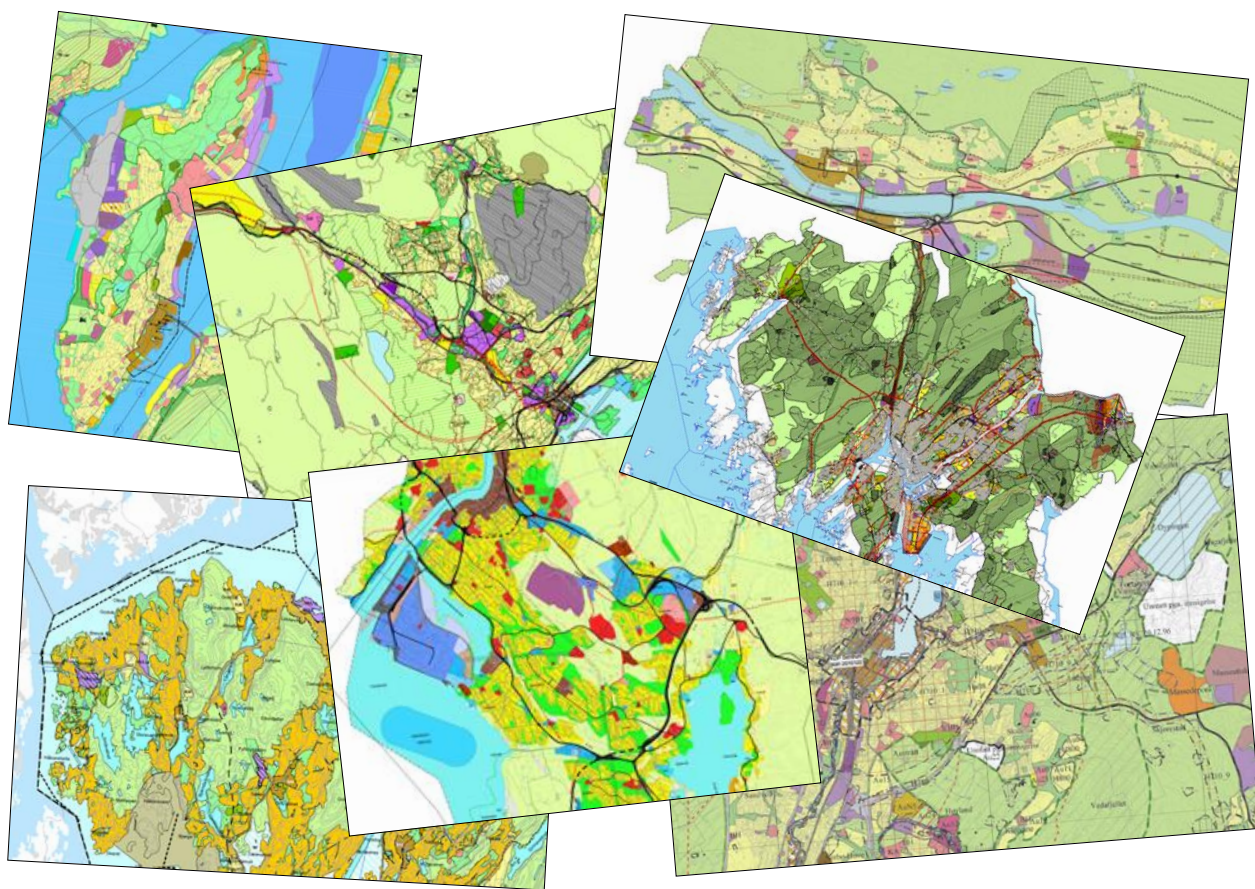


Kommuneplanens arealdel som grunnlag for helhetlige bymiljøavtaler

Kartlegging, vurderinger, anbefalinger



Oppdragsgiver: Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Oppdragets tittel: Vurdering av kommuneplanens arealdel i ni norske byområder som grunnlag for helhetlige bymiljøavtaler

Mars, 2014

Forord

Miljøverndepartementet bestilte høsten 2013 en systematisk kartlegging av innholdet i kommuneplanens arealdel i de ni byområdene som i Nasjonal Transportplan (NTP) er definert for helhetlige bymiljøavtaler. Her ville en ha vurdert i hvilken grad dagens vedtatte arealplaner tilfredsstiller de rammene NTP gir for inngåelse av slike avtaler, med vekt på utbyggingsområder.

Målet for bymiljøavtalene er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet»). Kartleggingen og vurderingen skulle legges til grunn for konkrete anbefalinger om hvilke sider ved planene som bør utvikles for dette målet skal kunne nås.

Civitas har gjennomført oppdraget i to deler, først en systematisk gjennomgang av byområdenes planer, og deretter utarbeiding av rapport og oppsummeringer. Det presiseres at hverken «nullvekstmålet» eller kriteriene som Civitas har satt opp for vurdering av planene var kjent for kommunene da de aktuelle arealplanene ble utarbeidet/vedtatt. Vurderingen av dagens planer er gjort for å formulere anbefalinger om krav til *framtidig* planlegging som grunnlag for bymiljøavtaler.

Fra 01.01.2014 er det aktuelle arbeidsfeltet overført til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Kontaktpersoner i departementet har vært Tore Leite og Jørgen Brun (leder).

Dokumentgjennomgangen for byområdene er basert på materiale publisert på Internett. Arbeidet er fordelt på Njål Arge, Jomar Lygre Langeland og Rune Opheim, som gjennom interne diskusjoner har avstemt vurderingene seg imellom. Vi har innhentet tilleggsopplysninger og «faktasjekk» fra kontaktpersoner i administrasjonen i kommuner og/eller fylkeskommune og interkommunale organer. Våre vurderinger er *ikke* formelt forelagt kommuner eller andre for uttalelse, og Civitas påtar seg ansvar for eventuelle feil eller misforståelser som måtte forekomme i oppsummeringene for de enkelte byområdene.

I januar 2014 ble det avholdt midtvegsmøte med oppdragsgiver der foreløpige resultater ble presentert og diskutert. Rapporten er redigert av Opheim på grunnlag av kartlegging og midtvegsmøte. Arge og Langeland har bidratt med kommentarer og tekstinnspill.

Stor takk til alle som har bidratt i prosjektet!

Tromsø, mars 2014



Rune Opheim
- prosjektleder Civitas

Innhold

Forord

Sammendrag4

1 Formål og metode.....7

1.1	Bakgrunn, formål	7
1.2	Gjennomføring av oppdraget, metode	8
1.3	Metodiske utfordringer	9
1.4	Forutsetninger som er lagt til grunn.....	12

2 Regionale føringer 14

2.1	Aktuelle planer og prosesser	14
2.2	Vurdering av regionale planer for arealbruk og transport.....	15
2.3	Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?.....	18
2.4	Følges regionale planer opp i kommunene?	18

3 Kommuneplanens arealdel..... 21

3.1	Arealbehov, nye utbyggingsområder	21
3.2	Fortetting og transformasjon.....	22
3.3	Lokalisering av handel.....	24
3.4	Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted»	26
3.5	Sentrumsavgrensning og fordeling av vekst	27
3.6	Styrking av bysentrum	29
3.7	Knutepunkter og kollektivakser.....	30
3.8	Parkering.....	32
3.9	Tilrettelegging for gående og syklende.....	34
3.10	Grønnstruktur m.m.....	36
3.11	Rekkefølgebestemmelser som virkemiddel	37
3.12	Andre helse- og miljøhensyn	37
3.13	Vil nullvekstmålet bli nådd?	38
3.14	Hovedutfordringer	40

4 Anbefalinger 42

4.1	Forutsetninger	43
4.2	Metodikk for å vurdere effektene av ulik arealbruk	45
4.3	Resultatorientert areal- og transportplanlegging.....	48
4.4	Forslag til helhetlig løsning basert på resultatstyring	52
4.5	Andre aspekter ved kommuneplanens arealdel.....	54

Referanser 57

VEDLEGG 1: Skjemaer med vurderinger for de enkelte byområdene..... 58

Bergensområdet	59
Bærum	66
Drammensområdet.....	70
Grenland	77
Kristiansandsregionen.....	83
Nedre Glomma	90
Nord-Jæren	95
Osloområdet.....	101
Tromsø	105
Trondheimsregionen.....	110

Sammendrag

Nasjonal transportplan og klimaforliket i Stortinget åpner for helhetlige *bymiljøavtaler* knyttet til arealbruk og transport i de ni største byområdene. Her kan nivå på statlige bidrag til transportsystem koples til innsats for at veksten i persontransporten tas med kollektivtrafikk, sykling og gange, («nullvekstmålet» for biltrafikk). Bymiljøavtalene skal være basert på et plangrunnlag etter plan- og bygningsloven, og skal inneholde alle transportmidler, bilrestriktive tiltak og finansieringsordninger både for investering og drift av transporttilbudet.

Kvalitativ vurdering av kommunenes arealplanlegging

Etter oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet har Civitas kartlagt og vurdert kommuneplaner i storbyene og utvalgte omlandskommuner. Tema har vært i hvilken grad dagens planer bidrar til oppnåelse av «nullvekstmålet». Arealdelene er sett i sammenheng med regionale planer, og utvalgte kommunedel- og reguleringsplaner. Vurderingen av dagens planer er gjort med tanke på å *formulere anbefalinger om krav til framtidig planlegging* som grunnlag for bymiljøavtaler.

Det er gjort *kvalitative* vurderinger, og benyttet skjema med et sett av temaer / spørsmål som arealplanene er vurdert i forhold til. Det presiseres at hverken «nullvekstmålet» eller kriteriene som Civitas har satt opp var kjent for kommunene da de aktuelle arealplanene ble utarbeidet/vedtatt.

Det kan være vanskelig å skille mellom kvaliteter ved *planene* og kommunenes svært varierende *utgangspunkt* for å nå «nullvekstmålet». I tillegg til tidligere tiders arealplanlegging er statlig innsats, naturgitte forutsetninger, dagens reisemønster og innbyggernes holdninger viktige faktorer. Det har vist seg utfordrende å oppsummere de kvalitative vurderingene på en måte som gir grunnlag for objektiv sammenlikning kommunene imellom, og mellom de ulike temaene som er vurdert. Planenes bestemmelser er som regel ikke konkrete nok til at det fullt ut er mulig å vurdere *styrken* i de ulike plangrep som benyttes. Gjennomgangen gir imidlertid et godt grunnlag for å identifisere positive sider og forbedringsmuligheter knyttet til arealplanleggingen i storbyområdene.

I tre av ni vurderte byområder finner vi i dag regionale planer som i høy grad anses å være styrende for kommunenes arealpolitikk. Etterlevelsen i kommunene varierer, vi ser for eksempel at kommunene i liten grad *fjerner* bilbaserte områder fra sine arealdeler selv om denne arealbruken strider mot regional plan.

Kommunene gjør som regel grundige vurderinger av arealbehov, og har til dels store arealreserver til boligformål, men gir i planene sjelden forrang til områder der mange kan gå, sykle eller reise kollektivt. Fire av atten vurderte kommuner har etter vårt skjønn i høy grad vurdert og utnyttet potensialet for fortetting i områder nært sentrum og / eller med god

kollektivdekning. Selv om mange planer angir sentrumsnær fortetting og utbygging, åpner de gjerne samtidig for betydelig bilbasert utbygging.

Det er vanskelig, ut fra kommunenes arealdeler, å se vilje til å styre lokalisering av handel og besøksintensive virksomheter til områder der mange vil gå, sykle eller reise kollektivt. Det samme gjelder allokering av virksomhet til bysentrum. Men mange arbeider med positive virkemidler for å gjøre sentrum mer attraktivt.

I fire byer finner vi arealplanlegging som i høy grad bygger opp under en utvikling av knutepunkter og kollektivakser som kan bidra til «nullvekstmålet». I mange kommuner savnes en realitetsvurdering av kollektivtrafikkens potensial for å øke sin markedsandel i prioriterte byggesoner.

Kun i de tre største bykommunenes arealdeler finner vi at det i høy grad benyttes tilgjengelige parkeringsvirkemidler (maksnormer, boligsoneparkerer, fjerning av offentlige parkeringsplasser) som kan bidra til redusert biltrafikk. Det er stor variasjon i planenes ambisjoner, flere kommuner viser i praksis ingen parkeringsregulering som vil begrense biltrafikken.

Tiltak for å fremme sykling har blitt mer vanlig i byene, men vi finner liten grad av strategisk, rutevis tilnærming sett i sammenheng med planlagt arealbruk. Tiltakene for å få flere til å gå er få og fragmenterte. Realitetsvurdering av aksjonsradius til fots og på sykkel, og hensyntaken til høydeforskjeller og snarveger / ruter som ikke følger bilveg, f.eks. i grønnstrukturen, er som regel lite reflektert i arealplanene.

Blant tiltakene i dagens planer som i størst grad kan bidra til oppnåelse av «nullvekstmålet» vil vi framheve sentral lokalisering av ny utbygging, fortetting og transformasjon, transporteffektiv lokalisering av virksomheter / handel, parkeringsregime og koordinering av arealbruk med tiltak på kollektivsystemet (holdeplasser, knutepunkt). Det er imidlertid vanskelig å danne et helhetlig bilde av i hvor stor grad den enkelte kommunes planinnsats bidrar til «nullvekstmålet».

Våre anbefalinger

Planlegging påvirker per definisjon det som skjer *fra nå av*. I den grad planer skal inngå i grunnlaget for bymiljøavtaler er det således *bidrag til framtidig utvikling* som kan evalueres, og eventuelt stimuleres.

«Nullvekstmålet» er, slik vi ser det, ambisiøst, og vi ser behov for *dyptgripende endringer* i regional og kommunal planlegging etter PBL dersom dette målet skal være innen rekkevidde. Samtidig ser vi *potensial for raskere, mer effektiv, bedre koordinert og mer målrettet planlegging*

Det er behov for mer konkrete planer, og ønskelig med et system der evalueringskriterier benyttes aktivt i planleggingen. Dersom evaluering av planene *kun* skal gjennomføres i ettertid, kan det forsinke gjennomføringen, og gi mindre målrettet planlegging. Uansett er det behov for et langt bedre datagrunnlag, blant annet knyttet til reisevaner.

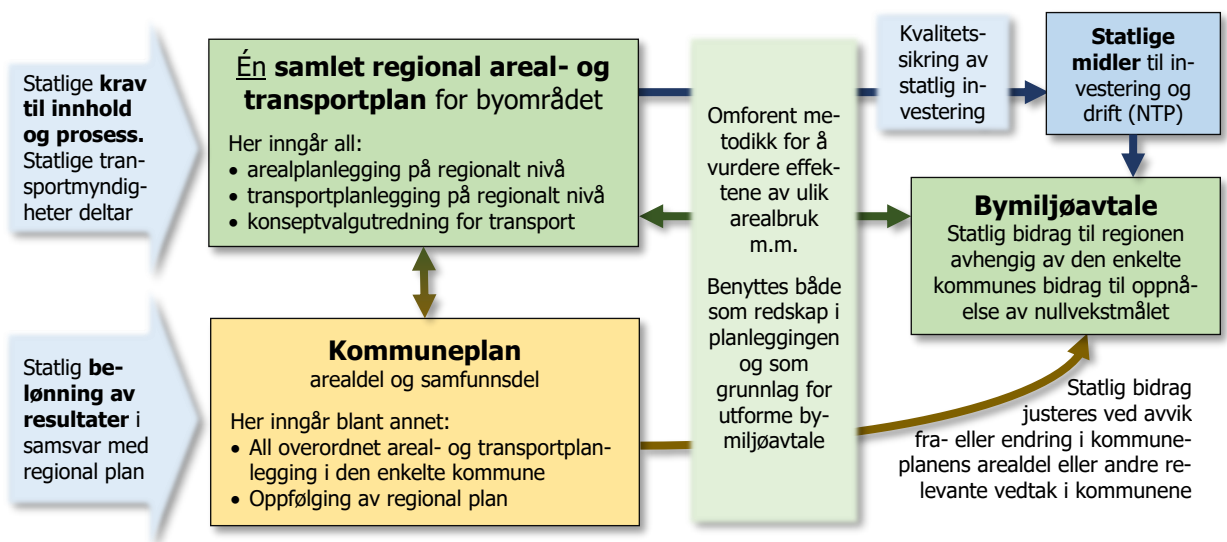
NTP fastslår at det i dag mangler god faglig metodikk for å kunne vurdere effektene av ulike arealbruk. Utvikling av slik metodikk vil være en forutsetning for at arealplanleggingen skal danne grunnlag for helhetlige bymiljøavtaler. Et naturlig førstevalg vil være å vurdere måloppnåelsen direkte ved hjelp av beregninger, alternativt kan *indikatorer* benyttes.

Som grunnlag for inngåelse og oppfølging av helhetlige bymiljøavtaler anbefaler vi en mer *resultatorientert* areal og transportplanlegging, både regionalt og i den enkelte kommune. Det kan utvikles vurderingskriterier som blant annet omfatter følgende «sjekkpunkter»:

1. Når ubebygde arealer tas i bruk bør kommunene velge lokalisering som resulterer i færrest mulig utkjørte kilometer med bil.
2. Potensial for fortetting bør utnyttes i områder der det er mest sannsynlig at folk vil gå, sykle eller reise kollektivt til daglige gjøremål.
3. For større virksomheter bør det velges en lokalisering som gir færrest mulig utkjørte kilometer med bil.
4. Muligheten for å parkere privatbil bør begrenses i områder der folk har gode muligheter for å gå, sykle eller reise kollektivt.
5. Bedre kollektivtilbud og tilrettelegging for gående og syklister bør prioriteres foran tiltak som gjør det enklere å bruke privatbil. Knutepunkter for gods-/ persontransport bør lokaliseres transporteffektivt.

Øvrige tiltak i bymiljøavtalene som krever oppfølging / aksept i den enkelte kommune bør inngå i kommuneplanens samfunnsdel. I tillegg til restriksjoner på bilbruk / trafikantbetaling omfatter det blant annet informasjonsarbeid og hensyntaken til markedets styring av utbyggingen.

Dagens til dels fragmenterte areal- og transportplanlegging bør på lengre sikt kunne erstattes av én felles planprosess på regionalt nivå fulgt opp med revidering av den enkelte kommuneplan. Krav til utredning og innledende effektvurdering kan rettes mot regionalt nivå, mens oppfølgingen i den enkelte kommune kan benyttes som grunnlag for å fastsette resultatbasert statlig stimulering. Dette vil gi større handlingsrom for lokale myndigheter til selv å velge løsninger. Sammenheng mellom ulike deler av forslaget er illustrert nedenfor:



1 Formål og metode

1.1 Bakgrunn, formål

I Norge har det i flere tiår vært en bred planfaglig forståelse for den nære sammenhengen mellom arealbruk og transportsystem. Likevel er det fremdeles en utfordring å omsette den underliggende kunnskapen til praktisk byutvikling.

Utvikling av helhetlige avtalebaserte bypakker, som virkemiddel for en bærekraftig areal- og transportutvikling i byområder, er omtalt i Klimameldingen og klimaforliket i Stortinget. Det åpnes for en ny type helhetlige bypakker, kalt *bymiljøavtaler* i stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2014-23 (NTP). Byenes innsats kan i denne sammenheng utgjøre grunnlag for å fastsette statlig bidrag til transportsystemet.

Bymiljøavtalene skal være basert på et plangrunnlag etter plan- og bygningsloven (PBL), og skal inneholde alle transportmidler, bilrestriktive tiltak og finansieringsordninger både for investering og drift av transporttilbudet. Byområdene som i NTP er definert for helhetlige bymiljøavtaler er Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø. Det er et mål at de to avtaleformene, bymiljøavtaler og avtaler om belønningsmidler for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk på sikt skal utgjøre en samlet ordning (litt. 5 og 6).

Både i NTP og klimameldingen er det formulert mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. En viktig grunn til å sette dette «nullvekstmålet» er å bidra til reduserte klimagassutslipp gjennom å begrense antallet utkjørte kilometer med privatbil. Det vil også kunne bidra til å begrense støy, lokal luftforurensning og behov for arealforbruk til trafikkformål. Aspekter som tidshorisont, forhold til næringslivets transport (gods m.m.), og eventuell hensyntagen til eksisterende lokal virkemiddelbruk og lokale forhold for øvrig (se kap. 1.3) synes imidlertid ikke å være fullt ut avklart.

Transportvolum og reisemiddelfordeling påvirkes blant annet av kommunenes planlegging av arealbruk og transport (ATP). Gjeldende statlige føringer på området er gitt i rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging fra 1993. Under forrige regjering ble disse foreslått erstattet av statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging som var på høring i 2013 (litt. 3). Videre har Statens vegvesen høsten 2013 sendt på høring et forslag til et felles minimum indikatorsett knyttet til oppfølging av helhetlige bymiljøavtaler (litt. 4).

I henhold til NTP skal regional eller interkommunal arealplan etter PBL være vedtatt eller vedtatt utarbeidet/revidert i tråd med målene i helhetlig bymiljøavtale, og med intensjon om en konsentrert arealbruk som bygger opp under kollektivknutepunkt og mer kollektivtransport, sykling og

gange. Det forutsettes at føringer fra regionale eller interkommunale planer følges opp i den kommunale arealplanleggingen. Statlige bidrag i bymiljøavtalene vil blant annet kunne gjøres avhengig av i hvilken grad arealplanene bidrar til å nå «nullvekstmålet».

