



Høring - Bergen kommunes uttale til «Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging»

NIHO ESARK-03-201301526-290

Hva saken gjelder:

Bergen kommune har mottatt «Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging til høring», med frist for uttale 25.oktober 2013. Hensikten med retningslinjen er å oppnå en bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen, samt bidra til bedre og mer effektive planprosesser. Retningslinjen er hjemlet i Plan- og bygningsloven § 1-2, men skal likevel utøves skjønnsmessig og tilpasses regionale og lokale utfordringer. Retningslinjen skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging og enkeltvedtak etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen erstatter tidligere Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging av 20.august 1993.

Retningslinjen er delt inn i følgende hovedpunkter:

1. Hensikt
2. Virkeområde
3. Mål
4. Retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
5. Beslutningsunderlaget
6. Offentlige myndigheters ansvar i planleggingen
7. Endringer
8. Ikrafttreden

Retningslinjen har definert følgende mål for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (retningslinjen punkt 3):

«Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Utbyggingsmønster og transportsystem skal videre utvikles med sikte på å fremme kompakt utvikling av byer og større tettsteder, redusere transportbehovet og styrke grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer. I storbyområdene er det et mål at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

En samordnet bolig-, areal og transportplanlegging skal fremme utvikling av bærekraftige, attraktive og funksjonelt utformede byregioner, byer og tettsteder med et godt fysisk miljø som fremmer helse og livskvalitet for alle og som tar vare på og videreutvikler miljøverdiene.

Utenfor byer og større tettsteder kan lokale myndigheter ivareta kvaliteter ved spredtbygd bebyggelse, der potensialet for fortetting er begrenset, samtidig som det planlegges for fortetting i definerte, tettbygde strøk.

Et viktig mål for planleggingen er å legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet og en hensiktsmessig fordeling av veksten.

Det skal legges til grunn et langsiktig perspektiv i planleggingen, og fleksibilitet til å håndtere endringer i demografi, etterspørsel og annet som har betydning for planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.»

Et sammendrag av retningslinjene kan oppsummeres i følgende hovedpunkter (retningslinjen punkt 4):

1. Rammene for utbyggingsmønster og transportsystem skal fastsettes i regionale planer. Planene skal avklare utbyggingsstruktur, avgrensning av by- og tettstedsområder, lokalisering av regionale handels- og servicefunksjoner og hovedtrekkene i transportsystemet, herunder knutepunkter for kollektivtrafikken.
2. Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes slik at transportbehovet i byregioner, byer og større tettsteder reduseres og grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer styrkes.
3. I regioner eller områder med et effektivt kollektivtilbud, skal utbyggingsmønsteret styrke grunnlaget for kollektivtrafikken. I sentrale by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter skal det legges til rette for høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med høy arealutnyttelse bør planlegging av uteområder, lysforhold og bokvalitet tillegges særlig vekt.
4. Det må planlegges for et kompakt utbyggingsmønster med høy utnyttelse rundt eksisterende og planlagte kollektivknutepunkt. Potensialet for fortetting og transformasjon i byggesonene må utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk.
5. Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen, og framtidige behov for utvidelse må sikres. Det vil fortsatt være behov for investeringer i hovedvegnettet og omprioritering av vegareal for å sikre god framkommelighet for næringstransport. Sykkel og gange skal styrkes som transportform. Tiltak for å begrense biltrafikken, herunder parkeringsrestriksjoner, bør tas i bruk som trafikkregulerende tiltak i by- og tettstedsområder hvor det finnes et godt tilbud for kollektivreisende, gående og syklende.
6. Handelsvirksomhet og andre publikumsrettede tjeneste- og servicefunksjoner skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og i samsvar med regionale planer. Lokalisering av ny handelsvirksomhet må også skje i tråd med statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel.
7. Godstransportvirksomhet bør lokaliseres til områder med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.
8. Ved utforming av boligområder og trafikksystem bør det tas hensyn til statlige normer og retningslinjer for miljøkvalitet. Ny utbygging bør lokaliseres og utformes slik at støy- og luftforurensningsproblemer ikke oppstår og at behov for avbøtende tiltak i ettertid unngås.
9. Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem bør så langt som mulig baseres på prinsippene om universell utforming og tilgjengelighet for alle.

