

Regional utviklingsavdeling

- et ansvar for **FYLKESTINGET**
i Nord-Trøndelag 

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Deres referanse	Vår referanse	Saksbehandler	Dato
	13/07637-4	Karl-Heinz Cegla	22.10.2013

Høring av Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Fylkesrådet har behandlet saken i møte 22.10.2013 som sak 164/13. Vi viser til saksutskrift nedenfor.

Vennlig hilsen

Karl-Heinz Cegla
Funksjonsleder plan og miljø

Brevet er elektronisk godkjent og sendes uten underskrift.

Saksutskrift som vedlegg

Kopi:
Grønntun Knut

Nord-Trøndelag fylkeskommune

Orgenhet:

Regional Utviklingsavdeling

Postadresse:

Postboks 2560
7735 STEINKJER

Besøksadresse:

Seilmakergata 2
7735 STEINKJER

Org.nr.:

938 967 091

Telefon:

+47 74 11 10 00

Bankkonto:

4410.06.00290

E-postadresse:

postmottak@ntfk.no

Internet:

www.ntfk.no

SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 13/07637-2
Saksbehandler Karl-Heinz Cegla

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesrådet i Nord-Trøndelag	22.10.2013	164/13

Nye statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging - Høring og offentlig ettersyn

Fylkesrådets innstilling til vedtak:

Fylkesrådet i Nord-Trøndelag synes det er positivt at eksisterende retningslinjer for areal- og transportplanlegging fornyes og oppdateres. Fylkesrådet støtter den differensierte tilnærmingen som gir rom for en skjønnsmessig vurdering i forhold til ulike regionale utfordringer.

Fylkesrådet har følgende konkrete innspill:

- Fjerde avsnitt i målkapittelet bør vurderes endret. Slik målet er formulert kan det brukes til å legitimere spredt bygging rundt byene i vekstregioner, noe som forsterker bilbasert utbyggingsmønster rundt de store byene. Kanskje kan det målet avgrenses til å gjelde regioner med svakere felles bo- og arbeidsmarked, og der potensialet for fortetting er begrenset.
- Punkt 4.1. i retningslinjene bør utformes slik at det åpner for flere planredskaper enn regional plan, for eksempel interkommunal plan.
- Når det gjelder beslutningsgrunnlaget for planlegging (pkt. 5.1 -5.4) bør det vurderes en tillempeing av restriksjonene i forhold til dyrkajord. Det bør vurderes muligheten for at et kommuneregnskap som forutsetter en nydyrking i forholdet 2:1 ved omdisponering av dyrkajord til bolig og næringsformål kan inngå som del av beslutningsgrunnlaget.

Fylkesrådet i Nord-Trøndelag har behandlet saken i møte 22.10.2013 sak 164/13

Protokoll

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Fylkesrådets vurdering

Miljøverndepartementet har sendt forslag til *Statlige planretningslinjer (SPR) for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* ut på høring. Dette er positivt fordi eksisterende rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging fra 1993 trenger fornyelse og oppdatering.

Jeg registrerer at innholdet vektlegger boligplanlegging som en viktig del av en samordnet areal- og transportplanlegging. Samtidig inneholder retningslinjene en differensiering hvor det stilles ulike krav til områder med ulik utbyggingspress.

Jeg støtter en slik differensiert tilnærming fordi den gir en større treffsikkerhet i forhold til de sammensatte utfordringene i Nord-Trøndelag. Det er også positivt at retningslinjene bidrar til en avklaring av målkonflikten som kan foreligge mellom normer og retningslinjer for miljøkvalitet og økende krav om tett utbygging.

Fjerde avsnitt i målkapittelet påpeker at lokale myndigheter kan vedta spredt bebyggelse utenfor byer og større tettsteder der potensialet for fortetting er begrenset. Slik målet er formulert, kan det imidlertid også brukes til å legitimere spredt bygging rundt byene i vekstregioner, noe som forsterker bilbasert utbyggingsmønster rundt de store byene. Kanskje kan det målet avgrenses til å gjelde regioner med svakere felles bo- og arbeidsmarked, og der potensialet for fortetting er begrenset.

Retningslinjene nevner at rammene for utbyggingsmønster og transportsystem skal fastsettes i regionale planer som følger opp disse retningslinjene. Dette kan oppfattes som et krav om regional plan. Interkommunal planlegging kan i noen tilfeller være en like egnet planform. Innholdet i 4.1. bør endres slik at det åpner for flere mulige planredskaper tilpasset ulike regionale utfordringer.

