

**Politisk behandling av:**

Byrådssak 204/2021 - Høring og offentlig ettersyn av regionalt planprogram for Viken fylkeskommune - Oslo kommunes uttalelse

Sak	Utvalg	Møtedato
194/21	Byutviklingsutvalget	13.10.2021
269/21	Bystyret	20.10.2021

**Bystyrets vedtak:**

1.

Oslo kommunes forpliktende og avtalebaserte samarbeid med Akershus fylkeskommune, nå del av Viken fylkeskommune, har vært en avgjørende suksessfaktor for utviklingen av hovedstadsområdet de siste tiårene. Osloområdet har, som et av få hovedstadsområder i Europa, lyktes i å håndtere en sterk vekst i folketall og økonomisk aktivitet uten tilsvarende økning i biltrafikk, forurensning og klimagassutslipp.

Samarbeidet mellom Oslo og Akershus har utviklet seg over flere tiår, gjennom blant annet Oslopakke 1 fra 1980-tallet, Oslopakke 2, Oslopakke 3 og Ruter-samarbeidet. Sammen med vedtak av to regionale planer i 2015, for henholdsvis innovasjon og verdiskaping og for areal og transport, representerer dette en omfattende struktur for felles innsats, innenfor omforente mål og strategier for transport, næringsliv og arealpolitikk.

Oslo kommune har lagt betydelige ressurser og politisk innsats i plansamarbeid med Akershus fylkeskommune, særlig om regionale planer for innovasjon og verdiskaping og for areal og transport. Oslo kommune erfarer nå at Viken fylkeskommune tydelig uttrykker et ønske om å erstatte disse to regionale planene for hovedstadsregionen, med egne regionale planer for Viken uten å inkludere Oslo.

I et hovedstadsområde med sterkt vekstpress og med mål om bærekraftig utvikling var behovet for forpliktende regionalt plansamarbeid grunnlaget for det statlige pålegget om regionalt plansamarbeid i 2008. Det objektive behovet for plansamarbeid er minst like stort i dag, fordi befolknings- og arbeidsplassvekst er fortsatt sterk i

hele regionen, noe som skaper et arealpress og et økende behov for transport innenfor og mellom Oslo og Viken.

Erfaringene nylig i forbindelse med Covid-19 viser en midlertidig økt utflytting fra Oslo, samtidig som at bruken av hjemmekontor ventes å være høyere enn før. Eventuelle virkninger av Covid-19 for det regionale transport- og utbyggingsmønsteret er usikre, noe som krever et fortsatt tett samarbeid og felles styring.

Slik Oslo ser det, er behovet for felles planlegging i hovedstadsområdet derfor minst like stort som tidligere, både for å oppnå mål i klimapolitikken men også for å sikre et velfungerende hovedstadsområde. Uten felles planlegging og -styring, vet vi av erfaring at bilbruken kan øke raskt igjen, forurensing kan bli et større problem, og transportforsinkelser og kostnader vil være til hinder for personlig mobilitet og bedrifters internasjonale konkurransekraft.

Oslo og tidligere Akershus utgjør den største delen av hovedstadens bolig- og arbeidsmarkedsregion, og er en av de viktigste arenaene i Norge for regionalt plansamarbeid. Det arbeides fortsatt for et relativt sømløst samspill i hovedstadsregionen, som er enhetlig og konsistent på tvers av den administrative grensen mellom Oslo og Akershus (nå Viken).

Innenfor areal- og transportsamarbeidet, har Staten også hatt en sentral rolle. Nasjonale utredninger har gjentatte ganger påpekt utfordringene, og behovet for et sterkt plansamarbeid i hovedstadsregionen. Disse vurderingene ble lagt til grunn allerede for Stortingets vedtak av statlige bidrag i Oslopakkene, og senere for pålegg om regionalt plansamarbeid og for byveksttalen, som også omfatter tre av nabokommunene. Oslo kommune ser dermed på hovedstadsområdets utfordringer som også et nasjonalt ansvar, noe som må løses i fellesskap med Viken.

Oslo kommune mener at dagens regionale planer i Oslo og Akershus svarer godt til utfordringene, og gir sterke og nødvendige verktøy for samarbeid og styring, for henholdsvis innovasjon og nyskaping og for areal og transport.

1. RP-IN (2015) gir føringer for å styrke internasjonal konkurransevne og attraktivitet for næringslivet i hovedstadsområdet.

2. RP-ATP (2015) legger føringer for areal- og transportutvikling i regionen gjennom en rekke strategier og retningslinjer for areal og transport. Hovedmål er at Osloregionen skal utvikles som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa, med et arealeffektivt utbyggingsmønster, bevaring av overordnet grønnstruktur, og et effektivt og miljøvennlig transportsystem.

Oslo kommune har forståelse for at Viken har behov for bedre intern samhandling og felles planverk. Oslo kommune mener samtidig at dagens forpliktende samhandling gjennom felles planer er minst like viktig som før regionreformen. Dagens felles regionale planer bør derfor videreføres og ikke kun erstattes med Vikens egne regionale planer. Ved å forlate samarbeidslinjen som er utviklet sammen med Oslo kommune, risikerer Viken å påføre regionen uheldige konsekvenser. Dette gjelder for

framtidige utvikling og felles måloppnåelse for Oslo- og Akershusområdet, og kan føre til at resultatene av felles innsats over mange år kan bli svekket.

Oslo kommune er opptatt av at det forpliktende plansamarbeidet mellom Oslo og Viken (tidligere Akershus) videreføres. Felles regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus har vært bærebjelken i å utvikle et tett og resultatorientert samarbeid. Oslo kommune ser med bekymring på at Viken fylkeskommune ønsker å erstatte den gjeldende felles regional plan med ny regional plan for areal og mobilitet for Viken fylke. Det er helt avgjørende at felles regional plan for ATP videreføres. I tillegg må Oslo kommune inviteres inn i Vikens eget planarbeid med reell påvirkningsmulighet for å sikre at viktige premisser og forhold som angår begge fylkene ivaretas. Det er også viktig at en ny regional plan for Viken ikke skaper usikkerhet om samarbeidet med staten, herunder Byvekstavtalen og Oslopakke 3, eller gyldigheten av felles regional plan.

Det må også påpekes at plansamarbeidet mellom Oslo og Akershus var resultat av et statlig pålegg, og at begge parter har et gjensidig ansvar for oppfølging. Dersom Viken ikke lykkes med å følge opp disse forventningene i sitt planarbeid, vil det være nødvendig å løfte dette til nasjonale myndigheter.

#### Oslo kommunes forventninger til framtidig samarbeid

Oslo kommune ønsker et fortsatt godt og forpliktende plansamarbeid med Viken fylkeskommune om utviklingen i hovedstadsområdet. Derfor anmodes Viken fylkeskommune om å stille arbeidet med regionale planer for henholdsvis kompetanse og verdiskaping og for mobilitet og areal i bero, i påvente av at rammene for det videre samarbeidet med Oslo er innarbeidet i det regionale planprogrammet.

Oslo kommune mener at det i utviklingen av en Regional plan for kompetanse og verdiskaping i Viken bør utvikles et felles kunnskapsgrunnlag med Oslo, og ikke i Oslo og Viken hver for seg.

Oslo kommune mener Viken fylkeskommune snarest mulig bør gå sammen med Oslo kommune om en felles evaluering og deretter felles vurdering av behovet for revidering av gjeldende felles regionale plan for areal og transport. Oslo kommune mener at Vikens nye regionale plan må legges til grunn at felles regional plan for Oslo og Akershus videreføres, og at Vikens nye regionale plan må ikke være i motstrid med felles regional plan for areal og transport.

Oslo kommune mener dessuten at tidsrammen for planarbeidet i Viken bør utvides for å sikre tilstrekkelig tid til innspill og samhandling, og at Oslo bør inkluderes i felles analyser og prosesser som omfatter hovedstadens bolig- og arbeidsmarkedsregion.

Oslo kommune varslers mulighet til å fremme vesentlig innvending til Vikens kommende regionale planer hvis forventningene ovenfor ikke tas til følge.

#### Om svekket nærings samarbeid i oppfølging av RP-IN

Innenfor næringsutvikling, ønsker Viken fylkeskommune å gå vekk fra tidligere enighet med Oslo om felles oppfølging av regional plan for verdiskaping og nyskaping

(bystyresak 370/2015), herunder samarbeid med regionale forskningsmiljøer og SIVA.

Oslo kommune mener at næringspolitikk må ses og arbeides med på tvers av geografi og på en funksjonell måte. Det at politikken og samarbeidet nå i mindre grad ses i sammenheng mellom Viken og Oslo er en svakhet for begge fylkene, men også regionalt, nasjonalt og internasjonalt.

Det har derfor stor betydning at Oslo har en felles regional plan med Viken gjennom regional plan for innovasjon og nyskaping – fram mot 2025 og en egen samarbeidsavtale. Det oppleves nå at Viken er i gang med en egen Regional plan for kompetanse og verdiskaping hvor Oslo i liten grad er invitert inn.

Oslo kommune har en egen samarbeidsavtale med Viken på næringsfeltet, som er videreført fra samarbeidet med Akershus. Samarbeidsavtalen har omfattet tidligere felles prosjekter og utlysninger, slik som Regionalt innovasjonsprogram, FORREGION og Regionale forskingsfond. Som følge av regionreformen har disse programområdene i stor grad skilt lag og Oslo og Viken utlyser nå hver for seg og har egne fond.

Det er samtidig en konstruktiv dialog med Viken fylkeskommune om oppfølging parallelt, om enkeltprosjekter og i strategiske samarbeid med blant annet Stockholm.

#### Om brudd på forpliktelser og oppfølging av RP-AT

Staten påla Oslo kommune og Akershus fylkeskommune å utarbeide en felles regional plan for areal og transport i 2008. RP-ATP ble vedtatt av Akershus fylkesting og Oslo bystyre i 2015 etter et omfattende utrednings- og planleggingsarbeid og bred medvirkning blant annet med berørte kommuner. Planperioden for RP-ATP går frem mot 2030, med perspektiv mot 2050. Videre samarbeid ble forankret i en samarbeidsavtale mellom planeierne Oslo og Akershus. Viken fylkeskommune overtok Akershus fylkeskommune sine forpliktelser fra 01.01.2020, da Akershus ble en del av Viken.

Formålet med samarbeidsavtalen er å sikre partenes gjensidige rettigheter og plikter etter vedtak av felles regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Avtalen er gyldig frem til avtalen sies opp av begge parter. Ifølge avtalen skal partene avklare behovet for en revisjon av planen, og de må enes om eventuell oppløsning av samarbeidet. En oppløsning av samarbeidet er videre betinget av at partene i fellesskap har blitt enige om og avklart hvordan oppgavene som regional myndighet skal ivaretas og videreføres.

