

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

postmottak@md.dep.no

Vår ref: Sissel Bjørkto

Deres ref: 13/3047

Dato: 21.10.2013

STATLIGE PLANRETNINGSLINJER FOR SAMORDNET BOLIG-, AERAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING HØRINGSUTTALELSE

Rom Eiendom AS er et heleid datterselskap i NSB-konsernet som eies av Samferdselsdepartementet. Her ligger eierskapet og ansvaret for forvaltning og utvikling av eiendomsmassen som tidligere tilhørte NSB. Rom Eiendom koordinerer og besvarer også høringsuttalelser til plansaker etter plan- og bygningsloven, på vegne av NSB AS som statseid transportselskap og hjemmelshaver til grunn.

Utvikling av sentrale tomter rundt jernbanestasjoner (knutepunktsutvikling) og tomter frigitt fra jernbaneformål inngår i vårt ansvarsområde. Som en av landets største eiendomsaktører har selskapet som mål å være ledende på byutvikling ved kollektivknutepunktene gjennom vår visjon "å skape bedre byrom der mennesker møtes". Drivkraften bak vårt arbeid er ønsket om at stadig flere mennesker skal velge å reise kollektivt.

Vi viser til Deres oversendelse av 3. september 2013 med svarfrist 25. oktober. Rom Eiendom vil gi følgende høringsuttalelse:

Rom Eiendom eier, forvalter og utvikler store arealer sentralt beliggende i og nær jernbanestasjoner/ kollektivknutepunkter. Vi er en av de viktigste utbygger-aktørene i dagens knutepunktsutvikling. Som 100 % statlig eiendomsselskap eid av Samferdselsdepartementet gjennom NSB AS er vi således et svært betydningsfullt redskap for å nå de målene som uttrykkes i *Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*.

Det foreliggende høringsutkastet trekker frem *langsiktighet og fleksibilitet* i den fysiske planleggingen som et mål. For å sikre dette er det vesentlig at reguleringsplaner får tilstrekkelig robusthet og lang varighet. Rom erfarer at også *tilstrekkelig forutsigbarhet* for de investeringer som kreves er nødvendig for å lykkes med en bærekraftig utvikling av byer og tettsteder der knutepunktene spiller en vesentlig rolle. Knutepunktsprosjekter omfatter ofte komplekse arealer og mange tomter. Derfor må det foreliggende revisjonsarbeidet av statlige planretningslinjer ses i sammenheng med det pågående arbeidet med endringer i plan- og bygningsloven. Når det gjelder sistnevnte, bør man særlig vurdere å utvide adgangen til å fremme områdeplaner til å omfatte flere aktører enn kommunene, for eksempel selskap som Rom Eiendom. Samtidig bør varighetsbegrensningene på detaljreguleringer revurderes.

Generelt om det foreliggende høringsutkastet

Rom Eiendom finner at det nye forslaget til statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er betydelig mer fokusert på knutepunktsutvikling enn de gjeldende Rikspolitiske retningslinjer. Vi støtter sterkt høringsutkastets vektlegging av byutvikling og fortetting ved kollektivknutepunktene. Dette er nødvendig og positivt.

Det nye forslaget går lenger enn gjeldende retningslinjer i å konkretisere tilretteleggingen for de enkelte plantemaene, som godstransporten (punkt 4.7), sykkel (punkt 4.5) osv. Og der man i gjeldende retningslinjer stopper ved å si at det skal planlegges for en effektiv ressursutnyttelse og effektiv trafikkavvikling, benytter det foreliggende forslaget fysiske beskrivende ord som «kompakt utbyggingsmønster» og «høy arealutnyttelse». Rom finner dette positivt og klargjørende.

Det er imidlertid mye bruk av det anbefalende «bør» i høringsutkastet. Dette gjør forslaget noe utflytende og svekker dokumentet som innsigelsesgrunnlag.

Rom stiller seg i all hovedsak bak det foreliggende forslaget til statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Vi har likevel en del detaljmerknader til de enkelte punktene:

Hovedpunkt 3. Mål

Målene er klarere presisert enn i gjeldende retningslinjer. Rom støtter at en kompakt utvikling av byer og større tettsteder ordfestes som et mål (2. ledd), samtidig med at kvalitetskrav presiseres (3. ledd).

Vi merker oss positivt målet i 6. ledd om langsiktighet og fleksibilitet i planleggingen, motivert med at demografiske forhold og *etterspørsel* endres. For oss som utbygger med både et samfunnsmessig og et kommersielt mandat er det positivt at etterspørselen, dvs. markedets behov og ønsker anerkjennes som en av parametrene for den offentlige planleggingen.

Hovedpunkt 4. Retningslinjene

Punkt 4.2

Høringsutkastet sier i 3. setning: «Ny utbygging bør styres mot områder med færrest mulig arealkonflikter.»

Utbygging/fortetting skjer ofte i form av transformasjon av områder som er sentralt beliggende eller på annen måte er viktige i by- og tettstedsutviklingen. I slike tilfelle vil arealkonflikter ofte foreligge. Norge har videre mye erfaring fra noen tiår tilbake der for eksempel spredt lokalisering av nye boligfelt for å unngå dyrkbar mark har ført til en dårlig tettstedsutvikling.

Rom mener derfor at graden av arealkonflikt ikke bør styre arealutviklingen. Eventuelt bør retningslinjene spesifisere hvilke typer arealkonflikter man bør søke å unngå.

Punkt 4.3

I 3. ledd sier høringsutkastet: «I områder med stort utbyggingspress bør det vurderes arealutnyttelse og byggehøyder utover det som er typisk, samtidig som viktige stedskvaliteter ivaretas.»