Når det gjelder beslutningsgrunnlaget for arbeidet med bolig-, areal og transportplanlegging bør et kommuneregnskap som forutsetter en nydyrking i forholdet 2:1 ved omdisponering av dyrkajord til bolig- og næringsformål kunne inngå som en del av beslutningsgrunnlaget i arbeid med bolig-, areal- og transportplanlegging. Fylkestinget har under utarbeidelse av Regional plan for arealbruk signalisert at det er en regionalpolitisk intensjon å få endrede mekanismer på dette område.

Steinkjer 15. oktober 2013

Tor Erik Jensen
fylkesråd for samferdsel og miljø
(sign)

Saksutredning for fylkesrådet

Sammendrag

Miljøverndepartementet har sendt forslag til *Statlige planretningslinjer (SPR) for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging* ut på høring. Retningslinjene skal erstatte gjeldende Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging fra 1993 som nå trenger fornyelse og oppdatering.

Målet er at arealbruk og transportsystemer skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Frist for å gi uttalelse er 25. oktober 2013. Etter at høringen er gjennomført vil retningslinjene bli vedtatt av Kongen i statsråd.

Vedlegg

[Høringsforslaget](#)

Saksframstilling

Bakgrunn

Miljøverndepartementet har sendt forslag til *Statlige planretningslinjer (SPR) for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging* ut på høring. Retningslinjene skal erstatte gjeldende Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging fra 1993 som nå trenger fornyelse og oppdatering. Dette gjelder spesielt på sentrale politikkområder som klima, bærekraftig transport, sentrumsutvikling, fortetting og jordvern.

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.

Målet er at arealbruk og transportsystemer skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Frist for å gi uttalelse er 25. oktober 2013. Etter at høringen er gjennomført vil retningslinjene bli vedtatt av Kongen i statsråd.

Problemstillinger

Høringsforslaget til statlige planretningslinjer tar opp i seg ny politikkområder samtidig som det inneholder en tydeligere differensiering. Nedenfor omtales enkelte av punktene i utkastet.

Hensikt (pkt. 1 i utkastet)

Hensikten med de nye *Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging* er å oppnå en bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen, både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Vi registrerer at ordet «bolig» er kommet med i tittelen. Dette signaliserer en sterkere vektlegging av utfordringer knyttet til boligveksten i enkelte deler av landet.

Virkeområdet (pkt. 2 i utkastet)

Her sies det at retningslinjene gjelder for planlegging i hele landet men at retningslinjene likevel må utøves skjønnsmessig og tilpasses regionale og lokale utfordringer.

Høringsinnspill:

En slik differensiert tilnærming, som gir rom for en skjønnsmessig vurdering i forhold til ulike regionale utfordringer, støttes.

Mål (pkt.3 i utkastet)

Målkapittelet påpeker videre viktigheten av å legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet og en hensiktsmessig fordeling av denne veksten. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger.

Utenfor byer og større tettsteder kan lokale myndigheter ivareta kvaliteter ved spredt bebyggelse, der potensialet for fortetting er begrenset, samtidig som det planlegges fortetting i definerte, tettbygde strøk.

Høringsinnspill:

Sistnevnte avsnitt er en viktig formulering som gjør det mulig å videreutvikle særtrekk og fortrinn ved distriktene.

Slik målet er formulert, kan det imidlertid også brukes til å legitimere spredt bygging rundt byene i vekstregioner, noe som forsterker bilbasert utbyggingsmønster rundt de store byene, i motstrid med målet om kompakte byer og at trafikkveksten skal tas med kollektivtrafikk. Kanskje kan det målet avgrenses til å gjelde regioner med svakere felles bo- og arbeidsmarked, og der potensialet for fortetting er begrenset.

Retningslinjene (pkt. 4.1 – 4.9)

Punktene i dette kapittelet berører ulike aspekter ved en samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Mange av signalene som gis her er i overensstemmelse med den politikken som kommer til uttrykk i nylig vedtatt *Regional plan for arealbruk i Nord-Trøndelag* som for eksempel høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter eller minstekrav om konsentrert utbygging og høy arealutnyttelse.

Pkt. 4.1 fastsetter at rammene for utbyggingsmønster og transportsystem *skal* fastsettes i regionale planer som følger opp disse retningslinjene. Planene skal avklare utbyggingsmønster, avgrensing av by- og tettstedsområder m.m.

Høringsinnspill:

Pkt 4.1 kan langt på veg forstås som et krav om regional plan. Det kan være behov til en slik planform i pressområder eller fordi det foreligger mange sprikende interesser. Imidlertid kan interkommunal planlegging i noen tilfeller være en like egnet planform. Innholdet i 4.1. bør utformes slik at det åpner for flere mulige planredskaper tilpasset ulike regionale utfordringer.

