



**DET KONGELIGE
MILJØVERNDEPARTEMENT**

Statsråden

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref
12/4109-

Dato

Godkjenning av Planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus

Miljøverndepartementet har i oversending av 24.mai 2012 mottatt Planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus til sentral godkjenning. Planstrategien er utarbeidet etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven og vedtatt av Akershus fylkesting 26.mars 2012 og Oslo bystyre 28.mars 2012.

Ved godkjenningen har departementet vurdert planstrategien på bakgrunn av plan- og bygningsloven, de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging, samt øvrig nasjonal politikk. Godkjenningen skjer i samråd med berørte departement. Myndigheten til å godkjenne regionale planstrategier er delegert til Miljøverndepartementet ved kongelig resolusjon av 24. mai 2013.

Bakgrunn

I hovedstadsmeldingen (St. meld. nr. 31 (2006-2007)) pekte regjeringen på behovet for å løse styringsutfordringene i Oslo og Akershus, særlig innenfor areal og transport, gjennom koordinert planlegging. Til tross for flere samarbeidsinitiativ og -tiltak innen areal og transport i hovedstadsområdet, har det til nå ikke vært noen samlet innsats på politisk nivå mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune med sikte på felles grep rundt overordnet regional planlegging innen areal og transport.

I Ot. prp. nr 10 (2008-09) *Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen)* foreslo regjeringen et pålagt regionalt plansamarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om areal- og transportplanlegging ledet av Miljøverndepartementet. Stortinget vedtok dette.

Planprosessen

Miljøverndepartementet har ledet plansamarbeidet. Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene i Akershus har deltatt. Det er nå utarbeidet et forslag til planstrategi som er vedtatt av Akershus fylkesting og Oslo bystyre og som skal godkjennes av Miljøverndepartementet. Partene har også utarbeidet et planprogram som er endelig vedtatt av bystyret og fylkestinget.

Planstrategien gir alternative framtidssbilder for bosetting og arealbruk i Oslo og Akershus, regionale utviklingstrekk og utfordringer. Den danner grunnlag for videre drøftinger og et framtidig forpliktende samarbeid mellom staten, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og kommunene i Akershus på areal- og transportområdet. Planstrategien tar stilling til hvilke spørsmål som skal tas opp gjennom videre regional planlegging. Dette gir grunnlag for helhetlige perspektiver på den videre utviklingen i hovedstadsregionen. Arbeidet med planstrategien legger til grunn de vedtak og føringer som er gjort i tidligere arbeider, både på statlig, regionalt og kommunalt nivå.

Den felles areal- og transportplanleggingen som Miljøverndepartementet har initiert, er begynnelsen på en prosess som skal lede til en mer helhetlig og koordinert areal- og transportpolitikk i Osloregionen. Kommunene, som lokal planmyndighet, skal fatte de endelige planvedtak når det gjelder arealdisponeringen.

Om planstrategien

Planstrategien har som utgangspunkt at regionen står overfor følgende hovedutfordringer:

- Regionens konkurransedyktighet må opprettholdes for at regionen fortsatt kan være den nasjonale utviklingsmotoren.
- By- og regionutviklingen må skje på bærekraftige premisser: Det totale reisebehovet må reduseres, andelen reiser med privatbil må reduseres, naturmangfoldet må bevares, tapet av dyrka mark må reduseres og lokale miljøbelastninger (som støy og støv) må reduseres.
- Arealbehov og arealbruksmønster må effektiviseres – fortetting vil gi plass til flere enheter innenfor nåværende byggegrenser. Fortetting må skje med kvalitet.
- Befolkningsveksten gir kommunaløkonomiske utfordringer og behov for økte rammer til investeringer og drift av samferdselsoppgaver, annen infrastruktur eller annen offentlig service.
- Det må være en felles prioritering og sammenheng mellom nasjonal, regional og kommunal politikk, finansiering og planlegging for å løse de utfordringene regionen står overfor.