I uttalelsen til Vikens planstrategi påpekte Oslo kommune at eventuelle endringer i regionalt planarbeid må skje i tråd med samarbeidsavtalen mellom Oslo kommune og Akershus, nå Viken, fylkeskommune. I planprogrammet som nå er på høring har Viken fylkeskommune derimot allerede tatt stilling til at ny regional plan for areal og mobilitet for Viken skal erstatte gjeldende RP-ATP for Oslo og Akershus.

Byvekstavtalen, som også forplikter staten og Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm kommuner, er dessuten sentral for å nå flere mål i Osloområdet, blant annet

nullvekstmålet, og regional plan for areal og transport er en premis for denne avtalen. Byvekstavtalen skal legge til rette for samarbeid om en effektiv og forutsigbar oppfølging av mål, strategier og retningslinjer og handlingsprogram i Regional plan for areal og transport.

En tett oppfølging av den regionale planen er en forutsetning for å nå nullvekstmålet, og avtalepartene har gjennom byvekstavtalen forpliktet seg til å bidra aktivt til at innholdet i den regionale planen blir realisert. Blant annet er det konkrete bestemmelser til hvor og hvordan arealutviklingen skal foregå, til hvordan transporten skal løses, og ikke minst hvordan konfliktsaker skal søkes løst.

Alle disse viktige forholdene blir det meget krevende å ivareta, dersom Regional plan for areal og transport ikke lenger skal gjelde for Viken fylkeskommune. Da faller en vesentlig del av fundamentet for Byvekstavtalen bort.

Oslo kommunen mener derfor at Viken fylkeskommune med dette går bort fra sine forpliktelser i samarbeidsavtalen med Oslo om oppfølging av RP-ATP, oktober 2016 (vedlagt). Viken fylkeskommune følger dermed ikke opp statens pålegg om samarbeid i Oslo og Akershus (Ot.prp.nr 10, (2008-2009)) og senere byvekstavtale.

#### FNs bærekraftsmål som rammeverk

Oslo kommune har de siste årene hatt en faglig dialog med Viken om FNs bærekraftsmål. Oslo ønsker å fortsette dette samarbeidet, og noterer seg at bærekraft og FNs mål står sentralt i Vikens planlegging og forslag til planprogram. Oslo kommune mener at behovet for, og fordelene av et regionalt samarbeid om FNs mål vil fortsatt være viktig, om blant annet klimakrisen og de utfordringene denne fører med seg. Oslo kommune vil derfor be Viken om å opprettholde felles forpliktende planer på områder som har konsekvenser for bærekraftsmålene. Her er areal og transport særlig sentralt med tanke på klimagassutslipp og for å få til sirkulære løsninger med materialgjennbruk i bygg.

#### Innspill til de tre nye regionale planene i Viken

Oslo kommunes primære standpunkt er at Viken fylkeskommunes planarbeid bør stilles i bero, i påvente av at rammene for det videre samarbeidet med Oslo er innarbeidet i et endelig planprogram.

Oslo kommune har samtidig sett nærmere på forslag til planprogram og har følgende synspunkter:

Oslo kommune støtter Viken fylkeskommunes ønske om felles innsats for en bærekraftig omstilling av samfunnet, og ser positivt på at FNs bærekraftsmål og hensynet til natur og planetens tålegrense skal være førende for samfunnsutviklingen i Viken. Kommunen er enig i at en helhetlig tilnærming, slik Viken legger opp til, er nødvendig for å forstå sammenhengene og finne løsninger til komplekse samfunnsutfordringer. I denne sammenheng må imidlertid hele hovedstadsområdet ses samlet, og de regionale planene for Viken forholde seg til Oslos felles bolig- og arbeidsmarkedsområde, noe som utgjør om lag halvparten av Vikens befolkning.

Når det gjelder de konkrete innsatsområdene 4 Redusert klimagassutslipp og energiomlegging og 5 Helhetlig by- og stedsutvikling mener Oslo kommune det er viktig at Viken ser dette i sammenheng med Oslos planlegging og våre felles målsetninger i eksisterende samarbeidsavtaler. For å nå målene er vi nødt til å se hele hovedstadregionen samlet i planleggingen.

#### Innspill til regional plan for næring, innovasjon og kunnskap

Oslo kommune jobber ut fra en funksjonell forståelse av regional næringsutvikling, og har et strategisk fokus på skjæringspunktet mellom det offentlige, academia, etablert næringsliv, investorer og entreprenører. Hver enkelt aktør har forskjellige roller og samfunnsoppdrag, og ulike motiver for å delta i samarbeidet. Det offentlige, academia og næringslivet skal og bør samarbeide med de som til enhver tid er best, uavhengig av om de ligger i regionen eller ikke.

I planprogrammet sies at det skal legges til rette for gode samarbeidsløsninger med nabofylker og særlig der det er felles bo – og arbeidsregioner, noe som bør konkretiseres.

Ifølge internasjonale offentlige målinger (1), rangeres Oslo og Viken som en av de ledende regionene i Europa. Samtidig ligger vi fortsatt langt etter København og Stockholm. Oslo og Viken måler høyt på innsatsfaktorer som forskning og utvikling, men lavere når det gjelder faktisk innovasjon. Dette kan tyde på at regionen ikke har en effektiv og målrettet samhandling mellom academia, næringslivet og det offentlige, verken når det gjelder kunnskapsutvikling, innovasjonsprosesser, kompetanseutveksling eller internasjonal profilering.

Oslo kommune ser muligheter for samarbeid mellom kunnskaps- og innovasjonsaktørene i Oslo og Viken gjennom arbeidet med innovasjonsdistrikter. Dette skjer allerede i dag gjennom kompetansemeglere og Oslo kommunes Forregion, for å styrke forskningsbasert utvikling i næringslivet. Kompetansemeglerne oppsøker bedrifter med FoU-potensiale, og identifiserer og diskuterer prosjektideer og muligheter med FoU-innhold med bedrifter. Videre hjelper de bedriften å finne det rette FoU miljøet.

To av kommunens fem kompetansemeglere er lokalisert i Viken, ved henholdsvis Solenergiklyngen og i Kongsberg. Oslo kommune vil understreke at dette samarbeidet vil synliggjøre muligheter og behov for samspill mellom forskning, utvikling og innovasjon, og kan således legge til rette for et tettere samarbeid mellom innovasjonsdistriktsarbeidet og relevante aktiviteter i Viken. Oslo kommune ser på dette som et målrettet samarbeid mellom academia, næringslivet og det offentlige, som fortjener oppmerksomhet i arbeidet med ny regional plan for næring, innovasjon og kunnskap.

#### Innspill til regional plan for areal og mobilitet

Gjeldende regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP) legger nødvendige føringer for en langsiktig og bærekraftig areal- og transportutvikling i hovedstadsområdet. Planens hovedgrep er å konsentrere utbygging av boliger og arbeidsplasser i utvalgte prioriterte byer og tettsteder for å ivareta overordnede

blågrønne strukturer, matjord og LNF-områder. Oppfølging av planen viser at det har blitt gjennomført store dreininger i hovedstadsområdet, i en mer bærekraftig retning.

I forbindelse med vedtak av RP-ATP ble det etablert en organisering med arenaer for både administrativt og politisk nivå. Samarbeidsformen og den tette oppfølgingen av prioriterte punkter i handlingsprogrammet har bidratt til effektive planprosesser og beslutninger, og lagt til rette for en tett oppfølging av gjeldende RP-ATP. Blant annet er det etablert et samarbeid mellom aktuelle transportaktører, Statsforvalteren, Viken fylkeskommune og kommunene i bybåndet. Planprogrammet følger ikke opp Vikens egen vedtatte planstrategi, hvor samarbeid med Oslo er fremhevet. Oslo kommune er derfor bekymret for hvordan fellesutfordringer løses, hvis Viken fylkeskommune vedtar en ny regional plan for areal og mobilitet som det legges opp til i planprogrammet.

#### Oslopakke 3-samarbeidet og oppfølging av byvekstavgift med tilleggsavgift

Oslopakke 3-samarbeidet er en særlig viktig forutsetning for gjennomføring av tiltak i hovedstadsregionen, som også er presisert i RP-ATP. Dessuten, er RP-ATP for Oslo og Akershus et premiss for byvekstavgiften, der Oslo kommune, sammen med Viken fylkeskommune, Nordre Follo, Lillestrøm og Bærum kommuner, er part. Gjennom byvekstavgiften har avtalepartene forpliktet seg til å bidra aktivt til at RP-ATP realiseres. Som Oslo kommune påpekte i høringsuttalelse til planstrategien, bør en eventuelt ny regional plan for areal og mobilitet beskrive finansiering av investeringer og drift av kollektivtransport. Oslo kommune mener det er avgjørende for oppnåelse av våre fellesmål, at den regionale planen ses i sammenheng med arbeidet i Oslopakke 3, Nasjonal transportplan og gjeldende byvekstavgift og tilleggsavgift.

#### Vurdering av ulike alternativer og differensiering

I vedtatte planstrategi står det at det i arbeidet med planprogram skal gjøres vurderinger om det skal utarbeides en helhetlig plan for hele Viken, eller om det er behov for differensiering med hensyn til tematikk eller geografi. Videre står det at de ulike bypakkene også skal vurderes i arbeidet med planprogrammet. Oslo kommune konstaterer at dette ikke er fulgt opp i planprogrammet, men skyves fram til arbeidet med planforslag. Oslo kommune savner at Viken vurderer blant annet et plangrep som ivaretar området som omfattes av RP-ATP og byvekstavgiften.

#### Mobilitet og samferdsel

Oslo kommune er positiv til at Viken fylkeskommune vil se nærmere på varige endringer i arbeidsreiser post-korona, og hvilke implikasjoner dette får for fysisk planlegging og byliv, samt at dette koordineres med utredningsarbeid for Oslopakke 3-samarbeidet i forbindelse med reforhandling av Oslopakke 3-avtalen i 2022 og 2024.

Nye regionale planer skal ta utgangspunkt i utvidet nullvekstmål. Oslo kommune ser det derfor som positivt at ny regional plan for areal og transport inkluderer både gods- og persontransport, slik at nullvekstmålet kan utvides til å omfatte all næringstransport.

Nasjonalt er det et mål at all varedistribusjon i bysentra skal være utslippsfri innen 2030. Dette vil kreve at det legges opp til klimavennlig og effektiv transport av varer inn og ut av Oslo og byene i Viken. Elektrifisering og overgang til nullutslippskjøretøy er en viktig forutsetning for dette, og at det settes av tilstrekkelig med areal til lading og fylling av fornybart drivstoff (biogass, hydrogen mv.) langs hovedveiene.

#### Sosial bærekraft i areal- og mobilitetsplanlegging

Ny regional plan for areal og mobilitet i Viken skal bidra til mindre sosioøkonomisk ulikhet og sikre at verdiskapingen i Viken skjer innenfor planetens tålegrenser. Omdisponering av areal skal ikke gå på bekostning av matproduksjon, biologisk mangfold, rekreasjon eller karbonlagring. Disse målene er helt sentrale, og gjør transformasjon og fortetting med kvalitet innenfor eksisterende byggesone til en suksessfaktor. I forbindelse med planarbeidet i Viken skal det innhentes kunnskap om boligbygging, fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder.