Etter oppdrag fra Planavdelingen i Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har Civitas kartlagt og vurdert arealdelen til kommuneplaner i de ni største byområdene. Vurderingen omfatter bykommunene og utvalgte omlandskommuner. Tema har vært i hvilken grad dagens planer bidrar til at veksten i persontransporten i storbyene kan tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling, («nullvekstmålet»).

Arealdelene er sett i sammenheng med regionale føringer for arealbruk og transport for hele byområdet, spesielt regionale planer etter plan og bygningsloven (PBL). Vi har også sett på enkelte kommunedel- og reguleringsplaner, siden slike kan ha betydning for byvekst, særlig der de mer detaljerte planene juridisk sett gjelder foran overordnet plan etter PBL.

Vurderingen av dagens planer er primært gjort for å formulere anbefalinger om krav til framtidig planlegging som grunnlag for bymiljøavtaler. Dette inkluderer våre anbefalinger om hvilke sider ved kommuneplanens arealdel som kan utvikles for å bidra til at veksten i persontransporten i storbyområdene tas med kollektivtrafikk, gange og sykling.

1.2 Gjennomføring av oppdraget, metode

Rapporten vektlegger *kvalitativ* vurdering av arealplanene slik de i dag foreligger og retter seg i hovedsak mot kommuneplanens arealdel etter plan- og bygningsloven. I et parallelt prosjekt utført av Urbanet Analyse og Asplan Viak (litt. 1) foretas en mer *kvantitativ* analyse av regionale planer. Til sammen vil dette bidra til å danne et mer fullstendig bilde av planinnsatsen regionalt og på kommunenivå.

Civitas' arbeid ble startet med å definere et sett av temaer / spørsmål som arealplanene er vurdert i forhold til. Her ble det blant annet tatt utgangspunkt i NTP og forslaget til statlige planretningslinjer (litt. 3). Resultatet av dette arbeidet er gjengitt i registrerings- og vurderingsskjemaet som er benyttet for alle byområdene, se vedlegg 1. Våre vurderinger er oppsummert i kapittel 2 og 3.

Det presiseres at hverken «nullvekstmålet» eller kriteriene som Civitas har satt opp var kjent da de aktuelle arealplanene ble utarbeidet og vedtatt.

Videre vil vi presisere at våre vurderinger er konsentrert om arealplanleggingens påvirkning av reisemiddelfordeling og transportomfang. Kommuneplanleggingen skal ivareta en lang rekke formål *ut over* transport, og våre vurderinger gir således et begrenset grunnlag for å si noe om planenes samlede kvalitet. Vi har først og fremst vurdert politisk vedtatte arealplaner, men i noen tilfelle også tatt i betraktning administrasjonens forbedelse til politiske vedtak.

Vi må ta forbehold om mulige feil og mistolkninger, som i tilfelle er Civitas' ansvar. Det må videre understrekes at dette er Civitas' innspill til Kommunal- og moderniseringsdepartementets som oppdragsgiver.

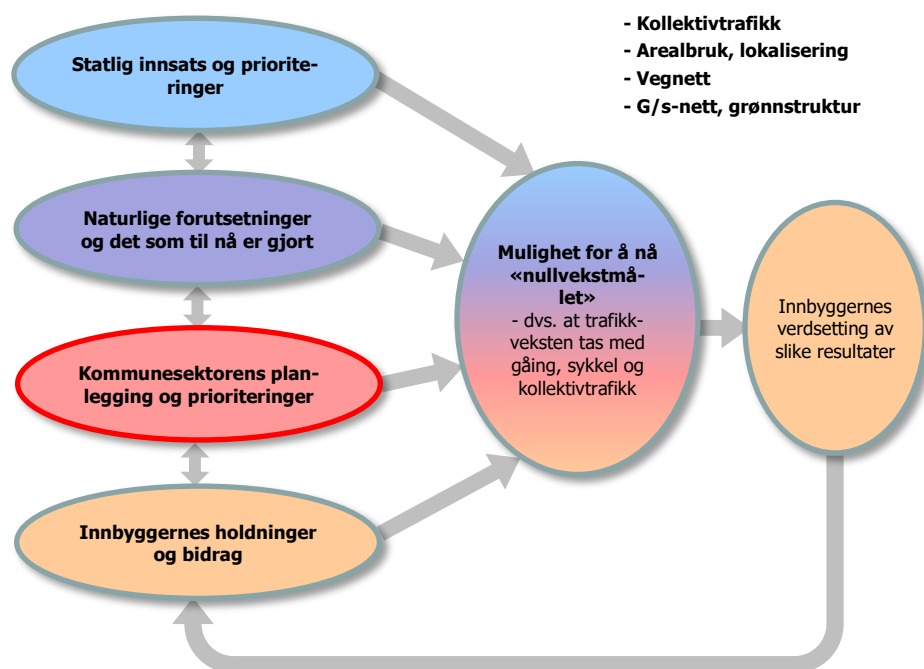
Vår vurdering av eksisterende planer utgjør det primære grunnlaget for anbefalinger gitt i kapittel 4. Men også andre kilder og vår egen erfaring fra arbeid i byområdene er her lagt til grunn.

1.3 Metodiske utfordringer

Utarbeiding og vedtak av kommuneplanens arealdel er, som annen arealplanlegging, sammensatte prosesser der det ikke er mulig å se håndtering av transport helt isolert. I en *kvalitativ* vurdering av disse planene møter vi ellers en rekke utfordringer, de viktigste er oppsummert nedenfor. I kapittel 4 peker vi på ytterligere utfordringer dersom *kvalitative* vurderinger skulle benyttes som grunnlag for bymiljøavtaler.

Svært ulikt utgangspunkt

De ulike kommunenes *utgangspunkt* for å nå «nullvekstmålet» er svært forskjellig, blant annet med hensyn til geografiske forhold, demografi, næringsstruktur, historie og tidligere gjennomførte tiltak. I tillegg er statlig innsats og befolkningens holdninger (grunnlag for lokale vedtak) blant faktorene som er av betydning. Sammenhengen er illustrert i Figur 1:

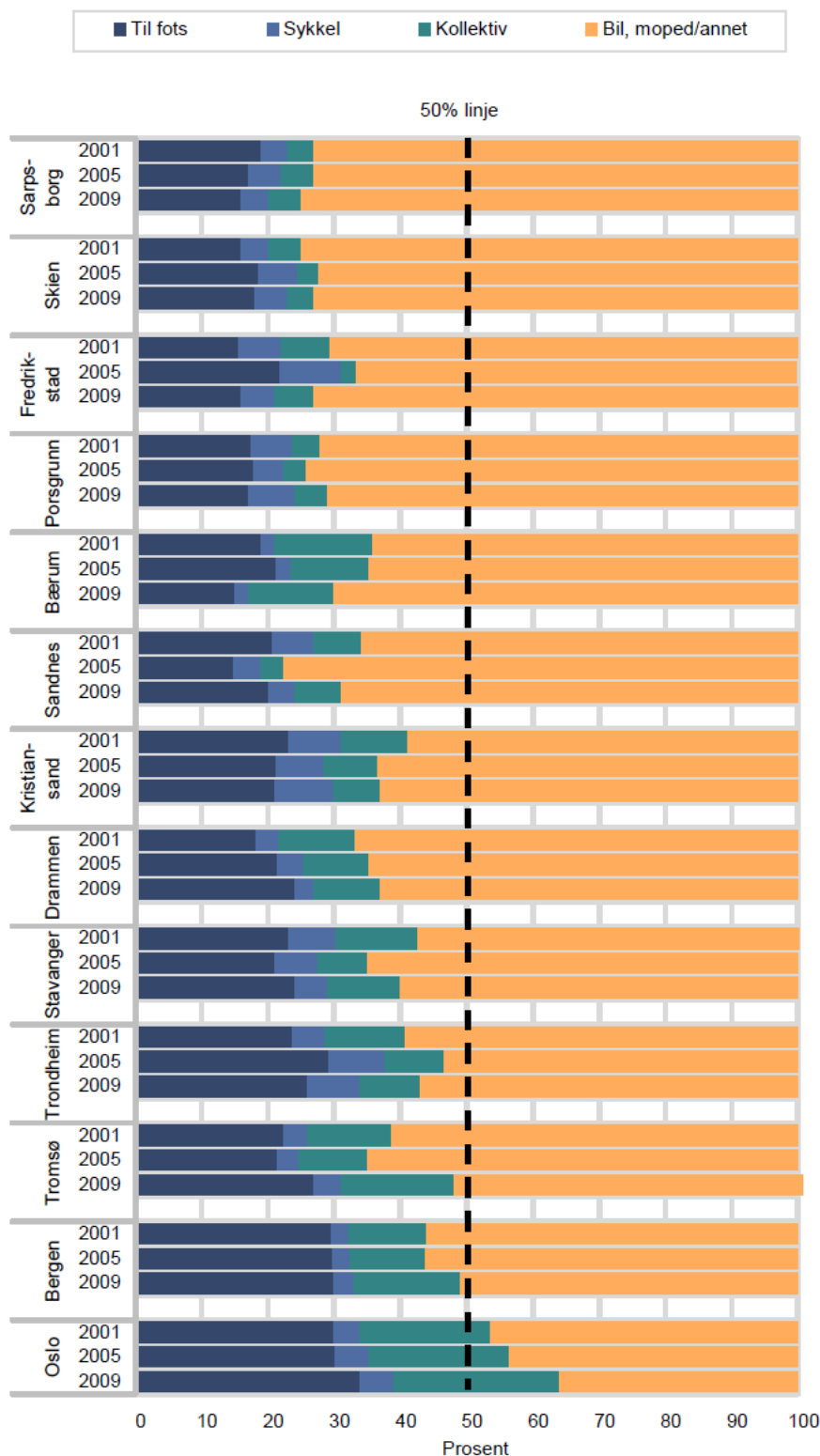


Figur 1: Sammenheng mellom kommunenes planlegging og andre «innsatsfaktorer» for å nå «nullvekstmålet»

I våre vurderinger har det ofte vært utfordrende å skille klart mellom byområdenes utgangspunkt og kvaliteter ved selve planene, men vi har tilstrebet å holde fokus på sistnevnte aspekt. En vil derfor kunne oppleve at byer som for eksempel kan vise til gode resultater hva gjelder kollektivandel, ikke nødvendigvis har planer som i høy grad tilfredsstiller kriterier som er lagt til grunn for vurderingene i vedlegg 1.

Et avgjørende *utgangspunkt* for oppnåelse av «nullvekstmålet» er hvor stor andel av reisene som i dag skjer til fots, på sykkel eller med kollektivtrafikk. Data for de aktuelle bykommunene er gjengitt i Figur 2, vi har

imidlertid ikke nyere reisevanedata enn for 2009. Uansett viser tallene stor variasjon bykommunene imellom. For omlandskommuner er andelen kollektivreiser som regel lavere enn for storbyene. I vurdering av potensial for å nå «nullvekstmålet», har det vært nødvendig å ha disse tallene i mente.



Figur 2: Andel daglige reiser per år for ulike transportmiddelbruk. Kilde: RVU (litt.7), sammenstilt av SSB (litt. 10). Merk at dette er andel reiser, ikke trafikkarbeid/transportarbeid som gir direkte grunnlag for å beregne oppnåelse av «nullvekstmålet».

Utfordrende å oppsummere *kvalitative* vurderinger

For å gi en forenklet oppsummering av planenes antatte bidrag til oppnåelse av «nullvekstmålet» har vi i vedlegg 1 benyttet en skala med tre nivåer; «i høy grad», «delvis» og «i liten grad». Dette er også gjort som grunnlag for en viss sammenligning kommunene imellom.

Enkelte elementer i planene kan bidra *negativt* til oppnåelse av nullvekstmålet, men slike vil i vår sammenstilling inngå i kategorien «i liten grad». Skalaen er brukt for hvert av de utvalgte vurderingstemaene og for kommuneplanens arealdel samlet sett. Vi har benyttet tilsvarende skala for vurdering av kopling mellom regionale og kommunale planer.

Klassifiseringen av bidrag til «nullvekstmålet» har vært nyttig redskap i vårt arbeid med å foreslå forbedringer i arealplanleggingen. Men en slik gradering kan lett bli misvisende og «overtolket». Skalaen som benyttes i vedlegg 1 er kun basert på skjønn. Det vil være behov for detaljerte kriterier dersom en slik inndeling for eksempel skulle benyttes som grunnlag for tildeling av statlige midler. Vi har derfor valgt å *ikke* gi klassifiseringen en framtreddende plass i rapporten, ut over selve vurderingsskjemaene.

Plangrepenes «styrke» er avgjørende

Det kan ofte være utfordrende å skille mellom *at* et «plangrep» (for eksempel gode lokaliseringer) er benyttet, og *styrken* i dette plangrepet. I Tabell 1 har vi skissert tre ulike nivåer for kommunens planinnsats. Eksempelet er knyttet til bruk av ABC-prinsippene for lokalisering av «rett virksomhet på rett sted», se kap. 3.4.

Tabell 1: Sammenheng mellom ambisjonsnivå og bidrag til oppnåelse av «nullvekstmålet»

Ambisjonsnivå i plan		Eksempel	Virkning
1.	Temaet er utredet og omtalt i planbeskrivelse, kommuneplanens samfunnsdel etc.	Kommunen har kartlagt antall besøkende, arbeidsplasser etc., og anbefaler at ABC-prinsippene benyttes som grunnlag for lokalisering	Dette er et nødvendig utgangspunkt for videre handling. Men det vil kreves ytterligere initiativ for at arbeidet skal påvirke transportomfang og reisemiddelfordeling
2.	Tiltakstypen gjenfinnes i arealdelen	Planretningslinje med krav om ABC-vurderinger som del av detaljplaner og søknader om tiltak, dersom slike omfatter etablering av virksomhet	Tiltakstypen inngår formelt i arealdelen, men det er vanskelig å forutsi om- og i hvilken grad resultater kan forventes
3.	Planbestemmelser/kartfesting gir effekt som kan tallfestes	Planbestemmelse som angir, A, B og C-områder og hvilke typer virksomhet som tillates lokalisert i de ulike typene områder	Konkret bidrag til å nå nullvekstmålet vil kunne tallfestes, og det vil være mulig å evaluere styrken i kommunens plangrep

Vi finner lite grunnlag for å si at behandling av et tema med «ambisjonsnivå 1» i betydelig grad vil bidra til oppnåelse av «nullvekstmålet». Dette kan sees på som viktige *forberedelser*, men innebærer ikke nødvendigvis at resultater vil bli oppnådd.

På nivå 2 er det mulig å gjenfinne konkrete «plangrep», f.eks. bruk av ABC-prinsippene i arealdelen. Men fremdeles er det ikke mulig å finne en materiell, juridisk bindende forpliktelse til å gjennomføre tiltak fra kommunenes side. Oppfølging *kan* komme i kommunedelplan eller reguleringsplan, men utfallet er her ikke gitt.

Først på nivå 3 klarlegges kommunens ambisjon gjennom kommuneplanens arealdel, og først nå er det mulig å si om kommunen foretar et stort eller lite plangrep. Nå kan en for eksempel si at kommunen ikke bare har bestemmelser om bruk av ABC-prinsippene, men også anslå hvor mange arbeidsplasser som blir omfattet.

I vedlegg 1 er det gjort en *skjønnsmessig* vurdering av styrken i kommunenes «plangrep». Men innen oppdragets rammer har vi ikke kunnet gå inn på detaljerte sammenlikninger, for eksempel av «strenghet» i de ulike kommunenes parkeringsnormer (parkeringsbestemmelser etter PBL).

Utfordringer knyttet til ensartet vurdering av byområder

Vurdering av de ulike byområdene har et så stort omfang at arbeidet er fordelt på tre ulike medarbeidere hos Civitas. Selv om vi har arbeidet for å samkjøre vurderingene, er det neppe til å unngå at ulike personer vil gjøre ulike vurderinger. For eksempel kan graden av lokalkunnskap (geografi, tidligere plansaker, kommende vedtak o.a.) påvirke vurderingene.

Etterlevelse av planene er en forutsetning

Vi har ikke gått inn på en vurdering av hvor vellykket *gjennomføringen* av vedtatte planer har vært så langt, bare vurdert plandokumentene slik de foreligger. I praksis vil imidlertid kommunenes gjennomføring og oppfølging av vedtatte planer være avgjørende.

1.4 Forutsetninger som er lagt til grunn

Vurderinger på region- og kommunenivå er basert på skriftlig materiale og gjeldende planer. Dette er i noen grad supplert med kunnskap om pågående planarbeid og nært forestående vedtak, primært der det så langt har resultert i substansielle, politiske vedtak. Frittstående arbeid med kartlegging, utredninger o.a. er normalt ikke hensyntatt med mindre dette har resultert i substansielle politiske vedtak.

Selve prosessen som leder fram til planene og oppfølgingen av vedtatte planer vil ha stor betydning for resultatene som oppnås. Innen oppdragets rammer har vi i liten grad hatt anledning til å gjøre slike vurderinger. Men planprosessens betydning er i noen grad lagt til grunn for anbefalingene i kapittel 4.

Anbefalingene i kapittel 4 er basert på dagens plan- og bygningslov. Videre er dagens kommunestruktur, forvaltningsnivåer og nåværende oppgavefordeling mellom disse lagt til grunn; men vi har lagt vekt på at forslagene skal være «robuste» i forhold endringer i dette.

Kommuneplanens arealdel – med og uten innsigelser

I mange tilfeller er det fremmet innsigelser til forslag til kommuneplanens arealdel etter PBL § 11-16 jf. §§ 5-4 til 5-6. I ATP-sammenheng og med hensyn til ytre miljø og jordvern, ser vi særlig mange eksempler på innsigelser fra fylkesmannen, men også fra andre berørte statlige myndigheter som Statens vegvesen. Noen nabokommuner og fylkeskommuner har også fremmet innsigelser til planer som vi har vurdert.

Innsigelser kan føre til at kommunen selv endrer planen, at kommunen gjør endringer etter mekling eller at departementet fatter endelig avgjørelse i saken. Kommuner kan også tilpasse utforming av planutkast fordi innsigelse er varslet eller forventet.

I noen av arealdelene er det gjort betydelige endringer som følge av innsigelsessaker, og det vil kunne stilles spørsmål om i hvilken grad kommuneplanen faktisk uttrykker kommunens *egen* arealpolitikk. Vi har notert oss, men ikke gått nærmere inn på denne problemstillingen; kommuneplanene er av oss vurdert slik de endelig er vedtatt.

2 Regionale føringer

Et funksjonelt byområde dekker vanligvis bykommunen og omegnskommuner, og transporten krysser kommunegrensene. Planlegging og prosesser på regionalt nivå gir derfor viktige føringer for arealplanleggingen i den enkelte kommune.

For hvert av de ni byområdene har vi gjort en overordnet vurdering av regionale planer m.m. knyttet til arealbruk og transport. Vi har særlig sett på hvordan den regionale planleggingen virker styrende for arealplanleggingen i den enkelte kommune. Avsnittene nedenfor har tilsvarende inndeling og rekkefølge som vurderingsskjemaene i vedlegg 1. I det parallelle prosjektet som Urbanet Analyse og Asplan Viak utfører for KMD (litt. 1) gjøres en mer inngående analyse av det regionale planarbeidet.

2.1 Aktuelle planer og prosesser

Planer på regionalt nivå kan utarbeides og vedtas med eller uten forankring i Plan og bygningsloven (PBL). Slik planlegging gjøres bl.a. i regi av fylkeskommunen eller interkommunale organer. I tillegg kommer ikke lovfestet samarbeid, og prosesser i statlig regi.

Samordnet areal- og transportplanlegging etter PBL har allerede en lang historie på Nord-Jæren, og ny [regionalplan](#) ble her vedtatt høsten 2013. Det er også i seinere år vedtatt regionale areal- og transportplaner etter PBL i [Nedre Glomma](#), [Buskerudbyen](#) og i [Kristiansandsregionen](#). [Grenland](#) har fylkesdelplan fra 2002, og det arbeides med revisjon. I [Trondheimsregionen](#) er det vært et omfattende plansamarbeid, men så langt mangler formelle vedtak. Også i [Oslo/Akershus](#) og i [Bergensområdet](#) pågår arbeid med regionale planer. De regionale planenes ambisjoner og vektlegging av areal- versus transportdimensjonen varierer. *Omlandet* til Tromsø *tettsted* er tynt befolket (også innenfor kommunens grenser), og her er det i mindre grad regional areal- og transportplanlegging ut over arbeid som omfatter *hele* Troms fylke.

Det finnes også regionale planer for hele fylker og fylkesplaner etter tidligere PBL der arealbruk og transport er tema, for eksempel i [Telemark](#) og i Østfold. Fylkeskommunene har også planer for investering og drift i fylkeskommunalt vegnett og kollektivtrafikk – med eller uten forankring i PBL. Videre gjøres tilsvarende statlig planlegging i regi av Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket, primært gjennom NTP. Denne typen planer kan gi betydelige føringer for arealbruk i kommunene, også der denne transportplanleggingen ikke direkte omfatter arealbruken.

«Kjøpesenterstoppen» i perioden 1999 til 2004 ble i 2008 fulgt opp med forskrift om [rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre](#) (RPB kjøpesentre). Her kreves det at godkjente fylkesplaner/fylkesdelplaner legges til grunn for behandling av søknader om etablering/utvidelse av større kjøpesentre. Samtlige av de vurderte fylkene har nå slike planer.

I alle de ni storbyområdene er det arbeidet med [konseptvalgutredninger](#) (KVU) for transportsystemet, vanligvis i regi av Statens vegvesen i samarbeid med fylkeskommune og primærkommuner. Ved behov er Jernbaneverket og Kystverket trukket inn. Ekstern kvalitetssikring av konseptene og høringsuttalelser har så dannet grunnlaget for regjeringens anbefaling om videre planlegging av en evt. «bypakke». I «bypakker» er tiltak i transportsystemet normalt finansiert med en kombinasjon av offentlige midler og trafikantbetaling.

Samferdselsdepartementets [belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene](#) (litt. 5) skal understøtte tiltak/virkemidler som gir vekst i andelen kollektivtransport på bekostning av personbiltrafikken. Det foreligger her søknader fra byområdene, og for åtte av ni byområder foreligger fireårige avtaler om tildeling.

2.2 Vurdering av regionale planer for arealbruk og transport

Så langt finnes bare fire nyere vedtak av regionale areal- og transportplaner etter PBL, se kap. 2.1. For øvrig har vi måttet basere vurderingene på pågående arbeid. Uavhengig av om planene er formelt vedtatt etter PBL, kan de være underbygget av f.eks. samarbeidsavtaler mellom kommuner, fylkeskommuner, statlige aktører m.fl. Slike avtaler kan også være koplet til «bypakker», søknad om belønningsmidler eller andre regionale planer. Aktuelle føringer er også gitt i fylkesplaner og fylkesdelplaner som er vedtatt i henhold til den tidligere plan- og bygningsloven.

Bevisst fordeling av vekst

I de fleste regionene er det arbeidet med prognoser for befolkning, næring og handel. Planene gir gjerne generelle føringer til kommunene om at utbygging primært bør skje sentralt, ved knutepunkter etc. i samsvar med de statlige retningslinjene (se litt. 3). De regionale føringene er som regel mest konkrete i forhold til boligvekst.

Vi finner få eksempler på at planer aktivt går inn og fordeler vekst mellom kommuner. Blant unntakene er Nedre Glomma der det er gjort en fordeling av arealer til utbygging mellom kommunene innenfor et felles arealbudsjet. Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP) peker seg ut ved at en har gått aktivt inn og fordelt ulike typer næringsarealer basert på en samlet behovsvurdering. Her er det lagt vekt på areal- og transporteffektiv næringslokalisering regionalt.

Blant annet for å følge opp «RPB kjøpesenter» (se kap. 2.1) er det i samtlige byområder etablert et hierarki av sentra med ulike funksjoner. Her gis føringer om handel og tjenestetilbud i de ulike typene sentra. Med unntak av generelle føringer om å styrke bysentrum etc. finner vi ingen eksempler på aktiv fordeling av handelsvekst gjennom regionale planer.

Kommunene vil i praksis konkurrere om å tiltrekke seg innbyggere, handel og øvrig næringsvirksomhet. Selv om det samarbeides for å styrke regionen som helhet, er det innlysende at det kan være lokalpolitisk vanskelig å fordele vekst kommuner imellom (se f.eks. litt. 11). Fordeling av utbygging internt i den enkelte kommune er vurdert i kapittel kap 3.5.

Felles bestemmelser og retningslinjer i regionale planer

Regional plan kan jf. PBL § 8-5 gi juridisk bindende planbestemmelser om restriksjoner på bygge- og anleggstiltak. Så langt er slike bestemmelser benyttet for å avgrense handelsetablering til angitte sentrums- og handelsområder i samsvar med RPB Kjøpesenter. Vi har ikke funnet eksempler på bruk av regionale planbestemmelser i andre sammenhenger, men kjenner til at dette vurderes i pågående planarbeid i Oslo og Akershus.

Også *retningslinjer* i regional plan kan virke styrende for den enkelte kommune, blant annet som grunnlag for innsigelse fra fylkeskommune og nabokommuner ved behandling av arealplaner. For eksempel er det i regionplanen for Jæren (vedtatt 2013) gitt retningslinjer med virkning for kommunenes planarbeid, blant annet knyttet til

- transportsystem; (veg, kollektivtrafikk, sykkel) – utforming og utbyggingsrekkefølge
- parkeringsnormer (parkeringsbestemmelser) for bil og sykkel
- senterstruktur, senteravgrensning, egne arealer for «plasskrevende varer», øvrige senterfunksjoner, parkerings- og kollektivdekning, arealeffektivitet, kvalitet og estetikk
- utbyggingsrekkefølge, andel som fortetting samt krav til boligtetthet avhengig av kollektivdekning og sentralitet
- prinsipper for å lokalisere «rett virksomhet på rett sted» - inndeling av næringsområder i urbaniseringsgrader, med ulike krav til arealutnytting, kollektivdekning og parkering
- krav til sentrums kvalitet, bokvalitet, uteoppholdsareal, grønnstruktur og landbruk

I noen planer er det ikke gitt formelle retningslinjer, bare generelle føringer angitt i tekstdelen, og i noen tilfeller mangler formelt (endelig) vedtak av plan.

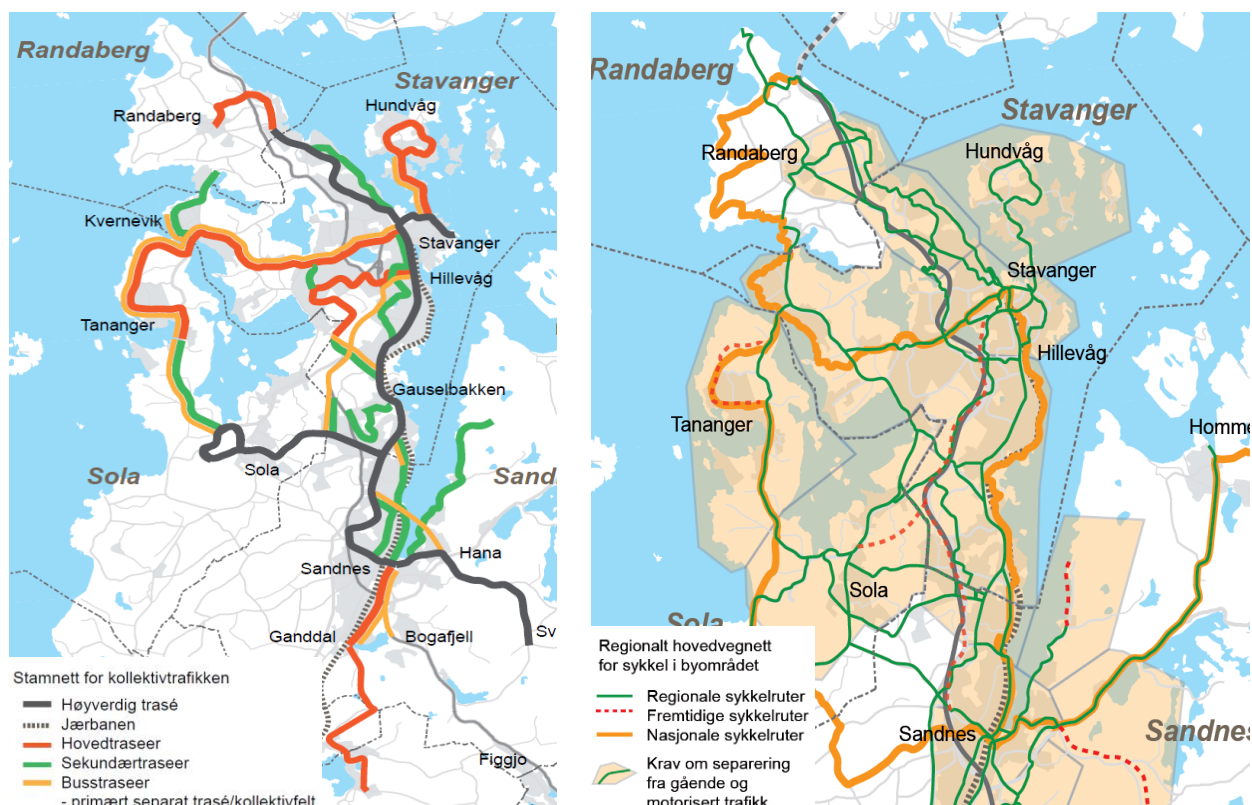
Transportsystem i regionale planer og andre beslutningsprosesser

Transportsystem er som regel angitt i regionale planer. I noen tilfeller refereres bare dagens kollektivnett (buss, bane, båt), evt. supplert med visse føringer for videre utvikling. Særlig der valg mellom sporbundne og bussbaserte løsninger, eller f.eks. opprettholdelse av enkelte busstilbud og båtruter ikke er avklart, blir føringene relativt generelle.

I noen av byområdene inngår baneløsninger koordinert med arealbruksstrategier i regionale planer. Kollektivnettets betydning diskuteres nærmere i kapittel 3.7

Noen av planene viser eksisterende og/eller planlagt sykkelvegnett; se eksempel i Figur 3, men som regel uten å gå nærmere inn på teknisk og økonomisk gjennomførbarhet. Vi finner få eksempler på at tiltak for *gående* er konkretisert i vedtatte planer, men kjenner til at flere byområder arbeider med «gåstrategier», for eksempel i Buskerudbyen. Selv om det, f.eks. gjennom «bypakker» avsettes betydelige midler og det gjennom planer gis generelle føringer, kan mangel på strategisk tilnærming være til hinder for optimale prioriteringer. Gang- og sykkeltiltak i «bypakker» vil i slike tilfeller heller ikke kunne virke styrende på arealpolitikken i den enkelte kommune. Se også kap. 3.9.

Vegprosjekter er som regel grundigere utredet og mer konkretisert i «bypakker» enn kollektiv-, gang og sykkeltiltak. Spesielt gjelder dette tiltak på statlig vegnett. Både baneløsninger og større vegtiltak vil i stor grad kunne virke styrende for eller påvirke primærkommunenes arealpolitikk.



Figur 3: Eksempel på regionalt kollektiv- og sykkelvegnett. Utklipp fra [Regionalplan for Jæren](#) 2013-40

IKAP i Trondheimsregionen er et av få eksempler på at en i regionale planer ikke bare vurderer persontransport, men også ser dette i sammenheng med hvordan lokalisering av næringsvirksomhet og terminaler påvirker omfanget av godstransport; – både mengden lokal godstransport med bil og tilrettelegging for langtransport med skip og jernbane. En betydelig del av klimagassutslipp, lokal luftforurensning og støy skyldes tungtransport på veg. Samtidig vektlegger IKAP effektiv godslogistikk som grunnlag for næringsutvikling. Manglende avklaring om lokalisering av regional godsterminal er for øvrig årsaken til at Trondheimsregionen så langt ikke har en formelt vedtatt plan for arealbruk og transport.

Det er generelt en utfordring i regionale planprosesser etter plan- og bygningsloven å etablere forpliktende koblinger mellom arealbruksstrategier og investeringer i transportinfrastruktur eller driftsopplegg for kollektivtransporten. Konkrete beslutninger om transportsystem fattes som regel i egne beslutningsprosesser, f.eks. gjennom Nasjonal transportplan eller avtaler om «bypakker». Bymiljøavtaler representerer en mulighet for i større grad å etablere tydelig kobling mellom areal- og transportpolitikk. Dette drøftes nærmere i kapittel 4.

2.3 Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?

Juridisk sett kan regional planmyndighet bare utøve direkte styring av arealplanleggingen i den enkelte kommune gjennom planbestemmelser etter PBL § 8-5. I tillegg kommer muligheten til å fremme innsigelse etter lovens § 5-4. For interkommunalt plansamarbeid vil også reglene i PBL, kap. 9 avgrense deltakerkommunenes handlefrihet. IKAP i Trondheimsregionen baseres på interkommunalt plansamarbeid.

I praksis vil også krav om kommunal deltakelse i den regionale planleggingen bidra til at regionale prosesser virker styrende på kommunene, for eksempel der den enkelte kommunes planlegging baseres på felles faglig grunnlag utarbeidet på regionalt nivå. Regional planlegging og budsjettering legger en rekke *premisser* som kommunenes arealplanlegging må innrette seg etter, særlig disponering av midler til investering i og drift av vegnett og kollektivtrafikk.

Ambisjon og innretning i de regionale planene vil selvsagt være avgjørende for *hvor* styrende de blir for den enkelte kommune. Dette har igjen sammenheng med hvor omfattende utredningsarbeid som ligger til grunn, og hvordan planprosessen har vært gjennomført (ut over lovens krav).

Regional statsforvaltning utøver betydelig styring av arealplanleggingen i den enkelte kommune, blant annet gjennom innsigelser og ved disponering av statlige midler. Særlig viktige premisser for kommunenes arealplanlegging gis i dag gjennom KVVU og påfølgende bypakker; og gjennom Belønningsordningen (litt 5). Våre vurderinger, gjengitt i vedlegg 1, er i utgangspunktet avgrenset til de regionale planene, men det kan i noen tilfeller være vanskelig å skille dette fra den statlige styringen og påvirkningen nevnt over.

Etter en samlet vurdering av formell vedtaksstatus, planprosess og planinnhold anser vi så langt at de regionale planene i Buskerudbyen, Nedre Glomma og på Jæren i *høy grad* virker styrende for kommunenes arealpolitikk. Med unntak av Tromsø er det i de øvrige storbyområdene i gang prosesser som vil bidra til økt grad av regional styring. Se vedlegg 1 for nærmere vurderinger i tilknytning til de enkelte byområdene.

2.4 Følges regionale planer opp i kommunene?

Dersom regionale areal- og transportplaner skal bidra til oppnåelse av «nullvekstmålet», er det ikke tilstrekkelig at de inneholder nødvendige tiltak på regionalt nivå – de må også følges opp i kommuneplanens arealdel og i kommunenes underliggende mer detaljerte planer.

Som diskutert i kapittel 2.3 finnes det begrenset hjemmelsgrunnlag for å *pålegge* kommunene å følge de regionale planene. Avveining mellom kommunalt selvstyre og behov for regional samordning og styring diskuteres ofte i plansammenheng. I kommune-Norge er det betydelig skepsis til at fylkeskommunen eller interkommunale organer skal ha en rolle som «overkommune» - med mulighet til å sette til side primærkommunenes selvråderett (se bl.a. litt. 11).

Å ta fatt i utfordrende spørsmål som fordeling av vekst kan føre til konflikter som kan forsinke eller «velte» regionalt plansamarbeid. Motsatt kan for sterkt fokus på konsensus bidra til at en unngår å gjøre viktige valg. Konsensus kan øke sannsynligheten for oppfølging, men vi ser *likevel* eksempler på at planprosesser i enkeltkommuner fører til avvik fra det deltakerkommunene i utgangspunktet var enige om (litt. 11).

Uavhengig av hvor styrende regionale planer måtte være, kan aktivt regionalt plansamarbeid bidra til å styrke arealplanleggingen i den enkelte kommune. Særlig ser det ut til at det regionale planarbeidet bidrar til å styrke kommuneplanens arealdel i de omlandskommunene vi har studert, blant annet rundt Trondheim og Stavanger.

Dette kan ha sammenheng med generell kompetanseheving gjennom felles aktiviteter og nettverk i regionen, og bedret mulighet for veiledning til den enkelte kommune. Regionalt samarbeid gir også mulighet for å framskaffe bedre grunnlagsmateriale enn om kommunene skulle operere hver for seg. Videre er det som del av regionalt samarbeid gjerne utviklet «maler» for kommunale planbestemmelser m.m. Det kan gjøre jobben enklere for administrasjonen faglig sett og samtidig tryggere for kommunepolitikere som vet at nabokommunene arbeider etter samme mal.

Flere av de regionale areal- og transportplanene er av så ny dato at kommunene i ettertid ikke har rukket å revidere kommuneplanens arealdel. Her er det for tidlig å vurdere kommunal oppfølging. Vi har da vurdert kommuneplanens arealdel opp mot de tidligere regionale planer som forelå på vedtakstidspunktet for kommunale planer. Så godt som alle de vurderte kommunene følger opp regionalt planarbeid *i noen grad*. Særlig i Kristiansand, Stavanger, Fredrikstad og Sarpsborg synes det å være god kopling mellom kommunenes egen planlegging og prosessene på regionalt nivå.

I koplingen mellom regionale og kommunale planer har vi sett etter om kommunene *fjerner* utbyggingsområder fra sine arealplaner som følge av regional plan. Dette er særlig interessant der kommunene har hatt ensidig bilbaserte bolig- og næringsområder inne i sine planer. Det ser imidlertid ut til at terskelen for fjerning av slike områder fra kommuneplanens arealdel er høy; kommunene legger ikke nødvendigvis inn *nye* bilbaserte områder, men fjerner heller ikke slike (ubebygde) områder fra sin arealdel.

I de *regionale* planprosessene ser vi få eksempler på at det er tatt hensyn til kapasitet på kommunale tjenester som skole, barnehage, vannforsyning, avløp eller kommunale veger. I kommunehverdagen vil dette imidlertid kunne være avgjørende faktorer for hvor en vil kanalisere utbygging. Har kommunen for eksempel investert i ny skole og avløpsrenseanlegg blir det lokalpolitisk vanskelig å forsvare at en ikke skal utnytte denne kapasiteten – selv om utbyggingen blir bilbasert.

Oppfølging av regionale planer i form av henvisning

Vi har funnet flere eksempler på at kommuner sier de følger opp regionale planer ved å henwise til disse i sin kommuneplan – og ofte med formuleringer som ikke er entydige, f.eks. at «hovedtrekkene i regional plan er fulgt opp». De fleste arealdelene er uklare på i hvilken grad regionale planer er fulgt opp, og tydeliggjør eller diskuterer ikke avvik.

Når arealdelen bare henviser til et annet dokument (regional plan), kan det være krevende for kommunepolitikere og lokalbefolkning å finne fram til kilden, og se regionplanens ordlyd i sammenheng med de bestemmelser og retningslinjer som kan leses direkte ut av kommuneplanens arealdel. Det kan det også stilles spørsmål om- og evt. i hvilken grad slike henvisninger i kommunale planer vil kunne anses som juridisk bindende.

Spesielle utfordringer i Oslo-området

Oslo skiller seg fra de andre byene, blant annet på grunn av størrelse, tetthet og et velutbygd kollektivsystem med høy kollektivandel. Til nå har Oslo bare laget en strategisk kommuneplan uten bestemmelser. I vedlegg 1 har vi i denne omgang valgt å trekke inn i vurderingen også de mer detaljerte arealplanene som til sammen utgjør Oslos arealpolitikk. Oslos kommuneplan revideres nå og vil få juridisk bindende plankart og bestemmelser slik de andre byene har.

I Oslo, og delvis i Bergen ser vi at kommuneplanens arealdel er blitt noe «overordnet», og forutsetter oppfølging gjennom et stort utvalg av kommunedelplaner. Vi snakker imidlertid om store kommunedelplaner, som målt i antall innbyggere/arbeidsplasser kan være mer omfattende enn hele arealdelen i de «minste storbyene». Oslo og Bergen blir i seg selv små regioner – og i tillegg kommer omlandet.

Samtidig er det innlysende at det i tilknytning til bymiljøavtaler vil være krevende å vurdere hele hierarkiet av storbyenes arealplaner. I våre vurderinger har det ikke vært mulig å få full oversikt over viktige kommunedel- og detaljplaner som ikke fanget opp i kommuneplanen, og/eller som gjelder foran kommuneplanen.

3 Kommuneplanens arealdel

For hvert av de ni byområdene er det i vedlegg 1 gjort vurderinger av kommuneplanens arealdel i storbyene. Det er gjort tilsvarende vurderinger for et utvalg omlandkommuner som anses representative for regionen og/eller er av særlig interesse grunnet størrelse, geografi, transportsystem m.m. Følgende kommuner er vurdert.

- [Bergensområdet](#); Bergen og Askøy
- Oslo-området; [Oslo](#) og [Bærum](#) (separate skjema i vedlegg 1)
- [Drammensområdet](#); Drammen og Nedre Eiker
- [Grenland](#); Porsgrunn og Skien (kommunene er vurdert samlet)
- [Kristiansandsregionen](#); Kristiansand og Lillesand
- [Nedre Glomma](#); Fredrikstad og Sarpsborg (kommunene er vurdert samlet)
- [Nord-Jæren](#); Stavanger (St.), Sandnes (Sa), Sola (So) - (forkortelsen er benyttet for å skille mellom kommunene i vedlegg 1)
- [Tromsø](#)
- [Trondheimsregionen](#); Trondheim (Tr.), Malvik (M.) - (forkortelsen er benyttet for å skille mellom kommunene i vedlegg 1)

Nedenfor gis en samlet vurdering av funnene. Oppsummering av funn på regionalt nivå er gjort i kapittel 2. Avsnittene nedenfor har tilsvarende inndeling og rekkefølge som vurderingsskjemaene i vedlegg 1.

3.1 Arealbehov, nye utbyggingsområder

Vi har sett på i hvilken grad kommunene gjør realistiske vurderinger av behov for areal til nye boliger, næring, offentlig sørvis m.m., og gjennom sine planer dekker dette behovet. Denne typer vurderinger gjøres ofte i kommuneplanens *samfunnsdel*, og koples til arealdelen ved at en beregner *arealreserve* som må dekkles.

Funn i kommuneplanens arealdel

Vår gjennomgang viser at kommunene i stor grad gjør aktuelle vurderinger, og har stort fokus på å ha tilstrekkelige arealer til bl.a. boligbygging og næring. Særlig grundige vurderinger har vi funnet i Tromsø, i kommunene i Trondheimsregionen og på Jæren – her er behovet i høy grad vurdert og dekket i planene. Trondheim og Malvik har gjennom IKAP den mest systematiske og grundige vurderingene av behov for næringsarealer.

Vi finner få eksempler på at kommunene sier de *ikke* har tilstrekkelige arealer til boligformål. Noen kommuner har utfordringer med å få etablert

tilstrekkelig med næringsarealer til visse formål, særlig plasskrevende næring. Kommuner som har plass til det, avsetter som regel rikelig med arealer, blant annet for å sikre seg at de har nok attraktive tomter å tilby i et marked der de konkurrerer med andre kommuner. En viktig utfordring blir da å *prioritere mellom* de tilgjengelige arealene, slik at en styrer utbygging dit sannsynligheten er størst for at daglige reiser gjennomføres til fots, på sykkel eller kollektivt.

En annen sak er om de arealene som inngår i kommunens «reserve» er attraktive nok til at de blir tatt i bruk. I noen tilfeller kan markedskreftene her bidra til å understøtte «nullvekstmålet» fordi sentralt beliggende arealer er *mer* etterspurt enn de utbyggingsområdene som ligger inne i kommuneplanens arealdel. For eksempel ser vi flere steder at markedet i større grad foretrekker sentralt beliggende arealer enn det som til nå synes å være lagt til grunn i kommuneplanen, f.eks. langs Bybanen i Bergen og på Tromsøya.

Bidrag til «nullvekstmålet»

At kommunene gjør en realistisk vurdering av- og gjennom planene dekker arealbehov, vil isolert sett ikke bidra til oppnåelse av nullvekstmålet. Men godt arbeid her er en forutsetning for å iverksette tiltak som monner, særlig det at en velger de utbyggingsområdene som presumptivt gir *minst* biltrafikk. Behovsvurdering er også en forutsetning for avveining mellom å ta i bruk nye områder og å fortette eller transformere (endre bruken av) allerede utbygde områder.

I vår studie har vi bare gjort en skjønnsmessig vurdering av om arealene som avsettes til ny utbygging faktisk bidrar til å oppnå nullvekstmålet. Ofte er det vanskelig å konkludere uten inngående kjennskap til kollektivtilbud, sykkeltilrettelegging o.a. lokalt. Det *kan* gjøres enkle vurderinger som f.eks. bare er basert på avstand til bysentra, se eksempel fra Osloområdet i litt. 2, men vi er ikke overbevist om at denne typen beregninger vil være dekkende eller beslutningsrelevant for alle byområdene gitt dagens kommunestruktur. Tallfesting i pågående parallellprosjekt (litt 1) vil her kunne gi mer utfyllende svar.

Noen planlagte bolig-, nærings- og handelsområder er imidlertid opplagt bilbaserte, og samtlige vurderte kommuner kan fremdeles sies å ha slike områder med i sine arealdeler, se vedlegg 1. Spesielt gjelder dette boligområder i storbyenes omlandskommuner. Slike områder blir ikke nødvendigvis tatt ut av kommuneplanens arealdel selv om arealdisponeringen avviker fra regional plan, se kapittel 2.4.

3.2 Fortetting og transformasjon

Behov for nye boliger og lokaler til næringsvirksomhet / sørvis kan også møtes ved å fortette eller transformere (endre bruken av) allerede utbygde områder. På tilsvarende måte som for ny utbygging vil økt arealutnyttelse i områder der det er høy sannsynlighet for at folk går, sykler og reiser kollektivt, bidra til utvikling i retning av «nullvekstmålet». Det gjelder særlig sentrumsnære områder, og ellers områder med god kollektivdekning.

Funn i kommuneplanens arealdel

Slik vi ser det, har Tromsø, Trondheim og Stavanger i høy grad vurdert og utnyttet potensial for fortetting i sine arealdeler. De to sistnevnte byene har ikke bare planbestemmelser om fortetting i sentralt beliggende områder, men tar også hensyn til kollektivdekning. Blant omlandskommunene har særlig Malvik vektlagt fortetting. Trondheim og Malvik har (ved hjelp av IKAP) bestemmelser om fortetting av næringsarealer.

I arealplaner i samtlige kommuner finner vi bestemmelser om fortetting / transformasjon i en eller annen form. Oslo, Trondheim og Stavanger har de mest konkretiserte rammene for fortetting. For øvrig er det ofte uklart *hvor mye* fortetting det planlegges for, og hvilke virkemidler kommunen evt. vil bruke for å realisere fortettingen.

I Bergen er mål for fortetting tydelig definert, men med lave ambisjoner. I Kristiansand er strategier for fortetting gitt mye omtale, men når planen samtidig åpner for stort overskudd av areal til bolig og næring og ikke har definert tydelige bestemmelser om at fortettings- og transformasjonsmuligheter skal utnyttes først, så reduseres etter vår vurdering sannsynligheten for at fortettpotensialet vil bli utnyttet. Det krever f.eks. langt større planinnsats for å lykkes med fortetting og transformasjon enn å ta i bruk nye felt til boligformål. Med stort overskudd av areal kan resultatet da i stedet bli bilbasert byspredning.

Når omfang av fortetting i en plan skal vurderes, kan vi få et metodisk problem: For *nye* utbyggingsområder kan det gjennom planbestemmelser angis tetthet og areal, og det blir således relativt enkelt å forutse hvor mye utbygging som vil finne sted når arealene tas i bruk. Ved fortetting / transformasjon er en ofte avhengig av at private avstår grunn, og kanskje endatil fjerner eksisterende boliger og næringsbygg med lav arealutnyttelse. Dette vil gjerne være prosesser som går over mange år, og der det er vanskelig for kommunen å forutsi- og evt. styre tempoet.

I kommuner med knappe arealer og / eller stor vekst som Oslo, Stavanger og Sola vil markedet presse fram fortetting fordi tilgangen på arealer til ny utbygging er sterkt begrenset. Også i kommuner med sterkt fokus på jordvern og / eller vern av marka (se kap. 3.10) vil fortetting i praksis bli en nødvendighet, f.eks. i Malvik.

Nedenfor vil vi i flere sammenhenger ta opp spørsmål om *fortetting med kvalitet*, dvs. at fortettingen gjøres på en måte som skaper gode områder å bo, arbeide og ferdes i. Dersom fortetting går på bekostning av innbyggernes tilgang til grønne områder eller medfører lite trivelige boområder/ utearealer, kan det bli utfordrende å vinne nødvendig gehør for *ytterligere* fortetting. Miljømessige utfordringer diskuteres nærmere i kapittel 3.12.

Langsiktig, strategisk tenkning er særlig viktig i forbindelse med fortetting; – *enhver* fortetting vil ikke *nødvendigvis* virke i retning «nullvekstmålet». Områdene med bestemmelser om fortetting er i flere planer relativt store «bybånd» eller «sentrumsnære» områder, uten at det går klart fram at det er gjort en realitetsvurdering av potensial for økt andel reiser til fots, på sykkel eller med kollektivtrafikk, se også kapittel 3.7.

Ved stasjons- og knutepunktsfortetting ser vi at det noen ganger kunne ha vært gjort *grundigere* vurderinger for de aller mest verdifulle arealene

nærmest høystandard kollektivtilbud. For eksempel kan «eplehagefortetting» som gir begrenset effekt, hindre transformasjon til mer bymessig utbygging med høy arealutnyttelse ved en senere anledning. Manglende sørvistilbud lokalt kan redusere effekten av fortetting, for eksempel hvis beboere i et stasjonsområde uansett må kjøre bil for å gjøre daglige småinnkjøp. I slike spørsmål kunne en forvente at kommuneplanen gir tydelige føringer / krav til den mer detaljerte planleggingen.

Bidrag til «nullvekstmålet»

Samlet sett vurderer vi at *fortetting* og transformasjon av sentralt beliggende arealer er blant tiltakene i arealplan med størst *potensial* for å bidra til at trafikkveksten i storbyene kan tas med sykling, kollektivtrafikk og ferdsel til fots. Få av kommunene utnytter så langt potensialet i form av tilstrekkelig operasjonaliserte planbestemmelser, men får i noen grad hjelp av markedet som presser fram fortetting, særlig der det er arealknapphet. Ut fra dagens planer er det uansett vanskelig å si *hvor mye* fortetting de vil utløse, og i hvilken grad denne fortettingen vil bidra til oppnåelse av «nullvekstmålet». Flere steder utlignes effekten av fortetting fordi kommuneplanen samtidig åpner for bolig- og næringsområder i felt som i liten grad legger til rette for gåing, sykling og kollektivtransport.

3.3 Lokalisering av handel

Publikumsrettet handel og sørvis var fram til 1970-tallet primært lokalisert til bysentra med god kollektivdekning og / eller i gangavstand fra de største boligkonsentrasjonene. Seinere er handelen, trass i betydelig statlig virkemiddelbruk, blitt stadig mer bilbasert. Sett i forhold til oppnåelse av «nullvekstmålet» blir det snakk om å reversere – eller i alle fall dempe en utviklingstrend i retning bilbasert handel. Handelskonsepter der kunden forventes å selv ta med seg store / tunge / mye varer vil uansett primært være basert på bruk av privatbil.

Funn i kommuneplanens arealdel

I vurderingene jf. vedlegg 1 har vi *ikke* funnet kommuner som i *høy grad* styrer handelsetableringer til områder der mange kan gå, sykle eller reise kollektivt. I fem av kommuneplanene kan vi ikke se at det i praksis er gjort mer enn det som følger av [rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre](#) (RPB kjøpesentre), som pålegger kommunene å styre handelsetableringer til «sentrumsområder» definert i regional plan.

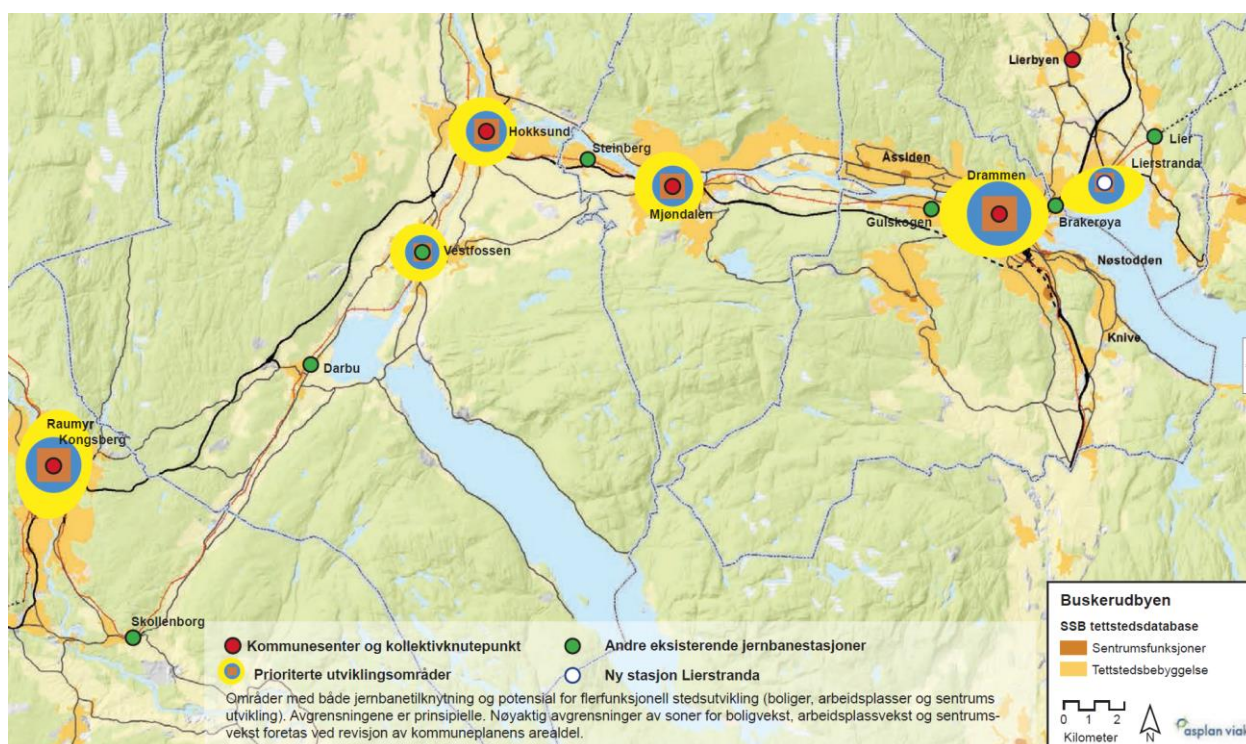
De sentrumsområdene vi finner i arealdelene er egentlig to forskjellige typer områder med vidt forskjellig karakter; – historiske bysentra med god kollektivdekning, og bilbaserte kjøpesenterområder med svært varierende tilgjengelighet til fots, på sykkel eller med kollektivtrafikk. Det er også stor forskjell på typiske «satellittområder» og kjøpesentra i- eller i gangavstand fra bysentrum. Se ellers kapittel 3.5.

Det framskaffes ofte betydelig bakgrunnskunnskap i form av handelsanalyser etc. Men slike analyser er gjerne mest av «beskrivende» karakter og kan ved ukritisk bruk bidra til at behovet for handelsareal overvurderes: For eksempel vil en handelsanalyse med lang tidshorisont, vidt definert

handelsomland og prognoser om sterk økonomisk vekst gi høy framtidig kjøpekraft og dertil tilsynelatende stort behov for vekst i handelsareal

I arealdelene finner vi som regel en form for differensiering på varegrupper, og det avsettes gjerne egne arealer til «plasskrevende varegrupper» definert som f.eks. biler, båter, landbruksmaskiner, trelast, byggevarer og hagesentre. Noen opererer i tillegg med kategorier av typen «arealkrevende handelskonsepter» som f.eks. kan omfatte møbler, brune- / hvitevarer og arealkrevende detaljhandel / stormarked. Flere steder defineres et hierarki av sentra med bestemmelser / retningslinjer om hvilken type handel som skal tillates hvor, ofte ledsaget av maksimale handelsareal. Eksempel på regional funksjonsfordeling er vist i Figur 4:

Utenfor definerte sentra er det stor variasjon i hvilken type handel som tillates i kommuneplanene – alt fra strenge definisjoner av dagligvarehandel (areal, utvalg) til relativt fri etablering av all form for detaljhandel i byggesonen så lenge arealet er under en viss størrelse.



Figur 4: Eksempel på regional funksjonsfordeling og med tydelig prioritering av områder der kommunene skal legge til rette for flerfunksjonell vekst (boliger, arbeidsplasser, servicetilbud m.m.), kartutsnitt hentet fra Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23.

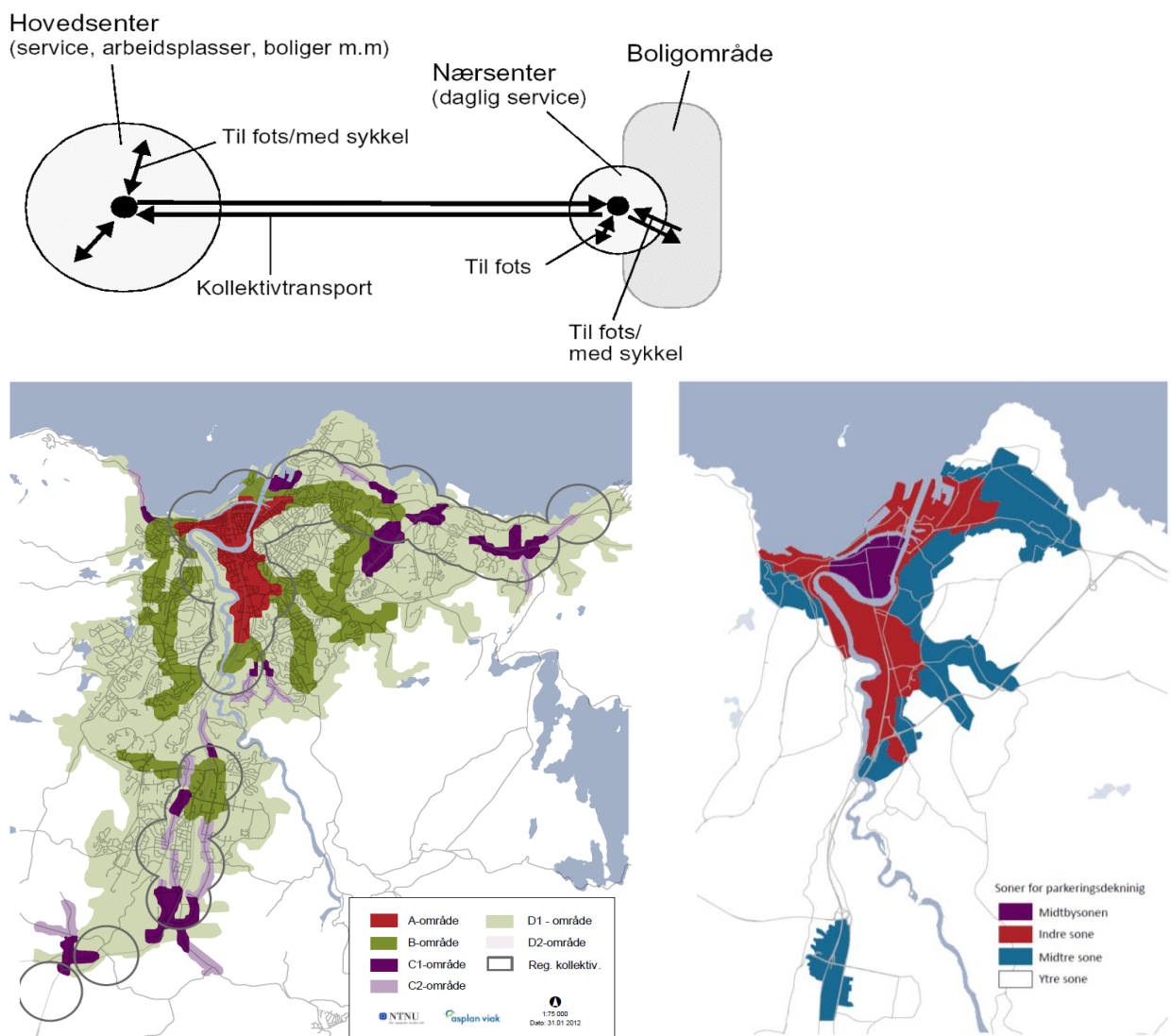
Selv om dagens PBL legger til rette for å differensiere på varegrupper, kan det stilles spørsmål ved kommunenes reelle mulighet til å håndheve slike bestemmelser. En vil kanskje kunne hindre en omdisponering fra dagligvare til møbler, men utviklingen i handelskonsepter bærer stadig mer preg av «glidning», der endringene hver for seg neppe gir grunnlag for reaksjon fra kommunen, selv om endringen *over tid* er betydelig. Mange av dagens kjøpesentre med bredt vareutvalg ligger på arealer som opprinnelig ble regulert til kun handel med «plasskrevende varer» etc. Arealbegrensninger er antakelig noe mer konkret og «håndterbart»

Bidrag til «nullvekstmålet»

Den styring av handelsetableringer som ligger inne i dagens kommuneplaner vil gi beskjedne bidrag til oppnåelse av «nullvekstmålet». Kommunenes juridiske handlingsrom i PBL gir rom for en langt mer aktiv styring, men varehandelens tilpasningsdyktighet kan benyttes som argument mot at slik styring vil fungere i praksis. Både faglig og politisk er det for øvrig betydelig uenighet om- og evt. i hvilken grad slik styring faktisk vil bidra til redusert biltrafikk. En kan for eksempel risikere at sterk styring fører til «enda mer bilbaserte» etableringer i konkurrerende nabokommuner med mindre strenge kommuneplaner; – det er således viktig å behandle temaet samlet for hele det funksjonelle byområdet.

3.4 Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted»

Lokalisering av større næringsvirksomheter eller grupper av virksomheter kan ha stor betydning for reisemiddelvalgene til besøkende og ansatte: Det snakkes gjerne om å plassere «rett virksomhet på rett sted» sett i forhold til antall ansatte / besøkende, kollektivtilbud og parkeringstilbud.



Figur 5: Prinsippskisse for tilgjengelighet med kollektivtrafikk, til fots og på sykkel. Eksempel på inndeling av byområde i arealkategorier og soner med ulike parkeringsregimer. Figurene er hentet fra [kommuneplanen for Trondheim, arealdel](#) (2012-24), og her er det gitt en nærmere beskrivelse av de ulike kategoriene i figuren.