Planstrategien legger Samarbeidsalliansen Osloregionens overordnede mål i samordnet areal- og transportstrategi (vedtatt 18.1.2008) til grunn for planarbeidet:

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

I tillegg er det satt opp følgende mål:

1. Klimagassutslippene reduseres slik at regionen bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om at Norge skal være klimanøytralt innen 2030.
2. Det legges til rette for å håndtere en sterk framtidig vekst i befolkningen.
3. Jordbruksarealer i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om å halvere den årlige omdisponeringen av dyrka jord.
4. Naturmangfoldet i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om naturtyper og artsmangfold.
5. Næringslivets konkurransekraft bedres ved at transporttilbudet for arbeids- og fritidsreiser samt varestrømmer (logistikk) forbedres.
6. Investeringer og prioriteringer i transportsystemet skal understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk og økt kollektivandel.
7. Byer og tettsteder i Oslo og Akershus utvikles med kvalitet og innhold ved at økonomisk, sosial, fysisk og kulturell utvikling sees i sammenheng.
8. I planprosessen skal man identifisere målkonflikter og angi en avveining av disse. Alle involverte parter forplikter seg til å følge opp føringer og samarbeide om å finne fram til gode løsninger og realisere dem.

Hovedspørsmålet som skal tas opp i den videre planleggingen er koplingen mellom arealbruksutviklingen og transportløsninger. Dette skal skje gjennom en felles regional plan for areal og transport i Akershus og Oslo med et langsiktig perspektiv fram mot 2050. Det skal vurderes regional politikk for:

- Lokalisering av privat og offentlig virksomhet, med konkretisering av konseptet "rett virksomhet på rett sted" der arealbruk, konkurransekraft, senterstruktur, parkering og transporttilbud sees i sammenheng.
- Boligbygging
- Differensiert fortetting med kvalitet, med overordnede prinsipper for utvikling av det enkelte tettsted.
- Tiltak og virkemidler innen veg, kollektiv og gang/sykkel for å betjene arealbruksutviklingen og å nå overordnede mål for tilgjengelighet, framkommelighet, lokal miljøkvalitet og klima.
- Bruk av virkemidler som avtaler mellom partene, økonomiske incentivordninger og statlige planretningslinjer.

Planen skal inneholde et strategisk arealkart som også avklarer prinsipper for grenser mot landbruks-, natur- og friluftsområder. Videre skal planen behandle virkemiddelbruk, finansiering og gjennomføringsforpliktelser.

Planen skal legges til grunn for

- Kommuneplanenes arealdel.
- Fylkeskommunale prioriteringer innen areal- og transportutvikling.
- Statlig sektorplanlegging innen areal og transport.
- Forpliktende avtaler mellom aktørene. I tillegg til avtaler kan en vurdere økonomiske insitamenter og eventuelt statlige planretningslinjer eller planbestemmelser.
- Kommunale planstrategier.
- Prioriteringer i Oslopakke 3.

Statlige forventninger til kommunalt og regionalt nivå

De statlige forventningene til plansamarbeidet om areal og transport i Oslo og Akershus ble drøftet i regjeringskonferanse 17. februar 2011. Forventningene er forankret i regjeringens gjeldende politikk rettet mot regionen og temaet areal og transport. Miljøverndepartementet legger til grunn at oppfølgingen av planen skal skje innenfor eksisterende økonomiske rammer og i henhold til prinsippene for rammestyring av kommunesektoren samt regjeringens Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging.

Følgende statlige forventninger til fylkeskommuner og kommuner ble tatt inn i planstrategien før offentlig høring og endelig behandling i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune:

- Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene i Akershus forplikter seg til å stå sammen om det regionale planarbeidet.
- Kommunene følger opp den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus når denne er vedtatt. Den vil ha betydning for økt arealutnytting, styrking av kollektivknutepunkter og etablering av langsiktige utbyggingsgrenser. Det må ikke omdisponeres verdifulle arealer utenfor definert langsiktig utbyggingsgrense.
- Areal- og transportpolitiske virkemidler må samordnes. En samordnet utvikling av arealbruk og transportsystem må legge til rette for næringslivets behov for effektive transportere, herunder en effektiv godshåndtering. Videre må samordningen bidra til bedret framkommelighet for persontransporten samt en reduksjon i privatbilbruken og økt andel av dem som reiser kollektivt, på sykkel eller til fots.
- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune bør tilstrebe en helhetlig tilnærming i virkemiddelbruken hvor det går tydelig fram hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal håndteres på kort og lang sikt. I denne forbindelse oppfordres det til bruk av restriktive tiltak som for eksempel køprising og parkeringspolitikk for å bidra til reduksjon i biltrafikken og dermed oppnå en bedre luftkvalitet.
- Innenfor definert langsiktig utbyggingsgrense vektlegger kommunene hensynet til naturmangfold, jordvern, landskapskvaliteter og tilgjengelighet til rekreasjonsarealer i arealplanleggingen både i og utenfor tettsteder.
- Nasjonal politikk for universell utforming innen areal- og transport og planlegging følges opp.