Oslo kommune vil være interessert i alle nye løsninger og kunnskap som kan bidra til å forene gode og inkluderende bomiljø med en bærekraftig areal- og mobilitetsplanlegging i hovedstadsområdet. Oslo kommune mener samtidig at et omfattende og godt kollektivtransporttilbud bidrar til at de fleste arbeidsplasser, tjeneste- og kulturtilbud og andre reisemål er tilgjengelige for hele befolkningen, uansett bosted.

Mange som arbeider i Oslo bor i Viken. De senere årene har utflyttingen fra Oslo til Viken økt. I 2020 var nettoutflyttingen fra Oslo til Viken 6 734 personer. Høye boligpriser, ønske om mer plass og mulighet for mer fleksible arbeidsløsninger er trolig viktige årsaker til dette. Å legge til rette for at folk kan bo og jobbe i ulike fylker krever gode kollektivtransportløsninger, ikke bare for miljømessig bærekraft ved å redusere klimagassutslippene, men også for sosial bærekraft hvor innbyggerne har mulighet til å kombinere jobb og familieliv på en god måte.

#### Areal og mobilitets virkning for næringsliv

Oslo kommune mener det er viktig å prioritere arbeidsplassvekst i samsvar med dagens RP-ATP, med konsentrasjoner i de regionale byene i tidligere Akershus fylke, samt steder i tilknytning til byene med kompetansemiljøer (NMBU, Ahus, Kjeller, Gardermoen næringspark og området ved Gardermoen flyplass).

Oslo kommune mener at en eventuelt ny regional plan for areal og mobilitet bør inneholde retningslinjer og/eller bestemmelser for dimensjonering av handelsvirksomhet, krav til handelsanalyser og parkeringsdekning som vil bidra til å styrke sentrumsområders attraktivitet og understøtte overordnet mobilitetshierarki. Plasskrevende varer bør defineres i den regionale planen.

Mål om mer overføring av gods fra vei til sjø og banetransport skal videreføres i foreslåtte plan for areal og mobilitet. Godstransport i Oslo og Osloregionen står for en vesentlig del av utslipp fra transportsektoren. Godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet er en viktig premisse for dette. En rapport fra 2018 kartla arealbehov og arealtilgang for logistikknæringen i Oslo og Akershus, for det videre arbeid med regional gods- og logistikkstruktur. Nasjonalt tilrår



konseptvalgutredningen «Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet» en trinnvis utvikling av Alnabru med modernisering frem mot 2040. Videreutvikling av Alnabruterminalen sammen med en mindre avlastingsterminal på Hauer seter er det alternativet som samlet sett scorer best på samfunnsøkonomisk analyse og måloppnåelse.

I et regionalt perspektiv er utbygging av en tilleggsterminal i tråd med Osloregionens strategi for avlastningsterminaler, noe som også er lagt til grunn i regional plan for areal og transport. Oslo kommune anbefaler en videre utredning av Hauer seter som avlastingsterminal, kartlegging av behov for regionale terminalområder og innhenting av mer kunnskap om hvordan eksisterende og nye terminaler, med et overordnet mål om å optimalisere utnyttelse av eksisterende arealer i planarbeidet.

Oslo kommunes ambisjon er at alle bygg- og anleggsoppdrag som utføres for kommunen, skal være utslippsfrie fra 2025. Viken oppfordres til å sette egne ambisiøse mål for all bygg- og anleggsvirksomhet innenfor fylket.

#### Sirkulær økonomi og masseforvaltning

Ny regional plan for areal og mobilitet skal føre til en mer effektiv, helhetlig og miljøvennlig forvaltning, med vekt på både sirkulærøkonomi og geologiske ressurser. Dette er i tråd med Oslos politikk. Oslo kommune mener dette er tema som krever regionalt samarbeid og samhandling.

#### Beredskap

Erfaringer fra koronapandemien tilsier at behovet for tilgjengelig helsedata, både på fylkes- og kommunenivå er viktig. For å opprettholde god helseberedskap for en eventuelt fremtidig pandemi eller andre uønskede hendelser er det også nødvendig å styrke samarbeidet for beredskap på tvers av fylkesgrenser.

#### Innspill til regional plan for økt livskvalitet, deltakelse og likeverd

Oslo kommune synes det er positivt at Viken setter ekstra søkelys på temaene livskvalitet, deltakelse og likeverd ved å lage en egen plan for dette. Tematikken handler i stor grad om sosial bærekraft, som er en viktig del av FNs bærekraftsmål og avgjørende for god samfunnsutvikling.

2.

Oslo kommune merker seg at fylkesrådet i Viken i sin plattform har skrevet følgende i sin plattform: «Fylkesrådet går fremover med det syn at fylket Viken er en lite hensiktsmessig konstruksjon. Stortinget har slått sammen Østfold, Akershus og Buskerud mot deres vilje». Den påtroppende regjeringen har også sagt seg villig til å oppløse det nye fylket. Oslo kommune ser frem til konstruktivt samarbeid med nabofylkene i tiden framover, uansett hvilken form disse tar.

3.

Oslo kommune merker seg at fylkesrådet i Viken i sin plattform har skrevet følgende i sin plattform: «Fylkesrådet går fremover med det syn at fylket Viken er en lite hensiktsmessig konstruksjon. Stortinget har slått sammen Østfold, Akershus og Buskerud mot deres vilje». Den påtroppende regjeringen har også sagt seg villig til å

oppløse det nye fylket. Oslo kommune ser frem til konstruktivt samarbeid med nabofylkene i tiden framover, uansett hvilken form disse tar.

(1) Regional Innovation Scoreboard (RIS), EUs verktøy for å måle regioners innovasjonsevne

### **Bystyrets behandling:**

FORSLAG:

*Forslag fremmet i utvalget:*

*Abdullah Alsabeehg på vegne av A, Sabina Syed på vegne av MDG, Sunniva Holmås Eidsvoll på vegne av SV, og Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende tilleggsforslag:*

Oslo kommune merker seg at fylkesrådet i Viken i sin plattform har skrevet følgende i sin plattform: «Fylkesrådet går fremover med det syn at fylket Viken er en lite hensiktsmessig konstruksjon. Stortinget har slått sammen Østfold, Akershus og Buskerud mot deres vilje». Den påtroppende regjeringen har også sagt seg villig til å oppløse det nye fylket. Oslo kommune ser frem til konstruktivt samarbeid med nabofylkene i tiden framover, uansett hvilken form disse tar.

*Forslag fremmet i bystyret:*

*Morten G. Edvardsen på vegne av Sp fremmet følgende alternative forslag til innstillingens punkt 1:*

1.

Oslo kommune tar Viken fylkeskommunes Regionale planprogram til orientering, og ser fram til et konstruktivt samarbeid om felles utfordringer.

### **Votering:**

Sps alternative forslag ble forkastet mot 8 stemmer (FNB, F, Sp og Uavh.)

Byutviklingsutvalgets innstilling, punkt 1, ble vedtatt mot 7 stemmer (FNB, F og Sp)

Byutviklingsutvalgets innstilling, punkt 2, ble vedtatt mot 3 stemmer (FNB)

A, MDG, SV og Rs tillggsforslag ble vedtatt

---

### **Byutviklingsutvalgets innstilling:**

1.

Oslo kommunes forpliktende og avtalebaserte samarbeid med Akershus fylkeskommune, nå del av Viken fylkeskommune, har vært en avgjørende suksessfaktor for utviklingen av hovedstadsområdet de siste tiårene. Osloområdet har, som et av få hovedstadsområder i Europa, lyktes i å håndtere en sterk vekst i folketall og økonomisk aktivitet uten tilsvarende økning i biltrafikk, forurensning og klimagassutslipp.

Samarbeidet mellom Oslo og Akershus har utviklet seg over flere tiår, gjennom blant annet Oslopakke 1 fra 1980-tallet, Oslopakke 2, Oslopakke 3 og Ruter-samarbeidet. Sammen med vedtak av to regionale planer i 2015, for henholdsvis innovasjon og verdiskaping og for areal og transport, representerer dette en omfattende struktur for felles innsats, innenfor omforente mål og strategier for transport, næringsliv og arealpolitikk.

Oslo kommune har lagt betydelige ressurser og politisk innsats i plansamarbeid med Akershus fylkeskommune, særlig om regionale planer for innovasjon og verdiskaping og for areal og transport. Oslo kommune erfarer nå at Viken fylkeskommune tydelig uttrykker et ønske om å erstatte disse to regionale planene for hovedstadsregionen, med egne regionale planer for Viken uten å inkludere Oslo.

I et hovedstadsområde med sterkt vekstpress og med mål om bærekraftig utvikling var behovet for forpliktende regionalt plansamarbeid grunnlaget for det statlige pålegget om regionalt plansamarbeid i 2008. Det objektive behovet for plansamarbeid er minst like stort i dag, fordi befolknings- og arbeidsplassvekst er fortsatt sterk i hele regionen, noe som skaper et arealpress og et økende behov for transport innenfor og mellom Oslo og Viken.

Erfaringene nylig i forbindelse med Covid-19 viser en midlertidig økt utflytting fra Oslo, samtidig som at bruken av hjemmekontor ventes å være høyere enn før. Eventuell virkninger av Covid-19 for det regionale transport- og utbyggingsmønsteret er usikre, noe som krever et fortsatt tett samarbeid og felles styring.

Slik Oslo ser det, er behovet for felles planlegging i hovedstadsområdet derfor minst like stort som tidligere, både for å oppnå mål i klimapolitikken men også for å sikre et velfungerende hovedstadsområde. Uten felles planlegging og -styring, vet vi av erfaring at bilbruken kan øke raskt igjen, forurensning kan bli et større problem, og transportforsinkelser og kostnader vil være til hinder for personlig mobilitet og bedrifters internasjonale konkurransekraft.

Oslo og tidligere Akershus utgjør den største delen av hovedstadens bolig- og arbeidsmarkedsregion, og er en av de viktigste arenaene i Norge for regionalt plansamarbeid. Det arbeides fortsatt for et relativt sømløst samspill i hovedstadsregionen, som er enhetlig og konsistent på tvers av den administrative grensen mellom Oslo og Akershus (nå Viken).

Innenfor areal- og transportsamarbeidet, har Staten også hatt en sentral rolle. Nasjonale utredninger har gjentatte ganger påpekt utfordringene, og behovet for et

sterkt plansamarbeid i hovedstadsregionen. Disse vurderingene ble lagt til grunn allerede for Stortingets vedtak av statlige bidrag i Oslopakkene, og senere for pålegg om regionalt plansamarbeid og for byvekstavtalen, som også omfatter tre av nabokommunene. Oslo kommune ser dermed på hovedstadsområdets utfordringer som også et nasjonalt ansvar, noe som må løses i fellesskap med Viken.