Der det er mange ansatte og besøkende pr arealenhet bør tilgjengeligheten med kollektivtrafikk være særlig god og parkeringsmulighetene begrenset. Virksomheter som krever mye areal og som genererer mye gods-transport bør på den annen side lokaliseres nær hovedtransportnettet.

Etter modell fra Nederland snakker vi ofte om A-, B-, og C-områder, der virksomheter med mange ansatte / besøkende pr arealenhet plasseres i kategori A, mens logistikk og produksjonsbedrifter henvises til C-områder. B-områder har middels kollektivtilbud og middels tilgjengelighet til vegnettet. Et eksempel på ABC-inndeling fra Trondheim er vist *nederst* i Figur 5 (se [kommunens plandokument](#) for nærmere beskrivelse av de ulike underkategoriene i figuren).

Funn i kommuneplanens arealdel

I om lag halvparten av de arealdelene vi har gjennomgått finner vi *omtale* av ABC-prinsippene eller liknende virkemidler på å styre «rett virksomhet på rett sted». Vi ser at dette i noen grad påvirker plankart, bestemmelser og retningslinjer. Flere har også kartfestet A-, B-, og C-områder jf. eksempelet i Figur 5, og/eller knytter ABC-analyse til virksomhetens «mobilitetsplaner» for egne ansatte.

ABC-inndeling benyttes også som kriterier for krav om tetthet og i tilknytning til parkeringsnormer. Bærum og Trondheim er eksempler på kommuner som har arbeidet mye med næringslokalisering. Men vi finner bare ett eksempel – fra Malvik – der ABC-prinsippene anvendes direkte som kriterium for den enkelte lokalisering.

Siden ABC-prinsippene må anses å være godt kjent blant fagfolk ville en kanskje kunne forvente at de i større grad ble benyttet i kommuneplanens arealdel enn det vår kartlegging tilsier. Én årsak til det kan være at kommunene vegrer seg for aktiv styring, siden det både *mellom* kommuner og internt i den enkelte kommune kan det være stor konkurranse om å tiltrekke seg næringsetableringer.

Vi ser eksempler på at kommuneplanene overlater til mer detaljerte planer å avklare *hvilke underformål* av virksomhet som skal tillates i ulike næringsområder. For en kommune med underskudd på arbeidsplasser kan det da bli vanskelig i en konkret reguleringsplanprosess å *ikke* tillate næringsvirksomhet, selv om det skulle innebære lokalisering av «feil virksomhet på feil sted».

Bidrag til «nullvekstmålet»

Dersom ABC-prinsippene benyttes *fullt ut* i alle byområdene vil det opplagt ha stor betydning for oppnåelse av «nullvekstmålet» – dette er jo nettopp en metode for å optimalisere byutvikling i den retning. Med beskjeden implementering i Norge og generelt lite empiri om virkninger, er det vanskelig å si *hvor godt* ABC-lokalisering i praksis vil virke.

3.5 Sentrumsavgrensning og fordeling av vekst

Å styre byvekst til sentrumsområder der mange normalt vil reise kollektivt, sykle eller gå vil bidra til utvikling i retning av «nullvekstmålet». Vi har vurdert i hvilken grad slik styring gjøres i kommuneplanens arealdel.

Dette må sees i sammenheng med fortetting og transformasjon, kfr. kapittel 3.2.

Funn i kommuneplanens arealdel

I samsvar med RPB kjøpesenter (se kap. 3.3) har alle de vurderte kommunene markert sentrumsområder på sine kommuneplankart. I tillegg er det bestemmelser og retningslinjer knyttet til sentrumsnære områder, «bybånd» e.l., se kap. 2.2 og 3.6. med tilhørende tetthetskrav, parkeringsnormer eller andre typer planbestemmelser.

Sentrumsbegrepet vi gjenfinder i dagens planer er kanskje ikke i samsvar med allmennhetens forståelse av bysentrum: RPB kjøpesenter har medført at kommunene har definert store, nye arealer som «sentrum», typisk kjøpesentra etc. som har vokst fram de siste 20-30 årene. Mange av disse områdene er i høy grad bilbaserte og vil ha fysiske og estetiske kvaliteter som kan være vidt forskjellig fra byenes historiske sentra. Spesielt vil vi nevne muligheten for å *gå* utendørs i «kjøpesenter-sentrumsområder», der avstandene ofte er lange og det i liten grad er lagt til rette for attraktiv ferdsel til fots. I plankartene kan det noen ganger være vanskelig å skille historisk bysentrum fra øvrige områder som av avsatt til sentrumsformål.

Våre vurderinger i vedlegg 1 er primært knyttet til om kommunene går inn med aktiv virkemiddelbruk for å styre veksten mot historisk bysentrum. Kun i Oslo finner vi at det i høy grad er tilfelle. Også i Nedre Glomma, og Bærum, angir planene en prosentvis fordeling av boligbygging mellom bysentrum og øvrige byggeområder.

I de øvrige kommunene er det vanlig å avgrense aktuelle sentrale områder og gi retningslinjer etc. som *oppfordrer til* at veksten bør skje her. Vi finner også en viss indirekte styring gjennom selve arealdisponeringen, fortetningsbestemmelser etc. Vi finner *ingen* eksempler på bruk av de strengeste styringsvirkemidlene som er tilgjengelig etter PBL for å gi *førrang* til sentrum eller sentrumsnære områder, for eksempel rekkefølgebestemmelser og byggekvaliteter. I tre av arealdelene i de vurderte kommunene finner vi i *liten grad* styring av vekst mot sentrum.

Det må også påpekes at de fleste kommuneplanene fremdeles tillater betydelig vekst i bilbaserte, ytre områder uten god kollektivdekning. Selv der det ikke avsettes nye, slike utbyggingsområder, beholdes gjerne de som tidligere har lagt inne i arealdelen, og inngår for eksempel i kommunenes «boligreserve» (se kap. 3.1). Det er for øvrig store variasjoner mellom kommunene i hvilken grad det legges til rette for parkering i ulike typer sentrumsområder, se også kap 3.8.

Lokal etterspørsel eller slike fjerntliggende bolig- og næringseiendommer vil avgjøre hvor mye utbygging som *faktisk* vil finne sted her ute. Noen ganger bidrar markedet til at en større del av veksten skjer i sentrale områder enn det arealdelen skulle tilsi, for eksempel i Bergen og Tromsø (se også kapittel 3.1 og 4.5).

Bidrag til «nullvekstmålet»

I et tenkt tilfelle der *all* utbygging skjer sentralt, ville det selvsagt hatt stor betydning for andelen gående, syklende og kollektivreisende. I Osloområdet tyder studier utført av TØI (litt. 2) på at styring av utbygging

mot sentrum gis *større* effekt enn å styre utbyggingen mot knutepunkter m.m. utenfor bysentrum. Men dette er ikke nødvendigvis tilfelle i like stor grad for de andre norske storbyområdene.

Uansett finner vi i dagens planer relativt lite styring av utbygging mot sentrum, og de få tiltakene som gjenfinnes i planene vil etter vår vurdering ha begrenset effekt. Noen steder er det endog mulig at byspredningen som tillates i planene vil ha en større *negativ* påvirkning i retning «nullvekstmålet» enn de positive bidragene som følger av planlagte tiltak for å lede utbyggingen mot sentrale deler av kommunen.

3.6 Styrking av bysentrum

Et alternativ- eller supplement til å styre veksten mot bysentrum, kan være å bidra til å gjøre historisk bysentrum mer konkurransedyktig i forhold til ytre, mer bilbaserte områder. Her er det vidt spekter av stimulerings tiltak aktuelle, og mange slike tiltak vil ikke vises i plankart og bestemmelser, men heller omtales i planbeskrivelse i kommuneplanens samfunnsdel eller i andre dokumenter.

Tiltak for å styrke sentrum gjennomføres ofte i form av samarbeid mellom kommunen og næringsforeninger, frivillige organisasjoner mfl. Mål for slike samarbeid vil ofte gå langt *ut over* transportomfang og reisemid-delfordeling – for eksempel vil kulturhistorisk verdi, trivsel, omdømme, næringslivets konkurransekraft og reiseliv ofte være viktig.

Våre vurderinger er avgrenset til tiltak hjemlet i PBL, primært i kommuneplanens arealdel. *Vi understreker at dette på langt nær gir et fullstendig og rettferdig bilde av kommunenes samlede innsats for å styrke sentrum* – vi kjenner bl.a. til mange slike tiltak som *ikke* avspeiles i planene.

Funn i kommuneplanens arealdel

Hele åtte av de vurderte kommuneplanene avspeiler at kommunen i høy grad vektlegger tiltak for å styrke sentrum. Hvis vi tar hensyn til arbeid som ikke viser igjen i arealdelen, er det grunnlag for å si at *alle* byene har betydelig aktivitet på dette området. Dette er «positive» og populære tiltak, der de største begrensningene kanskje ligger i kommunebudsjettet.

Det er her snakk om svært mange forskjellige typer tiltak der fysisk opprustning ofte sees i sammenheng med kulturtilbud og sentrumshandel. [Eksempelsamlingen til Framtidens byer](#) viser en lang rekke slike tiltak.

Vi har spesielt sett etter virkemiddelbruk i form av planbestemmelser i arealplan, for eksempel andel boliger / arbeidsplasser og andre krav rettet mot utbyggere i sentrum. På kommuneplannivå finner vi relativt få bestemmelser av denne typen; evt. slike synes primært å bli gitt i kommunedelplaner for sentrum eller i reguleringsplaner.

Bidrag til «nullvekstmålet»

De nevnte tiltakene påvirker sentrums konkurransekraft i forhold til annen lokalisering av handel, kulturtilbud og fritidsaktiviteter. Siden kollektivtilbudet normalt er mest sentrumsrettet, øker sannsynligheten for at brukerne av tilbudene vil reise kollektivt. Et trivelig sentrum kan bidra

til at flere vil bo der, og dermed oftere kunne gå / sykle til daglige gjøremål eller nyte godt av sentrumsrettet kollektivtilbud når de skal *ut av* byen. Hvis kontorarbeidsplasser søker mot sentrum fordi de ansatte trives der, kan også flere arbeidsreiser skje kollektivt.

Felles for tiltakene som gjør sentrum mer trivelig, er at effekten normalt er vanskelig å forutsi og lite målbar. Det er mer snakk om en *indirekte* positiv effekt, eller forsterkning av mer målbare tiltak i planene. Det synes da også innlysende at en tenkt kommune med et forfallent og utrivelig bysentrum ligger dårlig an til å nå «nullvekstmålet». Gjennomgangen av planene viser at kommunene har et klart ønske om å gjøre deres historiske / tradisjonelle bysentrum trivelige og attraktive.

Når den gjelder den «strengere» virkemiddelbruken rettet mot eiendomsbesittere, vil effekten gjerne være mer målbar, for eksempel når at et gitt antall boliger eller arbeidsplassareal må komme til sentrum ved utbygging. Siden det finnes få slike tiltak i dagens kommuneplaner, blir bidraget til «nullvekstmålet» uansett lite.

3.7 Knutepunkter og kollektivakser

Det er neppe realistisk å betjene alle deler av byområdene med kollektivtrafikk som i høy grad vil være konkurransedyktig med privatbil. For å få flere til å reise kollektivt, kan utbygging og fortetting konsentreres om områder der samfunnet prioriterer god kollektivbetjening. Særlig i knutepunkter på kollektivnettet vil reisemulighetene være mange, og sannsynligheten relativt stor for at reiser til / fra disse områdene skjer kollektivt.

Vi har sett på i hvilken grad kommuneplanens arealdel vektlegger knutepunkter og kollektivakser på en måte som kan bidra til nullvekstmålet.

Funn i kommuneplanens arealdel

I Kristiansand, Stavanger, Oslo og Trondheim finner vi at arealplanleggingen i høy grad bygger opp under en utvikling av knutepunkter og kollektivakser som kan bidra til nullvekstmålet. *I gavnet* ser vi at mye av det samme skjer langs Bybanen i Bergen, men arealdelen *i seg selv* bygger her ikke *like sterkt* oppunder denne utviklingen. I tre av de øvrige vurderte arealdelene finner vi at dette temaet i liten grad er behandlet.

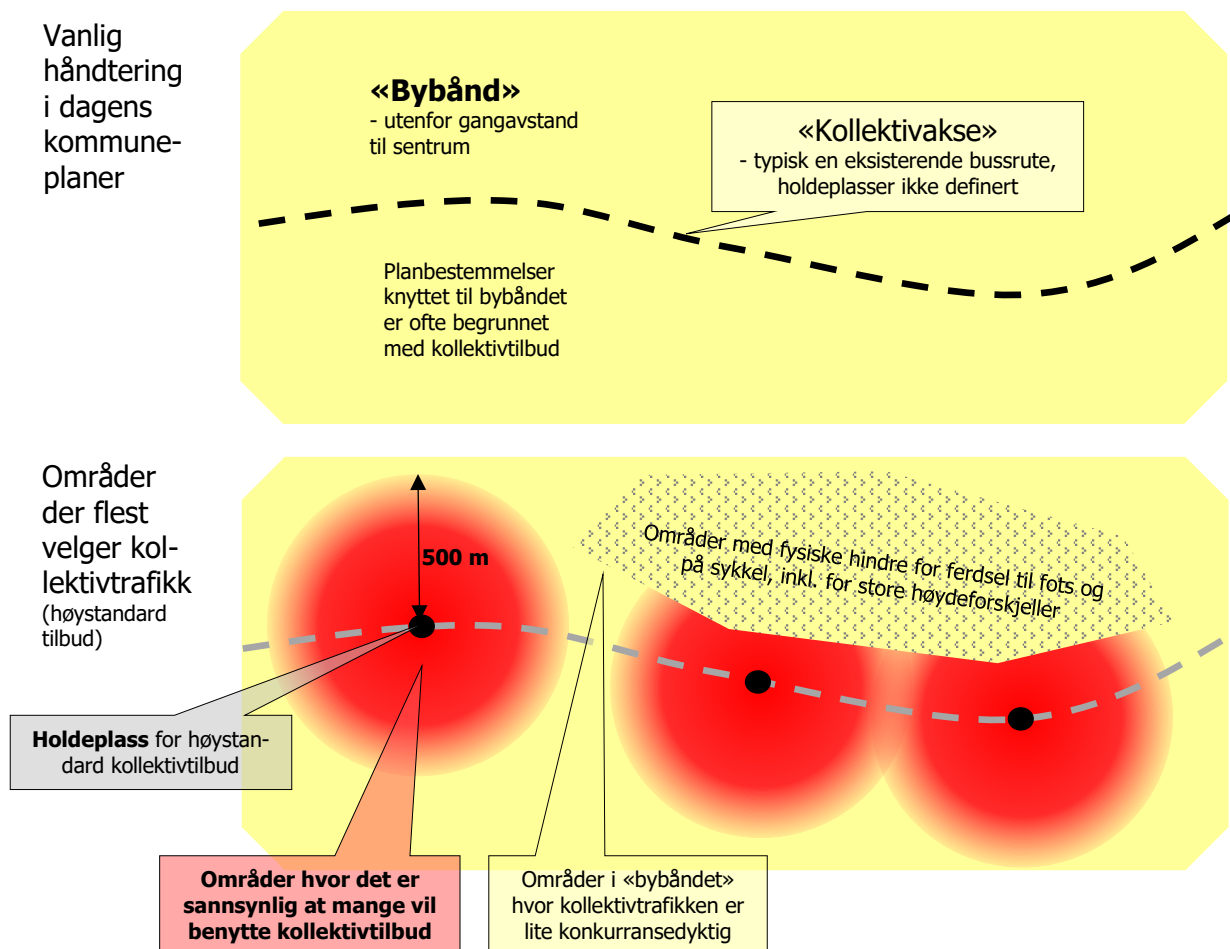
For øvrig omtaler de fleste planene akser og knutepunkter for kollektivtrafikk. Men det er stor variasjon i hvor klart dette er definert, og i hvilken grad det er tilknyttet materielle bestemmelser. Enkelte kommuner henviser f.eks. bare til dagens bussrutenett, uten at det gis eventuelle ambisjoner for videre utvikling av kollektivnett. «Knutepunkt» blir definert som alt fra to kryssende busslinjer med overgang, til urbane terminalområder med handel, arbeidsplasser og sørvis. Også når det gjelder kollektivakser er det svært varierende forståelse av hva dette skal innebære.

Flere steder kan det se ut til at kollektivtrafikken defineres som «fylkeskommunens og statens sak» og at det i liten grad er gjort realitetsvurderinger og prioriteringer i kommuneplansammenheng. I enkelte arealdeler er ikke kollektivakser / knutepunkt en gang vist i plankart eller temakart.

Vi har også funnet eksempler på at ambisjoner for kollektivtrafikk er *omtalt* i kommuneplanen, f.eks. busser i egen trasé, men uten at det er avsatt nødvendige arealer for å muliggjøre slike tiltak. Flere byer omtaler mulige framtidige baneløsninger til bestemte områder, men uten at det synes avklart om det er teknisk- og eller økonomisk mulig å realisere slike (tilgjengelig areal, vertikal- og horisontalkurvatur, bruer o.a.). Dette kan medføre at arealbruken blir basert på en urealiserbar eller unødig kostbar kollektivløsning – sett i forhold til om hensiktsmessig kollektivbetjening lå til grunn for valg av arealer til utbygging.

I de fleste kommuneplanene vises sammenhengende byggesoner i form av «bybånd» etc., for eksempel mellom «tvillingbyer» (Grenland, Nedre Glomma); eller som korridorer ut fra sentrum. Det gis gjerne bestemmelser om at utbygging og fortetting i varierende grad skal legges til dette bybåndet. Kriteriene for å avgrense slike bybånd synes å være sprikende; noen steder kan det for eksempel stilles spørsmål om konkurransedyktig kollektivdekning av *hele* dette området er realitetsvurdert.

I vurdering av kollektivakser er avstand *mellom* holdeplasser en sentral faktor. Ved kort holdeplassavstand får flere gangavstand til nærmeste holdeplass, men samtidig vil f.eks. bussen bruke lengre tid – og således bli mindre konkurransedyktig mot bil. Der en har et høystandard, konkurransedyktig kollektivtilbud vil lokalisering av hver enkelt holdeplass være avgjørende for hvor stor andel av de som bor, arbeider i- eller besøker området som vil reise kollektivt.



Figur 6: Sammenlikning av dagens bruk av «bybånd» og reell situasjon der konkurransedyktig kollektivtilbud finnes.

Sammenhengen mellom de bybånd en ofte finner i dagens planer og reell situasjon med høystandard kollektivtilbud er illustrert i Figur 6. I tilfeller som illustrert i figuren er det neppe hensiktsmessig at *hele* det opprinnelige bybåndet skal ha høye krav til tetthet og parkeringsrestriksjoner begrunnet med den gjennomgående kollektivaksen. I praksis kan det være nødvendig å ta stilling til holdeplassenes plassering.

Dersom holdeplassene ligger *tettere* enn skissert i Figur 6, og «bybåndet» f.eks. betjenes med mange parallelle linjer (høy flatedekning), vil flere i utgangspunktet ha tilgang til kollektivtilbud. Et sentralt spørsmål blir da om *færre*, høyfrekvente linjer og færre holdeplasser (for raskere fremføring) vil gi et kollektivtilbud som er mer konkurransedyktig mot privatbil. Dersom en likevel prioriterer høy flatedekning og lavere frekvens, blir spørsmålet om denne kollektivtrafikken faktisk *er* så konkurransedyktig at det gir grunnlag for å stille krav til arealbruken.

I et flertall av kommuneplanene savner vi en realitetsvurdering av dagens- og fremtidig kollektivtilbud som grunnlag for arealmessige disposeringer. Flere av arealdelene bærer preg av at kollektivtrafikkfaglig kompetanse kunne ha vært trukket nærmere inn – også i selve arealplanleggingen. Siden kollektivreiser som regel har en reise til fots eller på sykkel «i begge ender», er det også viktig å anvende kunnskap om hva som skal til for at folk går / sykler.

Bidrag til «nullvekstmålet»

I forhold til nullvekstmålet vil nytten av å satse på kollektivakser og knutepunkter ha nær sammenheng med *kvaliteten på* kollektivtilbudet og hvor mange / effektive reisemuligheter det er ut fra den enkelte holdeplass / knutepunkt. En viktig faktor er også hvor mange som enkelt / attraktivt kan gå eller sykle til den aktuelle holdeplassen.

Vi ser at flere kommuner gjennom sine planer satser betydelig på kollektivakser og knutepunkter. Men uten å gå inn på en detaljert vurdering av eksisterende og framtidig kollektivnett og dets tilgjengelighet til fots og på sykkel, er det vanskelig å si *hvor stor* den positive effekten i retning «nullvekstmålet» vil bli. Som nevnt i kapittel 3.5 kan funn fra Osloområdet (litt. 2) tyde på at en her oppnår *enda større* effekt ved å kanalisere utbygging mot bykjernen enn ved å satse på et større antall desentraliserte knutepunkter.

3.8 Parkering

Parkeringsbestemmelser som kan hjemles i PBL er i hovedsak knyttet til å regulere antallet plasser. Det kan her skilles mellom offentlig parkering som alle kan benytte, og parkeringsplasser tilknyttet boliger, arbeidsplasser og virksomheter / handel med besøkende.