Det ble understreket at statens forventninger til kommuner og fylkeskommuner vil bli endelig avklart gjennom godkjenningen av planstrategien ved kongelig resolusjon. Det ble også understreket at den statlige transportpolitikken i hovedstadsområdet framkommer gjennom Nasjonal transportplan, de årlige budsjettene og gjennom arbeidet med Oslopakke 3, og at fordeling av midler under belønningsordningen skjer i tråd med retningslinjene. Forventninger og innspill om statlig transportpolitikk må vurderes i tilknytning til disse prosessene.

Regional behandling

Akershus fylkesting fattet 26.mars 2012 følgende vedtak:

1. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 7-2 vedtas planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus slik den fremgår av vedlagte høringsutkast datert 16.3.2011 med følgende endringer:

- Målformuleringen i punkt 6 på side 8 endres til: "Investeringer og prioriteringer i transportsystemet skal understøtte effektiv arealbruk og økte andeler av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange".
- Forventningene fra regjeringen, nest siste kulepunkt nederst på s 32 foreslås erstattet av formuleringen fra Rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging: "Innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter på hovedårene for kollektivnettet, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturmiljø og grøntstruktur (RPR for ATP, 1993)."

2. Planstrategien oversendes Miljøverndepartementet for godkjenning.

I tillegg til disse hovedpunktene, ble det vedtatt følgende mindre tilføyelser i planstrategien felles med bystyret:

- Under "Viktige regionale utviklingstrekk, Sykkel":
 - Økningen i trafikkmengden i årene fremover må tas på kollektivtrafikk, gang og sykkel.
 - Potensialet for sykling er dermed stort og det er et regionalt mål å gjøre det mer attraktivt å sykle.
 - Veitrafikken er per i dag den største utslippskilden i regionen. I tillegg til godt kollektivtilbud er det nødvendig å satse på gjennomgående sykkel- og gangstier i hele regionen.
 - Det er viktig at sosial infrastruktur, kollektivtilbudet, gang- og sykkelveier henger sammen.
- Under "Forutsetninger for utviklingsmulighetene":
 - I de videre forhandlingene om utvikling av Oslopakke 3, vil OP3 sine programområder bli påvirket av blant annet areal- og transportplan for Oslo og Akershus.
 - Dobbeltspor på InterCity-triangelet bør være ferdigstilt innen 2023
- Under utviklingsmulighet "Fortetting i mange knutepunkter":
 - I tillegg kan det være aktuelt å etablere nye byer der kollektivmulighetene er eller kan bli gode, og konflikter i forhold til vernehensyn er særskilt små. Ved etablering av slike nye byer bør det også være et kriterium at det samla transportbehovet reduseres.

Akershus fylkesting hadde følgende egne tillegg:

- Under "Kort om utviklingsmulighetene":
 - I tillegg bør etablering av nye byer i Akershus vurderes. Slik kan presset på dyrka mark og andre verneinteresser dempes, trafikkveksten reduseres og bo- og miljøkvaliteter optimaliseres.
- Under "Viktige regionale utviklingstrekk, Hovedflyplassen":
 - Det nye terminalbygget vil bedre kapasiteten. I dag er det båndlagt store arealer for etablering av en eventuell tredje rullebane. Dette har, og vil få, store konsekvenser for nabokommunene og innbyggerne. Alle er tjent med en snarlig avklaring av stedsvalg for en eventuell tredje rullebane.
- Under "Forventninger fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune":
 - Belønningsordningen må erstattes av en langt kraftigere, varig og forutsigbar tilskottsordning til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Bystyret i Oslo fattet 28.mars 2012 følgende vedtak:

1. Oslo bystyre vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 7-2 planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus slik den fremgår av vedlagte høringsutkast datert 16.3.2011 med følgende endringer:
 - Målformuleringen i punkt 6 på side 8 endres til: "Investeringer og prioriteringer i transportsystemet skal understøtte effektiv arealbruk og økte andeler av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange"
 - Forventningene fra regjeringen, nest siste kulepunkt nederst på s 32 foreslås erstattet av formuleringen fra Rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging: "Innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter på hovedårene for kollektivnettet, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturmiljø og grøntstruktur (RPR for ATP, 1993)."
2. Planstrategien oversendes Miljøverndepartementet for godkjenning.