Oslo kommune mener at dagens regionale planer i Oslo og Akershus svarer godt til utfordringene, og gir sterke og nødvendige verktøy for samarbeid og styring, for henholdsvis innovasjon og nyskaping og for areal og transport.

1. RP-IN (2015) gir føringer for å styrke internasjonal konkurransevne og attraktivitet for næringslivet i hovedstadsområdet.

2. RP-ATP (2015) legger føringer for areal- og transportutvikling i regionen gjennom en rekke strategier og retningslinjer for areal og transport. Hovedmål er at Osloregionen skal utvikles som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa, med et arealeffektivt utbyggingsmønster, bevaring av overordnet grønnstruktur, og et effektivt og miljøvennlig transportsystem.

Oslo kommune har forståelse for at Viken har behov for bedre intern samhandling og felles planverk. Oslo kommune mener samtidig at dagens forpliktende samhandling gjennom felles planer er minst like viktig som før regionreformen. Dagens felles regionale planer bør derfor videreføres og ikke kun erstattes med Vikens egne regionale planer. Ved å forlate samarbeidslinjen som er utviklet sammen med Oslo kommune, risikerer Viken å påføre regionen uheldige konsekvenser. Dette gjelder for framtidige utvikling og felles måloppnåelse for Oslo- og Akershusområdet, og kan føre til at resultatene av felles innsats over mange år kan bli svekket.

Oslo kommune er opptatt av at det forpliktende plansamarbeidet mellom Oslo og Viken (tidligere Akershus) videreføres. Felles regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus har vært bærebjelken i å utvikle et tett og resultatorientert samarbeid. Oslo kommune ser med bekymring på at Viken fylkeskommune ønsker å erstatte den gjeldende felles regional plan med ny regional plan for areal og mobilitet for Viken fylke. Det er helt avgjørende at felles regional plan for ATP videreføres. I tillegg må Oslo kommune inviteres inn i Vikens eget planarbeid med reell påvirkningsmulighet for å sikre at viktige premisser og forhold som angår begge fylkene ivaretas. Det er også viktig at en ny regional plan for Viken ikke skaper usikkerhet om samarbeidet med staten, herunder Byvekstavtalen og Oslopakke 3, eller gyldigheten av felles regional plan.

Det må også påpekes at plansamarbeidet mellom Oslo og Akershus var resultat av et statlig pålegg, og at begge parter har et gjensidig ansvar for oppfølging. Dersom Viken ikke lykkes med å følge opp disse forventningene i sitt planarbeid, vil det være nødvendig å løfte dette til nasjonale myndigheter.

#### Oslo kommunes forventninger til framtidig samarbeid

Oslo kommune ønsker et fortsatt godt og forpliktende plansamarbeid med Viken fylkeskommune om utviklingen i hovedstadsområdet. Derfor anmodes Viken

fylkeskommune om å stille arbeidet med regionale planer for henholdsvis kompetanse og verdiskaping og for mobilitet og areal i bero, i påvente av at rammene for det videre samarbeidet med Oslo er innarbeidet i det regionale planprogrammet.

Oslo kommune mener at det i utviklingen av en Regional plan for kompetanse og verdiskaping i Viken bør utvikles et felles kunnskapsgrunnlag med Oslo, og ikke i Oslo og Viken hver for seg.

Oslo kommune mener Viken fylkeskommune snarest mulig bør gå sammen med Oslo kommune om en felles evaluering og deretter felles vurdering av behovet for revidering av gjeldende felles regionale plan for areal og transport. Oslo kommune mener at Vikens nye regionale plan må legges til grunn at felles regional plan for Oslo og Akershus videreføres, og at Vikens nye regionale plan må ikke være i motstrid med felles regional plan for areal og transport.

Oslo kommune mener dessuten at tidsrammen for planarbeidet i Viken bør utvides for å sikre tilstrekkelig tid til innspill og samhandling, og at Oslo bør inkluderes i felles analyser og prosesser som omfatter hovedstadens bolig- og arbeidsmarkedsregion.

Oslo kommune varslers mulighet til å fremme vesentlig innvending til Vikens kommende regionale planer hvis forventningene ovenfor ikke tas til følge.

#### Om svekket nærings samarbeid i oppfølging av RP-IN

Innenfor næringsutvikling, ønsker Viken fylkeskommune å gå vekk fra tidligere enighet med Oslo om felles oppfølging av regional plan for verdiskaping og nyskaping (bystyresak 370/2015), herunder samarbeid med regionale forskningsmiljøer og SIVA.

Oslo kommune mener at næringspolitikk må ses og arbeides med på tvers av geografi og på en funksjonell måte. Det at politikken og samarbeidet nå i mindre grad ses i sammenheng mellom Viken og Oslo er en svakhet for begge fylkene, men også regionalt, nasjonalt og internasjonalt.

Det har derfor stor betydning at Oslo har en felles regional plan med Viken gjennom regional plan for innovasjon og nyskaping – fram mot 2025 og en egen samarbeidsavtale. Det oppleves nå at Viken er i gang med en egen Regional plan for kompetanse og verdiskaping hvor Oslo i liten grad er invitert inn.

Oslo kommune har en egen samarbeidsavtale med Viken på næringsfeltet, som er videreført fra samarbeidet med Akershus. Samarbeidsavtalen har omfattet tidligere felles prosjekter og utlysninger, slik som Regionalt innovasjonsprogram, FORREGION og Regionale forskingsfond. Som følge av regionreformen har disse programområdene i stor grad skilt lag og Oslo og Viken utlyser nå hver for seg og har egne fond.

Det er samtidig en konstruktiv dialog med Viken fylkeskommune om oppfølging parallelt, om enkeltprosjekter og i strategiske samarbeid med blant annet Stockholm.

### Om brudd på forpliktelser og oppfølging av RP-AT

Staten påla Oslo kommune og Akershus fylkeskommune å utarbeide en felles regional plan for areal og transport i 2008. RP-ATP ble vedtatt av Akershus fylkesting og Oslo bystyre i 2015 etter et omfattende utrednings- og planleggingsarbeid og bred medvirkning blant annet med berørte kommuner. Planperioden for RP-ATP går frem mot 2030, med perspektiv mot 2050. Videre samarbeid ble forankret i en samarbeidsavtale mellom planeierne Oslo og Akershus. Viken fylkeskommune overtok Akershus fylkeskommune sine forpliktelser fra 01.01.2020, da Akershus ble en del av Viken.

Formålet med samarbeidsavtalen er å sikre partenes gjensidige rettigheter og plikter etter vedtak av felles regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Avtalen er gyldig frem til avtalen sies opp av begge parter. Ifølge avtalen skal partene avklare behovet for en revisjon av planen, og de må enes om eventuell oppløsning av samarbeidet. En oppløsning av samarbeidet er videre betinget av at partene i fellesskap har blitt enige om og avklart hvordan oppgavene som regional myndighet skal ivaretas og videreføres.

I uttalelsen til Vikens planstrategi påpekte Oslo kommune at eventuelle endringer i regionalt planarbeid må skje i tråd med samarbeidsavtalen mellom Oslo kommune og Akershus, nå Viken, fylkeskommune. I planprogrammet som nå er på høring har Viken fylkeskommune derimot allerede tatt stilling til at ny regional plan for areal og mobilitet for Viken skal erstatte gjeldende RP-ATP for Oslo og Akershus.

Byvekstavtalen, som også forplikter staten og Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm kommuner, er dessuten sentral for å nå flere mål i Osloområdet, blant annet nullvekstmålet, og regional plan for areal og transport er en premisse for denne avtalen. Byvekstavtalen skal legge til rette for samarbeid om en effektiv og forutsigbar oppfølging av mål, strategier og retningslinjer og handlingsprogram i Regional plan for areal og transport.

En tett oppfølging av den regionale planen er en forutsetning for å nå nullvekstmålet, og avtalepartene har gjennom byvekstavtalen forpliktet seg til å bidra aktivt til at innholdet i den regionale planen blir realisert. Blant annet er det konkrete bestemmelser til hvor og hvordan arealutviklingen skal foregå, til hvordan transporten skal løses, og ikke minst hvordan konfliktsaker skal søkes løst.

Alle disse viktige forholdene blir det meget krevende å ivareta, dersom Regional plan for areal og transport ikke lenger skal gjelde for Viken fylkeskommune. Da faller en vesentlig del av fundamentet for Byvekstavtalen bort.

Oslo kommunen mener derfor at Viken fylkeskommune med dette går bort fra sine forpliktelser i samarbeidsavtalen med Oslo om oppfølging av RP-ATP, oktober 2016 (vedlagt). Viken fylkeskommune følger dermed ikke opp statens pålegg om samarbeid i Oslo og Akershus (Ot.prp.nr 10, (2008-2009)) og senere byvekstavtale.

### FNs bærekraftsmål som rammeverk

Oslo kommune har de siste årene hatt en faglig dialog med Viken om FNs

bærekraftsmål. Oslo ønsker å fortsette dette samarbeidet, og noterer seg at bærekraft og FNs mål står sentralt i Vikens planlegging og forslag til planprogram. Oslo kommune mener at behovet for, og fordelene av et regionalt samarbeid om FNs mål vil fortsatt være viktig, om blant annet klimakrisen og de utfordringene denne fører med seg. Oslo kommune vil derfor be Viken om å opprettholde felles forpliktende planer på områder som har konsekvenser for bærekraftsmålene. Her er areal og transport særlig sentralt med tanke på klimagassutslipp og for å få til sirkulære løsninger med materialgjennbruk i bygg.

#### Innspill til de tre nye regionale planene i Viken

Oslo kommunes primære standpunkt er at Viken fylkeskommunes planarbeid bør stilles i bero, i påvente av at rammene for det videre samarbeidet med Oslo er innarbeidet i et endelig planprogram.

Oslo kommune har samtidig sett nærmere på forslag til planprogram og har følgende synspunkter:

Oslo kommune støtter Viken fylkeskommunes ønske om felles innsats for en bærekraftig omstilling av samfunnet, og ser positivt på at FNs bærekraftsmål og hensynet til natur og planetens tålegrense skal være førende for samfunnsutviklingen i Viken. Kommunen er enig i at en helhetlig tilnærming, slik Viken legger opp til, er nødvendig for å forstå sammenhengene og finne løsninger til komplekse samfunnsutfordringer. I denne sammenheng må imidlertid hele hovedstadsområdet ses samlet, og de regionale planene for Viken forholde seg til Oslos felles bolig- og arbeidsmarkedsområde, noe som utgjør om lag halvparten av Vikens befolkning.

Når det gjelder de konkrete innsatsområdene 4 Redusert klimagassutslipp og energiomlegging og 5 Helhetlig by- og stedsutvikling mener Oslo kommune det er viktig at Viken ser dette i sammenheng med Oslos planlegging og våre felles målsetninger i eksisterende samarbeidsavtaler. For å nå målene er vi nødt til å se hele hovedstadregionen samlet i planleggingen.