Pkt.4.3 presiserer at retningslinjene ikke er til hinder for at det kan planlegges for et mer differensiert utbyggingsmønster i områder med mindre befolkningspress og hvor lokale myndigheter ønsker å øke attraktiviteten for bosetting.

Høringsinnspill:

En slik differensiert tilnærming, som gir rom for en skjønnsmessig vurdering i forhold til ulike regionale utfordringer, støttes.

Pkt. 4.5 fastsetter at infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres. I transportkorridorer, hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk prioriteres. Gode overgangsmuligheter mellom transportformene skal tilstrebes. Sykkel og gange skal styrkes som transportform.

Pkt. 4.8 omtaler målkonflikten som kan foreligge ved boligbygging i byer. Noen normer og retningslinjer for miljøkvalitet kan være i konflikt med økende krav om tett utbygging. Retningslinjene påpeker derfor at der hvor det på kort sikt kan være målkonflikt mellom boligbygging og retningslinjer for miljøkvalitet, kan hensynet til utbygging gå foran dersom det bygger opp om målene i disse retningslinjene.

Høringsinnspill:

Det er positivt at retningslinjene bidrar til avklaring av målkonflikten mellom økende krav om tetthet og ulike retningslinjer for miljøkvalitet.

Pkt. 4.9 omtaler viktigheten at det gjennom samordning av areal- og transportplanleggingen bygges opp under universelt utformende reisekjedder.

Beslutningsgrunnlaget (pkt. 5.1 – 5.4)

Her påpekes viktigheten av et godt beslutningsgrunnlag. Regionale analyser av befolkningsutviklingen og analyser av boligmarked bør legges til grunn av kommunene for sin planlegging. Samfunnsdelen av kommuneplanen bør omfatte et arealregnskap som avklarer arealreserver og arealbehov.

Ved omdisponering av verdifull dyrkbar eller dyrket jord skal det potensialet for fortetting og transformasjon være klarlagt.

Høringsinnspill:

Under arbeidet med Regional plan for arealbruk i Nord-Trøndelag signaliserte fylkestinget et ønske om en tillemping av restriksjonene i forhold til dyrkajord. Det ble uttrykt et ønske å kunne akseptere et kommuneregnskap som forutsetter en

nydyrking i forholdet 2:1 ved omdisponering av dyrkajord til bolig- og næringsformål. Det ble uttrykt i planen at det er en regionalpolitisk intensjon å få endrede mekanismer når det gjelder framtidig omdisponering av dyrkajord.

Fylkesrådet i Nord-Trøndelag ber om at det i det videre arbeidet med retningslinjene vurderes at et kommuneregnskap som forutsetter en nydyrking i forholdet 2:1 ved omdisponering av dyrkajord til bolig- og næringsformål kan inngå som en del av beslutningsgrunnlaget i arbeid med bolig-, areal- og transportplanlegging.

Offentlige myndigheters ansvar i planleggingen (pkt. 6.1 – 6.8)

Her påpekes blant annet fylkeskommunens viktige rolle som pådriver for regional samordning og at statlige samferdselsmyndigheter må samordne sitt arbeid med konseptvalgutredninger, bypakker og bymiljøavtaler med regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven.

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

Det avsluttende pkt. 6.8 påpeker at det kan være aktuelt å bruke statlige planvirkemidler mer aktivt (dvs. statlig arealplan etter pbl 6-4), for å fremme raskere og mer effektive planprosesser. Dette gjelder særlig for planlegging av store samferdselstiltak og særskilte prioriterte samferdselsprosjekt.

Konklusjon

Det er positivt at eksisterende retningslinjer for areal- og transportplanlegging nå fornyes. Retningslinjene stiller både nye kvalitetskrav og bidrar samtidig til en differensiert tilnærming og målkonfliktavklaring på temaområdet. Den valgte tilnærmingen støttes.

Konkret bør fjerde avsnitt i målkapittelet vurderes endret slik at målet avgrenses til å gjelde regioner med svakere felles bo- og arbeidsmarked, og der potensialet for fortetting er begrenset.

Punkt 4.1. i retningslinjene bør utformes slik at det åpner for flere planredskaper enn regional plan, for eksempel interkommunal plan.

Når det gjelder beslutningsgrunnlaget for planlegging (pkt. 5.1 -5.4) bør det vurderes en tillemping av restriksjonene i forhold til dyrkajord i tråd med de signaler fylkestinget ga under behandling av *Regional plan for arealbruk i Nord-Trøndelag*.

RETT UTSKRIFT
DATO 22.oktober.2013