Bystyrets sluttet seg til Akershus fylkesting vedtak om mindre tilføyelser i planstrategien.

Bystyret sluttet seg i tillegg til byutviklingskomiteens merknader om at

- Det må være mulig å vurdere etablering av nye byer i Akershus i løpet av planprosessen
- Det må fortettes ved stasjoner og kollektivknutepunkter, men det må tas hensyn til rekreasjonsområder. Knutepunktene må utvikles etter gangavstandsprinsippet. Matebusser kan være aktuelt.
- Det må legges til rette for innfartsparkering og sikker sykkelparkering ved knutepunktene.
- Det må legges til rette for truckstop i eller i umiddelbar nærhet til Oslo.
- InterCity-triangelen er viktig for hverdagstrafikken i regionen. Staten må bidra på investeringssiden både ved utbygging av jernbanenett og utvikling av kollektivknutepunkter. En ny jernbanetunnel gjennom Oslo sentrum er en forutsetning for et effektivt og robust InterCity-triangel.
- T-banenettet må utvides mot Fornebu og A-hus og det må etableres tverrforbindelser og ny sentrumstunnel.

Bystyret vedtok enstemmig å ta fylkestingets merknader og forslag til orientering.

Det er understreket fra bystyre og fylkesting at det ikke er motstrid mellom vedtakene i de to organene. Miljøverndepartementet kan legge begge organers vedtak til grunn.

Miljøverndepartementets merknader

Vurdering av den regionale planstrategien

Miljøverndepartementet har ledet arbeidet med planstrategi og planprogram på vegne av regjeringen. Samferdselsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet har vært involvert i prosessen.

Miljøverndepartementet slutter seg til planmyndighetenes oppfatning av hva som er regionale utviklingstrekk og viktige regionale utfordringer. Miljøverndepartementet savner imidlertid en beskrivelse av folkehelseutfordringene relatert til utviklingen i areal og transport i Oslo og Akershus.

Miljøverndepartementet slutter seg til de mål som er satt for utviklingen i regionen og for selve planarbeidet. Siden arbeidet med planstrategien ble avsluttet, har Miljøverndepartementet lagt fram en klimamelding som seinere førte til et klimaforlik i Stortinget. Nasjonal transportplan 2013-2023 ble lagt fram 12. april 2013. Den legger målsettingen i klimaforliket til grunn for det videre arbeidet i byområdene. Miljøverndepartementet endrer derfor det første målet til:

- 1. Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål. Veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*

Miljøverndepartementet mener at de tre hovedalternativene for framtidig utvikling som er skissert er et godt utgangspunkt for videre planlegging. Miljøverndepartementet mener at det er viktig at regionen står sammen om å velge den retning for framtidig bosetting og næringsetablering som best bidrar til realisering av de mål som er satt opp.

Miljøverndepartementet slutter seg til at planen skal munne ut i et strategisk arealkart som avklarer grenser mot landbruks-, natur- og friluftsområder. En tidshorisonnt fram til 2050 bør legges til grunn. Langsiktige grenser er viktige både for den kommunale planleggingen og for privat virksomhet. Miljøverndepartementet viser til at dagens markagrense er en slik langsiktig grense som må legges til grunn for den kommende regionale planleggingen i begge fylker. Miljøverndepartementet understreker betydningen av at den planen man kommer fram til, legges til grunn for den kommunale og regionale planleggingen. Departementet vil legge planen til grunn for egne prioriteringer i Oslo-Akershus-regionen.

Miljøverndepartementet viser til at utøving av friluftsliv både i lokalmiljøet og i tiliggende markaområder gir grunnlag for å bedre folks helse og trivsel og gir folk verdifulle naturopplevelser. Det legges til grunn at utvikling av en funksjonell og god grønnstruktur i samsvar med nasjonale mål, får en sentral plass i den videre planleggingen. En godt utviklet grønnstruktur er av avgjørende betydning for utvikling av byer og tettsteder i en bærekraftig retning.