Begrenset tilgang til parkering ved bolig kan særlig påvirke bilholdet – de som velger å bo her, må klare seg med færre (eller ingen) biler per husstand, og reiser da mer kollektivt til fots eller på sykkel. Begrensing i parkering ved arbeidsplasser vil føre til at flere av de som kan velge, reiser kollektivt, eventuelt at de setter fra seg bilen på en innfartsparkering.

Funn i kommuneplanens arealdel

Kun i de tre største bykommunenes arealdeler finner vi at det i høy grad benyttes tilgjengelige parkeringsvirkemidler som kan bidra til nullvekstmålet. For fem av de øvrige vurderte arealdelene anser vi at denne muligheten i liten grad er benyttet.

Vi finner relativt få bestemmelser om *offentlig* parkering i kommuneplanene; avsetting av arealer til offentlig parkering på gategrunn, på egne parkeringsplasser eller i parkeringshus gjøres som regel i reguleringsplan. Fastsetting av avgiftsnivå og tidsavgrensning for kommunale parkingsplasser hjemles normalt i annet regelverk enn PBL, mens prisene hos kommersielle parkeringsforetak som regel vil være markedsbaserte.

I boligområder nærmest sentrum har storbyene ofte beboerparkering (boligsoneparkering). Parkeringsplasser som i utgangspunktet har vært offentlige, reserveres da for fastboende, hele- eller deler av døgnet. Slike ordninger bidrar til å begrense parkeringskapasiteten i byområdet for innpendlere, ofte i områder hvor det er godt kollektivtilbud.

Den vanligste formen for parkeringsregulering i kommuneplanens arealdel er parkeringsnormer (-bestemmelser). Slike gis i tilknytning til bolig, næring og ulike typer virksomhet med besøkende. I tillegg til antall plasser er det vanlig å sette krav til andel parkering på bakkenivå, i fellesanlegg etc. Noen kommuner stiller også funksjonskrav til parkering eller krav om garasjeplass for bil. Det har også blitt mer vanlig å fastsette minimumsnormer for- og kvalitetskrav til sykkelparkering.

«Frikjøp» av parkeringsplasser er også vanlig; her må den som bygger boliger eller arbeidsplasser bidra til finansiering av et bestemt antall offentlige plasser i samme område. Begge disse tiltakstypene hjemles normalt i kommuneplanens arealdel og/eller i reguleringsplaner.

Krav til parkering er blant områdene med størst forskjell mellom arealdelene. Enkelte kommuner opererer fremdeles med *minimumsnormer* for bolig og næring i hele kommunen, og da er det bare tilgjengelig areal, kostnader etc. som begrenser antallet plasser. Utbygger tvinges da uansett til å etablere (evt. frikjøpe) angitt antall plasser. De tre største byene har relativt strenge *maksimumsnormer* for parkering tilknyttet næringsvirksomhet i sentrum, og stiller heller ikke nødvendigvis krav om parkeringsplass for boliger der.

Sonegraderte parkeringsnormer benyttes nå i et flertall av byene, se eksempel fra Trondheim i Figur 5 ovenfor. Den enkleste formen for gradering er egne krav tilknyttet historisk bysentrum. For de som benytter flere soner, er avstand til sentrumsområder det vanligste kriteriet for inndeling, men vi ser også eksempler på kopling til akser og knutepunkter for kollektivtrafikken.

Vi har ikke funnet eksempler på at det i kommuneplanens arealdel gis *generell* regulering av antall parkeringsplasser ved kjøpesentra som ligger utenfor historisk bysentrum. Dette synes eventuelt å bli håndtert på detaljplannivå.

Bidrag til «nullvekstmålet»

Plan- og bygningsloven gir kommunene mulighet til å fastsette parkeringsrestriksjoner som etter vår vurdering kan gi et betydelig bidrag til oppnåelse av «nullvekstmålet». I de største byenes arealdeler benyttes en betydelig del av dette potensialet. For enkelte av de andre kommunene er det mulig at parkeringspolitikken gitt i dagens arealdeler til og med vil bidra til *økt* bilbruk, særlig der en opprettholder minimumsnormer eller lar være å begrense mulighetene for fremmedparkering i sentrumsnære boligområder. Her er det store rom for forbedringer, også sentralt i Oslo.

3.9 Tilrettelegging for gående og syklende

I de foregående avsnittene har vi omtalt ulike typer tiltak som kan bidra til at flere går / sykler. Men skal disse tiltakene ha effekt, må det også tilbys en tilstrekkelig attraktiv infrastruktur for reiser til fots og på sykkel. Det er her viktig å ha i mente at en kollektivreise som regel har en fottur («ganglenke») i begge ender. Sykkel kan også brukes for å nå kollektivtrafikken, enten den settes på innfartsparkering eller tas med om bord. Se også prinsippskisse fra Trondheim øverst i Figur 5 på side 26.

Kommunenes samlede innsats for å fremme gåing / sykling vil som regel ikke framgå av kommuneplanens arealdel. I tillegg kommer tiltak i regi av Statens vegvesen, frivillige organisasjoner m.fl. Våre vurderinger er avgrenset til det som gjenfinnes i arealdelen og gir således ikke nødvendigvis et fullstendig bilde av situasjonen.

Funn i kommuneplanens arealdel

Kun i Nedre Glomma (Sarpsborg, Fredrikstad) og i Trondheim finner vi at arealdelene omfatter tilrettelegging som i høy grad vil bidra til at flere går eller sykler. Ellers er dette temaet som regel *omtalt*; i planbeskrivelse og / eller samfunnsdelen; ofte med henvisning til andre dokumenter og prosesser. Isolert sett anser vi at fire av de vurderte arealdelene i *liten grad* bidrar til «nullvekstmålet» ved å tilrettelegge for gåing / sykling.

Det er stor variasjon i hvor *planmessig* innsatsen er – ofte kan det synes tilfeldig hvilke gang- og sykkeltiltak (g/s-tiltak) som skal gjennomføres, se også kapittel 2.2. Mange kommuner har også et ensidig fokus på ruter langs bilveger, og overser at en stor del av ferdselen til fots og på sykkel skjer på snarveger, i grønnstruktur m.m. som ikke er tilknyttet bilveg.

Kommunene refererer gjerne til separate planer og strategier for gang- og sykkelvegnett. Men det ser ut til å være en utfordring å *overføre* dette arbeidet til kommuneplanens arealdel. Som for kollektivtrafikken (se kap. 3.7) synes en fremtredende holdning å være at arealbruken bestemmes først, og så må en i *ettertid* komme fram til g/s-løsninger. Også her kan en slik tilnærming bli dyr og uhensiktsmessig. Noen ganger kan f.eks. topografien gjøre at det blir svært vanskelig / dyrt å oppnå høy gang- og sykkelandel, selv til relativt nærliggende målpunkter.

I flere regioner og kommuner er det tegnet inn overordnet sykkelvegnett, se eksempel i Figur 3 på side 17. Sykkelvegnett er noen steder angitt i selve kommuneplankartet, andre steder i eget temakart. Men vi ser i mindre grad at sykkelvegnettet differensieres etter standard, og i *få* tilfelle

tas det hensyn til høydeforskjeller og andre barrierer. Men det virker som om seinere års fokus på sykling har bidratt til at kommunene *i økende grad* har en strategisk og koordinert tilnærming til sykkeltiltak, særlig der finansiering av tiltak er tilgjengelig gjennom bypakker, f.eks. i Trondheim. Parkeringsbestemmelser med minimumsnormer og kvalitetskrav for sykkelparkering finnes nå i flere av kommuneplanene.

Få av byene viser i sine kommuneplaner at de har et aktivt forhold til *ulike typer* sykling, med tilhørende strategier. Langdistansesyklistene vil som regel skifte til treningstøy og holde høy hastighet. Slik sykling kan ha stor konkurranseflate mot bil, men være følsom for effektiv framkommelighet. På kortere distanser appellerer sykkel til et bredere publikum som gjerne kan akseptere lavere hastighet så lenge det er hyggelig og sikkert å sykle. I kommuneplanene er de fremdeles ikke vanlig å vurdere *hvilken type* sykling et planlagt tilbud primært skal rette seg mot. Blant unntakene er sykkelspressvegen langs E39 i Rogaland.

Kommuneplanens arealdel synes i enda mindre grad enn for sykkel, å bli aktivt benyttet som redskap for å fremme mer ferdsel *til fots*. Gåing omtales eventuelt i generelle ordelag, gjerne supplert med målformuleringer o.a. i planbeskrivelse eller samfunnsdel. Vi finner svært få eksempler på at arbeid rettet mot gående har materialisert seg i plankart og / eller tydelige planbestemmelser. Ingen av kommuneplanene vi har vurdert viser klar strategi og prioriteringer for å fremme gåing, ei heller hvor det er realistisk til å få flere til å gå. Dette er også i samsvar med observasjoner i forbindelse med Nasjonal gåstrategi (litt. 8).

I forbindelse med daglige gjøremål er det relativt få som går lengre enn 1-2 kilometer, og relativt få går mye mer enn 500 meter til kollektivtrafikk dersom de har mulighet til å kjøre bil (kfr. Figur 6 ovenfor). Bedre tilrettelegging kan øke aksjonsradius til fots.

Vi har knapt funnet klare eksempler på at en i kommuneplansammenheng har angitt slik aksjonsradius til fots rundt viktige målpunkter, som sentra, store arbeidsplasser / skoler og holdeplasser, og diskuterer muligheten for å *øke* denne aksjonsradiusen. I slike områder kunne en forvente tydeligere strategi for å få flere til å gå, både håndtering av barrierer (høydeforskjeller, utrygghet o.a.) og tiltak for å etablere snarveger.

Et eksempel på mulige tiltak er Fredrikstad sin satsing på gratis «[byferge](#)» som snarveg for gående og syklist som også er nedfelt i kommuneplanen. Kommunen mottok i 2013 [Kollektivtrafikkprisen](#) for dette tiltaket. Et annet positivt eksempel er [sykkelheisen](#) i Trondheim.

Bidrag til «nullvekstmålet»

Dersom flere skal gå, sykle – og reise kollektivt; er bedre tilrettelegging en nødvendig forutsetning. *Ytterligere* slike tiltak vil ha positiv effekt i retning av «nullvekstmålet». *Hvor stor* denne effekten vil bli, og hvilke typer tiltak som vil gi best effekt i de ulike byene, er et langt mer åpent spørsmål.

Så langt har vi ikke nok kunnskap om hva som skal til for at folk i større grad skal gå / sykle og hvilke typer tilrettelegging som vil være mest kostnadseffektiv (se litt. 7, 8 og 9). Når tiltakene i kommuneplanene; særlig i forhold til gåing, er lite konkretisert, blir det vanskelig å vurdere i

hvilken grad dagens arealdeler bidrar til «nullvekstmålet». Men det synes klart at det er et betydelig potensial for økt innsats, også fra kommunenes side.

3.10 Grønnstruktur m.m.

Miljødirektoratet definerer [grønnstruktur](#) som «små eller store naturområder i byer eller tettsteder». Slike områder er viktige for biologisk mangfold og for å gi folk muligheter for friluftsliv, lek, idrett og uteopphold. Forvaltning av grønnstrukturen må sees i sammenheng med vern av dyrkamark, kulturlandskap og kulturminner. Bynær grønnstruktur kan fungere som ferdselsåre til fots og på sykkel (se kap. 3.9); – også der selve forflytningen, (*ikke* friluftsliv, trening, rekreasjon etc.) er hovedformålet.

Vi har gjort en enkel vurdering av om kommuneplanenes tiltak for å begrense biltrafikken kommer i konflikt med nevnte hensyn. Eksempler på slike konflikter er at sentrumsnær fortetting (se kap. 3.2) fratar barna deres «hundremetersskog», eller at ny utbygging (kap. 3.1) griper inn i bynære markaområder / kulturlandskap.

Vi har sett på om arealdelen gir en klar avgrensning mot marka / byfjell og landbruksområder, og hvordan sentrumsnær grønnstruktur bevares; og benyttes som ferdselsåre. En slik begrenset vurdering gir *ikke* nødvendigvis et fullstendig bilde av kommunens samlede innsats på området.

Funn i kommuneplanens arealdel

Jamt over finner vi få konflikter mellom bynære markaområder og plan-grep som kan bidra til «nullvekstmålet». De fleste bykommunene har avsatt klare marka- og byfjellsgrenser og brudd på disse synes i liten grad å ha sammenheng med transportreduserende tiltak. Feltutbygging i marka kan som regel vanskelig kombineres med god kollektivdekning.

Sentralt beliggende grønnstruktur *utenfor* «marka» er som regel mer utsatt, og hensynet til denne grønnstrukturen er i svært varierende grad ivarettatt i arealdelene. Kun et fåtall kommuneplaner vier oppmerksomhet til grønnstrukturens funksjon som transportåre for gående og syklende. I forbindelse med fortetting er det fremdeles mange kommuner som ikke viser en klar strategi for å skille mellom verdifull grønnstruktur og typiske «restarealer». Dette må anses som en sentral del av arbeidet for «fortetting med kvalitet», se kapittel 3.2

Mange produktive landbruksområder og verneverdige landskaper ligger nært bysentrum, knutepunkter og kollektivakser. Her kan utbygging av boliger, arbeidsplasser m.m. medføre at mange får god mulighet til å gå, sykle eller reise kollektivt. Blant annet rundt Trondheim og Stavanger samt i nedre Glommas ser vi at avveining mellom jordvern og tett, sentrumsnær utbygging er en sentral problemstilling. Vårt hovedinntrykk er at hensyn til jordvern og landskap ivaretas årvåkent i arealdelene, og at det gjøres en bevisst og begrunnet prioritering – selv om konfliktnivået kan ha vært høyt, og innsigelsene mange.

Bidrag til «nullvekstmålet»

Ny utbygging i marka eller i fjerntliggende landbruksområder er som regel ikke mulig å kombinere med gode reisemuligheter til fots, kollektivt eller på sykkel. Vernehensyn og «nullvekstmålet» peker da i samme retning.

Vern av de sentrumsnære, grønne områdene bidrar ikke *i seg selv* til at «nullvekstmålet» nås, bortsett fra når områdene benyttes som transportåre til fots og på sykkel. Likevel mener vi at ivaretagelse av slike områder er en nødvendig forutsetning for å få flere til å gå / sykle: Dersom en ikke lykkes i «fortetting med kvalitet», kan det bli vanskelig å vinne gehør for ytterligere fortetting – noe som igjen er viktig for å øke andelen reiser til fots, med kollektivtrafikk og på sykkel.

3.11 Rekkefølgebestemmelser som virkemiddel

Rekkefølgebestemmelser knyttet til arealplaner benyttes til mange forskjellige formål. Våre vurderinger er avgrenset til rekkefølgekrav som har til hensikt å få flere til å gå, reise kollektivt eller sykle. Dette kan være et potensielt sterkt virkemiddel, bl.a. for å sikre at bolig- og næringsområder *ikke* bygges ut før kollektivtilbud er på plass. Det er også mulig å kreve at kollektivtilbud, sykkelveger o.a. skal være på plass før vegutbygging.

Bruken av aktuelle rekkefølgekrav i kommuneplanens arealdel er i høy grad varierende. I enkelte arealdeler gjenfinner vi ikke et eneste rekkefølgekrav av denne karakter. Langt flere har generelle bestemmelser om å sikre g/s-veg, trygg skoleveg og / eller kollektivtilbud før boligområder bygges ut. Slike bestemmelser er først og fremst viktige lokalt. Kun i fem kommuner finner vi betydelig bruk av rekkefølgebestemmelser på overordnet nivå med potensielt stor virkning på reisemiddelfordeling.

Det mest framtrepende eksempelet på rekkefølgebestemmelser som *kunne ha vært* effektivt, er krav om utbygging av skinnegående kollektivtrafikk før flyplassarealene på Fornebu i Bærum ble tatt i bruk. På den annen side *er* det nå rekkefølgebestemmelse om kollektivbetjening før Avtjerna i Bærum langs E16 ved Sollihøgda tas i bruk.

3.12 Andre helse- og miljøhensyn

Redusert utslipp av klimagasser er en sentral begrunnelse for «nullvekstmålet», som blant annet er basert på Stortingets klimaforlik. For vegtrafikk er redusert antall kjøretøykilometer proporsjonalt med reduksjon i utslipp av klimagasser. Når vi kjenner antallet utkjørte kilometer med ulike kjøretøygrupper, benyttes Miljødirektoratets utslippsfaktorer til å regne om til klimagassutslipp (målt i CO₂-ekvivalenter).

Kommunene synliggjør i svært ulik grad bevissthet om denne sammenhengen. I noen kommuneplaner har redusert klimagassutslipp fra transport en sentral plass, i andre nevnes det knapt. [Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging](#) krever for øvrig at kommunene i sin kommuneplan eller i egen kommunedelplan innarbeider tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser

Vi har ikke vurdert sammenheng mellom biltrafikkreduserende tiltak og tilpasning til klimaendringer. Mange sentralt beliggende områder langs sjø og vassdrag er imidlertid utsatt for havstigning, stormflo og flom, eller ligger i skredutsatte områder. En viktig del av «utbygging og fortetting med kvalitet» (se kap. 3.2) er at kommunene ikke tillater bygging i slike områder uten at nødvendige forebyggende tiltak gjennomføres.

Lokal luftforurensning og støy

Mengden *generert* utslipp av støv (partikler, NO_x) og støy er som klimagassutslippene proporsjonal med antallet utkjørte kilometer med ulike kjøretøygrupper. Men *virkningene* er her lokale, og det sentrale spørsmålet er hvor mange som *blir plaget* av støvet og støyen.

Sentralt beliggende områder der mange potensielt kan bli plaget, sammenfaller ofte med de områder en vil fortette/ bygge ut for å redusere biltrafikken. «Fortetting med kvalitet» innebærer at det tas tilstrekkelig hensyn til lokal luftforurensning og støy.

I de fleste arealdelene ser det ut til at støyspørsmål er godt ivaretatt på et overordnet nivå. Det er relativt kort tid siden [retningslinje](#) for behandling av støy i arealplanlegging med tilhørende veiledning (2005) ble utgitt, og denne viser tydelig igjen i kommuneplanene, blant annet i form av planbestemmelser for «gul» og «rød» støysone. Selv om det også finnes krav og veiledninger knyttet til lokal luftforurensning er dette i mindre grad avspeilet i kommuneplanens arealdel.

Kjøretøytekniske tiltak

Mange kommuner arbeider aktivt for å redusere utslipp og støy fra kjøretøyer, både fra egen kjøretøypark og fra andre biler. I tillegg kommer tiltak og virkemiddelbruk på nasjonalt nivå. «Nullvekstmålet» er imidlertid knyttet til *antall utkjørte kilometer*, ikke til kjøretøyenes utslipp.

Det er muligheter for å hjemle kjøretøytekniske tiltak i kommuneplanens arealdel, for eksempel bruk av «miljøsoner» eller å reservere en andel av parkeringsplasser for ladbare kjøretøyer slik at restriksjoner på bilbruk bare påvirker kjøretøyer *med* utslipp. Vi finner eksempler på slike tiltak i kommuneplanene, men har ikke gjort nærmere vurderinger av dette.

Folkehelse (miljøretta helsevern)

Økt andel reiser til fots og på sykkel vil ha betydelig positiv virkning på folkehelsen, og flere kommuneplaner vektlegger dette aspektet. Motsatt kan sentral fortetting bidra til redusert livskvalitet dersom støy, støv og behov for attraktive uteoppholdsarealer ikke hensyntas på en god måte. Vi har ikke gått nærmere inn på denne typen vurderinger.

3.13 Vil nullvekstmålet bli nådd?

Når en skal vurdere om nullvekstmålet kommer til å bli nådd, kan det gjøres på flere nivåer:

- a) Vi kan vurdere i hvilken grad det er sannsynlig at trafikkveksten i hele byområdet og innen den enkelte kommune vil skje i form av kollektivtrafikk, sykling og gåing

- b) Vi kan vurdere i hvilken grad *kommuneplanens arealdel* bidrar til biltrafikken ikke vokser.

Våre vurderinger er primært knyttet til nivå b). Men det kan ofte være en utfordring å vurdere kommuneplanens arealdel isolert, siden så mange faktorer spiller inn i helhetsbildet. Kommunene må også avveie satsing på en ambisiøs arealdel opp mot *andre mulige tiltak* for å nå nullvekstmålet, blant annet:

- Restriksjoner på bilbruk (som ikke hjemles i PBL)
- Ambisiøs utbygging- og eller prioritering av kollektivtrafikk
- Ambisiøs tilrettelegging for gående og syklende
- Markedsrettede tiltak for å stimulere til sentral utbygging og fortetting
- Informasjon, veiledning og andre «myke» tiltak

Blant de typene tiltak som naturlig *inngår* i kommuneplanens arealdel, har vi i de foregående kapitlene framhevet *sentral lokalisering av ny utbygging, fortetting og transformasjon, transporteffektiv lokalisering av virksomheter / handel, parkeringsregime og koordinering av arealbruk med tiltak på kollektivsystemet* (holdeplasser, knutepunkt) som viktige elementer.

