

Høringsuttalelse fra OMA til Regional areal- og mobilitetsplan for Oslo og Akershus

23.10.2026

Sammendrag

OMA støtter hovedretningen i RAMP og ambisjonen om en bærekraftig, attraktiv og konkurransedyktig hovedstadsregion i Europa. Flere av spørsmålene OMA tok opp i planprogramfasen, er fulgt opp. Det avgjørende er hvordan målene og den regionale strukturen omsettes til gjennomførbare prioriteringer.

RAMP skal gi retning for regionens vekst og legge til rette for at ønsket boligbygging, arbeidsplassvekst og verdiskaping kan realiseres. Ambisjonene i Regional plan for konkurransekraft og verdiskaping, som også forholder seg til internasjonal konkurransekraft, må derfor få konsekvenser for arealkapasitet, mobilitet og investeringer. Når et område får en regional rolle, må denne rollen kunne gjenfinnes i kommuneplaner, sektoravklaringer og konkrete utbyggingsmuligheter.

En konsentrert arealutvikling skal ivareta natur og jordbruksarealer, begrense transportbehovet og gi god by- og stedskvalitet. Samtidig må den gi samfunnsøkonomisk god utnyttelse av allerede utbygde områder og store offentlige investeringer. Arealeffektivitet handler både om å begrense arealbruken og om å utnytte de arealene regionen har prioritert for vekst bedre. Høy utnyttelse og god kvalitet må utvikles sammen, og hensyn til blant annet støy, klima, bokvalitet og infrastruktur må avveies samlet og samordnes slik at prioritert utvikling kan gjennomføres.

Areal og mobilitet må gjennomføres som én oppgave. Et flerkjernet arealmønster forutsetter et sammenhengende, flerknutepunktbasert transportsystem. En konsentrert utvikling av boliger, arbeidsplasser og tjenester rundt regionale kollektivknutepunkter skal styrke en flerkjernet bystruktur, gi bedre utnyttelse av kollektivtransporten og redusere bilavhengigheten. Høy arealutnyttelse er avgjørende for å sikre tilstrekkelig passasjergrunnlag og størst mulig samfunnsnytte av investeringene i infrastruktur.

Oslo S er Norges viktigste nasjonale og regionale kollektivknutepunkt. Langsiktig transportkapasitet og et velfungerende transportsystem må være førende for arealutviklingen i området. Samtidig som Lysaker, Sandvika, Lillestrøm, Bryn/Helsfyr og gode tverrforbindelser styrkes. Lysaker viser behovet for byutvikling på tvers av kommunegrenser; Bryn/Helsfyr viser betydningen av faktisk gangtid og fysiske barrierer framfor avstand i luftlinje. Regional prioritering må også bety at investeringer og planavklaringer trekker i samme retning.

RAMP må dessuten følge opp om veksten faktisk kan realiseres. Måltall for hvor stor andel av nye boliger som skal komme i prioriterte områder, sier ikke om det bygges nok. Det må være sammenheng mellom boligbehov, plankapasitet, byggeklare prosjekter, arbeidsplassutvikling, kollektiv- og energikapasitet og nødvendige investeringer. Oppfølgingen må vise hvor gjennomføringskjeden eventuelt stopper, og hvem som kan fjerne hindringene.

Et sentralt spørsmål er hvilke forhold som fremmer utvikling, og hvilke som hemmer gjennomføringen i regionalt prioriterte vekstområder. RAMP bør bidra til å styrke «fremmerne» og redusere «hemmerne» gjennom tydelige arealprioriteringer, samordnede investeringer og tidlige avklaringer.

På denne bakgrunnen ber OMA særlig om fem endringer:

1. Samfunnsøkonomisk effektiv arealutnyttelse som gjennomgående prinsipp.
2. Et førende minimum på minst 125 % områdeutnyttelse i de viktigste vekstområdene i Oslo og regionbyene Asker, Sandvika, Lysaker-Fornebu, Ski, Ås, Lørenskog, Lillestrøm og Jessheim. Nye RAMP bør ikke svekke utnyttelsesføringene fra 2015.
3. Faktisk gangtid på 7 og 12 minutter som supplerende analysegrunnlag for tilgjengelighet, utviklingspotensial og differensiert arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter, uten at sonene utgjør absolutte grenser for utviklingsområder. Dette vil intensivere utvikling som fremmer urbanitet og gode forbindelser.
4. Arealnøytralitet vurdert regionalt, ikke som et isolert krav til hver kommune.
5. Forpliktende oppfølging av realiserbar bolig- og arbeidsplasskapasitet og samordnede investeringer.

OMA anbefaler at disse endringene gjøres operative i retningslinjer og handlingsprogram. RAMP bør fastsette regional retning og kapasitet, kommuneplanene sikre arealrammene og etterfølgende planlegging løse de stedsspesifikke spørsmålene. Slik kan regionalt vedtatte prioriteringer følges helt fram til faktisk utvikling.

Fra regional plan til lokal gjennomføringskraft. OMA, med rundt 140 medlemsbedrifter og 14 områdefora, ønsker å bidra med erfaring og gjennomføringskompetanse fra konkret by- og områdeutvikling. Våre områdefora er representert i Oslo by, flere av regionens prioriterte arbeidsplassområder og kollektivknutepunkter, samt i regionale byer som Lysaker og Lillestrøm (se bilde under). Gjennom samarbeid mellom grunneiere, eiendomsaktører og offentlige myndigheter kan vi identifisere barrierer, synliggjøre muligheter og bidra til å omsette regionale prioriteringer til konkrete investeringer, boliger, arbeidsplasser og god by- og stedsutvikling.