I tillegg stiller retningslinjen krav til beslutningsgrunnlaget i form av alternativvurderinger, konsekvensutredninger, befolkningsprognoser og arealregnskap (retningslinjen punkt 5). Under offentlige myndigheters ansvar i planleggingen (retningslinjen punkt 6) er kommunen gitt følgende ansvar:

- Samarbeide med fylkeskommuner og statlige myndigheter for å sikre en regional samordning av utbyggingsmønsteret og transportsystemet
- Legge retningslinjene og vedtatte regionale planer til grunn for arbeid med kommuneplan og reguleringsplanlegging
- Planer som ikke er i samsvar med retningslinjen gir grunnlag for innsigelse og innvendinger
- Legge retningslinjen til grunn for lokalisering av egne virksomheter og institusjoner

Det er i tillegg gitt retningslinjer for fylkeskommunens og statens rolle i prosesser etter plan- og bygningsloven, og det er lagt vekt på at statlige samferdselsmyndigheter må samordne sitt arbeid med regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven.

Byråden vil slutte seg til fagetatens merknader, og anbefaler at Bergen kommune gir følgende høringsuttale:

«Som utgangspunkt kan en storby som Bergen selv ivareta arealpolitikken, herunder kjøpesentre og handel gjennom sin kommuneplanprosess, uten at det går på bekostning av det regionale perspektivet.

Bergen kommune vil understreke betydningen av at retningslinjen gir tydelige føringer, slik at det ikke oppstår tvil om grunnlaget for innspill eller eventuelle innsigelser i en planprosess.

De nye retningslinjene er en videreføring og oppdatering av *Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (1993)*. Bergen kommune sin arealstrategi bygger i hovedsak på de tidligere retningslinjene, og forslaget til nye retningslinjer vil derfor ikke medføre vesentlige endringer i kommunens opplegg for behandling av planer etter plan- og bygningsloven eller utarbeidelse av ny arealdel til kommuneplanen.

Den nye statlige planretningslinjen legger større vekt på regionale planer og beslutningsunderlaget (konsekvensutredninger, prognoser, etc) enn tidligere rikspolitiske retningslinjer. Dette er i tråd med planloven som trådte i kraft i 2009. Den nye retningslinjen er tydeligere på ulike myndigheters ansvar, og den har noe større fokus på behovet for boliger enn tidligere. Retningslinjen anbefaler at samfunnsdelen til kommuneplanen bør inneholde et arealregnskap som avklarer arealreserver og arealbehov til boliger.

På side 2 i saken er det beskrevet et sammendrag av retningslinjene i saken. Når det gjelder punkt 6 der det blant annet vises til «statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel» pågår det er en egen høring relatert til slike bestemmelser. Når det gjelder Bergen kommunes synspunkt til statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel, vises til synspunkt inntatt i den aktuelle høringssaken. Bergen kommune legger til grunn at kommuneplanens arealdel som Miljøverndepartementet behandlet i april 2013, fastlegger senterstrukturen innenfor by-kommunen.

Det er viktig at retningslinjen er logisk bygget opp og lett å finne fram i. Rent praktisk bør det derfor vurderes å innføre beskrivende overskrifter til hvert underpunkt. I punkt 4 der selve retningslinjen beskrives, vil en overskrift for hvert av punktene 4.1 – 4.9 kunne være hensiktsmessig og til stor nytte når retningslinjen skal anvendes i praktisk planarbeid. Bergen kommune har også merket seg at noen av underpunktene delvis overlapper hverandre rent tematisk, for eksempel punktene 4.3 og 4.4.

Ut over dette har Bergen kommune ingen vesentlige merknader til retningslinjen.»

Vedtakskompetanse:

I henhold til bystyresak 260/11, og byrådets fullmakter § 7, avgir byrådet selv høringsuttalelse på vegne

av Bergen kommune. Høringsuttalelser i prinsipielle saker som samtidig innebærer politiske avveininger, skal avgis av bystyret. Denne saken anses ikke å være prinsipiell. Høringsuttalelser avgitt av byrådet sendes uten ugrunnet opphold bystyrets kontor til orientering.

Byråden for byutvikling, klima og miljø innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

1. Bergen kommune avgir høringsuttale til *Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, slik det framgår av byrådets forslag.
2. Melding om vedtak sendes bystyrets kontor.

Dato: 22. oktober 2013

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Filip Rygg
byråd for byutvikling, klima og miljø

Vedlegg:

Fagnotat 4. oktober 2013

Epost 3. september 2013

Brev fra MD

Høringsforslag – Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging