

Miljøverndepartementet

Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Deres ref.:
Vår ref.:
Saksbehandler:
Dato:

13/7466-2
Heidi Fadum
25.10.2013

Høringssvar fra Helsedirektoratet - Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Vi viser til høring av Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Her er innspill fra Helsedirektoratet.

Generelle innspill:

Vi støtter forslaget til *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, og mener det er et viktig og riktig grep å koble boligplanleggingen til areal – og transportplanleggingen. Videre er vi positive til at det i målet for planretningslinjen vises til at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing i storbyområdene, og at dette følges opp i retningslinjen.

Vi har merket oss at helsefremmende transportløsninger er fremhevet som et viktig formål i forslag til *Ny statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel*, og mener helseperspektivet bør tydeliggjøres ennå sterkere i målet for denne planretningslinjen, jf. ny folkehelselov.

Vi har følgende konkrete innspill:

I pkt. 3 Mål, første avsnitt, annen linje, foreslår vi at det står «miljø – og **helsemessige** gode løsninger».

I pkt. 3 Mål, andre avsnitt, andre linje foreslår vi at det står «klima-, miljø og **helsevennlige**» transportformer.

I pkt. 4.2, annen linje, foreslår vi at det står «klima-, miljø og **helsevennlige**» transportformer...

Til pkt. 4.3, andre avsnitt om områder med mindre befolkningspress og tredje avsnitt om byer og tettsteder, mener vi bør slettes – på bakgrunn av følgende: Erfaring fra utvikling av helse – og omsorgstjenester viser at det er behov for et

tilstrekkelig befolkningsgrunnlag for å sikre kompetanse og god kvalitet på tjenestene. En kompakt og arealeffektiv bosettingsstruktur er et viktig virkemiddel i denne sammenheng, men uten at dette må gå på bekostning av en helsemessig forsvarlig bo – og bykvalitet. Vi mener det er viktig å dempe presset på byområdene, og at det ikke bør tillates økt arealutnyttelse (enten det gjelder fortetting eller byggehøyder) utover «normalen» i byer og tettsteder. Vi er usikre på hva som ligger i begrepet «differensiert bosettingsmønster» som benyttes i omtalen av områder med mindre befolkningspress. Vi mener uansett det er viktig at denne planretningslinjen tydeliggjør viktigheten av å unngå ytterligere spredt bosetting – selv der folketettheten er lav – av hensyn til befolkningens behov for et tilstrekkelig befolkningsgrunnlag til å sikre gode tjenester og velferd.

I pkt. 4.4 andre avsnitt, annen linje, foreslår vi at det står «overordnet grønnstruktur, **uteoppholdsareal nær bomiljøer**, viktig naturmangfold...»

I og med at hensynet til boligplanlegging er nytt i retningslinjen, tillater vi oss å foreslå krav til aktivtvennlige bo – og nærmiljøer. I tilknytning til pkt. 4.8 foreslår vi en tilleggs-tekst med presisering av at viktige målpunkter må kunne nås til fots eller på sykkel i tilknytning til boligområder.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Fastsatt ved kgl. res. av xx. xx 2013, jf. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008, § 6-2.

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.

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.

3. Mål

Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljø – og helsemessig 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-, miljø – og helsevennlige 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.

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.

4.2 Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes slik at transportbehovet i byregioner, byer og større tettsteder reduseres og grunnlaget for klima-, miljø – og helsevennlige 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.

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.

Merknad [HF1]: Foreslås vurdert slettet.

Se kommentar i brevet

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 [HF2]: Foreslås vurdert slettet.

Se kommentar i brevet.

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, uteoppholdsareal nær bomiljøer, 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.

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.

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.

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 logistikknutepunkter 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 miljøulempere.

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.

Aktivitetsvennlige nærmiljøer skal vektlegges ved utforming av boligområder ved at hensynet til viktige målpunkter i hverdagen som skoler, barnehager, eldresentra, nærservice, parker, leke- og rekreasjonsareal mv. skal kunne nås til fots eller på sykkel. Kommunale retningslinjer for avstander mellom bosted, parker, lekeplasser, mosjonsanlegg, grøntområder og størrelser på uteområder tilknyttet skoler og barnehager skal inngå.

Merknad [HF3]: Forslag til presisering av behovet for å ha viktige målpunkter i tilknytning til boligområder.

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.

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.

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.

5.3 I regioner og kommuner med stort utbyggingspress må oppdaterte prognoser for befolkningsveksten og endringer i befolkningssammensetningen 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 fortetningsområder. Samfunnsdelen av kommuneplanen bør omfatte et arealregnskap som avklarer arealreserver og arealbehov til blant annet boliger.

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

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.

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 [HF4]: Bra!

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.

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 utnytningsgrad i fortetningsområder.

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

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.

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.

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.

7. Endringer

Miljøverndepartementet kan foreta mindre endringer i retningslinjene.

8. Ikrafttredden

Retningslinjene trer i kraft straks.

Retningslinjene erstatter tidligere rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging av 20. august 1993.

Vennlig hilsen

Jakob Linhave e.f.
avdelingsdirektør

Heidi Fadum
seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk

¹ Boverket. Planera för rörelse! Myndighet for samhålsplanering, byggande och boende. Stockholm 2013.

