



KYSTVERKET

Hovedkontoret

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Deres ref:
13/3047

Vår ref:
2013/2983-10

Arkiv nr:

Saksbehandler:
Jorunn Fosse Fidjestøl

Dato:
28.10.2013

Høring - Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging - uttalelse fra Kystverket

Vi viser til Miljøverndepartementets brev av 03.09.2013 vedrørende høring av forslag til statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Nedenfor følger Kystverkets kommentarer til forslaget, samt forslag til endringer og tilføyelser.

Det er en politisk målsetting å legge til rette for at mer av godstransporten overføres fra veg til sjø og bane, og dette er tatt inn i Nasjonal transportplan (NTP) for 2014-2023. Norge er en kyststat, og hoveddelen av befolkningen bor og arbeider i kystnære områder. Sentrale deler av næringsutviklingen i landet skjer også langs kysten. Kystverket mener sammenhengen mellom land- og sjøtransporten, hvor havnene har en sentral rolle, i større grad bør vektlegges i areal- og transportplanleggingen.

Videre mener Kystverket at forslaget til retningslinjer bør ha en noe mer utfyllende omtale av godstransporten. Det er viktig at det tenkes helhetlig rundt bolig-, areal- og transportplanlegging nettopp for å oppnå en best mulig tilpasset infrastruktur både på land og sjø, og at det legges til rette for funksjonelle knutepunkt både for gods- og passasjertransporten.

Retningslinjene har stort fokus på problemområder i de urbane og tett befolkede delene av landet. Kystverket opplever imidlertid at det i hele landet i stadig større grad er konflikter om bruk av areal mellom ulike interessegrupper. Dette gjelder både for land- og sjøarealer. Samtidig med at vi har en politisk målsetting om at en større andel av godset skal transporteres på sjø og bane, er det sterkt press på næringsareal med sjøtilknytning. Det blir mer og mer vanlig at areal til sjørettet næringsvirksomhet blir planlagt bort til fordel for transformasjon til boligområder i sjøkanten. Konsekvensen blir da at det blir for lite areal til gode og effektive logistikknutepunkt, og når bolig- og næringsområder møtes, oppstår det konflikter mellom beboernes behov for et godt bomiljø, og havnens og næringenes behov for effektiv drift, for eksempel i forhold til heldøgnsdrift, støy og lukt. Det er av stor betydning for utviklingen av det maritime næringslivet å ha tilgang til tilstrekkelig areal som kan benyttes effektivt, både på sjø og land.

Vi har nedenfor foreslått endringer slik at betydningen av planlegging av løsninger for godstransporten, og for sjøtransport og sjøarealer kommer bedre fram i de statlige planretningslinjene.

Hovedkontoret - Kystforvaltningsavdelingen

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08
Bankgiro: 7694 05 06766

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no
Org.nr.: NO 970 237 372

Når det gjelder punkt 3, foreslår vi for det første at det tas inn en setning som beskriver målsettingen om mer trafikk fra vei til sjø og bane, slik at målsettingen fra NTP 2014-2013 følges opp. Vi foreslår videre at punkt 3 første setning bør endres til følgende (se forslag til endring med understreket fet tekst):

*"Arealbruk og transportsystem **på land og sjø** skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling".*

Forslaget til retningslinjer har stort fokus på persontransport og tiltak for styrking av kollektivtransporten. Det er i denne forbindelse viktig å sikre arealer til omstigning av passasjerer fra transportmidler fra sjø til landtransport og omvendt. Vi foreslår derfor at punkt 4.5 første og andre setning endres til følgende (se forslag til endring med understreket fet tekst):

*"Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen, og framtidige behov for utvidelser må sikres, **herunder også arealer for omstigning mellom sjø- og landtransport**. I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk **på land og sjø** prioriteres."*

Punkt 4.5 første avsnitt siste setning "Det vil fortsatt være behov for investeringer...." omhandler næringstransport og kan vurderes flyttet til punkt 4.7.

Kystverket foreslår at pkt 4.7 tredje setning endres til (se forslag til endring med understreket fet tekst):

*"Det bør legges vekt på å finne lokaliseringer som **totalt sett begrenser transportbehovet, helt fra avsender, mellom de ulike transportformer og fram til sluttbruker**, og som bidrar til å minimere negative påvirkninger som støy, luftforurensning eller andre miljøulemper."*

Vi foreslår videre at det i punkt 4.7 tilføyes følgende setning:

"Det bør vises tilbakeholdenhet med omdisponering av nærings- og havneareal til andre arealformål."

Punkt 5.2 omhandler transportkapasitet. Vi foreslår at det i pkt 5.2 tilføyes følgende setning:

"Videre må tiltak som fremmer godstransport på sjø eller bane inngå i vurderingene".

Under punkt 5 om beslutningsgrunnlaget mener Kystverket at det bør stilles nærmere krav til beslutningsgrunnlaget ved planlegging av godstransportløsninger, og vi foreslår derfor at det tilføyes et nytt punkt 5.5 som følger:

"Når godstransportløsninger skal planlegges, skal utredningen omfatte aktuelle transportformer, hvordan transporten skal organiseres, og hvilket arealbehov dette medfører, både på land og i sjø. I tillegg til å vurdere arealbehovet selve transporten og omlastingen mellom ulike transportformer krever, skal også løsninger og arealbehov for lagring av gods, samt løsninger og arealbehov for videre distribusjon til næringslivet og andre sluttbrukere utredes."

Ved forslag om omdisponering av nærings- eller havneareal til andre arealformål, skal det utredes alternativ tilgang til nærings- eller havneareal”.

Kystverket har sammenlignet punkt 6.8 med lovteksten i plan- og bygningsloven § 6-4, og vi kan ikke se at punkt 6.8 har noen selvstendig betydning i tillegg til lovteksten, utover signalet om mer aktiv bruk av statlige planretningslinjer. Vi er usikre på om en statlig planretningslinje er den riktige arenaen for et slikt signal. Videre viser punkt 6.8 til ”store samferdselstiltak” uten at dette er nærmere beskrevet, noe som kan skape usikkerhet om tolkningen av plan- og bygningsloven § 6-4.

Med hilsen

Per Jan Osdal
assisterende kystdirektør

Jorunn Fosse Fidjestøl
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til: Fiskeri- og kystdepartementet