Rom mener at det er helt nødvendig å øke tettheten relativt kraftig i mange slike tilfelle, og at vurderinger om dette iallfall må være påkrevd. Vi vil foreslå at «bør» byttes ut med *skal*.

Punkt 4.4

Rom Eiendom finner at prioritering av utbygging *fremfor vern* i gangavstand fra stasjoner/knutepunkter på hovedårene i kollektivnettet er noe svekket i dette forslaget (pkt. 4.4) i forhold til gjeldende RPR-ATP. Dette mener vi er uheldig. Vi vil foreslå følgende endring av 1. ledd, 3. setning: «I gangavstand fra kollektivknutepunkter og stasjoner på hovedlinjene for kollektivtrafikken bør *skal* utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vernehensyn.»

Punkt 4.5

Når det gjelder mulige fremtidige behov for utvidelser av infrastrukturen for kollektivtransporten, vil Rom Eiendom fremholde at arealavsetninger til dette bør være basert på realistiske beregninger og et gitt,

rimelig tidsperspektiv. Det kan ellers være fare for at byutviklingen rundt kollektivknutepunkt hindres fordi unødige store områder båndlegges. Vi påpeker at det i noen tilfelle kan være meningsfylt å legge til rette for utbygginger tilpasset *en mulig begrenset levetid*, på sentrale arealer der hvor behovene knyttet til transportstrukturen er svært usikre og langsiktige («planlegge for 100 år, bygge for 30 år»). Dette kan for eksempel gjelde sporutvidelser, terminal-arealer eller innfartsparkeringsarealer. Rom foreslår at denne problemstillingen tas opp i form av et tillegg til 1.ledd, 1. setning.

Det er for øvrig svært positivt at behovet for å økonomisere med arealbeslag til parkering rundt kollektivknutepunktene trekkes frem i høringsutkastet, likeledes behovet for bilbegrensende tiltak.

Punkt 4.6

1. ledd: I samsvar med retningslinjenes mål bør 1. setning få et innskudd: «Handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjeneste- og servicefunksjoner skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og *kollektivknutepunkter* og i samsvar med regionale planer, og støtte opp om utvikling av levende by- og tettstedssentra. Dette gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive....»

I flere byer og tettsteder er imidlertid jernbanestasjon/kollektivknutepunkt beliggende i utkanten av eksisterende sentrum. Banebaserte kollektivknutepunkter kan vanskelig flyttes på. I slike tilfelle blir det viktig å skape en fysisk og funksjonell sammenheng mellom knutepunkt og bysentrum. Rom Eiendom foreslår en tilføyelse i pkt. 4.6: *Der hvor det er avstand mellom kollektivknutepunkt og eksisterende by-/tettstedsentrum, skal planleggingen tilstrebe å knytte sammen knutepunkt og sentrum.*

2. ledd: Høringsutkastet sier: «Virksomheter som nevnt over tilpasses omgivelsene med hensyn til utforming, skala og struktur.»

Rom Eiendom påpeker at ordet «tilpasses» ofte i praksis tolkes som «omtrentlig kopiering». Vi ser da at et ønske om tilpasning kolliderer med krav til høy arealutnyttelse og en urban, tidsmessig bygningsstruktur som markedet etterspør, og som er økonomisk mulig å realisere. Dette gjelder særlig der hvor det dreier seg om fortetting i glissen eldre bystruktur med frittstående bygninger på 1½ - 2½ - kanskje 3½ etasjer. Vi vil fremheve at *høy tetthet* gir mulighet for kort avstand mellom alle daglige aktiviteter og et mangfold av tilbud. *Høy tetthet* er en forutsetning for et levende sentrum og er, godt utformet, således en kvalitet i seg selv.

Rom foreslår at setningen om tilpasning strykes, særlig fordi punkt 4.3, 3.ledd allerede har med det riktige poenget: Å ivareta gode stedskvaliteter.

Hovedpunkt 6 Offentlige myndigheters ansvar i planleggingen

Punkt 6.1

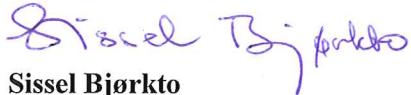
I samsvar med sitt formål har plan- og bygningsloven i kapittel 5 bestemmelser om medvirkning i planleggingen. Statlig eide selskaper, som Rom Eiendom, er ikke nevnt der, for eksempel som obligatoriske mottakere av hørings saker innenfor sitt interesseområde. Vi vil anføre at store aktører som Rom bør tas med på råd under utarbeidelsen av arealplaner på overordnet nivå. Vi vil derfor foreslå følgende tilføyelse i punkt 6.1 i det foreliggende høringsutkastet: 3. setning: «Det bør også søkes samarbeid med andre aktører, *herunder statlige transport- og utbyggingsselskap*, for å finne løsninger som reduserer transportbehovet og som styrker grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange.»

Punkt 6.7

Det er en omforent oppfatning at det har gått inflasjon i bruken av innsigelsesinstituttet. Det fremmer *ikke* hensikten med de foreliggende retningslinjene;- mer effektive planprosesser. Rom vil anbefale at det i punkt 6.7 eller i utfyllende kommentar tas inn en oppfordring til innsigelsesorganene om å begrense

bruken av innsigelser til eget saksfelt, og til forhold som faktisk er av *nasjonal* eller av *vesentlig* betydning, og ellers i samsvar med plan- og bygningslovens §§ 5.4 og 5.5.

Vennlig hilsen
Rom Eiendom AS



Sissel Bjørkto
planutreder

Kopi: NSB AS v/ Geir Isaksen
NSB Persontrafikk v/ Johan Selmer; Henning Myckland