



BOLIGPRODUSENTENE

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Deres ref.
13/3047

Deres brev av:
03.09.2013

Vår ref.
Per Jæger

Dato:
25. oktober 2013

BOLIGPRODUSENTENES MERKNADER TIL HØRINGSFORSLAG OM STATLIGE PLANRETNINGSLINJER FOR SAMORDNET BOLIG-, AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING

Innledning

Boligprodusentenes Forening er positive til at regjeringen ønsker å revidere statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Vi støtter langt på vei departementets forslag.

Vi viser samtidig til et forslag til nye rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig- og transportplanlegging i pressområdene som Boligprodusentene våren 2013 utarbeidet sammen med en rekke aktører og organisasjoner i byggenæringen¹. Vi finner at våre forslag langt på vei støttes av departementets forslag.

Samtidig med at dette planretningslinjeforslaget er på høring, har departementet også på høring et forslag til statlig planbestemmelse for etablering av kjøpesentre av ny handelsvirksomhet. Vi mener at det er noe overlapp mellom de to høringsforslagene. Punkt 4. 6 i forslaget til bolig-, areal- og transportretningslinjer peker handelsvirksomhet og andre publikumsrettede funksjoner.

På et generelt grunnlag støtter vi at kjøpesentre og handelsvirksomhet lokaliseres slik at det legges til rette for enkel adkomst med kollektivtransport, sykkel og gange. Rundt større kollektivknutepunkt ser vi samtidig en potensiell konflikt mellom etablering av boliger og etablering av kjøpesentre og handelsvirksomhet. Vi mener at boligbygging da må ha prioritet. Transportvolumet er størst for reiser mellom bolig og jobb. Dersom boligen ligger i gang- eller sykkelavstand fra kollektivknutepunkt, vil dette gjøre det enklere å velge kollektivtransport til jobb. Vi tror at færre i praksis vil bruke kollektivtransport eller gå/sykle til kjøpesentre og butikksentre. Kundene vil ofte handle såpass mye at det blir tungvint å frakte varene hjem med kollektivtransport eller ved å gå eller sykle. Da er det enklere å bruke bil.

Unntak gjelder selvsagt der utbyggingsarealet ligger midt i kollektivknutepunktet (eksempelvis "lokk" på en tog- eller T-banestasjon), eller så nær bane eller trafikkert vei at støyforhold gjør området lite boligvennlig. Da kan det være mer naturlig å prioritere kjøpesentre og butikker.

¹ "Forslag til nye rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig- og transportplanlegging i pressområdene", Byggenæringens Landsforening, Boligprodusentenes Forening, Entreprenørforeningen - Bygg og Anlegg, Norsk Eiendom, NBBL, OBOS, Skanska Bolig, Selvaag Bolig, JM Norge, Øster Hus Gruppen, NCC, Block Watne m.m.. 10. april 2013.

1. Hensikt

Hensikten med retningslinjene er å oppnå en bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen, både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Retningslinjene skal også bidra til bedre og mer effektive planprosesser.

Merknad: Boligprodusentene støtter denne hensikten.

2. Virkeområde

Retningslinjene gjelder for planlegging i hele landet, jf plan- og bygningsloven § 1-2. Retningslinjene må likevel utøves skjønnsmessig og tilpasses regionale og lokale utfordringer.

Retningslinjene skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven og ved enkeltvedtak som statlige, regionale og kommunale organer treffer etter plan- og bygningsloven eller annen lovgivning. Statlige organer, fylkeskommuner og kommuner bør også bruke retningslinjene i sin øvrige virksomhet innenfor de rammene vedkommende sektorlov gir.

Merknad: Boligprodusentene støtter dette virkeområdet.

3. Mål

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.

Merknad:

Boligprodusentene støtter disse målsetningene, og spesielt målsetningen om å legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet. Vi savner imidlertid enda tydeligere føringer om at kommuner og fylkeskommuner skal inngå forpliktende avtaler om regionalt samarbeid og utvikling av regionale helhetsløsninger. Se også kommentarer til punkt 4.

4. Retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

4.1 Rammene for utbyggingsmønster og transportsystem skal fastsettes i regionale planer som følger opp disse retningslinjene. Planene skal avklare utbyggingsstruktur, avgrensning av by- og tettstedsområder, lokalisering av regionale handels- og servicefunksjoner og hovedtrekkene i transportsystemet, herunder knutepunkter for kollektivtrafikken. I områder med press på boligmarkedet bør planene legge særlig vekt på boligbygging og ivareta en god regional fordeling av boligbyggingen.

De regionale planene bør trekke langsiktige og tydelige grenser mellom by- og tettstedsområder og viktige landbruks-, natur- og friluftsområder. Avgrensningen må bidra til å fremme effektiv arealutnyttelse, hindre byspredning og beskytte naturområder og store sammenhengende jordbruksarealer mot nedbygging og omdisponering.

Merknad til 4.1:

Boligprodusentene støtter at regionale planer skal fastsette rammene for utbyggingsmønster og transportsystem, og at boligforsyning skal prioriteres i pressområdene. Vi vil peke på det regionale plansamarbeidet i Oslo og Akershus, og anbefaler at slikt samarbeid må være forpliktende for kommunene. Vi anbefaler at planretningslinjene gir enda klarere føringer om slikt forpliktende plansamarbeid.

Vi anbefaler at de regionale planene skal være bindende for kommunene. Vi anbefaler samtidig at det gis økonomiske incentiver til kommunene når de følger opp de regionale planene. De økonomiske incentivene kan være statlige bevilgninger til infrastruktur eller andre utbygningsfremmende tiltak i kommunene.

Befolkningsveksten er stor i byene og i pressområdene rundt de store byene. Det er da naturlig at byene vokser i størrelse. Vi mener at det blir feil av retningslinjene å ha som målsetning å hindre byspredning, og ber om dette endres.

4.2 Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes slik at transportbehovet i byregioner, byer og større tettsteder reduseres og grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer styrkes. Det bør legges vekt på å finne løsninger som gir korte avstander mellom boliger, arbeidsplasser, handel og andre private og offentlige tjenestetilbud, og som reduserer behovet for bilbruk. Ny utbygging bør styres mot områder med færrest mulig arealkonflikter. Det må planlegges for å redusere nedbygging av dyrket mark.

Merknad til 4.2:

Boligprodusentene støtter at det skal søkes korte avstander mellom boliger, arbeidsplasser, handel og andre private og offentlige tjenestetilbud. Som tidligere nevnt, ser vi også en mulig konflikt mellom kjøpesenter og bolig i potensielle utbyggingsområder nær kollektivknutepunkt for. Vi ber om at boligbygging da prioriteres.

Det oppgis videre at "Det må planlegges for å redusere nedbygging av dyrket mark". Vi mener at det blir feil å måtte planlegge for å redusere nedbygging av dyrket mark. I pressområdene mener vi at boligbygging må prioriteres foran dyrket mark. Samtidig kan det stilles krav om høy utnyttelse når det bygges boliger på dyrket mark.

4.3 I regioner eller områder med et effektivt kollektivtilbud, eller hvor det på sikt er grunnlag for å utvikle et slikt tilbud, skal utbyggingsmønsteret styrke grunnlaget for kollektivtrafikken. Byer og større tettsteder bør videreutvikles rundt kollektivknutepunkter og langs hovedlinjene for kollektivtrafikken.

I områder med mindre befolkningspress og hvor lokale myndigheter ønsker å øke attraktiviteten for bosetting, er retningslinjene ikke til hinder for at det kan planlegges for et mer differensiert bosettingsmønster.

I sentrale by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter skal det legges til rette for høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det vurderes arealutnyttelse og byggehøyder utover det som er typisk, samtidig som viktige stedskvaliteter ivaretas. I områder med høy arealutnyttelse bør planlegging av uteområder, lysforhold og bokvalitet tillegges særlig vekt

Merknad til 4.3:

Første avsnitt: Boligprodusentene mener at byer og større tettsteder må videreutvikles rundt kollektivknutepunkter etc, ikke bør. En slik "må"-formulering vil også samsvare med "må"-formuleringen som er brukt i første setning i påfølgende bestemmelse (punkt 4.4).

Boligprodusentene ser en mulig konflikt mellom høy, bymessig arealutnyttelse og hensyn til uteområder, lysforhold og bokvalitet. Dette gjelder også for utendørs støy. Vi viser i den forbindelse til at svenske myndigheter har gjennomført et større utredningsarbeid knyttet til regelverk for bygging av boliger i støyutsatte områder. Målet i Sverige er å kunne bygge flere boliger i disse områdene.

4.4 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. I gangavstand fra kollektivknutepunkter og stasjoner på hovedlinjene for kollektivtrafikken bør utbyggingshensyn tillegges stor vekt. Det må da stilles minstekrav om konsentrert utbygging og høy arealutnyttelse.

Ved planlegging av nye utbyggingsområder, og ved fortetting og transformasjon, skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, viktig naturmangfold og kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter i bebygde områder. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.

Merknad til 4.4: Boligprodusentene anbefaler at de statlige planretningslinjene tallfester minstekrav til konsentrert utbygging og høy arealutnyttelse. Vi anbefaler følgende: "Innenfor gang- og sykkelavstand fra større kollektivknutepunkter i urbane strøk skal det være en bymessig, tett utnyttelse med prosentbruksareal ≥ 200 %-BRA (over terreng). Generelt skal det innenfor gang- og sykkelavstand fra kollektivknutepunkter tilstrebes utnyttelse ≥ 150 %-BRA (over terreng). Disse utnyttelsene skal gjelde med mindre særskilte forhold tilsier lavere utnyttelse. I randsonene til de store byene skal det legges til rette for en tetthet som går vesentlig utover det stedstypiske".

Disse anbefalingene tilsvarer anbefalingene i punkt 4.4 og 4.5 i forslag til rikspolitiske retningslinjer som Boligprodusentene utarbeidet våren 2013 sammen med andre aktører i byggenæringen.

4.5 Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen, og framtidige behov for utvidelser må sikres. I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk prioriteres. Det vil fortsatt være behov for investeringer i hovedvegnettet og omprioritering av vegareal for å sikre god framkommelighet for næringstransport.

Knutepunkter for kollektivtrafikken bør utvikles med gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler. Gode overganger for gående og syklende må prioriteres, også sikker sykkelparkering. Innfartsparkering bør lokaliseres slik at det ikke hindrer mulighetene for høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter.

Sykkel og gange skal styrkes som transportform. I by- og tettstedsområder bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet, og hvor arealbehov og framkommelighet for gående og syklende prioriteres framfor arealer til biltrafikk og parkering.

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.

Merknad til 4.5:

Boligprodusentene støtter at det tilrettelegges for økt sykkel og gange, men vi er samtidig usikre på hvor stor del av transportbehovet som dette faktisk vil dekke. Avstandene skal ikke være store før det blir for langt å gå. I vinterhalvåret gjør snø- og isdekke det lite attraktivt å sykle. Skal vi ha håp om mer sykling om vinteren må sykkelstiene være fysisk atskilt fra bilveien og svært godt brøytet og strødd. En vanlig løsning hvor sykkelsti legges som stippet bane langs bilveien, er ikke attraktiv for syklistene om vinteren.

4.6 Handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjeneste- og servicefunksjoner skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og i samsvar med regionale planer, og støtte opp om utvikling av levende by- og tettstedssentra. Dette gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter, institusjoner og foretak.

Virksomheter som nevnt over tilpasses omgivelsene med hensyn til utforming, skala og struktur. Det bør legges til rette for enkel atkomst med kollektivtransport, på sykkel eller til fots. Ved lokalisering i områder med god kollektivbetjening bør parkeringstilbudet begrenses, og parkering bør i størst mulig grad legges under bakken eller i bygg over bakken.

Lokalisering av ny handelsvirksomhet må også skje i tråd med statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel.

Merknad til 4.6:

Som tidligere anført, mener Boligprodusentene at boliger bør prioriteres i nærområdene rundt kollektivknutepunkt. Samtidig mener vi at det er viktig å etablere butikker og annen servicevirksomhet i nærområdet til boligene, slik at beboerne i større grad kan gå eller sykle. Flere vil dermed klare seg uten bil. Dette vil gi grunnlag for å redusere kravet til biloppstillingsplasser i tilknytning til boligene.

4.7 Godstransportvirksomhet bør lokaliseres til områder med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett. Lokalisering som fremmer transport av gods på bane eller sjø og som bidrar til utvikling av effektive logistikkknutepunkter bør prioriteres. Det bør legges vekt på å finne lokaliseringer som begrenser transportbehovet og som bidrar til å minimere negative påvirkninger som støy, luftforurensning eller andre miljølemper.

Merknad til 4.7:

Ingen merknader

4.8 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. I områder hvor det på kort sikt kan være målkonflikt mellom boligbygging og normer og retningslinjer for miljøkvalitet, kan hensynet til utbygging gå foran dersom det bygger opp om målene i disse retningslinjene.

Merknad til 4.8:

Boligprodusentene viser til tidligere merknad til punkt 4.3 om utendørs støy. I bymessige strøk bør det vurderes å lempe kravene til utendørs støynivå.