Bilde: OMAs områdeforum med grunneiere, i Oslo-regionen.

Innledning

OMA takker for muligheten til å gi innspill til Regional areal- og mobilitetsplan for Oslo og Akershus (RAMP).

Hovedstadsregionen står overfor viktige valg om hvordan framtidig vekst skal håndteres. Skal regionen utvikles som et attraktivt, bærekraftig og konkurransedyktig sted å bo, arbeide og investere, må arealbruk, mobilitet og infrastruktur ses i sammenheng. RAMP må omsette regionale ambisjoner til tydelige prioriteringer og gjennomførbar by- og stedsutvikling. OMA støtter hovedretningen i planforslaget, men mener planen må bli tydeligere på hvordan prioriterte vekstområder skal få tilstrekkelig kapasitet, hvordan offentlige investeringer skal utnyttes best mulig, og hvordan regionale hensyn skal følges opp i kommunal og statlig planlegging.

Uttalelsen gir overordnede vurderinger og konkrete forslag til retningslinjer og handlingsprogram.

Høringsinnspillet er strukturert slik:

Sammendrag

1. Vekst, verdiskaping og samfunnsøkonomisk arealbruk
2. Arealutnyttelse og regional knutepunktstrategi
3. Regional areal- og mobilitetsstruktur
4. Natur, arealnøytralitet, miljø og bykvalitet
5. Boliger, arbeidsplasser og realiserbar kapasitet
6. Samordnet gjennomføring og målbar oppfølging
7. OMAs konkrete endringsforslag og merknader til retningslinjer og handlingsprogram
- 7.1 Endringsforslag og merknader til retningslinjene (R1–R30)
- 7.2 OMAs forslag til presiseringer av handlingsprogrammet (H1–H9), samt nytt tiltak

1. Vekst, verdiskaping og samfunnsøkonomisk arealbruk

RAMP må både gi retning for den geografiske fordelingen av veksten og aktivt legge til rette for ønsket boligbygging, arbeidsplassvekst, innovasjon og internasjonal konkurransekraft. Regional plan for konkurransekraft og verdiskaping må virke sammen med areal- og mobilitetsplanen. RAMP, kommuneplanens samfunnsdel (KPS) og kommuneplanens arealdel (KPA) må fungere som én gjennomføringskjede: RAMP fastsetter regional areal- og mobilitetsstruktur, KPS angir hvordan kommunene skal støtte utviklingsambisjonene for å nå de regionale og lokale målene og KPA må sikre arealrammer og kapasitet som gjør ambisjonene gjennomførbare. Summen av krav på ulike plannivåer må ikke hindre ønsket bolig- og arbeidsplassvekst.

Regional konkurransekraft er et næringspolitisk mål som stiller konkrete krav til utviklingen av arealbruk og mobilitet. Som eksempler trekker vi fram Gaustad og Forskningsparken (Oslo Science City), hvor det gjøres store investeringer i forskning, helse og utdanning. Disse investeringene må følges opp av tilrettelegging og rom for nye kunnskapsarbeidsplasser og videre utvikling av innovasjonsdistriktet. Ved Fornebu og Lysaker er spørsmålet tilsvarende om arealer, tilgjengelighet og infrastruktur gir et internasjonalt orientert innovasjons- og næringsmiljø mulighet til å vokse videre. Tilsvarende problemstillinger gjelder flere av RAMPs øvrige prioriterte områder for arbeidsplassintensive virksomheter, blant annet Nydalen, Økern, Bryn/Helsfyr, Skøyen og Kjeller

(Lillestrøm). Gjennom sine områdefora har OMA erfaring fra utviklingen av flere av disse områdene og kan bidra med kunnskap om utviklingsmuligheter og gjennomføringsutfordringer.

Eksempelene viser at det er viktig at RAMPs mål og strategier ses i tydeligere sammenheng. Slik planens oppbygning er beskrevet gjennomgående framstår særlig strategiene og retningslinjene som «siloer», hvor de enkelte retningslinjene skal bidra til å løse én strategi, framfor å løse de overordnede målene.

Samfunnsøkonomisk effektiv arealbruk krever at kapasiteten i allerede utbygde og kollektivbetjente områder utnyttes bedre. Høyere utnyttelse kan redusere behovet for ny arealnedbygging og bidra til bedre nytte av investeringer i kollektivtransport, energi og teknisk og sosial infrastruktur. Utbygging bør derfor mest mulig konsentreres til områder med eksisterende eller planlagt infrastruktur, slik at flere innbyggere og arbeidsplasser kan dra nytte av investeringene. Dette gir bedre kapasitetsutnyttelse, reduserer behovet for nye investeringer andre steder og kan senke infrastrukturkostnadene per innbygger. Dette forutsetter at lokale kvalitetskrav og samlet gjennomførbarhet vurderes sammen.

OMA anbefaler: RAMP bør fastsette samfunnsøkonomisk effektiv arealutnyttelse og realiserbar utviklingskapasitet som gjennomgående prinsipper, og koble prioriteringene til regionens vekst- og konkurransekraftmål.

