



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 OSLO

Dato: 26.09.2013

Deres ref.: 201312027- 2 Vår ref.: 13/20160-2

Saksbeh.: Harald Dalen
Org. enhet: Samferdsel og
miljøseksjonen

Arkivkode: 512

BYMILJØETATENS UTTALELSE TIL HØRING- STATLIGE PLANRETNINGSLINJER FOR SAMORDNET BOLIG-, AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING

Bymiljøetaten viser til høringsforslag for statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging vedlagt brev fra Plan- og bygningsetaten 17.09.2013.

Hensikt

Samferdselsmyndigheter bør nevnes eksplisitt blant aktører under punktet, hensikt. Retningslinjens uttalte hensikt om bedre og mer effektive planprosesser støttes, men forplikter.

Mål

Vi stiller oss bak målene om at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Videre at utbyggingsmønster og transportsystem skal utvikles med sikte på å fremme kompakt utvikling av byer og større tettsteder, redusere transportbehovet og styrke grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer. I storbyområdene er det et mål at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Retningslinjene

Retningslinjene vektlegger samordning av kompakte utbyggingsmønstre med kollektivknutepunkt.

Dette vektlegges for å finne løsninger som gir korte avstander mellom boliger, arbeidsplasser, handel og andre private og offentlige tjenestetilbud, og som derigjennom reduserer behovet for bilbruk. Dette er en planleggingspolitikk som Oslo kommune tilstreber.

4.4 Positivt at man fremhever at «potensialet for fortetting og transformasjon i byggesonene må utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk».

Det er et viktig fokus i kapittel 4.5 vektleggelse av infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen, og at framtidige behov for veiutvidelser må sikres. Bymiljøetaten savner derimot en mer entydig retningslinje for avveining mellom

styrking av grunnlaget for kollektivtrafikken, opp i mot bygging på dyrket mark, i viktige lokale og regionale knutepunkter. Alternativt plassering for en slik formulering kan være som del av beslutningsgrunnlaget 5.4.

4.8 siste setning fremstår noe uklar, sammenfaller dårlig med foregående setning.

Bymiljøetaten etterspør ytterligere et perspektiv, ekstremvær og fokus på et robust utbyggingsmønster, knyttet mot flom, vind, skred mm.

Beslutningsgrunnlaget

5.1, Bymiljøetaten og Oslo kommune har fokus på alternativvurderinger og konsekvensvurderinger av virkninger for miljø og samfunn, og tiltrer høringsforslagets betoning av dette. Ved behov for økt transportkapasitet, arbeider Oslo kommune for å finne muligheter for å løse transportbehovet og trafikkutfordringer gjennom et effektivt kollektivtilbud og økt tilrettelegging for sykkel og gange. Det stilles imidlertid spørsmål ved om begrepet konsekvensutredning skal byttes i konsekvensvurderinger

Ansvar

De ni retningslinjene for bolig-, areal- og transportplanlegging er preget av prosessene samordning av de ulike arealfunksjonene, og samarbeid mellom de forskjellige nivåene hos planmyndighetene.

I kapittel 6.3 kommer det frem virkemidler som Oslo kommune bruker i planprosessene; «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.»

Spesifikt for 6.4 siste setning, bør det vurderes tilføyd minimumskrav for eksempelvis sosial og teknisk infrastruktur, i tillegg til utnyttingsgrad.

Med vennlig hilsen

Kajsa Wiull-Gundersen
fung. seksjonssjef
Godkjent elektronisk

Harald Dalen
overingeniør