Vi ser at de ulike byene / byområdene gjør forskjellige valg og/eller at samfunnsutviklingen «gjør valg for» byene. Oslo og Stavanger har stor vekst og knappe arealer, og «tvinges av markedet» til å drive arealeffektiv politikk. Bergen vektlegger Bybanen, og opplever at markedet selv styrer utvikling i retning bybanestoppene. Selv med begrensede plangrep styrer markedet byveksten mot sentrale deler av Tromsøya. Trondheim spiller på et bredt register av virkemidler i kommuneplanens arealdel og sikrer omfattende finansiering av tiltak gjennom Miljøpakken.

Det er vanskelig å danne et helhetlig bilde av i hvilken grad den enkelte kommunes planinnsats bidrar til «nullvekstmålet». Dette er også avhengig av planinnsats og handlingsvilje på regionalt nivå, se våre vurderinger i kapittel 2. Som presisert i kapittel 1.2 var hverken «nullvekstmålet» eller kriteriene som Civitas har satt opp, kjent for kommunene da de aktuelle arealplanene ble utarbeidet og vedtatt.

Når vi likevel, isolert sett skal vurdere *hvilke bidrag arealdelen i gjeldende kommuneplan gir til oppnåelse av «nullvekstmålet»* skårer Trondheim høyest. Kommunen spiller på et bredt spekter av tiltak og virkemidler, og sammenhengen mellom arealbruk og transportsystem er tydelig og konsekvent. Arbeidet understøttes av et godt regionalt samarbeid gjennom IKAP. *Styrken* i de enkelte plangrepene vil imidlertid være avgjørende for potensiell resultatoppnåelse.

Deretter følger Oslo og Stavanger, der behov for forvaltning av knappe arealer synes å styre kommunes planlegging i retning «nullvekstmålet». Mens Oslo har et velutbygd kollektivtrafikk og allerede høy kollektivandel er Stavanger langt på vei blitt en bilbasert by, der overgang til kollektivtrafikk vil bli langt mer krevende. Motsatt profiterer Stavanger på et godt og langvarig regionalt areal- og transportplanarbeid, mens Osloregionens 22 kommuner har en lang vei å gå før de er i samme situasjon.

I samtlige arealdeler finner vi tiltak som kan bidra til at flere går, sykler eller reiser kollektivt. Men i fire av arealdelene er bidragene så små at vi

samlet sett har måttet konkludere med at planene *i liten grad* bidrar til oppnåelse av «nullvekstmålet». I de øvrige finner vi betydelige positive bidrag, men ikke på nivå med de tre nevnte kommunene. I flere kommuner kan dagens arealpolitikk samlet sett bidra til at biltrafikken *øker* dersom markedet etterspør alle de bilbaserte bolig-, nærings- og handelsarealer som per i dag inngår i arealdelen. Nærmere begrunnelser for vurderingen av den enkelte kommuneplan er gitt i vedlegg 1.

Et viktig aspekt er *hvilket utgangspunkt* de ulike byene / regionene har med hensyn til dagens andel reiser til fots, på sykkel og med kollektivtrafikk – se Figur 2, side 10. For eksempel kan Stavangerregionen, Nedre Glomma og Grenland med sine relativt lave kollektivandel få positive bidrag til «nullvekstmålet» med relativt beskjedne tiltak. Motsatt vil Tromsø som har blant de høyeste kollektivandelene, antakelig måtte iverksette omfattende tiltak, *bare for å holde på* dagens andeler.

I kapittel 4 diskuterer vi blant annet hvordan potensialet for å nå «nullvekstmålet» ved bruk av PBL i større grad kan utnyttes.

3.14 Hovedutfordringer

Med unntak av Tromsø har alle byområdene betydelige utfordringer knyttet til samarbeid over kommunegrensene. Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland, Jæren og Trondheimsregionen har alle godt grunnlag i regionalt samarbeid som kan bidra til utvikling i retning av «nullvekstmålet». Men hvis det regionale samarbeidet skal bære frukter, er oppfølgingen i den enkelte kommuneplan og i hver enkelt detaljplan en kritisk faktor.

Alle byområdene har utfordringer knyttet til det å se arealbruken og transportsystemet i sammenheng, spesielt på kommunenivå. Selv om det nesten unisont *uttales at* samordnet areal- og transportplanlegging er viktig – opplever vi at det i begrenset grad skjer i praksis.

Transportnett og arealbruk planlegges som regel separat, og til tider med begrenset gjensidig forståelse. Vi ser ikke tegn til at dette skyldes manglende vilje, snarere at planleggingen er bundet opp i for mange separate prosesser – f.eks. KVV (JBV, SVV) og fylkeskommunale kollektivplaner som ikke er samordnet med kommuneplanens arealdel i tid og/eller i utvikling og konsekvensvurdering av løsninger. Kommunene kan ikke løse disse utfordringene alene.

For øvrig varierer det vi anser som hovedutfordringer fra by til by jf. vedlegg 1. Utfordringer som vi ser flere steder er blant annet knyttet til:

- Å unngå ytterligere etablering av boliger og arbeidsplasser i områder som i praksis vil være bilbaserte, blant annet ved å ta slike områder ut av kommuneplanens arealdel.
- Mer målrettet fortetting i områder der gang- sykkel- og kollektivtrafikk er mest konkurransedyktig mot bil. Transformere sentrumsnære områder med lav arealutnyttelse.
- Klarere avgrensning av sentrumsområder, klarere skille mellom historisk bysentrum og mer bilbaserte handelssentra.

- Mer bevisst forhold til lokalisering av handel, og når den vil være bilbasert; men med realisme hva gjelder den reelle muligheten for å håndheve planbestemmelser knyttet til butikkenes vareutvalg.
- Ta mer aktivt i bruk ABC-prinsippene for å bidra til at «rett virksomhet lokaliseres på rett sted».
- Mer aktiv parkeringspolitikk der sonegraderte parkingsbestemmelser understøtter fortetting og transformasjon i sentrum og i områder med god kollektivtilgjengelighet.
- Sikre at utbygging av- og prioriteringer innen kollektivtrafikk gjøres i et langsiktig perspektiv som understøtter en hensiktsmessig arealbruk.
- Sikre at mulighet for konkurransedyktig kollektivbetjening er realitetsvurdert og avklart *før* en tillater utbygging av bolig, næringsvirksomhet, besøksintensiv virksomhet m.m.
- Planmessig, strategisk og samordnet tilrettelegging for sykkel, med nærmere kopling til arealbruk. Realistiske vurderinger av «aksjonsradius» for ulike grupper syklist.
- Konkretisering av tiltak for å fremme gåing generelt. Realistisk vurdering av aksjonsradius til fots.
- Å ta hensyn til «snarveger», grønnstrukturen m.m. sin viktige rolle som ferdselsåre til fots og på sykkel, slik at gang- og sykkelvegnett i større grad frikoples fra kjøreveger der det er mest hensiktsmessig.

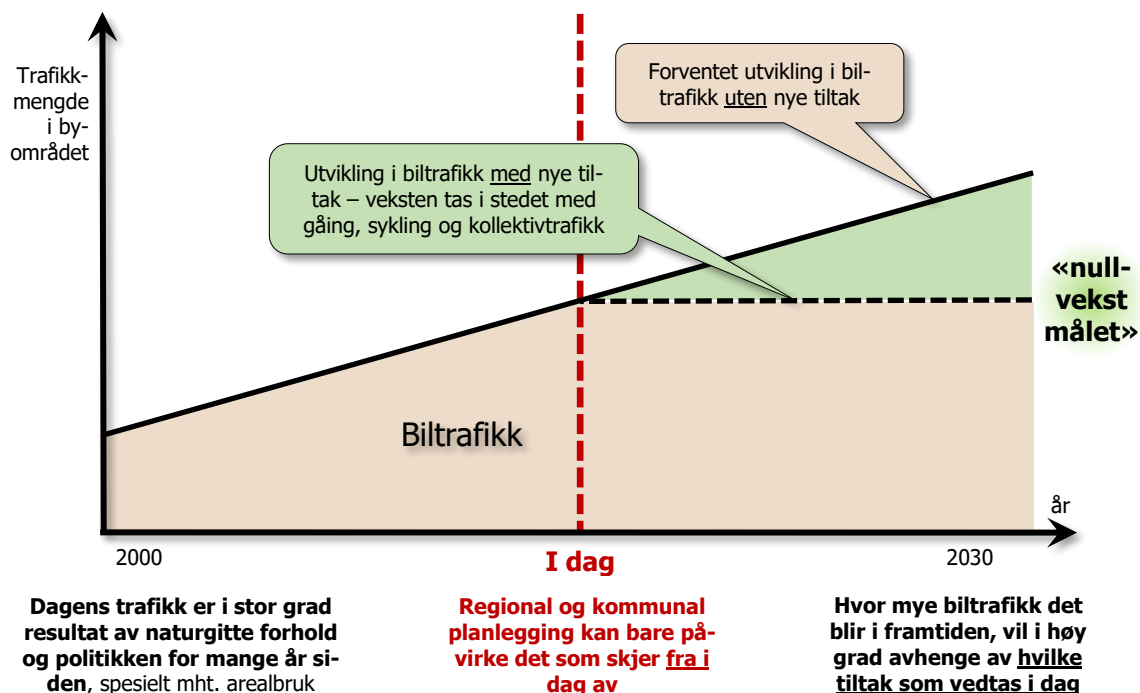
Mange av de arealdelene vi har vurdert bærer preg av at kommunene planfaglig sett gjør mye riktig. Men «litt» innsats med alle tilgjengelige metoder og verktøy vil uansett ikke være tilstrekkelig. I nesten alle kommunene vi har studert er det først og fremst behov for at store og djerpe tiltak inngår i planene dersom en skal ha håp om å nå «nullvekstmålet». Det handler om å prioritere et konkurransedyktig kollektivnett framfor kapasitetsøkning i vegnettet, men samtidig sikre vegkapasitet til næringslivets transporter. Det kollektivnettet storbyene velger bør være et dominerende premiss for arealbruken.

4 Anbefalinger

Med utgangspunkt i vår gjennomgang i kapittel 2 og 3 (jf. vedlegg 1) vil vi her gi anbefalinger om videre utvikling av kommuneplanens arealdel, slik at denne kan inngå i grunnlaget for helhetlige bymiljøavtaler. Som i de foregående kapitlene vil vi se dette i sammenheng med øvrig regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven (PBL).

Planlegging påvirker per definisjon det som skjer *fra nå av*. I den grad planer skal inngå i grunnlaget for bymiljøavtaler er det således *bidrag til framtidig utvikling* som kan evalueres, og eventuelt stimuleres. Dette gjelder uavhengig av om planene skal benyttes som grunnlag for å *utforme* bymiljøavtalene eller om planene skal benyttes som redskap for å *gjennomføre* inngåtte bymiljøavtaler. I praksis vil det uansett være behov for denne typen vurderinger *i forkant av* avtaleinngåelse, slik at bymiljøavtalene inngås på grunnlag av realistiske muligheter for gjennomføring.

Bymiljøavtalene skal i henhold til NTP inneholde alle transportmidler, bilrestriktive tiltak og finansieringsordninger både for investering i- og drift av transporttilbudet. Forholdet mellom behov for tiltak, planlegging og oppnåelse av «nullvekstmålet» er illustrert i Figur 7:



Figur 7: Sammenheng mellom tiltak i kommuneplanens arealdel og oppnåelse av nullvekstmålet.

«Nullvekstmålet» er, slik vi ser det, ambisiøst – nærmere avklaringer er nødvendig for å klarlegge *hvor ambisiøst* det er (se kap. 1.1). Uansett indikerer vår gjennomgang at dagens arealplaner *på langt nær* vil gi de nødvendige bidrag til at nullvekstmålet nås.

Det er behov for *dyptgripende endringer* dersom «nullvekstmålet» skal være innen rekkevidde. Samtidig ser vi *potensial for raskere og mer effektiv planlegging* innenfor rammene av dagens lov. Vi anbefaler en relativt ambisiøs «pakke» med tiltak som *til sammen* kan gjøre dette mulig.

4.1 Forutsetninger

Vi vil først se nærmere på viktige forutsetninger for at arealplaner etter PBL i praksis kan knyttes til bymiljøavtalene og bidra til oppnåelse av «nullvekstmålet»

Klarere kopling mellom regional og kommunal planlegging

NTP legger til grunn at regional eller interkommunal arealplan etter PBL skal være vedtatt eller vedtatt utarbeidet/revidert i tråd med målene i helhetlig bymiljøavtale. Det er imidlertid først i kommuneplanens arealdel at de fleste juridisk bindende beslutninger kan fattes. Gjennomføringen av bymiljøavtalene er således avhengig av primærkommunene, se kapittel 2.3 og 2.4.

Vår gjennomgang viser at det ofte er manglende eller mangelfulle regionale føringer for kommunal arealpolitikk. Til dels er det også krevende å verifisere samsvar mellom regionale planer og kommuneplanens arealdel, se kap. 2.4. Det vil være krevende å etablere mekanismer som sikrer og dokumenterer kommunal oppfølging, uten å frata kommunene makt og ansvar som følger av deres rolle som lokal planmyndighet.

Det er ikke uvanlig at kommunen selv eller private / offentlige utviklingsaktører ønsker en arealbruk i kommunen som fraviker fra regionale føringer. En mer effektiv styringsmekanisme vil da være å *gjøre det lønnsomt* for kommunen å følge regional areal- og transportplan. En forutsetning for dette, er at det utvikles tydelige regionale areal- og transportplaner med klare føringer for kommunenes arealpolitikk.

Arealbruk og transport kan sees i nærmere sammenheng

Det kan stilles spørsmål ved om det, i grensesnittet mellom regionalt og kommunalt nivå, er hensiktsmessig å behandle arealplanleggingen adskilt fra transportplanleggingen. Vår gjennomgang tyder på at planleggingen av *arealbruk og transportsystem er for lite koordinert*, både i regionene og i de enkelte kommunene, se blant annet kap. 2.2 og 3.7. Det er således behov for løsninger som *gjør arealbruk til et sterkere premiss i transportplanleggingen, og transport til et sterkere premiss i arealplanleggingen.*

Potensial for koordinering og effektivisering bør utnyttes

Etter vår vurdering er det i det fleste byområdene et stort potensial for effektivisering og koordinering av aktuell planlegging og prosesser på regionalt nivå, se kapittel 2.1. Vi ser på lengre sikt muligheter for *betydelig redusert ressursbruk, kortere planleggingstid og bedre resultater* ved å redusere antallet planer og prosesser.

De statlige prosessene knyttet til transportsystem, spesielt KVVU og påfølgende investeringer, legger viktige føringer for arealbruken i den enkelte kommune. For eksempel er kapasitet på statlig veg- og jernbanenett et

avgjørende premiss for lokalisering av boliger og næringsvirksomhet i den enkelte kommune. Likevel ser vi at de statlige prosessene i begrenset grad er koordinert med areal- og transportplanleggingen etter PBL. Også i fylkeskommunenes transportplanlegging ser vi eksempler på mangelfull hensyntagen til- eller koordinering med arealmessige spørsmål.

For den enkelte kommune innebærer dagens situasjon også betydelig ressursbruk til å ta del i- eller gi innspill til all planleggingen og alle prosessene på regionalt nivå. I noen tilfeller må kommunene også forholde seg til motstridende føringer, for eksempel hvis det gjennom KVU velges transportkonsepter som ikke samsvarer med regional areal- og transportplan.

Motsatt vil det i tilknytning til bymiljøavtalene være krevende å evaluere kommunenes oppfølging, dersom oppfølgingen er spredt på en rekke ulike kommunale planer, budsjettvedtak og øvrige tiltak og prioriteringer. Dette borger for at kommunenes tiltak for å sikre og dokumentere oppfølging av *alle deler* av bymiljøavtalene samles i kommuneplanen.

Ut over det som kan inngå i arealdelen, er det også mulig å la kommunal oppfølging av bymiljøavtalene inngå i kommuneplanen (samfunnsdelen). Dette gjelder der kommunen må/bør/kan delta i-, legge til rette for- eller akseptere gjennomføring av tiltak som inngår i bymiljøavtaler.

Kommunenes arealplaner kan bli mer konkrete

På de fleste punkter har vi erfart at dagens kommuneplaner ikke er tilstrekkelig forpliktende eller inneholder konkrete nok bestemmelser til at det er mulig å vurdere i hvilken grad de vil bidra til «nullvekstmålet».

Dagens bestemmelser i arealdelen har for ofte form av *intensjoner* eller generelt formulerte *føringer* som krever oppfølging / konkretisering i mer detaljerte arealplaner. Arealdelene i seg selv gir derfor ikke alltid grunnlag for å vurdere plangrepenes «styrke», se kap. 1.3, og således *hvor mye* planene kan bidra til at folk i større grad går, sykler eller reiser kollektivt.

Dersom kommuneplanens arealdel *direkte* skal fungere som grunnlag for bymiljøavtaler, eller oppfølging av slike, er det behov for å gjøre planene betydelig mer konkrete og forpliktende enn tilfellet er i dag.

Med utgangspunkt i funn referert i kapittel 2.4 vil vi understreke at kommuneplanens oppfølging av regional plan *ikke* bør gis i form av henvisning til regional plan (eller til andre dokumenter). Bestemmelser og retningslinjer bør stå i klartekst i kommuneplanenes bestemmelser m.m., og kunne leses separat. Kommunene bør i sin kommuneplan klart gjøre rede for eventuelle *avvik* fra regional plan.

Behov for bedre datagrunnlag

Å nå nullvekstmålet handler om å *endre folks reisevaner*. En avgjørende forutsetning for å lykkes – både med utforming og effektvurdering av planer, er kunnskap om folks reisevaner. Særlig er det behov for bedre kunnskap om folks preferanser knyttet til ulike typer kollektivtransport, og generelt i forhold til reiser til fots og på sykkel.

[Landsomfattende reisevaneundersøkelser](#) (RVU) som gir sammenlignbare data for de ulike byområdene (litt. 7), er til nå bare gjennomført

hvert fjerde år. De nyeste, sammenlignbare tallene for andelen reiser kollektivt, til fots og med sykkel i storbyene er fra 2009, se Figur 2 side 10. Det gjennomføres også regionale og lokale reisevaneundersøkelser.

[Transportmodeller](#) benyttes for å beregne fremtidig trafikkvekst for ulike transportmidler, og til å vurdere virkninger av tiltak på tilbud (infrastruktur, rutetilbud og egenskaper ved disse) og etterspørsel (forutsetninger som avgifter, bilhold/førerkort, billettpriser, demografiske data, m.m.).

Viktige inngangsdata til transportmodellene er bl.a. reisevaner, trafikkteflinger, arealbruk, data om befolkning og arbeidsplasser, vegnett og kollektivtrafikk (traséer, holdeplasser, frekvenser, reisetider takster m.m.). I tillegg til de regionale persontransportmodellene finnes detaljerte delområdemodeller som nå omfatter de fleste større byområdene. Det er også etablert modell for godstransport.

Blant transportmodellenes største svakheter er mangelfull modellering av kollektivreiser, og *særlig reiser til fots og på sykkel*. Kvaliteten på kollektivtilbud, sykkelruter og ganglenker tillegges for liten vekt. Det tas heller ikke tilstrekkelig hensyn til reiser gjennom grønnstrukturen, topografi m.m. Dette kan føre til at en ikke i tilstrekkelig grad får vurdert effekt av tiltak for å nå nullvekstmålet, eller at effekten vurderes feil.

For at det skal være mulig vurdere areal- og transportplanleggingens bidrag til oppnåelse av nullvekstmålet, er det avgjørende at en får langt bedre reisevanedata og at transportmodellene i betydelig grad forbedres slik at gåing, sykling og kvaliteten på kollektivtransport fanges opp.

4.2 Metodikk for å vurdere effektene av ulik arealbruk

NTP fastslår at det i dag mangler god faglig metodikk for å kunne vurdere effektene av ulik arealbruk. Utvikling av slik metodikk vil være en forutsetning for at arealplanleggingen skal danne grunnlag for helhetlige bymiljøavtaler

Siden «nullvekstmålet» er tallfestet, legger vi til grunn at effektvurderinger som grunnlag for å angi måloppnåelse skal være *kvantitative*. Alternativt er det mulig å bygge en planevaluering på *kvalitative* kriterier, og for eksempel benytte et uavhengig «ekspertpanel» som foretar en liknende type gjennomgang som Civitas har gjort i vedlegg 1. Vi har i denne omgang ikke gått nærmere inn på denne typen effektvurdering.

Når oppnåelse av tallfestede mål skal vurderes, er et naturlig førstevalg å vurdere måloppnåelsen direkte. Dersom det blir for komplisert, kan en alternativt benytte *indikatorer* for måloppnåelse.

Bruk av indikatorer

I henhold til [NOU 2004:02](#) defineres «indikatorer» som *størrelser som gir viktig informasjon om egenskaper ved et fenomen eller objekt, med utgangspunkt i et analytisk spørsmål*. I vårt tilfelle er «det analytiske spørsmålet» i hvilken grad veksten i persontransporten kan tas med gåing, kollektivtrafikk eller sykling, og «objektet» kommuneplanens arealdel. Som oftest er det behov for et større sett med indikatorer som belyser

ulike, men beslektede, aspekter ved objektet. Det gjelder i økende grad jo mer kompleks problemstillingen og det aktuelle objektet er.