Planens oppbygning med mål, strategier og retningslinjer tydeliggjøres for å vise hvordan ulike retningslinjer og strategier kan bidra til å ivareta mål og de gjennomgående føringene.

2. Arealutnyttelse og regional knutepunktstrategi

Når regionen investerer i stasjoner, baneutvikling og teknisk infrastruktur, oppstår et langsiktig potensial for flere boliger, arbeidsplasser og tjenester. Dersom arealene rundt investeringene utvikles med for lav intensitet, blir nytten av investeringene mindre enn den kunne vært. Høy områdeutnyttelse må vurderes for området samlet, med rom for variasjon mellom de enkelte prosjektene. Parker, byrom, skoler, forbindelser og andre fellesfunksjoner inngår i den samlede vurderingen av et område.

Høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunktene er avgjørende for å utvikle attraktive og levende byområder med tilstrekkelig tetthet av boliger, arbeidsplasser og tjenester. Tydelige minimumskrav til områdeutnyttelse skal sikre at knutepunktene utviklingspotensial realiseres, kollektivtransporten får et større passasjergrunnlag og flere velger kollektivtransport fremfor privatbil. Dette gir bedre utnyttelse av eksisterende og planlagt infrastruktur og øker den samfunnsøkonomiske nytten av offentlige investeringer.

Det avgjørende samfunnsøkonomiske spørsmålet er hvordan den samlede arealbruken utnytter kollektivsystemet, offentlige investeringer og tilgjengelig byggegrunn. Høy tetthet kan kombineres med parker, byrom og ulike bygningsformer. Krav til støy, klima, natur og bokvalitet må utformes slik at de ivaretar stedsspesifikke hensyn uten at de samlet gjør regionalt prioritert utvikling urealiserbar.

Det foreslåtte minimumsnivået på minst 125 % er OMAs anbefaling, ikke et eksisterende krav i RAMP. Hvilke områder som skal omfattes, og hvordan arealavgrensning og beregning skal gjennomføres, må presiseres i planens retningslinjer og veiledning.

OMA mener planforslaget er for lite forpliktende om hvor høy utnyttelse som ønskes i regionalt prioriterte kollektivknutepunkter. Når flere hensyn skal ivaretas på et begrenset areal, er tydelige regionale forventninger til utnyttelse nødvendig for å unngå at samlet kapasitet bygges ned gjennom

enkeltvisе beslutninger. OMA er kritisk til at dette framstår som en svekkelse sammenlignet med 2015-planen.

Føringen bør differensieres etter regional rolle, kollektivtilbud, steds kvalitet og behov for sosial, teknisk og grønn infrastruktur. Områdeutnyttelse må beregnes etter samordnet metodikk i RAMP og KPA. Områdeavgrensningen bør gjenspeile faktisk bystruktur, inkludert relevante parker, byrom og infrastrukturplanlegg. Tilgjengelighetssonene på 7 og 12 minutters faktisk gangtid bør inngå som supplerende analysegrunnlag, men ikke automatisk definere beregningsområdenes yttergrenser. Beregningen må ta høyde for senere krav som reduserer realiserbart utbyggingsvolum. Områdeutnyttelse bør brukes til dimensjonering og gjennomføring, ikke som en indirekte begrensning av ønsket vekst.

Høy utnyttelse og god bykvalitet er ikke motsetninger. Støy, natur, klima, bokvalitet, offentlig rom, sikkerhet og tilgjengelighet må ivaretas gjennom stedstilpassede løsninger. Samtidig må summen av krav ikke undergrave områdenes regionalt avklarte vekstrolle.

OMA anbefaler: R17 bør angi et førende minimum 125 % områdeutnyttelse i de viktigste prioriterte vekstområdene, med felles beregningsmetodikk og krav til helhetlig kvalitet.

3. Regional areal- og mobilitetsstruktur

Lysaker illustrerer hvorfor kommunegrensen ikke kan sette rammen for byutviklingsoppgaven. Stasjonen ligger i Bærum, mens betydelige utviklingsarealer innenfor gangavstand ligger i Oslo. Hvis avgrensningen stopper ved kommunegrensen, risikerer regionen svakere utnyttelse av et viktig kollektivknutepunkt. Fornebubanen, Lysaker kollektivterminal og den omkringliggende utviklingen må derfor behandles som én regional gjennomføringsoppgave. Ved Bryn/Helsfyr er utfordringen en annen: Jernbane, T-bane, Ring 3 og lokale veier skaper barrierer som gjør at faktisk gangtid kan avvike betydelig fra avstanden på kartet. Nye broer og underganger kan endre tilgjengeligheten og utløse nytt utviklingspotensial.