4.9 Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem bør så langt som mulig baseres på prinsippene om universell utforming og tilgjengelighet for alle. Planleggingen bør ta særlig hensyn til den delen av befolkningen som har lavest mobilitet. Gjennom samordning av areal- og transportplanleggingen bør det bygges opp under universelt utformede reisekjeder.

Merknad til 4.9:

Boligprodusentene finner det uklart hvor mye vekt som skal tillegges den noe upresise anbefalingen "bør så langt som mulig baseres på prinsippene om universell utforming og tilgjengelighet for alle". Vi peker også på at hensyn til universell utforming og tilgjengelighet allerede er dekket gjennom krav i Teknisk forskrift til Plan og bygningsloven og i Vegvesenets normer og veiledere. Vi finner det uheldig at krav er gitt flere steder, og anbefaler at punkt 4.9 tas ut av planretningslinjene.

5. Beslutningsunderlaget

5.1 Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem må omfatte brede alternativvurderinger og konsekvensutredninger av virkninger for miljø og samfunn. Regionale planer bør vurdere framtidige utbyggingsområder som reduserer arealkonflikter og legger til rette for bærekraftige areal- og transportløsninger.

Merknad til 5.1:

Ingen merknader

5.2 Ved behov for økt transportkapasitet skal mulighetene for å løse transportbehovet og trafikkutfordringer gjennom et effektivt kollektivtilbud og økt tilrettelegging for sykkel og gange utredes. Tiltak for å begrense privatbiltrafikken må inngå i vurderingene.

Merknad 5.2:

Boligprodusentene støtter utbygging av kollektivtransport. Men for at kollektivtransport skal bli attraktiv, må boliger lokaliseres i nærheten av kollektivknutepunktene. Vi tror ikke det er fullt så realistisk at sykkel og gange skal overta en større andel av det totale transportbehovet.

5.3 I regioner og kommuner med stort utbyggingspress må oppdaterte prognoser for befolkningsveksten og endringer i befolknings sammensetningen inngå i vurderingsgrunnlaget for planleggingen. Kommunene bør legge regionale analyser av befolkningsutviklingen og analyser av boligmarkedet til grunn for sin planlegging. Analysene bør blant annet legges til grunn for fastsettelse av minimumskrav til utnyttelseskrav i fortettingsområder. Samfunnsdelen av kommuneplanen bør omfatte et arealregnskap som avklarer arealreserver og arealbehov til blant annet boliger.

Merknad:

Boligprodusentene anbefaler sterkere føringer om at kommunene skal utvikle konkrete planer for boligforsyning i kommunen. De statlige planretningslinjene må kreve at kommunene skal legge regionale analyser grunn for planleggingen, og at kommunene skal fastsette minstekrav til utnyttelse i fortetningsområder. Videre bør det være et krav at kommunene skal ha et arealregnskap som avklarer arealreserver og arealbehov til blant annet boliger. Vi viser for øvrig til høringsmerknadene som Boligprodusentene har gitt til forenkling av plan- og bygningsloven, spesielt figur 1 (se vedlegg).

Det bør videre gis incitamenter til kommuner som planlegger for høy boligbygging og gjennomfører dette.

5.4 Dersom det foreslås omdisponering av verdifull dyrkbar eller dyrket jord skal potensialet for fortetting og transformasjon være kartlagt.

Merknad:

Vi mener som angitt under punkt 4.2 at boligbygging i pressområdene må prioriteres foran dyrket mark. Samtidig kan det stilles krav om høy utnyttelse når det bygges boliger på dyrket mark. Vi stiller for øvrig spørsmål om det er en tilsiktet differensiering når punkt 4.2 her bruker begrepet "dyrket jord", mens punkt 5.4 bruket begrepet "verdifull dyrkbar eller dyrket jord"?

6. Offentlige myndigheters ansvar i planleggingen

6.1 Kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter må samarbeide om og organisere planleggingen slik at det kan skje en regional samordning av utbyggingsmønsteret og transportsystemet i tråd med disse retningslinjene. Regionalt planforum er en viktig arena for slik samordning. Det bør også søkes samarbeid med andre aktører for å finne løsninger som reduserer transportbehovet og som styrker grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange. I de store byregionene bør det etableres særskilte samarbeidsfora og utarbeides regionale planer for å møte vekstutfordringene.

Merknad:

Som nevnt under punkt 4.1 anbefaler vi at slike regionale planer skal være bindende for kommunene.

6.2 Fylkeskommunene har en viktig rolle som pådriver for regional samordning, og har et ansvar for å utarbeide regionale areal- og transportplaner der dette er lagt til grunn i regionale planstrategier. Fylkeskommunene skal også medvirke i den kommunale planleggingen, og legge retningslinjene til grunn for egen rolle som kollektivtransportmyndighet og vegeier, og som kulturminne- og folkehelsemyndighet.

