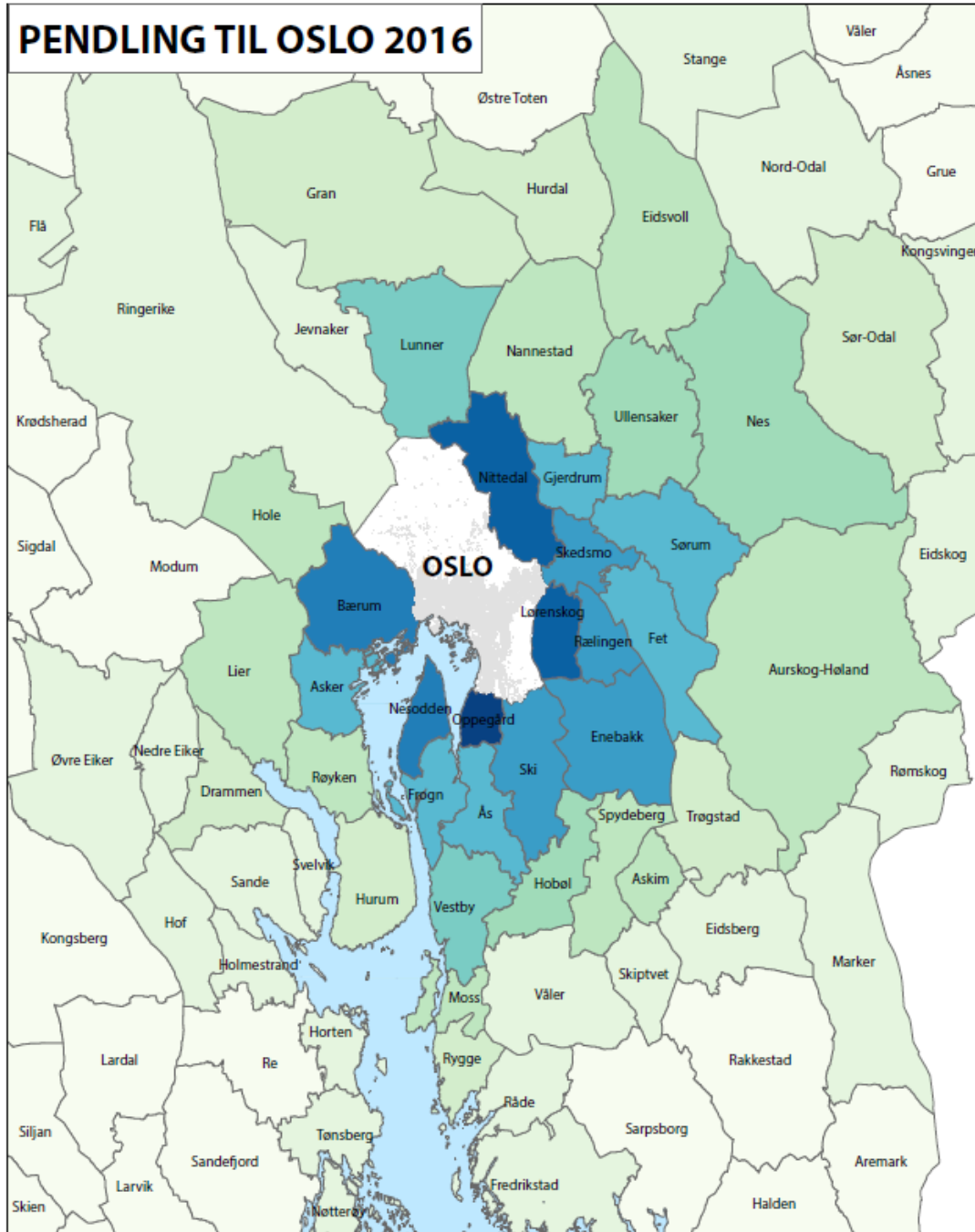
Prognosene tilsier at befolkningen skal øke mer i resten av Akershus enn i bybåndet. Blant kommunene i bybåndet er det forventet sterkest vekst i Lørenskog.

### **Boligbygging**

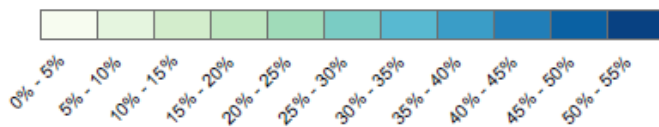
Figuren under viser fullførte boliger. Statistikken dekker kun nybygg. Boligbyggingen har vært noe større i bybåndet i Akershus enn i resten av fylket. I 2015 var boligbyggingen i Oslo, bybåndet i Akershus og resten av Akershus omtrent like stor.



# PENGLING TIL OSLO 2016

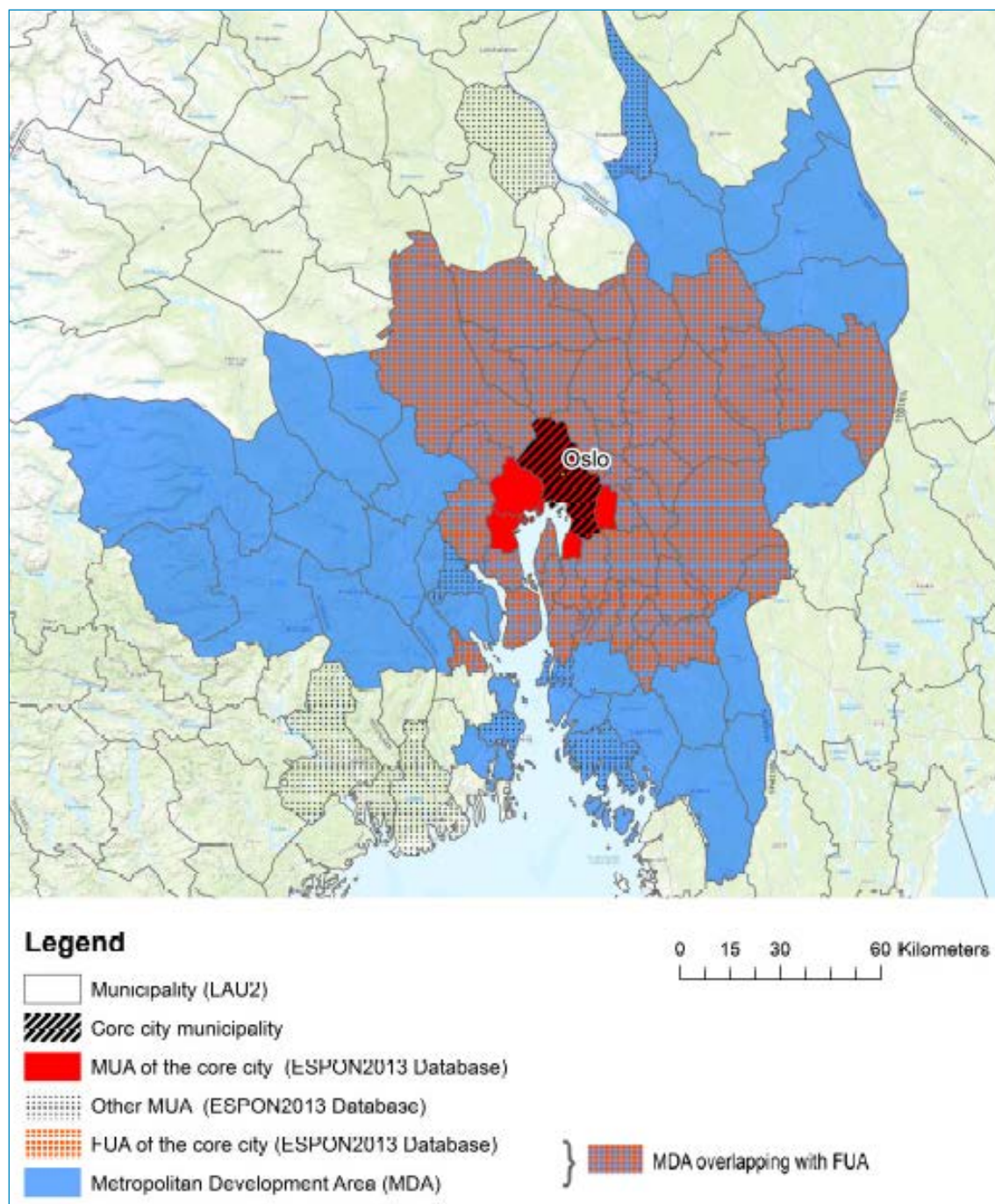


Andel bosatte yrkesaktive som pendler til Oslo



Plan- og bygningsetaten  
 Avd. for byutvikling, 16.05.2017  
 Kilde: SSB

#### Vedlegg 4: Kart over inndeling av soner i storbyområdet (metropolitan urban area) ESPON prosjektet SPIMA



Kilde: EspoN SPIMA, vedlegg til Interim report 2017

## Vedlegg 5: Tabell med oversikt over modellene

	<b>Samordning av areal og transport gjennom samarbeidsråd/hovedstadsråd og andre samarbeidsorganer</b>	<b>Samordning av areal og transport gjennom byvekstavtale</b>
Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune deltar i politisk styringsorgan	<p><b>Dagens modell</b></p> <p>Samarbeidsrådet for oppfølging av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i det politiske styringsorganet:</p> <p>Hensikten er å avklare ansvar og sørge for gjennomføring av handlingsprogrammet til regional plan.</p> <p>Det holdes dialogmøter med ordførerne i Akershus.</p> <p>Øvrige samarbeidsorganer: Follorådet, Samarbeidsrådet for Nedre Romerike, Øvre Romerike utvikling, Vestregionen, Byforum, felles eierskap til Ruter AS, Vaterland bussterminal, Fornebubanen, Oslopakke 3, bymiljøavtale, byutviklingsavtale, bompengeselskapet Fjellinjen AS, prognosesamarbeidet PROSAM, samarbeidsalliansen Osloregionen, Østlandssamarbeidet</p>	<p><b>Modell 1 A, 2A og 2B</b></p> <p>Byvekstavtale m/ Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i den politiske styringsgruppen:</p> <p>Forpliktende avtale med areal og transport integrert.</p> <p>Oslopakke 3 er en del av avtalen.</p> <p>Partene forplikter seg til å følge opp avtalen og regional plan</p>