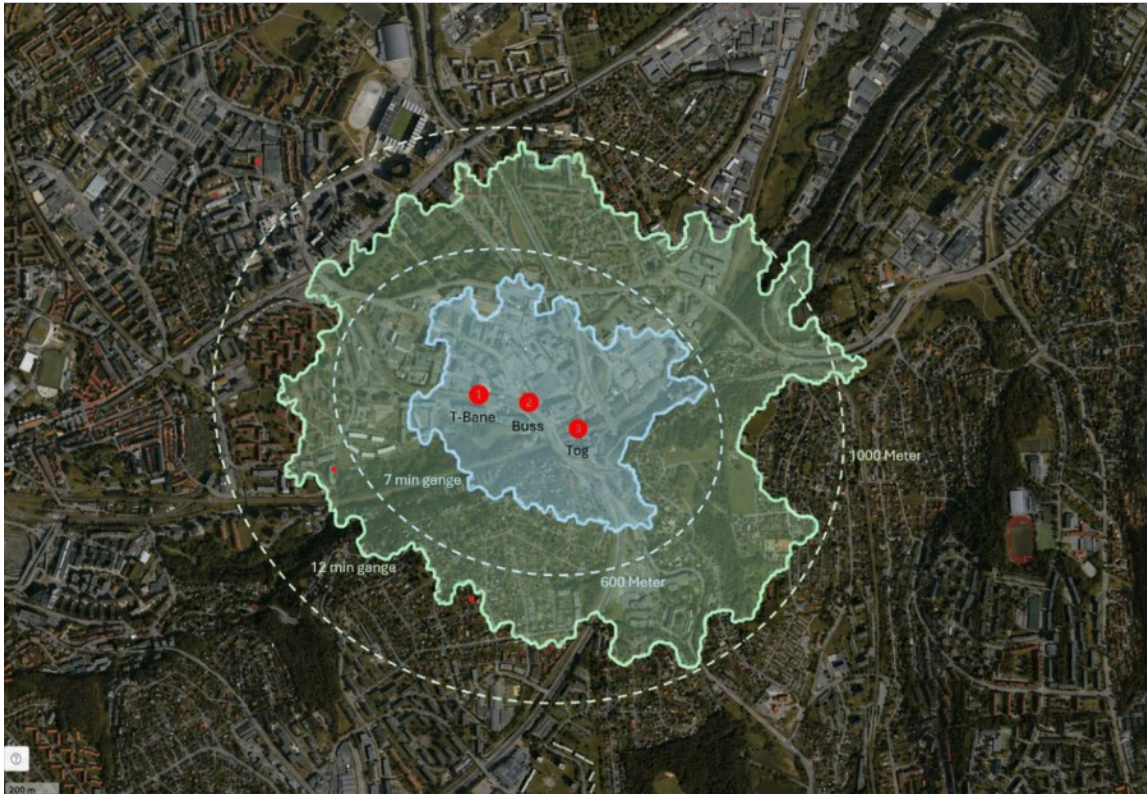
Oslo S er Norges viktigste nasjonale og regionale kollektivknutepunkt og har en avgjørende rolle i utviklingen av hovedstadsregionen. Et langsiktig perspektiv på transportkapasitet og et velfungerende transportsystem må derfor være førende for arealutviklingen i Oslo S-området. Et langsiktig perspektiv mot 2060 må sikre arealreserver, kapasitet og fleksibilitet ved Oslo S, men også utvikle direkte forbindelser mellom andre regionale kollektivknutepunkter slik at stadig flere reiser ikke må gå via Oslo S. Arealutviklingen må sikre gode forbindelser, effektiv utnyttelse av kollektivsystemet og tilstrekkelig kapasitet for framtidig by- og næringsutvikling.

Regional rolle må ha konsekvenser for kommunal arealplanlegging, funksjonsfordeling, kollektivkapasitet og prioriterte investeringer. Det strategiske kartet må synliggjøre både den regionale strukturen og den sammenhengende gjennomføringsoppgaven. Infrastrukturinvesteringer må bidra til både effektiv mobilitet og helhetlig byutvikling, med gode forbindelser, attraktive byrom og økt utviklingspotensial rundt knutepunktene.

OMA anbefaler 7 og 12 minutters faktisk gangtid som prinsipielle tilgjengelighetssoner for å vurdere utviklingspotensial og differensiert arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter. Den mest arealintensive utviklingen bør som hovedprinsipp konsentreres nærmest knutepunktene. Gangtid bør beregnes langs faktiske, tilgjengelige gangforbindelser fra knutepunktene sentrale innganger. Ved sammensatte knutepunkter må relevante innganger til tog, T-bane og buss inngå. Sonene bør kunne revurderes når broer, underganger og andre tiltak reduserer barrierer. Bryn/Helsfyr, Oslo S/Nedre

Akerselva og Lysaker viser at faktisk gangtid og tilgjengelige forbindelser gir et mer dekkende bilde enn geometrisk avstand.

Tilgjengelighetssonene på 7 og 12 minutters faktisk gangtid skal benyttes som et analyseverktøy for å vurdere tilgjengelighet og utviklingspotensial, men ikke som absolutte grenser for utviklingsområder.



Bilde: Isokron-kart over Bryn, som viser 7 og 12 minutters gangavstand fra de tre kollektivknutepunktene i dette området. Disse sonene utvides med hensiktsmessig utvikling.

Et flerkjernet arealmønster krever et flerknutepunktbasert transportsystem. Oslo S må sikres langsiktig kapasitet og fleksibilitet, samtidig som Lysaker, Sandvika, Lillestrøm, Bryn/Helsfyr og tverrforbindelser utvikles for å avlaste sentrale flaskehalser og gi bedre motstrømspendling.