Merknad:

Boligprodusentene anbefaler at fylkesmann og fylkeskommune i samarbeid får plikt til å påse at regionale planer utarbeides. Det må hurtig utredes hvordan dette skal gjøres.

6.3 Statlige samferdselsmyndigheter må samordne sitt arbeid med konseptvalgutredninger, bypakker og helhetlige bymiljøavtaler med regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven. Regionale areal- og transportplaner skal legges til grunn for forpliktende bymiljøavtaler.

Merknad:

Boligprodusentene vil kunne støtte dette, forutsatt at det gis gode økonomiske incitament for denne type planlegging. Det er naturlig at dette framgår tydelig og forpliktende gjennom nasjonal transportplan, slik at de store midlene går til pressområdene med størst utfordringer knyttet til transport og boligforsyning.

6.4 Kommunene skal legge retningslinjene og vedtatte regionale planer til grunn for arbeidet med kommuneplanen og egen reguleringsplanlegging, og for behandling av innsendte reguleringsplaner og sektorplanlegging innenfor kommunens ansvarsområder. Kommunene bør i sine overordnede planer fastsette minimumskrav til utnyttingsgrad i fortetningsområder.

Merknad:

Boligprodusentene anbefaler at kommunene skal, og ikke bør, angi minimumskrav til utnyttingsgrad i fortetningsområder. Minimumskravene må samsvare med minstekravene vi anbefaler under punkt 4.4.

6.5 Kommunale, fylkeskommunale og statlige etater og foretak skal legge retningslinjene til grunn for lokalisering av egne virksomheter og institusjoner.

Merknad:

Boligprodusentene har ingen merknader

6.6 Fylkesmennene og andre statlige sektormyndigheter skal legge retningslinjene til grunn for sin medvirkning i planprosessene. For å fremme mer effektive og forutsigbare planprosesser, skal innspill fremmes tidlig i planleggingen. Statlige myndigheters innspill til regionale og kommunale planforslag bør samordnes så langt det er mulig.

Merknad:

Boligprodusentene mener at statlige myndigheters innspill må samordnes.

6.7 Planer som ikke er i samsvar med retningslinjene gir grunnlag for innsigelse eller innvendinger. Statlige og regionale myndigheter skal legge vekt på helhetsvurderinger når det skal avgjøres om det skal fremmes innsigelse eller innvending.

Merknad:

Boligprodusentene anbefaler at innsigelser ikke skal kunne fremmes fra statlige og regionale myndigheter når planene er i samsvar med retningslinjene.

Vi anbefaler også følgende:

- Statlige myndigheter skal kun komme med innsigelser der nasjonale eller vesentlige regionale hensyn tilsier det. Innsigelsene skal være spesifikke og begrunnede. Ved utøvelse av skjønn skal hensynet til boligforsyningen ha forrang.
- Fylkesmannen skal samordne innsigelser og fremme innsigelser av nasjonal interesse innen 6 uker fra kommuneplan er sendt på høring.
- Dersom Staten etter samhandling og eventuell mekling vil opprettholde innsigelse til kommuneplanens arealdel vedtatt av kommunestyret, skal innsigelsen være endelig

avklart, i siste instans av Miljøverndepartementet, innen 6 måneder etter vedtak i kommunestyret, dersom partene ikke blir enige om en annen tidsfrist.

- Fylkesmannen eller annen statlig sektormyndighet kan ikke fremme innsigelser til områdereguleringer eller senere detaljreguleringer som er i tråd med vedtatt høyere plannivå.

6.8 For å fremme raskere og mer effektive planprosesser kan det være aktuelt å bruke statlige planvirkemidler mer aktivt innenfor rammen av plan- og bygningsloven § 6-4. Dette gjelder særlig for planlegging av store samferdselstiltak. Videre skal statlig plan vurderes for særskilte prioriterte samferdselsprosjekt.

Merknad:

Boligprodusentene har ingen merknader

7. Endringer.

Miljøverndepartementet kan foreta mindre endringer i retningslinjene.

Merknad:

Boligprodusentene har ingen merknader

8. Ikrafttreden

*Retningslinjene trer i kraft straks.
Retningslinjene erstatter tidligere rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging av 20. august 1993.*

Merknad: Boligprodusentene har ingen merknader

Med vennlig hilsen
for Boligprodusentenes Forening



Per Jæger
Administrerende direktør