

Miljøverndepartement
Postboks 8031 Dep
0030 OSLO

Vår saksbehandler
Arvid Rosén
Eirik Dale

Vår dato
2003-12-02

Vår referanse
2003/03153-10/008

Deres dato

Deres ref
2003/433- P/HJN

Høring - NOU 2003:14 Bedre kommunal og regional planlegging etter plan- og bygningsloven

Det vises til Miljøverndepartementets brev av 20. mai d.å. vedrørende høring av ovennevnte NOU.

Det vises videre til Avinors uttalelse i brev av 1. september d.å. i forbindelse med fremskyndet høringsfrist vedrørende enkelte av forslagene i NOUen.

Avinor har ellers gjennom utvalgets arbeid hatt anledning til å komme med innspill og erfaringer, både i forhold til delutredning 1 som ble fremlagt i 2001 og i forhold til delutredning 2 som nå er ute til høring.

Lovforslaget innebærer en omfattende revisjon av hele plan og bygningsloven med henblikk på å effektivisere planprosessen. Det rettes fokus på samordning mellom planlegging med hjemmel i plan og bygningsloven og annen sektorplanlegging, kravene til statlig medvirkning i plansaker skjerpes med blant annet innskrenket adgang til innsigelse.

Utvalget foreslår introduksjon av nye plantyper som *områdeplan* og *detaljplan* til erstatning for *kommunedelsplan*, *reguleringsplan* og *bebyggelsesplan*. Videre innføres *hensynssoner* som gjennomgående planbegrep på flere nivå. Sistnevnte vil kunne ha en positiv betydning i forbindelse med planlegging av lufthavner og sikring av områdene rundt disse.

Nedenfor følger noe utdypende kommentarer:

Fylkesplanens arealdel

Utvalget går inn for å styrke planlegging på fylkesnivå. For å ivareta nasjonale eller regionale interesser foreslår utvalget at det kan utarbeides fylkesdelplan for arealbruk med særlige rettsvirkninger.

Ved at fylkene får adgang til å utarbeide og fremme slike fylkesdelsplaner, gis det en utvidet mulighet for å avveie lokale forhold opp mot regionale interesser. Avinor ser behov for dette i forbindelse med lufthavnutbygging og sikring av restriksjons- og støysoner. En fylkesplan vil også kunne få betydning der hvor lufthavner er lokalisert i to kommuner, og der restriksjoner og støysoner strekker seg utover flere kommuner.

Kommuneplan

Arealbruksformål vil være gjennomgående for flere plannivå. Lufthavnens område antas således å bli angitt som samferdsel/lufthavn både i kommuneplan og nivået under. Som helt nytt element foreslås innføring av *hensynssoner* for å angi særlige hensyn eller restriksjoner med betydning for hele eller deler av kommunen.

For lufthavner innebærer forslaget en vesentlig endring og forbedring i forhold til dagens situasjon da det er svært varierende praksis med hensyn til innarbeidelse av restriksjonsområder i kommuneplansammenheng.

Avinor ser det som en klar fordel at kommuneplanens arealdel alltid inntegner flystøysoner og restriksjonsområder, som på en relevant måte viser flyplassen og de arealmessige konsekvenser/hensyn som må tas.

Når det gjelder anledning til lengre binding av deler av kommuneplanens arealdel, vil dette kunne være ønskelig for restriksjonsområder og støysoner, der hvor disse ikke omfattes av områdeplaner og detaljplaner eller er sikret gjennom luftfartslovens bestemmelser.

Områdeplan.

Områdeplan antas i stor grad og erstatte dagens kommunedelsplaner og egengenererte reguleringsplaner, og vil inngå som et viktig styringsinstrument i kommunens arealplanlegging. Arealbruksformål og hensynssoner får noenlunde samme betegnelser som for kommuneplanen, og det vil være mulighet for å se disse i sammenheng. Det innføres krav om utarbeidelse av planprogram tidlig i planfasen tilsvarende som for kommuneplan.

Det gis videre anledning til å innarbeide miljømål i egne bestemmelser som for eksempel grenseverdier om forurensning. Konsekvensutredning skal eventuelt inngå og innarbeides i områdeplan.

Endring til områdeplan og detaljplan antas ikke å innebære noen reduisering av rettsvirkninger i forhold til dagens reguleringsplanlegging.

Detaljplan

Detaljplan er tenkt brukt for avgrensede områder og vil delvis erstatte reguleringsplaner samt bebyggelsesplan.

Når det gjelder innhold og utforming blir disse tilsvarende som for områdeplan, mens det vil gis mulighet for forenklet behandling tilsvarende som for bebyggelsesplaner.

Plan og bygningsloven i forhold til sektorlovgivning.

Planutvalget har drøftet forholdet mellom plan og bygningsloven og anledning til å fremme planer med arealvirkninger etter annen særlovgivning. Det foreslås at all planlegging gjøres med hjemmel i plan og bygningsloven, og at man på sikt fjerner de muligheter for eksempel Luftfartsloven gir til å sikre restriksjonsområder.

Avinor ønsker for sin del å presisere at vi alltid har fulgt intensjonene i dagens planverk om arealplanlegging gjennom plan- og bygningsloven, og at denne mulighet i Luftfartsloven ikke har vært benyttet mye. Oslo Lufthavn AS er et unntak. Samferdselsdepartementet vedtok her at restriksjonsplanen skulle gjøres i medhold av luftfartsloven blant annet fordi den omfattet flere kommuner og en erkjennelse av at plan og bygningslovens bestemmelser på dette området ikke var entydige nok.

Innføring av *hensynssoner* vil etter Avinors oppfatning være et langt skritt i retning i å rette opp dette, samtidig som vi på det nåværende tidspunkt ikke vil anbefale at man fjerner helt muligheten for å fremme slike planer etter luftfartsloven.

Samordning av plan og konsekvensutredning

Konsekvensutredning og annen plan samordnes, noe Avinor ser som en stor forbedring fordi ressurser ved dette samles og kanaliseres gjennom samme prosess. For øvrig vises til vår tidligere uttalelse i brev av 1. september d.å.

Avsluttende kommentar

Avinor ser i store trekk positivt på de endringer som lovforslaget innebærer, og vi har således ingen bemerkninger utover kommentarene ovenfor til lovforslaget slik det nå foreligger.

Med vennlig hilsen



Tarald Johansen



Eirik Dale

Kopi: Samferdselsdepartementet