En flerkjernet bystruktur bør bygge på prinsippet om 10-minuttersbyen, der boliger, arbeidsplasser, handel, tjenester og viktige hverdagsfunksjoner lokaliseres innen kort gang- og sykkelavstand. Dette styrker knutepunktene som attraktive og levende byområder, reduserer behovet for biltransport og gir bedre grunnlag for kollektivtransporten. Høy arealutnyttelse og god tilgjengelighet må derfor utvikles i sammenheng.

Skøyen–Lysaker–Fornebu–Sandvika og Oslo S–Lillestrøm bør behandles som funksjonelle utviklingsakser. Fornebubanen vil knytte Majorstuen, Skøyen, Lysaker og Fornebu tettere sammen. Dette understreker behovet for å samordne kollektivinvesteringer, knutepunktutvikling og framtidig bolig- og arbeidsplasskapasitet langs hele traseen.

Utviklingsområdet ved Lysaker må vurderes og planlegges som en funksjonell helhet på tvers av Oslo og Bærum. Fornebubanen og Lysaker kollektivterminal må ses i sammenheng med utviklingspotensialet langs hele aksene.

Også randsonene til strategisk kart Oslo–Drammen og Oslo–Moss må inngå tydeligere i regionens langsiktige strategi. Perspektivet mot 2060 bør brukes som robusthetstest for arealreserver, jernbanekapasitet, transportnett og utviklingsmuligheter.

OMA anbefaler: R14 bør tydeliggjøre at avgrensningen av prioriterte vekstområder skal bygge på faktisk tilgjengelighet, lokale forhold og samordnet planlegging på tvers av kommunegrenser. Tilgjengelighetssoner på 7 og 12 minutters faktisk gangtid bør benyttes som supplerende analysegrunnlag for utviklingspotensial og differensiert arealutnyttelse i sammenheng med R17, men ikke som absolutte grenser for utviklingsområder. Regionalt prioriterte knutepunkter bør følges opp med felles kapasitets- og investeringsgrunnlag.

4. Natur, arealnøytralitet, miljø og bykvalitet

Transformasjon av eksisterende byområder kan gi plass til nye boliger og arbeidsplasser, samtidig som offentlige rom og naturkvaliteter forbedres. Filipstad, Grønlikaia og Fjordbyen viser hvordan byutvikling kan skape byrom og parker og styrke allmennhetens tilgang til Oslofjorden. Den regionale avveiningen må derfor vurdere både hvilke arealer som spares, og hvilke kvaliteter som skapes gjennom ombruk og fortetting. Vern og utvikling kan forenes gjennom helhetlig transformasjon og god arealplanlegging.

Arealnøytralitet som regionalt prinsipp må kombineres med dokumentasjon av hvilke arealer som tas ut av plan, hvor mye realiserbar kapasitet som gjenstår, og hvilke kommuner og kollektivknutepunkter som er best egnet til å ta veksten.

Arealnøytralitet bør vurderes for den funksjonelle regionen samlet, ikke som et likt krav om isolert arealnøytralitet i hver kommune. Ulike kommuner har ulik regional rolle, ulik kollektivkapasitet, ulike naturverdier og ulike muligheter for transformasjon. En samlet og optimal regional strategi for arealnøytralitet krever derfor en differensiert tilnærming, hvor det kan være hensiktsmessig at noen kommuner ikke er like restriktive som andre. Planvask og uttak av byggeområder må derfor vurderes opp mot gjenværende realiserbar bolig- og arbeidsplasskapasitet i hele regionen.

Innenfor prioriterte vekstområder bør UFF-prinsippet i hovedsak brukes til å forbedre løsninger, ikke til å gjenåpne lokaliseringsvalg som allerede er avklart. Det bør utarbeides felles veiledning for metode og avveining av lokale, regionale og nasjonale hensyn.

Støy, bokvalitet, naturhensyn, kulturmiljø og samfunnssikkerhet må vurderes samlet og tidlig. Statlige og regionale infrastruktureiere må bidra til gode gangforbindelser, byrom og helhetlig steds kvalitet. Transformasjon ved Filipstad/Fjordbyen viser muligheten for å kombinere byutvikling med bedre tilgang til Oslofjorden. Masseforvaltning bør koordineres regionalt for å redusere transport, utslipp og kostnader.

OMA anbefaler: Strategi 1 bør bare synliggjøre hva som må til for å sikre bevaring av disse områdene i framtidig arealutvikling. Retningslinje R9, R13, R14, R17, R21, R23 bør også legges til grunn som viktige virkemidler for å sikre natur og jordbruk.

R5 bør legge regional arealnøytralitet til grunn. R2 og R3 bør knytte planvask og naturhensyn til dokumentert regional kapasitet og tydelige avveininger i prioriterte vekstområder.

5. Boliger, arbeidsplasser og realiserbar kapasitet

En høy beregnet boligreserve gir først reell utviklingskapasitet når prosjektene også kan gjennomføres. Mellom teoretisk arealpotensial og ferdig bolig ligger kommuneplan, regulering,

transporttiltak, energi- og nettkapasitet, støyavklaringer, offentlige arealer, rekkefølgekrav og teknisk og økonomisk realiserbarhet med mer. Når veksten konsentreres til utvalgte områder, må RAMP vise hva som faktisk skal til for å realisere både boliger og arbeidsplasser.