#### Innspill til regional plan for næring, innovasjon og kunnskap

Oslo kommune jobber ut fra en funksjonell forståelse av regional næringsutvikling, og har et strategisk fokus på skjæringspunktet mellom det offentlige, akademia, etablert næringsliv, investorer og entreprenører. Hver enkelt aktør har forskjellige roller og samfunnsoppdrag, og ulike motiver for å delta i samarbeidet. Det offentlige, akademia og næringslivet skal og bør samarbeide med de som til enhver tid er best, uavhengig av om de ligger i regionen eller ikke.

I planprogrammet sies at det skal legges til rette for gode samarbeidsløsninger med nabofylker og særlig der det er felles bo – og arbeidsregioner, noe som bør konkretiseres.

Ifølge internasjonale offentlige målinger (1), rangeres Oslo og Viken som en av de ledende regionene i Europa. Samtidig ligger vi fortsatt langt etter København og Stockholm. Oslo og Viken måler høyt på innsatsfaktorer som forskning og utvikling, men lavere når det gjelder faktisk innovasjon. Dette kan tyde på at regionen ikke har

en effektiv og målrettet samhandling mellom akademia, næringslivet og det offentlige, verken når det gjelder kunnskapsutvikling, innovasjonsprosesser, kompetanseutveksling eller internasjonal profilering.

Oslo kommune ser muligheter for samarbeid mellom kunnskaps- og innovasjonsaktørene i Oslo og Viken gjennom arbeidet med innovasjonsdistrikter. Dette skjer allerede i dag gjennom kompetansemeglere og Oslo kommunes Forregion, for å styrke forskningsbasert utvikling i næringslivet. Kompetansemeglerne oppsøker bedrifter med FoU-potensiale, og identifiserer og diskuterer prosjektideer og muligheter med FoU-innhold med bedrifter. Videre hjelper de bedriften å finne det rette FoU miljøet.

To av kommunens fem kompetansemeglere er lokalisert i Viken, ved henholdsvis Solenergiklyngen og i Kongsberg. Oslo kommune vil understreke at dette samarbeidet vil synliggjøre muligheter og behov for samspill mellom forskning, utvikling og innovasjon, og kan således legge til rette for et tettere samarbeid mellom innovasjonsdistriktsarbeidet og relevante aktiviteter i Viken. Oslo kommune ser på dette som et målrettet samarbeid mellom akademia, næringslivet og det offentlige, som fortjener oppmerksomhet i arbeidet med ny regional plan for næring, innovasjon og kunnskap.

#### Innspill til regional plan for areal og mobilitet

Gjeldende regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP) legger nødvendige føringer for en langsiktig og bærekraftig areal- og transportutvikling i hovedstadsområdet. Planens hovedgrep er å konsentrere utbygging av boliger og arbeidsplasser i utvalgte prioriterte byer og tettsteder for å ivareta overordnede blågrønne strukturer, matjord og LNF-områder. Oppfølging av planen viser at det har blitt gjennomført store dreininger i hovedstadsområdet, i en mer bærekraftig retning.

I forbindelse med vedtak av RP-ATP ble det etablert en organisering med arenaer for både administrativt og politisk nivå. Samarbeidsformen og den tette oppfølgingen av prioriterte punkter i handlingsprogrammet har bidratt til effektive planprosesser og beslutninger, og lagt til rette for en tett oppfølging av gjeldende RP-ATP. Blant annet er det etablert et samarbeid mellom aktuelle transportaktører, Statsforvalteren, Viken fylkeskommune og kommunene i bybåndet. Planprogrammet følger ikke opp Vikens egen vedtatte planstrategi, hvor samarbeid med Oslo er fremhevet. Oslo kommune er derfor bekymret for hvordan fellesutfordringer løses, hvis Viken fylkeskommune vedtar en ny regional plan for areal og mobilitet som det legges opp til i planprogrammet.

#### Oslopakke 3-samarbeidet og oppfølging av byvekstavtale med tilleggsavtale

Oslopakke 3-samarbeidet er en særlig viktig forutsetning for gjennomføring av tiltak i hovedstadsregionen, som også er presisert i RP-ATP. Dessuten, er RP-ATP for Oslo og Akershus et premiss for byvekstavtalen, der Oslo kommune, sammen med Viken fylkeskommune, Nordre Follo, Lillestrøm og Bærum kommuner, er part. Gjennom byvekstavtalen har avtalepartene forpliktet seg til å bidra aktivt til at RP-ATP



realiseres. Som Oslo kommune påpekte i høringsuttalelse til planstrategien, bør en eventuelt ny regional plan for areal og mobilitet beskrive finansiering av investeringer og drift av kollektivtransport. Oslo kommune mener det er avgjørende for oppnåelse av våre fellesmål, at den regionale planen ses i sammenheng med arbeidet i Oslopakke 3, Nasjonal transportplan og gjeldende byvekstavtale og tilleggsavtale.

#### Vurdering av ulike alternativer og differensiering

I vedtatte planstrategi står det at det i arbeidet med planprogram skal gjøres vurderinger om det skal utarbeides en helhetlig plan for hele Viken, eller om det er behov for differensiering med hensyn til tematikk eller geografi. Videre står det at de ulike bypakkene også skal vurderes i arbeidet med planprogrammet. Oslo kommune konstaterer at dette ikke er fulgt opp i planprogrammet, men skyves fram til arbeidet med planforslag. Oslo kommune savner at Viken vurderer blant annet et plangrep som ivaretar området som omfattes av RP-ATP og byvekstavtalen.

#### Mobilitet og samferdsel

Oslo kommune er positiv til at Viken fylkeskommune vil se nærmere på varige endringer i arbeidsreiser post-korona, og hvilke implikasjoner dette får for fysisk planlegging og byliv, samt at dette koordineres med utredningsarbeid for Oslopakke 3-samarbeidet i forbindelse med reforhandling av Oslopakke 3-avtalen i 2022 og 2024.

Nye regionale planer skal ta utgangspunkt i utvidet nullvekstmål. Oslo kommune ser det derfor som positivt at ny regional plan for areal og transport inkluderer både gods- og persontransport, slik at nullvekstmålet kan utvides til å omfatte all næringstransport.

Nasjonalt er det et mål at all varedistribusjon i bysentra skal være utslippsfri innen 2030. Dette vil kreve at det legges opp til klimavennlig og effektiv transport av varer inn og ut av Oslo og byene i Viken. Elektrifisering og overgang til nullutslippskjøretøy er en viktig forutsetning for dette, og at det settes av tilstrekkelig med areal til lading og fylling av fornybart drivstoff (biogass, hydrogen mv.) langs hovedveiene.

#### Sosial bærekraft i areal- og mobilitetsplanlegging

Ny regional plan for areal og mobilitet i Viken skal bidra til mindre sosioøkonomisk ulikhet og sikre at verdiskapingen i Viken skjer innenfor planetens tålegrenser. Omdisponering av areal skal ikke gå på bekostning av matproduksjon, biologisk mangfold, rekreasjon eller karbonlagring. Disse målene er helt sentrale, og gjør transformasjon og fortetting med kvalitet innenfor eksisterende byggesone til en suksessfaktor. I forbindelse med planarbeidet i Viken skal det innhentes kunnskap om boligbygging, fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder.

Oslo kommune vil være interessert i alle nye løsninger og kunnskap som kan bidra til å forene gode og inkluderende bomiljø med en bærekraftig areal- og mobilitetsplanlegging i hovedstadsområdet. Oslo kommune mener samtidig at et omfattende og godt kollektivtransporttilbud bidrar til at de fleste arbeidsplasser, tjeneste- og kulturtilbud og andre reisemål er tilgjengelige for hele befolkningen, uansett bosted.

Mange som arbeider i Oslo bor i Viken. De senere årene har utflyttingen fra Oslo til Viken økt. I 2020 var nettoutflyttingen fra Oslo til Viken 6 734 personer. Høye boligpriser, ønske om mer plass og mulighet for mer fleksible arbeidsløsninger er trolig viktige årsaker til dette. Å legge til rette for at folk kan bo og jobbe i ulike fylker krever gode kollektivtransportløsninger, ikke bare for miljømessig bærekraft ved å redusere klimagassutslippene, men også for sosial bærekraft hvor innbyggerne har mulighet til å kombinere jobb og familieliv på en god måte.

#### Areal og mobilitets virkning for næringsliv

Oslo kommune mener det er viktig å prioritere arbeidsplassvekst i samsvar med dagens RP-ATP, med konsentrasjoner i de regionale byene i tidligere Akershus fylke, samt steder i tilknytning til byene med kompetansemiljøer (NMBU, Ahus, Kjeller, Gardermoen næringspark og området ved Gardermoen flyplass).

Oslo kommune mener at en eventuelt ny regional plan for areal og mobilitet bør inneholde retningslinjer og/eller bestemmelser for dimensjonering av handelsvirksomhet, krav til handelsanalyser og parkeringsdekning som vil bidra til å styrke sentrumsområders attraktivitet og understøtte overordnet mobilitetshierarki. Plasskrevende varer bør defineres i den regionale planen.

Mål om mer overføring av gods fra vei til sjø og banetransport skal videreføres i foreslåtte plan for areal og mobilitet. Godstransport i Oslo og Osloregionen står for en vesentlig del av utslipp fra transportsektoren. Godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet er en viktig premisse for dette. En rapport fra 2018 kartla arealbehov og arealtilgang for logistikknæringen i Oslo og Akershus, for det videre arbeid med regional gods- og logistikkstruktur. Nasjonalt tilrår konseptvalgutredningen «Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet» en trinnsvis utvikling av Alnabru med modernisering frem mot 2040. Videreutvikling av Alnabruterminalen sammen med en mindre avlastningsterminal på Hauer seter er det alternativet som samlet sett scorer best på samfunnsøkonomisk analyse og måloppnåelse.

I et regionalt perspektiv er utbygging av en tilleggsterminal i tråd med Osloregionens strategi for avlastningsterminaler, noe som også er lagt til grunn i regional plan for areal og transport. Oslo kommune anbefaler en videre utredning av Hauer seter som avlastningsterminal, kartlegging av behov for regionale terminalområder og innhenting av mer kunnskap om hvordan eksisterende og nye terminaler, med et overordnet mål om å optimalisere utnyttelse av eksisterende arealer i planarbeidet.

Oslo kommunes ambisjon er at alle bygg- og anleggsoppdrag som utføres for kommunen, skal være utslippsfrie fra 2025. Viken oppfordres til å sette egne ambisiøse mål for all bygg- og anleggsvirksomhet innenfor fylket.

#### Sirkulær økonomi og masseforvaltning

Ny regional plan for areal og mobilitet skal føre til en mer effektiv, helhetlig og miljøvennlig forvaltning, med vekt på både sirkulærøkonomi og geologiske ressurser. Dette er i tråd med Oslos politikk. Oslo kommune mener dette er tema som krever regionalt samarbeid og samhandling.

## Beredskap

Erfaringer fra koronapandemien tilsier at behovet for tilgjengelig helsedata, både på fylkes- og kommunenivå er viktig. For å opprettholde god helseberedskap for en eventuelt fremtidig pandemi eller andre uønskede hendelser er det også nødvendig å styrke samarbeidet for beredskap på tvers av fylkesgrenser.

