



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.: 201306083-2
Deres ref.: 13/3055-
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 ny statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel - høring og offentlig ettersyn

Vi viser til Miljøverndepartementets brev av 3.9.2013 om overnevnte.

Bestemmelsens formål er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre, bidra til samfunnsøkonomisk effektiv arealbruk og legge til rette for miljø- og helsefremmende transportvalg. Bestemmelsen skal avløse gjeldende rikspolitiske bestemmelse for kjøpesentre som trådte i kraft 1. juli 2008.

Regional sammenheng:

Vi savner en differensiering av by- og tettstedssentrum. Det er kun satt en grense på om handelsvirksomhet enkeltvis eller samlet utgjør et bruksareal på over og under 3000 m². Jernbaneverket mener at det bør settes ytterligere en grense, på for eksempel 10 000 m², for å sikre at store handelsvirksomheter lokaliseres i større byer og tettstedsentere. Lokalisering av store handelsvirksomheter må sees på i regional sammenheng gjennom regionale planer. Plassering av store handelsvirksomheter over for eksempel 10 000 m² bør godkjennes av fylkeskommunen.

Arealutnyttelse:

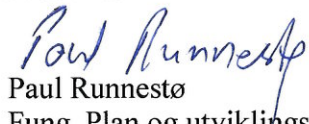
Den statlige planbestemmelsen omtaler ikke arealutnyttelse og fortetting ved etablering av handelsvirksomhet. Det er i høringsforslag til statlig planretningslinjer for samordnet bolig, -areal- og transportplanlegging, punkt 4.3 foreslått at det skal legges til rette for høy arealutnyttelse og fortetting i sentrale by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter. Jernbaneverket mener at det burde inntas lignende formuleringer i statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel.

Biltilgjengelighet:

Det er viktig at de trafikale konsekvensene ved etablering av kjøpesentre og handel i sentrum er tilstrekkelig synliggjort, da kjøpesentre tradisjonelt ofte er bilbasert. Vi mener at etablering av biltrafikkgenererende handelsvirksomhet i by- og tettstedssentra med god kollektivdekning kan være med å undergrave vilkårene for godt kollektivtrafikktilbud. Ved etablering av handelsvirksomhet må de trafikale konsekvensene belyses, samt at det må redegjøres for hvordan trafikkavviklingen

løses, herunder hvordan tiltakshaver skal møte målene om å ta trafikkvekst kollektivt og med gang og sykkeltrafikk. Jernbaneverket mener at planmyndighetene må kunne nekte etablering om handelsvirksomheten ikke bidrar tilstrekkelig til det. Vi viser igjen til høringsforslag til statlig planretningslinjer for samordnet bolig, -areal- og transportplanlegging, punkt 4.5 hvor det er foreslått at *“tiltak for å begrense biltrafikken, herunder parkeringsrestriksjoner, bør tas i bruk som trafikkregulerende tiltak i by- og tettstedsområder hvor det finnes et godt tilbud for kollektivreisende, gående og syklende.”* Vi mener at det må innarbeides lignende formuleringer i statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel. I behandlingen av reguleringsplan (områderegulering) for Oslo lufthavn Gardermoen fastsatte Miljøverndepartementet som eksempel at den overordnede målsettingen for kollektivandel for flypassasjerer skulle økes til minimum 75 prosent. Noe lignende kan gjøres i disse bestemmelsene ved at man overfører ansvaret for å oppnå en høy kollektivandel, samt en høy andel gående og syklende til handelsstanden. Man kan for eksempel fastsette en minimums andel for gående, syklende og reisende med kollektive midler.

Med hilsen



Paul Runnestø
Fung. Plan og utviklingsdirektør



Terje Eidsmoen
fung. Avdelingsdirektør
Plan og myndighetskontakt