For å vurdere den reelle utviklingskapasiteten må regionen identifisere både fremmere og hemmere for bolig- og arbeidsplassutvikling. Tilgjengelig infrastruktur, tilstrekkelig nettkapasitet, avklarte planer og forutsigbare investeringer kan fremme gjennomføring. Uavklarte rekkefølgekrav, manglende transportkapasitet og økonomiske barrierer kan hemme dette.

For arbeidsplasser må vurderingen også omfatte energi, egnethet, marked og transportkapasitet. Regionale byer som Sandvika og Lillestrøm bør kunne utvikle både boliger og arbeidsplasser og bidra til bedre utnyttelse av motstrømskapasiteten.

OMA støtter prinsippet i R13 om at henholdsvis 90, 80 og 70 prosent av nye boliger lokaliseres i prioriterte vekstområder, avhengig av kommunekategori. Dette er fordelingsmål, ikke mål for antallet boliger som faktisk bygges. Oppfølgingen må derfor omfatte forventet boligbehov, teoretisk arealpotensial, kommuneplankapasitet, regulert og regulerbar kapasitet, faktisk realiserbar kapasitet og ferdigstilte boliger. I OMAs KPA-innspill til Oslo kommune omtales et beregnet boligpotensial på 63 000–90 000 boliger over 15 år; dette viser hvorfor teoretisk kapasitet må skilles fra faktisk gjennomførbar utbygging. OMA viser også her til et erfaringsanslag på 100–200 boliger per utviklingsområde årlig, som understreker behovet for tilstrekkelig mange områder i parallell utvikling.

Som indikator på gjennomføringskapasitet har OMA tidligere anbefalt en reell reserve av byggeklare, regulerte prosjekter tilsvarende minst fem ganger forventet årlig boligbygging. Dette må vurderes sammen med infrastruktur, støy, rekkefølgekrav og teknisk og økonomisk gjennomførbarhet.

Eventuelle nye prioriterte vekstområder bør vurderes opp mot samlet bolig- og arbeidsplasspotensial, kollektivkapasitet og investeringsbehov, også med tanke på virkninger for allerede prioriterte områder.

Arbeidsplassintensive og besøksintensive virksomheter bør lokaliseres etter faktisk kollektivtilgjengelighet, funksjonsmiks og transportkapasitet.

OMA anbefaler: R13 og R21 bør suppleres med krav om dokumentert realiserbar bolig- og arbeidsplasskapasitet og indikatorer for faktisk utbygging og funksjonell tilgjengelighet.

6. Samordnet gjennomføring og målbar oppfølging

RAMP bør legge til rette for systematisk identifisering av fremmere og hemmere for utvikling i regionalt prioriterte vekstområder.

Fremmere kan være tydelige regionale prioriteringer, tidlige planavklaringer, samordnet utbygging av kollektivtransport, vei, energi, vann og avløp samt sosial infrastruktur som skoler og barnehager, og forutsigbare investeringer som understøtter planlagt bolig- og arbeidsplassvekst.

Hemmere kan være uutnyttet eller manglende transportkapasitet, uavklarte sektorinteresser, motstridende krav eller investeringer som ikke kommer i riktig rekkefølge.

Oppfølgingen bør synliggjøre disse forholdene, avklare ansvar og identifisere beslutningene som trengs for å sikre gjennomføring. Erfaringene fra områdeforumene kan bidra til slik konkret, stedsspesifikk oppfølging.

Nydalen og Bryn/Helsfyr viser hvorfor eksisterende områdestrategier, veiledende planer for offentlige rom (VPOR) og andre tidligere avklaringer bør brukes videre, fremfor at planleggingen begynner på nytt.

Sektormyndighetenes ansvar er også en del av gjennomføringsoppgaven. Statens vegvesen, Bane NOR og fylkeskommunene må vurdere hvordan egne infrastrukturløsninger påvirker barrierer, gangforbindelser og byutvikling. Planlegging av transportinfrastruktur må bygge på helhetlige vurderinger av transportbehov, bykvalitet og framtidige utviklingsmuligheter. Tidlig samordning mellom sektormyndigheter, kommuner og utviklingsaktører er viktig for å sikre løsninger som ivaretar både regionale transportmål og lokal byutvikling. Innsigelser må fortsatt kunne brukes der vesentlige hensyn tilsier det, men regionalt avklarte hovedgrep bør ikke stadig åpnes på nytt.

RAMP, KPS, KPA, byvekstavgifter og statlige og regionale investeringer må utgjøre én sammenhengende gjennomføringskjede. Arealprioriteringer må kunne spores i mobilitetsinvesteringer, og kollektivinvesteringer må følges av arealutvikling som utnytter kapasiteten. Oppfølgingen av RAMP og byvekstavgiftene bør sikre at regionale arealprioriteringer og infrastrukturinvesteringer understøtter hverandre, slik at potensialet for bolig- og arbeidsplassutvikling i prioriterte vekstområder kan realiseres. Kommuner og sektormyndigheter bør avklare vesentlige interessekonflikter tidlig. Slike tidlige og forpliktende avklaringer mellom berørte myndigheter og infrastruktureiere kan bidra til mer forutsigbare planprosesser og bedre samordning av regionale transportbehov og lokale utviklingsmuligheter. Regionalt avklarte vekstprioriteringer bør tillegges betydelig vekt i etterfølgende planbehandling, slik at allerede avklarte hovedgrep ikke stadig gjenåpnes gjennom innsigelser.

