



Jernbaneverket

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Henvendelse til: Iselin Eng
Tlf.: 924 04 670
Faks: -
E-post: ENGISE@jbv.no

Dato: 21.10.2013
Saksref.: 201306081-3
Deres ref.: 13/3047
Vedlegg: -

Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Uttalelse til statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Vi viser til Miljøverndepartementets brev av 3.9.2013 om overnevnte.

Retningslinjens hensikt er å oppnå en bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til bedre og mer effektive planprosesser. Retningslinjen er utarbeidet med utgangspunkt i gjeldende rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging fra 1993.

Jernbaneverket har følgende kommentarer til retningslinjen:

Generelt støtter vi retningslinjenes hensikt med å oppnå en bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging. Vi støtter at byer og tettsteder bør videreutvikles rundt kollektivknutepunkter og langs hovedlinjene for kollektivtrafikken. Videre mener vi det er positivt at det skal legges til rette for høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon i sentrale by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter.

Imidlertid vil Jernbaneverket sette spørsmålstegn om innretningen av planretningslinjene er sterke og kraftfulle nok i forhold til de utfordringene vi har i Norge de nærmeste 10-20 årene. Norge står foran en sterk utvikling av byer og byområder og tilhørende transportinfrastruktur. For de største byområdene vil løsningene være av nasjonal betydning, både i lys av nødvendige miljømål og byenes rolle i samfunnet. Fastleggelse av statlige planretningslinjer som omtalt i Meld. St. 26 s 89 skal være et tiltak for mer effektive planprosesser, men også sikre gode helhetlige løsninger. Jernbaneverket antar det er bedre med konkrete statlige planretningslinjer enn hyppig bruk av statlige reguleringsplaner for å gjennomføre store infrastrukturiltak. Med dette utgangspunktet bør det vurderes om det i stedet skal gis statlige planretningslinjer for geografisk bestemte områder, som definerte byregioner, og Intercity-området som eksempler.

I transportplanmeldingen omtales utviklingen av nytt avtaleregime for byområder, såkalte bymiljøavtaler. For å etablere bymiljøavtaler skal det foreligge samordnede – areal- og transportplaner. Det er naturlig at planretningslinjene blir mer konkrete i forhold til plankravet, og gir rettleiding til hvordan disse planene skal utformes.

I målformuleringene er det fremsatt at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de blant annet fremmer effektiv trafikkavvikling. Dette kan tolkes som at det er et mål med god fremkommelighet på veinettet. Dette vil i så fall være i strid med målet om redusert transportbehov og kompakt byutvikling. Planretningslinjen burde være tydelige på hva som er viktigst i den samordnede planleggingen.

Formuleringen under kap 4.1 om “og ivareta en god regional fordeling av boligbyggingen” gir liten mening. Fordeling i forhold til hva? Dette kan brukes som premiss for arealutvikling som er i direkte motstrid til nødvendig kompakt byutvikling.

Vi mener at setningen i retningslinje 4.2 “Ny utbygging bør styres mot områder med færrest mulig arealkonflikter” må strykes. Transformasjon og høyere utnyttelse i byggeområder rundt kollektivknutepunkter og langs hovedlinjene for kollektivtrafikken innebærer at det ofte blir arealkonflikter. Dersom man mener at utbygging bør styres mot områder med færrest mulig arealkonflikter vil dette være i strid med intensjonen om å bidra til fortetting og heller åpne for økt byspredning og desentralisering. Retningslinjene bør heller gi føring for hvordan slike interesser skal avklares eventuelt prioriteres.

I forslag til ny retningslinje merker Jernbaneverket seg at jordvernet er styrket i forhold til utbyggingshensyn, ref. retningslinje 4.2. Jernbaneverket mener at hensynet til effektiv arealutnyttelse og styrking av markedsgrunnlaget for kollektivtrafikken bør gå foran jordvern rundt stasjoner og kollektivknutepunkt. I gjeldende rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging står det:

“Innenfor gangavstand fra stasjoner/ knutepunkter på hovedårene for kollektivtrafikknett kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturmiljøer og grøntstruktur.”

Jernbaneverket mener denne formuleringen bør videreføres i den nye retningslinjen. Subsidiært mener Jernbaneverket at dersom man ønsker å sikre jordbruksarealer i nærheten av kollektivknutepunkt, så må det planlegges for enda høyere utnyttelse i de nærliggende byggeområdene. Det må også legges opp til langsiktige og tydelig grenser mellom by- og tettsteds områder og viktige landbruks-, natur-, og fritidsinteresser.

Jernbaneverket mener at planlegging i rurale områder må bli tydeligere i retningslinjene. For eksempel retningslinje 4.3 andre avsnitt mener vi det heller for eksempel bør stå:

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

Vi mener “mindre befolkningspress” er et for vidt og lite godt egnet begrep som åpner for mange ulike tolkninger.

Vi tolker retningslinje 4.6 og begrepet offentlig servicefunksjon for også å gjelde etablering av nye togstasjoner. Vi er enige i at jernbanestasjoner skal lokaliseres ut i fra en regional helhetsvurdering. Sonsveien stasjon er et eksempel på en stasjon som ikke ville bli bygget etter denne bestemmelsen. Videre mener vi at setningen bør endres:

Ved lokalisering i områder med god kollektivbetjening bør parkeringstilbudet begrenses, og som hovedregel ikke etableres som flateparkering og parkering bør i størst mulig grad legges under bakken, eller i bygg over bakken.

I retningslinje 6.7 er begrepet innvending innført. Det bes om at det presiseres hvordan lokale, regionale og statlige myndigheter skal håndtere eventuelle innvendinger og hva betydningen er, dersom det ikke er det samme som innsigelse. Vårt forslag er at innvending strykes i retningslinjene.

Generelt mener vi at retningslinjene i størst mulig grad bør bruke *må* og begrense bruken av *bør*. Bruken av *bør* åpner i stor grad for unntak og vil kunne bidra til å uthule og svekke retningslinjenes betydning i planleggingen.

Jernbaneverket hadde forventet at de nye retningslinjene hadde gått lenger i å prioritere miljøvennlig transport. De som arbeider med arealplaner og transport trenger et kraftig og tydelig verktøy for å kunne nå det ambisiøse mål om at trafikkøkning rundt de store byene tas med kollektivtrafikk, gange og sykkel. Samordnet areal- og transportutvikling kan bidra vesentlig til dette.

Vi antar det vil komme viktige merknader i høringsrunden, og kunne derfor ønske at både Statens vegvesen og Jernbaneverket på egnet måte blir trukket med i arbeidet med endelig fastsettelse av planretningslinjene.

Med hilsen



Paul Runnestø
fung. Plan og utviklingsdirektør



Terje Eidsmoen
fung. Avdelingsdirektør
Plan og Myndighetskontakt

Kopi til: Samferdselsdepartementet