Miljøverndepartementet har stor forståelse for at det er lokale og regionale forventninger til statens medvirkning for å løse de utfordringer som regionen står overfor. Departementet mener at det gode samarbeidet mellom nasjonalt og regionalt nivå må fortsette. Dette vil skje ved at Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Vegdirektoratet trekkes inn i den administrative toppledergruppen for det videre samarbeidet, dog slik at de kun har tale- og forslagsrett. Vegdirektoratet skal ivareta alle sider ved statlig transportinfrastruktur. På den måten vil nasjonal politikk komme tidlig og tydelig inn i planarbeidet. Dette er allerede foreslått i planprogrammet som er vedtatt av bystyre og fylkesting. Miljøverndepartementet støtter dette.

Miljøverndepartementet har forståelse for aktørenes ønske om en mer samordnet stat for å løse de utfordringer man står overfor. Dette gjelder spesielt i forbindelse med den videre utviklingen i kollektivknutepunktene i regionen. Departementet mener at dette kan skje gjennom et nært samarbeid mellom statlige og regionale myndigheter i planprosessen.

Miljøverndepartementet registrerer at regionale myndigheter har forventninger til statlig medvirkning i den videre utviklingen av kollektivsystemet i regionen. Innspillene som har framkommet gjennom planprosessen er tatt med inn i arbeidet med Nasjonal Transportplan 2014-2023 (NTP). I NTP er belønningsordningen omtalt nærmere, og det er satt av 9,2 mrd. til

ordningen i perioden 2013-2023. Det uttales at det er et mål at belønningsordningen og ordningen med de nye bymiljøavtalene på sikt skal utgjøre en samlet ordning.

Miljøverndepartementet ser at det er en utfordring at det er to parter som driver kollektivtransporten i hovedstadsregionen: De regionale myndigheter gjennom Ruter AS (som eies av Akershus fylkeskommune og Oslo kommune) og staten gjennom NSB. I Oslo-området er det derfor etablert et samarbeidsprosjekt mellom Ruter AS og NSB AS om utviklingen av kollektivtilbudet i Sørkorridoren.

Miljøverndepartementet ønsker mer omfattende og forpliktende avtaler med byområdene som oppfølging av klimaforliket. I NTP 2014-2023 settes det 26,1 mrd. kr til slike helhetlige bymiljøavtaler. Av disse er 16,9 mrd. kr midler i en avsatt bypott. Midlene er satt av som en betydelig satsing for å kunne løse transportutfordringene i de største byområdene. Bruken av midlene vil bli avklart gjennom avtaler mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. I bymiljøavtalene skal det bl.a. stilles krav om at regional arealplan er vedtatt, eller at regionale planmyndigheter forplikter seg til å utarbeide eller revidere planer i tråd med målene i den helhetlige bymiljøavtalen. Miljøverndepartementet åpner også for at det kan gis statlig investeringsstøtte fra denne bypotten gjennom de helhetlige bymiljøavtalene til store kollektivinfrastrukturprosjekter av nasjonal interesse. Dette vil kreve at lokale og statlige myndigheter reforhandler eller inngår en ny bymiljøavtale, i tråd med forutsetningene i NTP.

Regjeringen har i løpet av arbeidet med planstrategien vedtatt egne forventninger til regionalt og lokalt nivå for den videre utviklingen av regionen. Disse avviker fra gjeldende rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging, vedtatt i 1993. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune har imidlertid gjort følgende vedtak:

Forventningene fra Miljøverndepartementet, nest siste kulepunkt nederst på s 32 foreslås erstattet av formuleringen fra Rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging:

"Innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter på hovedårene for kollektivnettet, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturmiljø og grøntstruktur (RPR for ATP, 1993)."

Miljøverndepartementet er enig i denne endringen, men føyer til to avsnitt til det 5. kulepunktet under "Statlige forventninger til kommunalt og regionalt nivå" for å gi jordvernet en bredere plass:

"Regjeringen forventer at fylkeskommunen og kommunen bidrar til å hindre nedbygging av verdifulle landbruksområder. Regjeringen forventer videre at by- og tettstedskommuner vektlegger fortetting og transformasjon i sentrum og rundt kollektivknutepunkter og bidrar til å hindre byspredning.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør utformes slik at en unngår omdisponering av store, sammenhengende arealer med dyrket eller dyrkbar mark av høy kvalitet."

Miljøverndepartementet vil understreke at den nasjonale politikken for areal- og transportplanlegging ligger fast. Den må sees i sammenheng med planlegging for å legge til rette for befolkningsveksten.

Under "Viktige regionale utviklingstrekk, Sykkel":

- Formuleringen "Økningen i trafikkmengden i årene fremover må tas på kollektivtrafikk, gang og sykkel" endres slik at det går fram at det gjelder storbyområdet. Formuleringen skal da være:
Økningen i trafikkmengden i storbyområdet i årene fremover må tas med kollektivtrafikk, gang og sykkel.

Under "Forutsetninger for utviklingsmulighetene":

- Dobbeltspor på InterCity triangelet bør være ferdigstilt innen 2023. Dette formuleres i overensstemmelse med Nasjonal transportplan 2014-2013 slik at formuleringen skal da være:
Dobbeltspor på det indre Inter City triangelet (fra Oslo til Hamar, Tønsberg og Seut/Fredrikstad) innen utgangen av 2024. Ytterligere tilbudsforbedringer skal skje innen utgangen av 2026. Videre planlegging av IC-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal i utgangspunktet ta sikte på ferdigstilling i 2030.

Miljøverndepartementet slutter seg ikke til foreslåtte endringer under "Forventninger fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune", og tar punktet ut av planstrategien:

- *Belønningsordningen må erstattes av en langt kraftigere, varig og forutsigbar tilskottsordning til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.*

Miljøverndepartementets forventninger til det videre planarbeidet

Miljøverndepartementet mener at det gjennom planarbeidet så langt er lagt et godt grunnlag for en videre bærekraftig utvikling i Oslo og Akershus. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har nå etablert et felles plansekretariat for det videre plansamarbeidet. Miljøverndepartementet delfinansierer dette plansekretariatet.

Miljøverndepartementet understreker at samarbeidet må fortsette ut over etableringen av et felles plansekretariat. Miljøverndepartementet forventer at man når fram til enighet på regionalt og kommunalt nivå om en felles plan som dekker både areal- og transportutviklingen framover - for hele regionen. Det er viktig at det er en felles politisk holdning til at den utfordringen man står overfor, blir løst i fellesskap. Miljøverndepartementet er spesielt opptatt av at man finner gode og helhetlige løsninger for å bosette den befolkningsveksten som er forventet i regionen. For å få til slike løsninger, må bosetting, arealbruk, miljø og transport sees i sammenheng.

Miljøverndepartementet forventer at den felles enigheten som planstrategien viser, også legges til grunn i andre plan- og strategiarbeider som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune deltar i. Det gjelder så vel prioriteringer i Oslopakke 3 som utviklingen av transporttilbudet fra Ruter AS.

Miljøverndepartementet understreker at man ikke kommer til noen varig løsning på utfordringene uten et samarbeid med kommunene i Akershus. Det er kommunene som har arealmyndigheten og som tar de endelige avgjørelsene i slike saker. Dersom kommunene ikke prioriterer i henhold til planen, vil man ikke nå de målene som er satt. Miljøverndepartementet vil følge opp kommunale planer i henhold til den regionale planens mål og premisser ved en eventuell sentral behandling av kommunale planer. En regional løsning som er bærekraftig og som kan betjenes kollektivt, må føre til konsentrasjon av befolkningen i knutepunkter. Videre

regional planlegging må samtidig legge til rette for at alle kommuner i fylket kan oppleve utvikling av næringsliv og bosetting.

Miljøverndepartementet viser til folkehelseutfordringene vi står overfor med økning av sykdommer som relateres blant annet til livsstil. Areal- og transportplanleggingen skal bidra til å fremme befolkningens helse, spesielt ved å redusere lokal luftforurensning og støy, bidra til økt fysisk aktivitet og til å skape og opprettholde gode nærmiljøer med mulighet for aktivitet og rekreasjon. Miljøverndepartementet mener at hensynet til klimatilpasning må ivaretas i det regionale planarbeidet. Det understrekes at det er viktig at kunnskap om framtidige klimaendringer legges til grunn for areal- og samfunnsplanleggingen.

