

27. oktober 2013  
Deres ref.: 13/3047

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep.  
0030 OSLO

## **HØRINGSUTTALELSE TIL FORSLAG TIL STATLIGE PLANRETNINGSLINJER FOR SAMORDNET BOLIG-, AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING**

Naturvernforbundet viser til forslag til statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, som Miljøverndepartementet har sendt på høring.

Vi vil først understreke behovet for statlige planretningslinjer på dette fagområdet, og vi er svært glade for at de nye retningslinjene er på høring. Vi ber om at prosessen med å ferdigstille og implementere retningslinjene gjøres raskt. Når det gjelder innholdet i høringsforslaget, mener vi at det er svært bra og vi advarer mot å svekke forslaget etter høringsrunden. Vi har noen få kommentarer, som vi håper blir vurdert:

### Kap. 3

En del av formålet i plan- og bygningsloven og den nye naturmangfoldloven blir borte i denne formålsparagrafen når det i siste setning i tredje avsnitt kun refereres til miljøverdier, som kan være noe uklart. Naturvernforbundet mener setningen bør framheve også naturverdier, slik at det ikke er tvil om at også naturmangfold, sjeldne arter og viktige naturtyper skal ivaretas.

Vi foreslår derfor at siste ord i tredje avsnitt endres fra "miljøverdiene" til "natur- og miljøverdiene".

### Kap. 4.2 og 4.3

Naturvernforbundet mener at prinsippet om konsentrert utbygging for å redusere transportomfanget er viktig, uavhengig av om vi snakker om tettbygde eller spredtbygde strøk. Der hvor kollektivtransporten ikke vil være et relevant alternativ, må det fortsatt være et mål at turene blir så korte at flest mulig kan gå og sykle, og at bilturene blir kortest mulig. I mindre byer og små tettsteder vil kollektivtransporten ha små muligheter til å bli et reelt alternativ til bil, mens gange og sykkel fortsatt vil kunne ha betydelige potensial.

Vi mener derfor at kap. 4.2 må slå fast at arealpolitikken må ha som mål å redusere transportbehovet generelt, og at kap. 4.2 må være restriktiv mot spredt utbygging også i områder der kollektivtransporten ikke har potensial for å være et reelt alternativ til bil.

### Kap. 4.5

Forslaget sier at det fortsatt vil være behov for investeringer i hovedvegnettet og omprioritering av vegareal for å sikre god framkommelighet for næringstransport.

Til dette har vi to kommentarer: For det første er det viktig å være klar over at restriktive grep overfor privatbilen – i kombinasjon med satsing på kollektivtransport, sykkel og gange – vil være til fordel for næringstransportene. Utbygging av ny infrastruktur for næringstransporter bør ikke være nødvendig, all den tid det er et stort potensial for å utnytte vegarealene bedre enn å fylle dem opp med privatbiler med i gjennomsnitt 1,2 personer om bord. For det andre mener vi at planretningslinjene bør presiserer at infrastrukturinvesteringene må være i tråd med målet om at

personbiltrafikken ikke skal vokse i storbyområdene (et mål som er helt avgjørende, og som det refereres til i andre avsnitt i kap. 3).

#### Kap.4.6

Her savner vi en henvisning til formålet i de statlige retningslinjene, og vi mener det bør presiseres med et tillegg i første setning i første avsnitt, slik at dette blir slik:

"4.6 Handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjeneste- og servicefunksjoner skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering der det legges stor vekt på gode miljøløsninger og trygge lokalsamfunn og bomiljø, tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og i samsvar med regionale planer, og støtte opp om utvikling av levende by- og tettstedssentra."

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Holger Schlaupitz  
fagleder