## Innspill til regional plan for økt livskvalitet, deltakelse og likeverd

Oslo kommune synes det er positivt at Viken setter ekstra søkelys på temaene livskvalitet, deltakelse og likeverd ved å lage en egen plan for dette. Tematikken handler i stor grad om sosial bærekraft, som er en viktig del av FNs bærekraftsmål og avgjørende for god samfunnsutvikling.

2.

Oslo kommune merker seg at fylkesrådet i Viken i sin plattform har skrevet følgende i sin plattform: «Fylkesrådet går fremover med det syn at fylket Viken er en lite hensiktsmessig konstruksjon. Stortinget har slått sammen Østfold, Akershus og Buskerud mot deres vilje». Den påtroppende regjeringen har også sagt seg villig til å oppløse det nye fylket. Oslo kommune ser frem til konstruktivt samarbeid med nabofylkene i tiden framover, uansett hvilken form disse tar.

(1) Regional Innovation Scoreboard (RIS), EUs verktøy for å måle regioners innovasjonsevne

## **Byutviklingsutvalgets behandling:**

Saken ble behandlet med 12 representanter til stede. Chaudhrys gruppe var ikke til stede.

FORSLAG:

*Abdullah Alsabeehg på vegne av A, Sabina Syed på vegne av MDG, Sunniva Holmås Eidsvoll på vegne av SV og Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende tilleggsforslag:*

1.

Oslo kommune merker seg at fylkesrådet i Viken i sin plattform har skrevet følgende i sin plattform: «Fylkesrådet går fremover med det syn at fylket Viken er en lite hensiktsmessig konstruksjon. Stortinget har slått sammen Østfold, Akershus og Buskerud mot deres vilje». Den påtroppende regjeringen har også sagt seg villig til å oppløse det nye fylket. Oslo kommune ser frem til konstruktivt samarbeid med nabofylkene i tiden framover, uansett hvilken form disse tar.

## **Votering:**

Byrådets innstilling ble tiltrådt mot 4 stemmer (H).

A, MDG, SV og Rs tilleggsforslag ble tiltrådt mot 5 stemmer (H og V).

---

### **Byrådets innstilling:**

Oslo kommunes forpliktende og avtalebaserte samarbeid med Akershus fylkeskommune, nå del av Viken fylkeskommune, har vært en avgjørende suksessfaktor for utviklingen av hovedstadsområdet de siste tiårene. Osloområdet har, som et av få hovedstadsområder i Europa, lykkes i å håndtere en sterk vekst i folketall og økonomisk aktivitet uten tilsvarende økning i biltrafikk, forurensning og klimagassutslipp.

Samarbeidet mellom Oslo og Akershus har utviklet seg over flere tiår, gjennom blant annet Oslopakke 1 fra 1980-tallet, Oslopakke 2, Oslopakke 3 og Ruter-samarbeidet. Sammen med vedtak av to regionale planer i 2015, for henholdsvis innovasjon og verdiskaping og for areal og transport, representerer dette en omfattende struktur for felles innsats, innenfor omforente mål og strategier for transport, næringsliv og arealpolitikk.

Oslo kommune har lagt betydelige ressurser og politisk innsats i plansamarbeid med Akershus fylkeskommune, særlig om regionale planer for innovasjon og verdiskaping og for areal og transport. Oslo kommune erfarer nå at Viken fylkeskommune tydelig uttrykker et ønske om å erstatte disse to regionale planene for hovedstadsregionen, med egne regionale planer for Viken uten å inkludere Oslo.

I et hovedstadsområde med sterkt vekstpress og med mål om bærekraftig utvikling var behovet for forpliktende regionalt plansamarbeid grunnlaget for det statlige pålegget om regionalt plansamarbeid i 2008. Det objektive behovet for plansamarbeid er minst like stort i dag, fordi befolknings- og arbeidsplassvekst er fortsatt sterk i hele regionen, noe som skaper et arealpress og et økende behov for transport innenfor og mellom Oslo og Viken.

Erfaringene nylig i forbindelse med Covid-19 viser en midlertidig økt utflytting fra Oslo, samtidig som at bruken av hjemmekontor ventes å være høyere enn før. Eventuelle virkninger av Covid-19 for det regionale transport- og utbyggingsmønsteret er usikre, noe som krever et fortsatt tett samarbeid og felles styring.

Slik Oslo ser det, er behovet for felles planlegging i hovedstadsområdet derfor minst like stort som tidligere, både for å oppnå mål i klimapolitikken men også for å sikre et velfungerende hovedstadsområde. Uten felles planlegging og -styring, vet vi av erfaring at bilbruken kan øke raskt igjen, forurensning kan bli et større problem, og transportforsinkelser og kostnader vil være til hinder for personlig mobilitet og bedrifters internasjonale konkurransekraft.

Oslo og tidligere Akershus utgjør den største delen av hovedstadens bolig- og arbeidsmarkedsregion, og er en av de viktigste arenaene i Norge for regionalt plansamarbeid. Det arbeides fortsatt for et relativt sømløst samspill i hovedstadsregionen, som er enhetlig og konsistent på tvers av den administrative grensen mellom Oslo og Akershus (nå Viken).

Innenfor areal- og transportsamarbeidet, har Staten også hatt en sentral rolle. Nasjonale utredninger har gjentatte ganger påpekt utfordringene, og behovet for et sterkt plansamarbeid i hovedstadsregionen. Disse vurderingene ble lagt til grunn allerede for Stortingets vedtak av statlige bidrag i Oslopakkene, og senere for pålegg om regionalt plansamarbeid og for byvekstavtalen, som også omfatter tre av nabokommunene. Oslo kommune ser dermed på hovedstadsområdet utfordringer som også et nasjonalt ansvar, noe som må løses i fellesskap med Viken.

Oslo kommune mener at dagens regionale planer i Oslo og Akershus svarer godt til utfordringene, og gir sterke og nødvendige verktøy for samarbeid og styring, for henholdsvis innovasjon og nyskaping og for areal og transport.

1. RP-IN (2015) gir føringer for å styrke internasjonal konkurransevne og attraktivitet for næringslivet i hovedstadsområdet.

2. RP-ATP (2015) legger føringer for areal- og transportutvikling i regionen gjennom en rekke strategier og retningslinjer for areal og transport. Hovedmål er at Osloregionen skal utvikles som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa, med et arealeffektivt utbyggingsmønster, bevaring av overordnet grønnstruktur, og et effektivt og miljøvennlig transportsystem.

Oslo kommune har forståelse for at Viken har behov for bedre intern samhandling og felles planverk. Oslo kommune mener samtidig at dagens forpliktende samhandling gjennom felles planer er minst like viktig som før regionreformen. Dagens felles regionale planer bør derfor videreføres og ikke kun erstattes med Vikens egne regionale planer. Ved å forlate samarbeidslinjen som er utviklet sammen med Oslo kommune, risikerer Viken å påføre regionen uheldige konsekvenser. Dette gjelder for framtidige utvikling og felles måloppnåelse for Oslo- og Akershusområdet, og kan føre til at resultatene av felles innsats over mange år kan bli svekket.

Oslo kommune er opptatt av at det forpliktende plansamarbeidet mellom Oslo og Viken (tidligere Akershus) videreføres. Felles regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus har vært bærebjelken i å utvikle et tett og resultatorientert samarbeid. Oslo kommune ser med bekymring på at Viken fylkeskommune ønsker å erstatte den gjeldende felles regional plan med ny regional plan for areal og mobilitet for Viken fylke. Det er helt avgjørende at felles regional plan for ATP videreføres. I tillegg må Oslo kommune inviteres inn i Vikens eget planarbeid med reell påvirkningsmulighet for å sikre at viktige premisser og forhold som angår begge fylkene ivaretas. Det er også viktig at en ny regional plan for Viken ikke skaper usikkerhet om samarbeidet med staten, herunder Byvekstavtalen og Oslopakke 3, eller gyldigheten av felles regional plan.

Det må også påpekes at plansamarbeidet mellom Oslo og Akershus var resultat av et statlig pålegg, og at begge parter har et gjensidig ansvar for oppfølging. Dersom Viken ikke lykkes med å følge opp disse forventningene i sitt planarbeid, vil det være nødvendig å løfte dette til nasjonale myndigheter.

#### Oslo kommunes forventninger til framtidig samarbeid

Oslo kommune ønsker et fortsatt godt og forpliktende plansamarbeid med Viken fylkeskommune om utviklingen i hovedstadsområdet. Derfor anmodes Viken fylkeskommune om å stille arbeidet med regionale planer for henholdsvis kompetanse og verdiskaping og for mobilitet og areal i bero, i påvente av at rammene for det videre samarbeidet med Oslo er innarbeidet i det regionale planprogrammet.

Oslo kommune mener at det i utviklingen av en Regional plan for kompetanse og verdiskaping i Viken bør utvikles et felles kunnskapsgrunnlag med Oslo, og ikke i Oslo og Viken hver for seg.

Oslo kommune mener Viken fylkeskommune snarest mulig bør gå sammen med Oslo kommune om en felles evaluering og deretter felles vurdering av behovet for revidering av gjeldende felles regionale plan for areal og transport. Oslo kommune mener at Vikens nye regionale plan må legges til grunn at felles regional plan for Oslo og Akershus videreføres, og at Vikens nye regionale plan må ikke være i motstrid med felles regional plan for areal og transport.

Oslo kommune mener dessuten at tidsrammen for planarbeidet i Viken bør utvides for å sikre tilstrekkelig tid til innspill og samhandling, og at Oslo bør inkluderes i felles analyser og prosesser som omfatter hovedstadens bolig- og arbeidsmarkedsregion.

Oslo kommune varsler mulighet til å fremme vesentlig innvending til Vikens kommende regionale planer hvis forventningene ovenfor ikke tas til følge.

#### Om svekket nærings samarbeid i oppfølging av RP-IN

Innenfor næringsutvikling, ønsker Viken fylkeskommune å gå vekk fra tidligere enighet med Oslo om felles oppfølging av regional plan for verdiskaping og nyskaping (bystyresak 370/2015), herunder samarbeid med regionale forskningsmiljøer og SIVA.

Oslo kommune mener at næringspolitikk må ses og arbeides med på tvers av geografi og på en funksjonell måte. Det at politikken og samarbeidet nå i mindre grad ses i sammenheng mellom Viken og Oslo er en svakhet for begge fylkene, men også regionalt, nasjonalt og internasjonalt.

Det har derfor stor betydning at Oslo har en felles regional plan med Viken gjennom regional plan for innovasjon og nyskaping – fram mot 2025 og en egen samarbeidsavtale. Det oppleves nå at Viken er i gang med en egen Regional plan for kompetanse og verdiskaping hvor Oslo i liten grad er invitert inn.