Felles planlegging bør reserveres for spørsmål som krever samordning på tvers av eiendommer, kommuner eller infrastruktureiere.

Oppfølgingen bør måle boligbehov, faktisk boligbygging, realiserbar kapasitet, arbeidsplassvekst, kollektivkapasitet, mobilitetsinvesteringer og gjennomføringsbarrierer. Den bør kunne svare på om veksten skjer på riktig sted, om volumet er tilstrekkelig, og hvor eventuelle forsinkelser oppstår.

OMA anbefaler: Planens oppfølging og H1–H3 bør etablere en felles regional gjennomføringsrapport med indikatorer, ansvar, tidsfrister og nødvendige investeringer, samordnet med byvekstavgiftene.

7. OMAs konkrete endringsforslag og merknader til retningslinjer og handlingsprogram

For å omsette planens mål og regionale prioriteringer til praktisk gjennomføring foreslår OMA følgende endringer og presiseringer i retningslinjene og handlingsprogrammet. Oversikten skiller mellom konkrete endringsforslag, forslag til presiseringer, merknader og punkter OMA støtter. Forslagene bygger på vurderingene i kapitlene foran.

7.1 Endringsforslag og merknader til retningslinjene (R1–R30)

Viktigste forslag til endringer og presiseringer: R5 – regional arealnøytralitet; R13 – realiserbar boligkapasitet; R14 – faktisk gangtid på 7 og 12 minutter som supplerende analysegrunnlag; R17 – minst 125 % områdeutnyttelse; R21 – faktisk kollektivtilgjengelighet og arbeidsplasskapasitet.

R1 – Forslag til presisering: Regional prioritering skal tillegges betydelig vekt i kommunal og statlig planbehandling.

R2 – Endringsforslag: Uttak av byggeområder skal vurderes mot gjenværende realiserbar kapasitet i regionen.

R3 – Forslag til presisering: Avveining mellom natur- og jordbruksvern og regionalt prioritert vekst skal tydeliggjøres; overgangsordning for pågående planer bør vurderes.

R4 – Støttes: OMA støtter føringen om matjordplan uten særskilte merknader.

R5 – Endringsforslag: Arealnøytralitet skal vurderes på regionalt nivå, med utgangspunkt i den funksjonelle regionen samlet, framfor som et isolert krav til hver kommune.

R6 – Støttes: OMA støtter føringen om naturrestaurering.

R7 – Støtte / merknad: OMA støtter føringen om trygg og robust mobilitetsinfrastruktur og understreker betydningen av transportberedskap og vedlikehold av eksisterende infrastruktur.

R8–R9 – Forslag til presisering: Bolig- og arbeidsplassvekst, kollektivkapasitet, omstigning og knutepunktutvikling skal vurderes samlet.

R10 – Støtte / merknad: OMA støtter føringen om sammenhengende og attraktive gang- og sykkelforbindelser, med vekt på å redusere barrierer og øke faktisk tilgjengelighet til knutepunktene. Regionale sykkelforbindelser må videre utformes slik at de understøtter helhetlig byutvikling, ivaretar lokale forbindelser og bidrar til gode offentlige rom.

R11 – Støtte / merknad: Mobilitetsanalyser må koble arealutvikling til faktisk transportkapasitet, reisemiddelfordeling og behov for investeringer.

R12 – Forslag til presisering: Retningslinjen bør konkretisere hvilke unntak som kan åpne for innfartsparkering i sentrumsområder i regionale byer, slik at parkeringshensyn ikke hindrer ønsket knutepunktutvikling.

R13 – Endringsforslag: Vekstfordelingen skal suppleres med krav om dokumentert realiserbar boligkapasitet og oppfølging av faktisk boligbygging.

R14 – Endringsforslag: Avgrensningen av prioriterte vekstområder bør bygge på faktisk tilgjengelighet, lokale forhold og samordnet planlegging på tvers av kommunegrenser. Tilgjengelighetssoner på 7 og 12 minutters faktisk gangtid bør benyttes som supplerende analysegrunnlag for å vurdere utviklingspotensial og differensiert arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter, uten å utgjøre absolutte grenser for utviklingsområder. Gangtid bør beregnes langs faktiske, tilgjengelige gangforbindelser fra knutepunktene sentrale innganger, inkludert relevante innganger til tog, T-bane og buss. Den mest arealintensive utviklingen bør som hovedprinsipp konsentreres nærmest knutepunktene. Sonene bør kunne revurderes når nye forbindelser reduserer barrierer og forbedrer tilgjengeligheten. Kommuneoverskridende utviklingsområder bør vurderes og planlegges som funksjonelle helheter

R15 – Merknad: Boligutvikling utenfor prioriterte vekstområder bør vurderes i sammenheng med faktisk boligbehov og realiserbar kapasitet i regionen. Begrepet «vedlikeholdsvekst» bør tydeliggjøres, slik at det fremgår at begrepet også kan omfatte begrenset, stedstilpasset boligvekst i etablerte lokalsamfunn med lokal service. Dette er særlig relevant for å møte behovet for aldersvennlige boliger og gi flere mulighet til å bli boende i eget nærmiljø. En slik utvikling bør skje innenfor rammene av den regionale vekstfordelingen.