Miljøverndepartementet vil selv legge planens prioriteringer til grunn og ønsker at statlige fagetater skal bidra og involveres i planprosessen.

Avslutning

Godkjenningen tar ikke stilling til økonomiske prioriteringer, nye føringer eller forventninger til oppgaveløsning i fylkeskommunene utover det som alt er pålagt i lov og forskrift. Godkjenningen har heller ikke tatt stilling til konkrete planspørsmål eller målkonflikter. Dette henvises til arbeidet med den regionale planen. Godkjenningen av planstrategien omfatter ikke konkret ressursbruk. Prioritering og tildeling av ressurser blir vurdert gjennom de årlige budsjettprosessene. De statlige prioriteringene på transportområdet for regionen avklares i Nasjonal transportplan, de årlige budsjetter og Oslopakke 3.

Vedtak

I medhold av plan- og bygningsloven § 7-2 godkjenner Miljøverndepartementet ved delegert myndighet gitt i kongelig resolusjon av 24. mai 2013 Planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt av Akershus fylkesting 26.mars 2012 og Oslo bystyre 28.mars 2012 med følgende endringer:

Målet om klimagassutslipp, pkt. 1, endres til:

"Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål. Veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange."

Under "Statlige forventninger til kommunalt og regionalt nivå" føyes følgende til 5. kulepunkt:

"Regjeringen forventer at fylkeskommunen og kommunen bidrar til å hindre nedbygging av verdifulle landbruksområder. Regjeringen forventer videre at by- og tettstedskommuner vektlegger fortetting og transformasjon i sentrum og rundt kollektivknutepunkter og bidrar til å hindre byspredning."

Utbyggingsmønster og transportsystem bør utformes slik at en unngår omdisponering av store, sammenhengende arealer med dyrket eller dyrkbar mark av høy kvalitet."

Under "Viktige regionale utviklingstrekk, Sykkel" endres første setning til:

"Økningen i trafikkmengden i storbyområdet i årene fremover må tas med kollektivtrafikk, gange og sykkel."

Under "Forutsetninger for utviklingsmulighetene" (tredje kulepunkt) endres til:
"Dobbeltspor på det indre InterCity-triangelet (fra Oslo til Hamar, Tønsberg og Seut/Fredrikstad) innen utgangen av 2024. Ytterligere tilbudsforbedringer skal skje innen utgangen av 2026. Videre planlegging av IC-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal i utgangspunktet ta sikte på ferdigstilling i 2030."

Under "Forventninger fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune" tas følgende setning ut av tredje kulepunkt:

"Belønningsordningen må erstattes av en langt kraftigere, varig og forutsigbar tilskottsordning til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus."

Godkjenningen av planstrategien skjer i samråd med berørte departement.

Med hilsen

Bård Vegar Solhjell

Kopi til:

Fylkesmannen i Oslo og Akershus	Postboks 8111 Dep	0032	OSLO
Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet	Postboks 8036 Dep	0030	OSLO
Finansdepartementet	Postboks 8008 Dep	0030	OSLO
Fiskeri- og kystdepartementet	Postboks 8118 Dep	0032	OSLO
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	Postboks 8004 Dep	0030	OSLO
Forsvarsdepartementet	Postboks 8126 Dep	0032	OSLO
Helse- og omsorgsdepartementet	Postboks 8011 Dep	0030	OSLO
Justis- og beredskapsdepartementet	Postboks 8005 Dep	0030	OSLO
Kommunal- og regionaldepartementet	Postboks 8112 Dep	0032	OSLO
Kulturdepartementet	Postboks 8030 Dep	0030	OSLO
Kunnskapsdepartementet	Postboks 8119 Dep	0032	OSLO
Landbruks- og matdepartementet	Postboks 8007 Dep	0030	OSLO
Nærings- og handelsdepartementet	Postboks 8014 Dep	0030	OSLO
Olje- og energidepartementet	Postboks 8148 Dep	0033	OSLO
Samferdselsdepartementet	Postboks 8010 Dep	0030	OSLO
Utenriksdepartementet	Postboks 8114 Dep	0032	OSLO

Adresseliste

Oslo kommune , Byrådet	Rådhuset	0037	OSLO
Akershus fylkeskommune	Postboks 1200	0107	OSLO