

Miljøverndepartementet  
Postboks 8023 – Dep  
0030 Oslo

Deres ref  
13/3047

Vår ref

Vedlegg

Vår dato  
17.10.2013

Høringsuttalelse:

**Forslag til planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

Det vises til høringsbrev av 03.09.2013 med uttalelsesfrist den 25.10.2013.

AS Civitas har med interesse studert høringsforslag til planretningslinjene (SPR). MD sier i brevet at det skal utarbeides SPR, med utgangspunkt i gjeldende RPR som har vært et viktig styringsgrunnlag for kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter i deres arbeid med areal- og transportplanlegging. Nå trenger imidlertid retningslinjene fornyelse og oppdatering, spesielt på sentrale politikkområder som klima, bærekraftig transport, sentrumsutvikling, fortetting og jordvern. Vi støtter tanken om en modernisering av retningslinjene. En rekke punkter i forslaget til SPR er i tråd med god praksis i dagens areal- og transportplanlegging. Med noen få unntak nevner vi ikke disse eksplisitt, men begrenser oss til å peke på punkter som bør endres.

*Behov for mindre omfattende omarbeiding*

Civitas er enig i at gjeldende RPR har vært et viktig styringsgrunnlag, først og fremst for kommuner og fylkeskommuner, men i mindre grad for staten selv. RPR er langt på vei innarbeidet i dagens kommunale planlegging. Vi er derfor noe forbauset over at oppdateringen ikke i større grad nøyer seg med å bruke gjeldende RPR og foreta nødvendige suppleringer og presiseringer av de sentrale politikkområdene nevnt over, framfor utvidelse og omskriving slik høringsforslaget innebærer. Som illustrasjon nevner vi at RPR er på ca. 900 ord mens forslaget til SPR er på ca. 1.700 ord. Teksten i forslaget kan minne mer om en stortingsmelding enn tekst i retningslinjer, noe som virker til å «vanne ut» retningslinjene og gjøre dem mindre anvendbare til anvisninger for hvordan planlegging og interesseavveining bør skje. Gjeldende RPR favner implisitt alle de nevnte politikkområdene selv om for eksempel klima ikke er nevnt

eksplisitt, bl.a. er redusert transportbehov og mer miljøvennlig transport, som er sentrale begreper i RPR, selve grunnlaget for redusert klimagassutslipp i transportsektoren.

#### *Hvorfor bolig i overskriften?*

Vi undres noe over hvorfor boligplanlegging er tatt inn som eget begrep? Areal er et generelt begrep som omfatter alle former for arealbruk. Ved å føre inn bolig blir areal lett oppfattet som ubebygget areal. Er det meningen? Hva da med annen type arealbruk som er trafikkskapende (bedrifter, institusjoner etc.)? Vi vet at areal til boliger er klart størst arealbrukskategori i norske tettsteder med ca. en tredjedel av arealet. Men samtidig vet vi at god lokalisering av arbeidsplasser er viktigere enn boliglokalisering som bidrag til å minimere biltrafikk. Vi tror det beste er å beholde «areal- og transport» som er den norske versjonen av det internasjonalt innarbeidede begrepsparet «Land use and transport», subsidiært «bebyggelses-, areal- og transportplanlegging».

#### *Hensikt og virkeområde*

At SPR skal gjelde for hele landet, men utøves skjønnsmessig og tilpasses regionale og lokale utfordringer, er en formulering vi støtter. Vi støtter også neste avsnitt som inneholder klarere presiseringer om at også staten skal følge SPR. Det siste har vært en utfordring til nå i forbindelse med lokalisering av større statlige institusjoner som for eksempel høgskolene i Vestfold og Østfold samt sykehuset i Østfold.

Selv om SPR skal gjelde hele landet omhandler flere av underpunktene pressområder spesielt (4.1, 4.3, 5.3) og utkantområder spesielt (3 fjerde avsnitt, 4.3 andre avsnitt). Vi mener slike fremhevinger kan dempes fordi retningslinjene bør være mest mulig generelle og at det skal utøves skjønnsmessige tilpasninger.

#### *Punkt 3 og 4 bør strammes inn*

Det er særlig punkt 3 Mål og punkt 4 Retningslinjer som i forslaget er langt og ordrikt. RPR er relativt stramt bygget opp med et kort punkt 2 Mål og avgrensede temaer for hvert av punktene 3.1 til 3.6 i punktet «Retningslinjer». Det er ikke tilsvarende stramhet i forslaget til SPR, og det er gjentakelser og overlappinger flere steder. Vi vil anbefale at man korter ned og foretar en strammere redigering av teksten i punkt 3 og 4.

Punkt 3 Mål bør kunne reduseres til det halve ved å korte inn og redigere om første, andre og tredje avsnitt. Fjerde avsnitt kan oppmuntre til spedt utbygging, og bør kanskje tas ut. Skjønnsmessige vurderinger finnes allerede under Virkeområde. Vi er klar over behovet for mer boligbygging som er nevnt i femte avsnitt, men vi mener at dette er en sak for seg og ikke hører eksplisitt hjemme i retningslinjer for samordning. For øvrig bør «fremme kompakt(?) utvikling av byer» begrunnes (for eksempel korte

avstander, spare arealer) og begrepet transportbehov utdypes og primært knyttes til motorisert transport.

#### *Punkt 4 «Retningslinjer» har flere gjentakelser*

4.1 Første avsnitt. Vi oppfatter at avsnittet dels sier det samme som står om overordnet planlegging i pbl og dels er en gjentakelse av avsnitt om boligbygging tidligere.

Vi støtter innholdet i annet avsnitt, men det bør tilføyes at det må avsettes tilstrekkelig arealer på lang sikt til utbygging slik at grensene ikke stadig må reforhandles.

4.2 Her står mye av det samme som allerede er sagt i tredje avsnitt under 3 Mål.

4.3 Første avsnitt. Det er ikke bare utbyggingsmønsteret (les arealbruken) som skal understøtte et godt kollektivtilbud. Også vegnettet må legge til rette for effektive kollektivruter (buss) med gjennomgående veger som gjør det mulig å betjene flere områder på samme rute og gi grunnlag for høy frekvens. Blindveger, isolerte boligområder og lignende må unngås.

Annet avsnitt bør på samme måte som nevnt tidligere kunne oppmuntre til spedit utbygging, og skjønnsmessige vurderinger finnes allerede under Virkeområde. Subsidiært må det forklares hva som menes med «et mer differensiert bosettingsmønster» i denne sammenheng.

4.3. Tredje avsnitt er ganske likt 4.4 første avsnitt. Her er det behov for nedkorting/omredigering?

4.5 Vi støtter siste setning i annet avsnitt om at innfartsparkering ikke må hindre høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter. Vi stusser over formuleringen «Det vil fortsatt (?) være behov for investeringer i hovedvegnettet ...». Med alle bypakkene i tankene, er det uklart hva som menes.

4.6. Annet avsnitt siste setning: her bør det tilføyes «*nødvendig* parkering ...».

4.9 Universell utforming skal per definisjon ta hensyn til de som har lavest mobilitet. Her er det smør på flesk. Hva er «universelt utformede reisekjeder»? Mener man overganger mellom ulike transportmidler? Reisekjeder er et begrep som vanligvis brukes i reisevaneundersøkelser om reiser med ulike formål (hjem-barnehage-jobb). Dersom man mener «hele reisen» som også inkluderer atkomster til stasjoner og holdeplasser, bør det forklares bedre.

#### *Punkt 5 Beslutningsunderlaget*

5.1 Siste setning er gjentakelse fra tidligere. Kan sløyfes eller inngå i punkt 3 eller 4.

5.3. Her står «minimumskrav til utnyttelseskrav» mens det under 6.4 står «minimumskrav til utnyttelsesgrad». Vi går ut fra at det siste er riktig og at det bare trenger å stå ett sted.

*Punkt 6. Offentlige myndigheters ansvar*

6.3: Vi vil framheve og støtte at staten pålegges å samordne KVV, bypakker og bymiljøavtaler med regionale planer etter pbl. Det er viktig at slike prosesser samordnes og ikke går parallelt.

Ingen spesielle merknader til punkt 6 for øvrig.

*Småplukk*

Punkt 3: Utbyggingsmønster og transportsystem skal videre(?) utvikles ....

6.6 Fylkesmennene og andre(?) statlige sektormyndigheter ...

*Generelt: Krav til kollektivtilbudet må inn*

Den største mangelen ved gjeldende RPR og ved forslaget til SPR er at retningslinjene stiller mange krav til arealbruk, men få krav til transportsektoren, bortsett fra ved lokalisering av transportinfrastrukturen. Mangelen gjelder i første rekke kollektivtransporten hvor driften (frekvens, hastighet) er vel så viktig som selve infrastrukturen. Det hjelper for eksempel lite med tett utbygging ved jernbanestasjoner hvis et godt togtilbud uteblir. Både markedskrefter og offentlig planlegging trekker i retning av konsentrert utbygging rundt knutepunkter og det er nærliggende å hevde at hvis styrket kollektivtrafikk går foran, vil konsentrert arealbruk følge etter i en ”god sirkel”.

Et annet argument er at globale spørsmål som redusert klimautslipp, som står sentralt i SPR, primært er statens ansvar siden det har med internasjonal politikk å gjøre. Staten sitter også med økonomisk styrke til å gi kollektivtrafikken et skikkelig løft.

Kommunene har ansvaret for arealutviklingen og vil kunne følge opp dette.

Hvor langt det er mulig å gå i SPR når det gjelder krav til kollektivtilbudet, er et politisk og budsjettmessig spørsmål, og derfor vanskelig å si. Men SPR bør inneholde visse punkter om dette for å gi en bedre balanse i kravene til areal og kravene til transport.

Med vennlig hilsen

for AS Civitas

Njål Arge

sign