Kommunene i bybåndet deltar sammen med Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i politisk styringsorgan	<p><b>Modell 2 A</b></p> <p>Hovedstadsråd der kommunene i bybåndet og kommuner med regionale byer deltar sammen med Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i det politiske styringsorganet:</p> <p>Oppgavene er særlig knyttet til å gjennomføre tiltak H1 i handlingsprogrammet til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus: "Felles areal- og transportstruktur i bybåndet".</p>	<p><b>Modell 1 B</b></p> <p>Byvekstavtale m/ berørte kommuner i bybåndet, Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i den politiske styringsgruppen:</p> <p>Forpliktende avtale med areal og transport integrert.</p> <p>Oslopakke 3 er en del av avtalen.</p> <p>Partene forplikter seg til å følge opp avtalen og regional plan</p>



	<b>Samordning av areal og transport gjennom samarbeidsråd/hovedstadsråd og andre samarbeidsorganer</b>	<b>Samordning av areal og transport gjennom byvekstavgift</b>
<p>Alle kommunene i dagens Akershus fylke deltar sammen med Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i politisk styringsorgan</p>	<p><b>Modell 2 B</b></p> <p>Hovedstadsråd der alle kommunene i dagens Akershus fylke deltar sammen med Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune i det politiske styringsorganet:</p> <p>Oppgavene kan særlig være knyttet til å:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Følge opp Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.</li> <li>• Være rådgivende organ for oppgaver på transportområdet</li> <li>• Legge til rette for utviklingen av nye mobilitetsløsninger</li> <li>• Delta i arbeidet med rullering av regional plan</li> </ul>	

Utgitt av:  
Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Publikasjonskode: H-2422 B

Design/layout: Departementenes sikkerhets- og  
serviceorganisasjon - 04/2018