Oslo kommune har en egen samarbeidsavtale med Viken på næringsfeltet, som er videreført fra samarbeidet med Akershus. Samarbeidsavtalen har omfattet tidligere

felles prosjekter og utlysninger, slik som Regionalt innovasjonsprogram, FORREGION og Regionale forskingsfond. Som følge av regionreformen har disse programområdene i stor grad skilt lag og Oslo og Viken utlyser nå hver for seg og har egne fond.

Det er samtidig en konstruktiv dialog med Viken fylkeskommune om oppfølging parallelt, om enkeltprosjekter og i strategiske samarbeid med blant annet Stockholm.

#### Om brudd på forpliktelser og oppfølging av RP-AT

Staten påla Oslo kommune og Akershus fylkeskommune å utarbeide en felles regional plan for areal og transport i 2008. RP-ATP ble vedtatt av Akershus fylkesting og Oslo bystyre i 2015 etter et omfattende utrednings- og planleggingsarbeid og bred medvirkning blant annet med berørte kommuner. Planperioden for RP-ATP går frem mot 2030, med perspektiv mot 2050. Videre samarbeid ble forankret i en samarbeidsavtale mellom planeierne Oslo og Akershus. Viken fylkeskommune overtok Akershus fylkeskommune sine forpliktelser fra 01.01.2020, da Akershus ble en del av Viken.

Formålet med samarbeidsavtalen er å sikre partenes gjensidige rettigheter og plikter etter vedtak av felles regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Avtalen er gyldig frem til avtalen sies opp av begge parter. Ifølge avtalen skal partene avklare behovet for en revisjon av planen, og de må enes om eventuell oppløsning av samarbeidet. En oppløsning av samarbeidet er videre betinget av at partene i fellesskap har blitt enige om og avklart hvordan oppgavene som regional myndighet skal ivaretas og videreføres.

I uttalelsen til Vikens planstrategi påpekte Oslo kommune at eventuelle endringer i regionalt planarbeid må skje i tråd med samarbeidsavtalen mellom Oslo kommune og Akershus, nå Viken, fylkeskommune. I planprogrammet som nå er på høring har Viken fylkeskommune derimot allerede tatt stilling til at ny regional plan for areal og mobilitet for Viken skal erstatte gjeldende RP-ATP for Oslo og Akershus.

Byvekstavtalen, som også forplikter staten og Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm kommuner, er dessuten sentral for å nå flere mål i Osloområdet, blant annet nullvekstmålet, og regional plan for areal og transport er en premiss for denne avtalen. Byvekstavtalen skal legge til rette for samarbeid om en effektiv og forutsigbar oppfølging av mål, strategier og retningslinjer og handlingsprogram i Regional plan for areal og transport.

En tett oppfølging av den regionale planen er en forutsetning for å nå nullvekstmålet, og avtalepartene har gjennom byvekstavtalen forpliktet seg til å bidra aktivt til at innholdet i den regionale planen blir realisert. Blant annet er det konkrete bestemmelser til hvor og hvordan arealutviklingen skal foregå, til hvordan transporten skal løses, og ikke minst hvordan konfliktsaker skal søkes løst.

Alle disse viktige forholdene blir det meget krevende å ivareta, dersom Regional plan for areal og transport ikke lenger skal gjelde for Viken fylkeskommune. Da faller en vesentlig del av fundamentet for Byvekstavtalen bort.

Oslo kommunen mener derfor at Viken fylkeskommune med dette går bort fra sine forpliktelser i samarbeidsavtalen med Oslo om oppfølging av RP-ATP, oktober 2016 (vedlagt). Viken fylkeskommune følger dermed ikke opp statens pålegg om samarbeid i Oslo og Akershus (Ot.prp.nr 10, (2008-2009)) og senere byvekstavtale.

#### FNs bærekraftsmål som rammeverk

Oslo kommune har de siste årene hatt en faglig dialog med Viken om FNs bærekraftsmål. Oslo ønsker å fortsette dette samarbeidet, og noterer seg at bærekraft og FNs mål står sentralt i Vikens planlegging og forslag til planprogram. Oslo kommune mener at behovet for, og fordelene av et regionalt samarbeid om FNs mål vil fortsatt være viktig, om blant annet klimakrisen og de utfordringene denne fører med seg. Oslo kommune vil derfor be Viken om å opprettholde felles forpliktende planer på områder som har konsekvenser for bærekraftsmålene. Her er areal og transport særlig sentralt med tanke på klimagassutslipp og for å få til sirkulære løsninger med materialgjennbruk i bygg.

#### Innspill til de tre nye regionale planene i Viken

Oslo kommunes primære standpunkt er at Viken fylkeskommunes planarbeid bør stilles i bero, i påvente av at rammene for det videre samarbeidet med Oslo er innarbeidet i et endelig planprogram.

Oslo kommune har samtidig sett nærmere på forslag til planprogram og har følgende synspunkter:

Oslo kommune støtter Viken fylkeskommunes ønske om felles innsats for en bærekraftig omstilling av samfunnet, og ser positivt på at FNs bærekraftsmål og hensynet til natur og planetens tålegrense skal være førende for samfunnsutviklingen i Viken. Kommunen er enig i at en helhetlig tilnærming, slik Viken legger opp til, er nødvendig for å forstå sammenhengene og finne løsninger til komplekse samfunnsutfordringer. I denne sammenheng må imidlertid hele hovedstadsområdet ses samlet, og de regionale planene for Viken forholde seg til Oslos felles bolig- og arbeidsmarkedsområde, noe som utgjør om lag halvparten av Vikens befolkning.

Når det gjelder de konkrete innsatsområdene 4 Redusert klimagassutslipp og energiomlegging og 5 Helhetlig by- og stedsutvikling mener Oslo kommune det er viktig at Viken ser dette i sammenheng med Oslos planlegging og våre felles målsetninger i eksisterende samarbeidsavtaler. For å nå målene er vi nødt til å se hele hovedstadregionen samlet i planleggingen.

#### Innspill til regional plan for næring, innovasjon og kunnskap

Oslo kommune jobber ut fra en funksjonell forståelse av regional næringsutvikling, og har et strategisk fokus på skjæringspunktet mellom det offentlige, akademia, etablert næringsliv, investorer og entreprenører. Hver enkelt aktør har forskjellige roller og samfunnsoppdrag, og ulike motiver for å delta i samarbeidet. Det offentlige, akademia og næringslivet skal og bør samarbeide med de som til enhver tid er best, uavhengig av om de ligger i regionen eller ikke.



I planprogrammet sies at det skal legges til rette for gode samarbeidsløsninger med nabofylker og særlig der det er felles bo – og arbeidsregioner, noe som bør konkretiseres.

Ifølge internasjonale offentlige målinger (1), rangeres Oslo og Viken som en av de ledende regionene i Europa. Samtidig ligger vi fortsatt langt etter København og Stockholm. Oslo og Viken måler høyt på innsatsfaktorer som forskning og utvikling, men lavere når det gjelder faktisk innovasjon. Dette kan tyde på at regionen ikke har en effektiv og målrettet samhandling mellom akademia, næringslivet og det offentlige, verken når det gjelder kunnskapsutvikling, innovasjonsprosesser, kompetanseutveksling eller internasjonal profilering.

Oslo kommune ser muligheter for samarbeid mellom kunnskaps- og innovasjonsaktørene i Oslo og Viken gjennom arbeidet med innovasjonsdistrikter. Dette skjer allerede i dag gjennom kompetansemeglere og Oslo kommunes Forregion, for å styrke forskningsbasert utvikling i næringslivet. Kompetansemeglerne oppsøker bedrifter med FoU-potensiale, og identifiserer og diskuterer prosjektideer og muligheter med FoU-innhold med bedrifter. Videre hjelper de bedriften å finne det rette FoU miljøet.

To av kommunens fem kompetansemeglere er lokalisert i Viken, ved henholdsvis Solenergiklyngen og i Kongsberg. Oslo kommune vil understreke at dette samarbeidet vil synliggjøre muligheter og behov for samspill mellom forskning, utvikling og innovasjon, og kan således legge til rette for et tettere samarbeid mellom innovasjonsdistriktsarbeidet og relevante aktiviteter i Viken. Oslo kommune ser på dette som et målrettet samarbeid mellom akademia, næringslivet og det offentlige, som fortjener oppmerksomhet i arbeidet med ny regional plan for næring, innovasjon og kunnskap.

#### Innspill til regional plan for areal og mobilitet

Gjeldende regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP) legger nødvendige føringer for en langsiktig og bærekraftig areal- og transportutvikling i hovedstadsområdet. Planens hovedgrep er å konsentrere utbygging av boliger og arbeidsplasser i utvalgte prioriterte byer og tettsteder for å ivareta overordnede blågrønne strukturer, matjord og LNF-områder. Oppfølging av planen viser at det har blitt gjennomført store dreininger i hovedstadsområdet, i en mer bærekraftig retning.

I forbindelse med vedtak av RP-ATP ble det etablert en organisering med arenaer for både administrativt og politisk nivå. Samarbeidsformen og den tette oppfølgingen av prioriterte punkter i handlingsprogrammet har bidratt til effektive planprosesser og beslutninger, og lagt til rette for en tett oppfølging av gjeldende RP-ATP. Blant annet er det etablert et samarbeid mellom aktuelle transportaktører, Statsforvalteren, Viken fylkeskommune og kommunene i bybåndet. Planprogrammet følger ikke opp Vikens egen vedtatte planstrategi, hvor samarbeid med Oslo er fremhevet. Oslo kommune er derfor bekymret for hvordan fellesutfordringer løses, hvis Viken

fylkeskommune vedtar en ny regional plan for areal og mobilitet som det legges opp til i planprogrammet.

#### Oslopakke 3-samarbeidet og oppfølging av byvekstavtale med tilleggsavtale

Oslopakke 3-samarbeidet er en særlig viktig forutsetning for gjennomføring av tiltak i hovedstadsregionen, som også er presisert i RP-ATP. Dessuten, er RP-ATP for Oslo og Akershus et premiss for byvekstavtalen, der Oslo kommune, sammen med Viken fylkeskommune, Nordre Follo, Lillestrøm og Bærum kommuner, er part. Gjennom byvekstavtalen har avtalepartene forpliktet seg til å bidra aktivt til at RP-ATP realiseres. Som Oslo kommune påpekte i høringsuttalelse til planstrategien, bør en eventuelt ny regional plan for areal og mobilitet beskrive finansiering av investeringer og drift av kollektivtransport. Oslo kommune mener det er avgjørende for oppnåelse av våre fellesmål, at den regionale planen ses i sammenheng med arbeidet i Oslopakke 3, Nasjonal transportplan og gjeldende byvekstavtale og tilleggsavtale.

#### Vurdering av ulike alternativer og differensiering

I vedtatte planstrategi står det at det i arbeidet med planprogram skal gjøres vurderinger om det skal utarbeides en helhetlig plan for hele Viken, eller om det er behov for differensiering med hensyn til tematikk eller geografi. Videre står det at de ulike bypakkene også skal vurderes i arbeidet med planprogrammet. Oslo kommune konstaterer at dette ikke er fulgt opp i planprogrammet, men skyves fram til arbeidet med planforslag. Oslo kommune savner at Viken vurderer blant annet et plangrep som ivaretar området som omfattes av RP-ATP og byvekstavtalen.