R16 – Forslag til presisering: Kvalitetskrav i arealutviklingen bør vurderes samlet og samordnes med krav og investeringer fra regionale og statlige infrastruktureiere.

R17 – Endringsforslag: RAMP bør angi et førende minimum på 125 % områdeutnyttelse i de viktigste prioriterte vekstområdene, med rom for stedstilpassede løsninger. Minimumskravet skal bidra til høy arealutnyttelse, styrke kollektivknutepunktene, sikre tilstrekkelig passasjergrunnlag for kollektivtransporten og gi størst mulig samfunnsøkonomisk nytte av investeringene i infrastruktur. Felles beregningsmetodikk må bygge på en avgrensning som gjenspeiler faktisk bystruktur, inkludert relevante parker, byrom og infrastrukturanlegg, og gi et realistisk bilde av kapasiteten etter øvrige kvalitets- og infrastrukturkrav. Tilgjengelighetssonene på 7 og 12 minutters faktisk gangtid bør inngå som supplerende analysegrunnlag for differensiert arealutnyttelse, men ikke automatisk definere avgrensningen av områdene som inngår i beregningen.

R18–R20 – Merknad: Hensyn til kulturmiljø, variert boligsammensetning og aktive gater og byrom må avveies samlet og stedstilpasses, samtidig som prioriterte vekstområders regionale funksjon ivaretas.

R21 – Forslag til presisering: Lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter bør bygge på faktisk kollektivtilgjengelighet, transportkapasitet og dokumentert realiserbar arbeidsplasskapasitet.

R22 – Merknad: Lokale tjenester bør lokaliseres slik at daglige behov kan dekkes med korte reiser.

R23 – Merknad: Arealkrevende virksomheter bør lokaliseres etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted, med regional areal- og transporteffektivitet.

R24–R25 – Forslag til presisering / støtte: Energi- og nettkapasitet må avklares tidlig. OMA støtter energieffektivisering, fleksibilitet og samordnet planlegging av energikrevende virksomheter og energiinfrastruktur.

R26–R28 – Forslag til presisering: Transformasjon skal kunne styrke offentlig tilgang til fjorden samtidig som naturhensyn ivaretas.

R29–R30 – Forslag til presisering: Regional samordning av masseforvaltning og sirkulær ressursbruk bør styrkes.

7.2 OMAs forslag til presiseringer av handlingsprogrammet (H1–H9) og nytt handlingspunkt

Forslagene nedenfor gjelder presiseringer og tillegg til planforslagets handlingspunkter H1–H9, samt et nytt tiltak om parkering.

H1 – Forslag til tiltak: Bruk eksisterende samarbeidsarenaer til konkrete kommuneoverskridende gjennomføringsagendaer med vekst, kapasitet, investeringer, ansvar og framdrift. Det bør legges til rette for tidlig og forpliktende samordning mellom kommuner, sektormyndigheter, infrastrukturiere og utviklingsaktører, slik at vesentlige interesser avklares og investeringer og arealutvikling planlegges i sammenheng.

H2 – Forslag til tiltak: Rapporter samlet på faktisk boligbygging, realiserbar bolig- og arbeidsplasskapasitet, transportkapasitet og investeringer. Rapporteringen bør identifisere sentrale fremmere og hemmere for utvikling, samt ansvarlige aktører og nødvendige tiltak for å redusere gjennomføringsbarrierer.

H3 – Forslag til tiltak: Bruk kommuneplanrevisjoner til å dokumentere kapasitet, samordne begreper og avklare sektorinteresser tidlig.

H4 – Forslag til tiltak: Utarbeid kapasitets- og utviklingsgrunnlag for Oslo S, Lysaker, Sandvika, Lillestrøm, Bryn/Helsfyr og øvrige regionale kollektivknutepunkter. For Oslo S må det legges særlig vekt på å sikre langsiktig nasjonal og regional transportkapasitet, der transportsystemets funksjon og framtidige kapasitetsbehov skal være førende for arealutviklingen i området.

H5 – Forslag til tiltak: Prioriter gangforbindelser, broer og underganger som reduserer barrierer og øker faktisk tilgjengelighet til regionale kollektivknutepunkter. Endringer i tilgjengelighet bør dokumenteres gjennom gangtidsanalyser og inngå i vurderingen av framtidig utviklingspotensial og arealutnyttelse.

H6 – Forslag til tiltak: Samordne regionale sykkelforbindelser med by- og arbeidsplassutvikling, slik at trasévalg og utforming ivaretar både transportfunksjon, bykvalitet og framtidige utviklingsmuligheter.

H7 – Forslag til tiltak: Involver næringslivet i bylogistikk og arealbehov for gods.

H8 – Forslag til tiltak: Avklar kulturmiljøhensyn tidlig.

H9 – Forslag til tiltak: Samordne masseforvaltning på tvers av kommune- og prosjektgrenser.

OMAs forslag til nytt handlingspunkt (ikke del av H1–H9) – Parkering ved kollektivknutepunkter: Parkerings- og kollektivtilbudet ved kollektivknutepunkter bør vurderes samlet og samordnes på tvers av relevante aktører.

Mvh

Rasmus Reinvang

Administrerende direktør

Oslo Metropolitan Area