#### Mobilitet og samferdsel

Oslo kommune er positiv til at Viken fylkeskommune vil se nærmere på varige endringer i arbeidsreiser post-korona, og hvilke implikasjoner dette får for fysisk planlegging og byliv, samt at dette koordineres med utredningsarbeid for Oslopakke 3-samarbeidet i forbindelse med reforhandling av Oslopakke 3-avtalen i 2022 og 2024.

Nye regionale planer skal ta utgangspunkt i utvidet nullvekstmål. Oslo kommune ser det derfor som positivt at ny regional plan for areal og transport inkluderer både gods- og persontransport, slik at nullvekstmålet kan utvides til å omfatte all næringstransport.

Nasjonalt er det et mål at all varedistribusjon i bysentra skal være utslippsfri innen 2030. Dette vil kreve at det legges opp til klimavennlig og effektiv transport av varer inn og ut av Oslo og byene i Viken. Elektrifisering og overgang til nullutslippskjøretøy er en viktig forutsetning for dette, og at det settes av tilstrekkelig med areal til lading og fylling av fornybart drivstoff (biogass, hydrogen mv.) langs hovedveiene.

#### Sosial bærekraft i areal- og mobilitetsplanlegging

Ny regional plan for areal og mobilitet i Viken skal bidra til mindre sosioøkonomisk ulikhet og sikre at verdiskapingen i Viken skjer innenfor planetens tålegrenser. Omdisponering av areal skal ikke gå på bekostning av matproduksjon, biologisk mangfold, rekreasjon eller karbonlagring. Disse målene er helt sentrale, og gjør transformasjon og fortetting med kvalitet innenfor eksisterende byggesone til en

suksessfaktor. I forbindelse med planarbeidet i Viken skal det innhentes kunnskap om boligbygging, fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder.

Oslo kommune vil være interessert i alle nye løsninger og kunnskap som kan bidra til å forene gode og inkluderende bomiljø med en bærekraftig areal- og mobilitetsplanlegging i hovedstadsområdet. Oslo kommune mener samtidig at et omfattende og godt kollektivtransporttilbud bidrar til at de fleste arbeidsplasser, tjeneste- og kulturtilbud og andre reisemål er tilgjengelige for hele befolkningen, uansett bosted.

Mange som arbeider i Oslo bor i Viken. De senere årene har utflyttingen fra Oslo til Viken økt. I 2020 var nettoutflyttingen fra Oslo til Viken 6 734 personer. Høye boligpriser, ønske om mer plass og mulighet for mer fleksible arbeidsløsninger er trolig viktige årsaker til dette. Å legge til rette for at folk kan bo og jobbe i ulike fylker krever gode kollektivtransportløsninger, ikke bare for miljømessig bærekraft ved å redusere klimagassutslippene, men også for sosial bærekraft hvor innbyggerne har mulighet til å kombinere jobb og familieliv på en god måte.

#### Areal og mobilitets virkning for næringsliv

Oslo kommune mener det er viktig å prioritere arbeidsplassvekst i samsvar med dagens RP-ATP, med konsentrasjoner i de regionale byene i tidligere Akershus fylke, samt steder i tilknytning til byene med kompetansemiljøer (NMBU, Ahus, Kjeller, Gardermoen næringspark og området ved Gardermoen flyplass).

Oslo kommune mener at en eventuelt ny regional plan for areal og mobilitet bør inneholde retningslinjer og/eller bestemmelser for dimensjonering av handelsvirksomhet, krav til handelsanalyser og parkeringsdekning som vil bidra til å styrke sentrumsområders attraktivitet og understøtte overordnet mobilitetshierarki. Plasskrevende varer bør defineres i den regionale planen.

Mål om mer overføring av gods fra vei til sjø og banetransport skal videreføres i foreslåtte plan for areal og mobilitet. Godstransport i Oslo og Osloregionen står for en vesentlig del av utslipp fra transportsektoren. Godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet er en viktig premisse for dette. En rapport fra 2018 kartla arealbehov og arealtilgang for logistikknæringen i Oslo og Akershus, for det videre arbeid med regional gods- og logistikkstruktur. Nasjonalt tilråd konseptvalgutredningen «Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet» en trinnvis utvikling av Alnabru med modernisering frem mot 2040. Videreutvikling av Alnabruterminalen sammen med en mindre avlastingsterminal på Hauerseier er det alternativet som samlet sett scorer best på samfunnsøkonomisk analyse og måloppnåelse.

I et regionalt perspektiv er utbygging av en tilleggsterminal i tråd med Osloregionens strategi for avlastningsterminaler, noe som også er lagt til grunn i regional plan for areal og transport. Oslo kommune anbefaler en videre utredning av Hauerseier som avlastingsterminal, kartlegging av behov for regionale terminalområder og innhenting av mer kunnskap om hvordan eksisterende og nye terminaler, med et overordnet mål om å optimalisere utnyttelse av eksisterende arealer i planarbeidet.

Oslo kommunes ambisjon er at alle bygg- og anleggsoppdrag som utføres for kommunen, skal være utslippsfrie fra 2025. Viken oppfordres til å sette egne ambisiøse mål for all bygg- og anleggsvirksomhet innenfor fylket.

#### Sirkulær økonomi og masseforvaltning

Ny regional plan for areal og mobilitet skal føre til en mer effektiv, helhetlig og miljøvennlig forvaltning, med vekt på både sirkulærøkonomi og geologiske ressurser. Dette er i tråd med Oslos politikk. Oslo kommune mener dette er tema som krever regionalt samarbeid og samhandling.

#### Beredskap

Erfaringer fra koronapandemien tilsier at behovet for tilgjengelig helsedata, både på fylkes- og kommunenivå er viktig. For å opprettholde god helseberedskap for en eventuelt fremtidig pandemi eller andre uønskede hendelser er det også nødvendig å styrke samarbeidet for beredskap på tvers av fylkesgrenser.

#### Innspill til regional plan for økt livskvalitet, deltakelse og likeverd

Oslo kommune synes det er positivt at Viken setter ekstra søkelys på temaene livskvalitet, deltakelse og likeverd ved å lage en egen plan for dette. Tematikken handler i stor grad om sosial bærekraft, som er en viktig del av FNs bærekraftsmål og avgjørende for god samfunnsutvikling.

(1) Regional Innovation Scoreboard (RIS), EUs verktøy for å måle regioners innovasjonsevne

### **Sammendrag:**

Viken fylkeskommune har lagt ut et forslag til regionalt planprogram til offentlig ettersyn på sine websider. Høringsfrist er 23.09.2021, og Oslo kommune har fått utvidet frist for at bystyret kan behandle saken 20.10.2021. Oslo kommunes uttalelse er blant annet basert på innspill fra flere fagetater og bydeler, og et samordnet innspill fra Plan- og bygningsetaten.

Viken fylkeskommune foreslår utarbeidelse av tre regionale planer for henholdsvis kompetanse og verdiskaping, areal og mobilitet samt økt livskvalitet, deltakelse og likeverd. Viken fylkeskommune forutsetter at de to førstnevnte erstatter dagens felles planer med Oslo.

Oslo kommunes samarbeid med Akershus fylkeskommune, nå Viken fylkeskommune, har vært en avgjørende suksessfaktor for en bærekraftig utvikling av hovedstadsområdet de siste tiårene. Osloområdet har, som ett av få hovedstadsområder i Europa, lykkes i å håndtere en sterk vekst i folketall og økonomisk aktivitet uten tilsvarende økning i biltrafikk, forurensning og klimagassutslipp.

Staten har forankret transportsamarbeid mellom Oslo og Akershus gjennom delfinansiering av Oslopakkene, pålagt plansamarbeid og byvekstavtale. Bakgrunnen for statens engasjement er sterkt vekstpress i hovedstadsområdet og mål om bærekraftig utvikling. Behovet for forpliktende samarbeid mellom Oslo og Viken er like sterkt i dag som tidligere, og i byvekstavtalen er dagens felles regionale plan for areal og transport derfor lagt til grunn.

Oslo kommune har forståelse for at Viken har et behov for bedre intern samhandling og felles planverk, gitt den nye situasjonen etter regionreformen. Ved å forlate samarbeidslinjen som er utviklet sammen med Oslo kommune, risikerer Viken å påføre regionen uheldige konsekvenser. Dette gjelder for framtidige utvikling og felles måloppnåelse for Oslo- og Akershusområdet, og kan føre til at resultatene av felles innsats over mange år kan bli svekket.

Oslo kommune ønsker derfor et forpliktende plansamarbeid med Viken fylkeskommune om den videre utviklingen i hovedstadsområdet. Derfor anmodes Viken fylkeskommune om å stille arbeidet med regionale planer for henholdsvis kompetanse og verdiskaping og for mobilitet og areal i bero, i påvente av at rammene for det videre samarbeidet med Oslo er innarbeidet i det regionale planprogrammet.

Oslo kommune mener en Regional plan for kompetanse og verdiskaping i Viken bør utvikles i form av et felles kunnskapsgrunnlag med Oslo, og ikke i Oslo og Viken hver for seg.

Oslo kommune mener Viken fylkeskommune snarest mulig bør gå sammen med Oslo kommune om en felles evaluering og deretter felles vurdering av behovet for revidering av gjeldende felles regionale plan for areal og transport. Oslo kommune mener at Vikens nye regionale plan må legges til grunn at felles regional plan for Oslo og Akershus videreføres, og at Vikens nye regionale plan må ikke være i motstrid med felles regional plan for areal og transport.

Oslo kommune varslers mulighet til å fremme vesentlig innvending til Vikens kommende regionale planer hvis forventningene ovenfor ikke tas til følge.

### **Vedlegg:**

Byrådssak 204 av 30.09.2021 - Regionalt planprogram for Viken fylkeskommune - Offentlig ettersyn - Oslo kommunes høringsuttalelse

204 1. Planprogram 240621

204 2. Samarbeidsavtale.signert 2016.pdf

204 3. Byvekstavtale-for-osloomradet-2019-2029.pdf

204 4. Grunnlag til høringsuttalelse.pdf

204 5. 2\_BBJ\_Uttalelse.pdf

204 6. 3\_BSO\_Uttalelse.pdf

204 7. 4\_BVA\_Uttalelse.pdf

204 8. 5\_BYA\_Uttalelse.pdf

204 9. 6\_BYM\_Uttalelse.pdf

204 10. 7\_EBY\_Uttalelse.pdf

204 11. 8\_KLI\_Uttalelse.pdf

204 12. 9\_REG\_uttalelse.pdf

204 13. 10\_VAV\_Uttalelse.pdf

204 14. 11\_HEL\_Uttalelse.pdf

Notat 1055/2021 - Regionalt planprogram for Viken fylkeskommune - Offentlig  
ettersyn