Oppnåelse av «nullvekstmålet» og arealplanlegging etter PBL må kunne anses som komplisert, og det kan således bli behov for et relativt stort sett med indikatorer for å gi et representativt bilde. Det vil også kunne være krevende å etablere en riktig *vekting mellom* ulike typer indikatorer, se blant annet kap. 3.13. Ulike plangrep er gjensidig avhengig av hverandre, for eksempel er effekten av fortetting avhengig av kvaliteten på kollektivtilbudet, se kap. 3.2. De ni byområdene er svært forskjellige – og har svært ulike utgangspunkt, se kap 1.3, noe som gjør det særlig utfordrende å etablere et *felles* indikatorsett.

En fordel ved bruk av indikatorer er at en framskaffer statistisk materiale som også kan benyttes i andre sammenhenger. Indikatorer kan gi grunnlag for bredere refleksjon, der ulike sider ved måloppnåelsen sees i sammenheng. Motsatt, kan for sterkt fokus på *de enkelte* indikatorene, f.eks. tetthet i bebyggelsen, bidra til at arealplanleggingen innrettes mot maksimal uttelling på angitt indikator, *også* i tilfelle der det *ikke* nødvendigvis bidrar til oppnåelse av det bakenforliggende målet (reduert biltrafikk).

Eksempler på bruk av indikatorer er TØI sin vurdering for Osloområdet (litt. 2), SSB sin oppsummering av indikatorer for miljøutviklingen i Framtidens byer (litt. 10) og Vegdirektoratet sitt forslag til indikatorer (litt. 4). Felles for disse er at de i hovedsak beskriver *egenskaper og utviklingstrekk ved byene* (for eksempel miljøforhold og tetthet), og ikke *egenskaper ved planene*.

Vi har i denne omgang ikke gått nærmere inn på *hvordan* indikatorbasert effektvurdering av arealbruk eventuelt kan utvikles.

Direkte beregning av måloppnåelse

Dersom en på grunnlag av arealplanene kan beregne hvordan gjennomføringen vil påvirke transportvolum og reisemiddelfordeling, kan en *direkte* evaluere bidrag til «nullvekstmålet». Denne typen tall vil være godt egnet for en målrettet dialog mellom planleggere, politikere og lokalbefolkning. Slik tallfesting vil i særlig grad motivere kommunene til å konkretisere planene, slik at effekten blir enklere å vurdere.

Det springende punkt er om en slik effektvurdering lar seg gjennomføre innenfor rimelige tids- og kostnadsrammer. For eksempel kan fullstendig kjøring av dagens transportmodeller være krevende, i tillegg til at modellene så langt har betydelige mangler, særlig knyttet til trafikk til fots og på sykkel (se kap. 4.1). Det er også avgjørende at en beregningsmetodik *både* tar hensyn til *egenskaper ved arealbruken og transportsystemet*, og ser disse i sammenheng. Videre er det behov for løsninger som sikrer en hensiktsmessig fordeling av arbeid med beregninger mellom aktører på regionalt nivå og planleggerne i den enkelte kommune.

Kommunenes interesseorganisasjon KS har i perioden 2009-11 utviklet og prøvd ut en prototyp til et regneverktøy som blant annet kan forutsi resultat av arealplanleggingen (transportomfang og reisemiddelfordeling) og andre areal- og transporttiltak (litt. 14.). Opprinnelig var verktøyet tiltenkt beregning av klimagassutslipp, men beregningene gir også endring i kjøretøykilometer, slik at en kan finne ut i hvilken grad trafikkveksten

kan tas med gange, sykling og kollektivtrafikk (jf. nullvekstmålet). Civitas har i [notat til KS](#) fra februar 2014 (litt. 13) skissert hvordan et slikt verktøy kan utvikles videre som grunnlag for bymiljøavtaler.

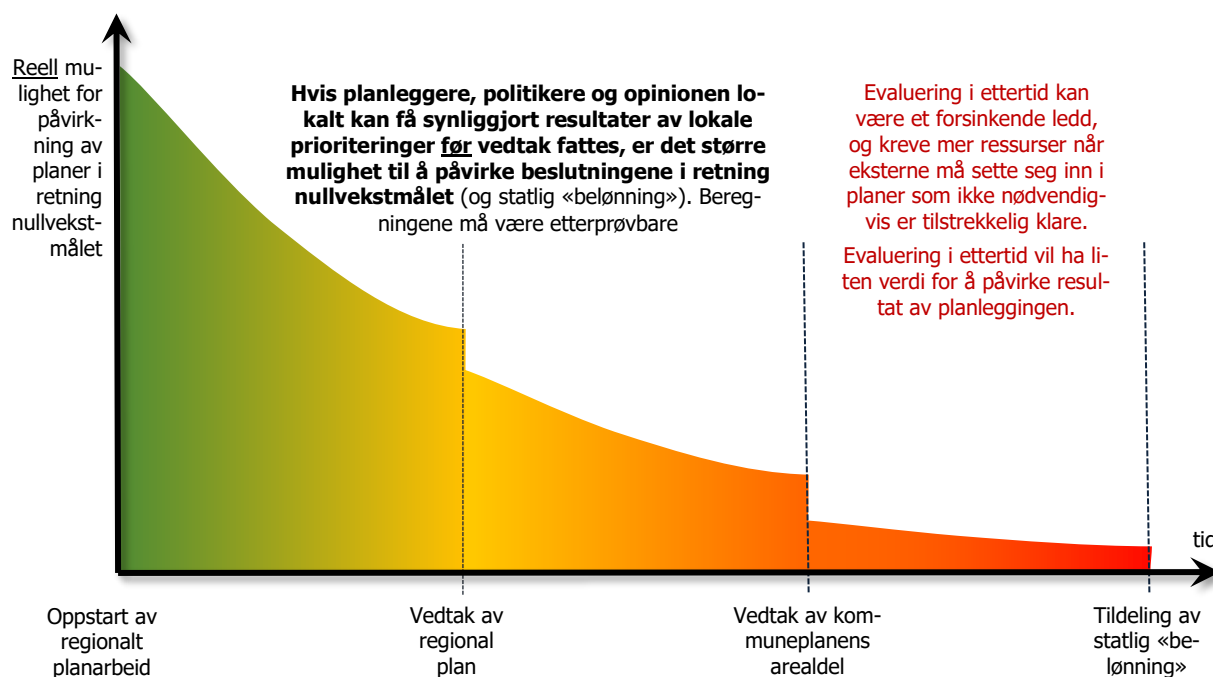
Evaluering i ettertid forsinker gjennomføringen og er mindre nyttig

Uansett hvilken evalueringsmetodikk som velges, og *hvem* som skal foreta evaluering av planer for arealbruk og transport, er det viktig at kriteriene som benyttes i vurderingen er klarlagt og offentliggjort på forhånd. Da kan planleggingen innrettes etter disse kriteriene.

Hvis lokale myndigheter *selv* kan foreta evaluering *under veks i planleggingen*, kan planene i enda større grad innrettes med tanke på oppnåelse av «nullvekstmålet», innenfor det politiske handlingsrom som finnes lokalt. Det kan gi en langt mer effektiv og fruktbar plan- og utredningsprosess enn om lokale myndigheter må gjøre ferdig sine planer/tiltak, og *i ettertid* få vurdert i hvilken grad de gir måloppnåelse. Vedtatte arealplaner kan selvsagt endres i ettertid, men det er en omfattende og tidkrevende prosess.

Uansett er det viktig for beslutningstakerne lokalt at de *før vedtak* får synliggjort transportmessig effekt av planer, slik også PBL § 4.2, jf. [Forskrift om konsekvensutredninger](#) krever.

I Figur 8 har vi skissert en sannsynlig sammenheng mellom *den reelle muligheten for å påvirke* planinnhold i retning «nullvekstmålet», og framdrift i arbeidet med areal- og transportplanlegging. Jo mer ressurser som er lagt ned i planlegging, dess mindre vil i praksis handlingsrommet være for å gjøre endringer.



Figur 8: Sammenheng mellom antatt reell mulighet for å påvirke lokale beslutninger og framdrift i areal- og transportplanarbeid. I praksis vil ikke framdriften nødvendigvis være like sekvensiell som det figuren viser, men reell mulighet for påvirkning reduseres uansett med tiden.

Formell mulighet for påvirkning er knyttet til de ulike leddene i planprosessen etter PBL, men etter hvert som tid, ressurser og politisk prestisje legges ned i planleggingen, reduseres *de reelle* mulighetene for påvirkning. Riktig nok framkommer mer kunnskap under vegs, men *hva som skal utredes* bestemmes allerede ved utarbeidelse av planprogram. Ressurstilgang og tid begrenser i praksis muligheten for seinere å introdusere nye utredninger, og således muliggjøre kursendringer i planleggingen. Jo tidligere det framkommer kunnskap om potensielle bidrag til «nullvekstmålet» – og dermed nivå på statlig «stimulering» til dette – dess mer kan innretningen av planene påvirkes i samme retning.

Ved å introdusere effektvurdering som en del av planleggingen skaffer en ikke en ikke bare et evalueringsgrunnlag for bymiljøavtalene, men styrker også det planarbeidet som uansett må til for å nå «nullvekstmålet». En forutsetning er da at effektvurderingen dokumenteres og kan etterprøves, slik at etterkontroll kan gjøres raskt og effektivt.

Endring i- eller avvik fra kommunale planer må håndteres

Arealbruken er i høy grad (og skal være) avhengig av lokalpolitiske prosesser som avspeiler innbyggernes preferanser og verdsetting av resultater. Det er kommunens ansvar å veie oppnåelse av «nullvekstmålet» og oppfølging av bymiljøavtalene mot andre samfunnshensyn, for eksempel å tiltrekke seg innbyggere, arbeidsplasser og handel. Det er naturlig at slike avveininger endres over tid, for eksempel ved kommunevalg, og at kommuneplanen da blir endret tilvarende.

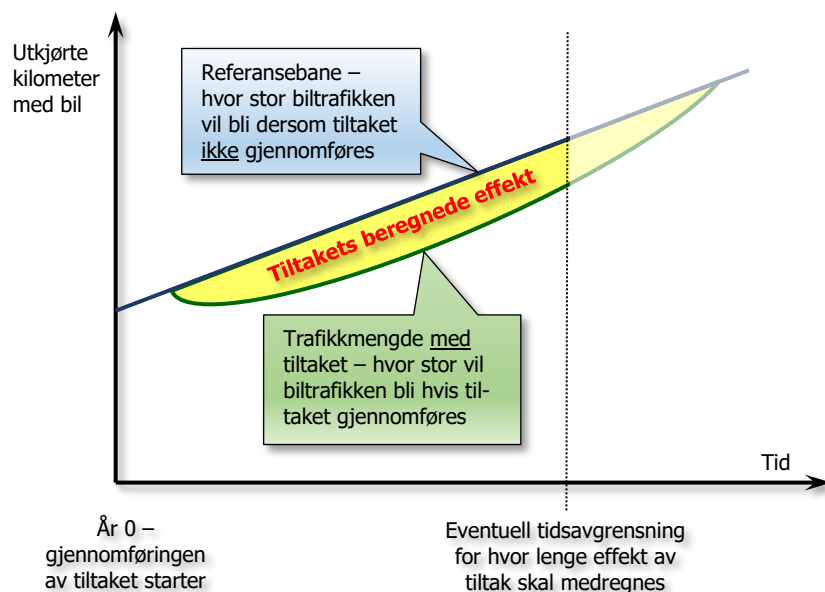
Det er således viktig at metodikk og verktøyer for effektberegning utformes slik at endringer i- eller avvik fra kommuneplanenes arealdel kan fanges opp. Videre bør bymiljøavtalene innrettes slik at de håndterer de endringer i- og avvik fra arealplanene som måtte komme.

4.3 Resultatorientert areal- og transportplanlegging

Forutsatt at «direkte beregning av måloppnåelse» velges (se kap. 4.2), vil vi her skissere en mulig metode for å *resultatorientere* ulike deler av areal- og transportplanleggingen, i retning «nullvekstmålet». Dersom *beregningene fortløpende gjennomføres som del av planleggingen*, kan planene utvikles med sikte på størst mulig grad av måloppnåelse.

Metoden er inspirert av beregningene som ligger til grunn for internasjonale klimaavtaler, og arbeid Civitas tidligere har utført for KS (litt 14). Tilnærmingen, som er basert på at det *beregnes effekt av ulike tiltak* som inngår i areal- og transportplanene, er illustrert i Figur 9.

Referansebaner er her prognoser for hvordan trafikkutviklingen vil bli dersom tiltaket *ikke* gjennomføres. Videre prognostiseres trafikkutviklingen *med* tiltaket. Matematisk representeres samlet tiltakseffekt av integralet mellom kurven for referansebane og kurven for gjennomført tiltak. For hvert tiltak må det fastsettes influensområde (systemgrense), dvs. i hvilket geografisk område tiltaket forventes å gi effekt. Beregningene gjøres slik at virkningen bare regnes én gang, og en ikke tar med virkninger av andres tiltak eller av endringer som uansett ville ha funnet sted.



Figur 9: Effektberegning av tiltak innen arealbruk og transport – skjematisk framstilling

Figur 9 viser et tilfelle der f.eks. befolkningsvekst i byområdet fører til at trafikken vil øke dersom intet gjøres. Tiltaket illustrert i figuren fører til at trafikken vokser saktere.

Resultatene kan uttrykkes i person- og kjøretøykilometer. Sistnevnte gir grunnlag for omregning til klimagassutslipp ved hjelp av utslippsfaktorer. Kjøretøykilometer (trafikkarbeid) er også utslagsgivende faktor for annen miljøpåvirkning som lokal luftforurensning og støy (se kap. 3.12)

Nedenfor har vi formulert og supplert eksisterende retningslinjer slik at de skal gi større mulighet for *resultatstyring*. Statlige bidrag kan da gjøres avhengig av *beregnet transportmessig effekt* av vedtatte planer. Gjennomgangen av kommunenes planer (se kapittel 3 og vedlegg 1) utgjør det viktigste grunnlaget for rådene som gis. Listen er ikke uttømmende.

Nye byggeområder

Når ubebygde arealer tas i bruk bør kommunene velge lokalisering som resulterer i færrest mulig utkjørte kilometer med bil. Fortetting i sentrale byggeområder bør vurderes som alternativ.

Utbygging som genererer mye persontransport bør skje med høy arealutnyttelse i områder der sentralitet og parkeringsregime gir størst sannsynlighet for at folk går, sykler eller reiser kollektivt til daglige gjøremål. Slik utbygging bør primært skje i gangavstand til kollektivtilbud med høyest mulig standard og/eller kortest mulig avstand til sentrumsområder og knutepunkter. Relativ reisetid mellom kollektivtransport og bil bør være gunstigst mulig i kollektivtrafikkens favør. Standarden på gang- og sykkelruter til sentra og kollektivtrafikk bør være høyest mulig.

Utbygging av virksomhet som genererer mye godstransport bør skje slik at transportvolum og miljøbelastning fra transporten blir minst mulig, det er tilstrekkelig kapasitet på vegnettet og det ligger til rette for størst mulig andel av godstransport (langdistanse) på sjø og bane.

Ubebygde områder som ikke er i samsvar med disse kriteriene bør i størst mulig grad fjernes som utbyggingsområder i kommuneplanens arealdel.

Transportmessige konsekvenser av endrede utbyggingsområder bør regnes med inneværende arealdel som utgangspunkt (referansebane).

Fortetting

Potensial for fortetting bør utnyttes i områder der det er mest sannsynlig at folk vil gå, sykle eller reise kollektivt til daglige gjøremål. Virksomhet som genererer mye persontransport bør prioriteres. Fortetting med høy miljømessig kvalitet er en forutsetning.

Ved valg av områder for fortetting bør det tas hensyn til de samme faktorene som ved utbygging av nye områder.

Transportmessige konsekvenser av fortetting bør regnes med *dagens bebyggelse* som utgangspunkt og videreført med en vekstfaktor (referansebane). Grunnen til at vi ikke anbefaler å benytte dagens arealplaner som referansebane er at disse planene angir fortetting på mange forskjellige måter, og det vil være komplisert å gjøre beregninger på grunnlag av *antakelser* om hvor mye fortetting dagens planer faktisk vil innebære.

Lokalisering av større virksomheter

For større virksomheter bør det velges en lokalisering som gir færrest mulig utkjørte kilometer med bil. Dette gjelder både ved nybygg og om-disponering/ utvidelse av eksisterende bygg.

Virksomheter som genererer mange personreiser bør ha høy arealutnyttelse og lokaliseres der sentralitet og parkeringsregime gir størst sannsynlighet for at ansatte og besøkende går, sykler eller reiser kollektivt. Slik virksomhet bør lokaliseres i gangavstand til kollektivtilbud med høyest mulig standard og/eller kortest mulig avstand til sentrumsområder og knutepunkter. Relativ reisetid mellom kollektivtransport og bil bør være gunstigst mulig i kollektivtrafikkens favør. Standarden på gang- og sykkelruter til sentra og kollektivtrafikk bør være høyest mulig.

Virksomheter som beslaglegger store arealer og/eller har få ansatte/ besøkende bør ikke oppta verdifulle arealer nær sentrum og kollektivtrafikk.

Transportmessige konsekvenser regnes med dagens lokalisering av tilsvarende virksomhet som utgangspunkt og videreført med en vekstfaktor (referansebane). Ved lokalisering av ny virksomhet kan dagens gjennomsnittlige transportmiddelfordeling og reiseavstand benyttes som «nullalternativ».

Parkering

Muligheten for å parkere privatbil bør begrenses i områder der folk har gode muligheter for å gå, sykle eller reise kollektivt. Dette gjelder særlig parkering reservert for boliger/virksomheter. Utnyttelse av arealene til andre formål bør her prioriteres.

I byområder anbefales sonegraderte parkeringsnormer (bestemmelser), med begrenset antall parkeringsplasser i områder med gangavstand til høystandard kollektivtilbud og/eller kort avstand til sentrumsområder

og knutepunkter. Antall bosatte, ansatte og besøkende som berøres av parkeringsnormen avgjør hvor stor transportmengde som kan påvirkes av tiltaket.

Antallet offentlig tilgjengelige parkeringsplasser bør begrenses i områder med gangavstand til høystandard kollektivtilbud og/eller kort avstand til sentrumsområder og knutepunkter. Eventuelt bør offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i bysentra ha tidsbegrensning og være avgiftsbelagt slik at de ikke egner seg for arbeidsplassparkering. Det gjelder både kantsteinsparkering, annen parkering på bakkenivå og parkeringshus. Begrensning av fremmedparkering i bynære boligområder (boligsoneparkering e.l.) og tidsbegrenset parkering inngår som mulige tiltak.

Omfanget av virksomhet i området (antall bosatte, ansatte og besøkende) avgjør hvor stor transportmengde som kan påvirkes av parkeringstiltak. Få plasser og lange gangavstander til parkering gir flere gående, syklende og kollektivreisende blant de som kan. Transportmessige konsekvenser av tiltak beregnes med dagens parkeringsmuligheter som utgangspunkt (referansebane).

Transportsystem

Forbedret kollektivtilbud og tilrettelegging for gående og syklister bør prioriteres foran tiltak som gjør det enklere å bruke privatbil. Knutepunkter for gods- og persontransport bør lokaliseres transporteffektivt.

Transportplanlegging på kommunenivå bør forankres i kommuneplanens arealdel, og samordnes med investerings- og driftstiltak i regi av andre myndigheter. Arealplaner bør avsette nødvendige arealer for planlagt transportsystem, og sørge for at utviklingen av transportsystemet blir tilpasset eksisterende og planlagt arealbruk. Stasjoner / terminaler for persontransport bør lokaliseres med henblikk på gode overgangsmuligheter og at flest mulig skal kunne gå eller syke dit – eventuelt supplert med innfartsparkering for bil og sykkel.

Logistikknutepunkter for godstransport bør lokaliseres med henblikk på å minimere transportomfang. Lokaliseringen bør ligge til rette for at godstransport over lengre avstander kan skje på sjø eller bane.

Tiltak for å fremme persontransport til fots, på sykkel eller med kollektivtrafikk bør gjennomføres slik at flest mulig kan nyte godt av nytt/ forbedret tilbud, og der slike reisemåter har størst muligheter for å konkurrere med privatbil. Det bør særlig tilrettelegges med tanke på å øke aksjonsradius og andel reiser til fots og på sykkel nær sentra, store virksomheter og knutepunkter/ holdeplasser for kollektivtrafikk. Gang- og sykkelruter som ikke følger bilveg (grønnstruktur, snarveger o.a.) må regnes med. Tilrettelegging for sykkel bør både omfatte kort- og langdistansesykling.

Transportmessige konsekvenser bør beregnes med dagens tilbud / transportsystem som utgangspunkt og videreført med en vekstfaktor (referansebane). For gang- og sykkeltiltak kan det gjøres forenklede beregninger basert på reisevanedata om gjennomsnittlig «aksjonsradius» til fots og på sykkel.

Tiltak på transportnettet vil også omfatte økt eller redusert mulighet for bilbruk, f.eks. bygging av nye veger eller stenging av veger. Slike tiltak

bør forankres i kommuneplanens arealdel, og effekten beregnes ved hjelp av transportmodeller.

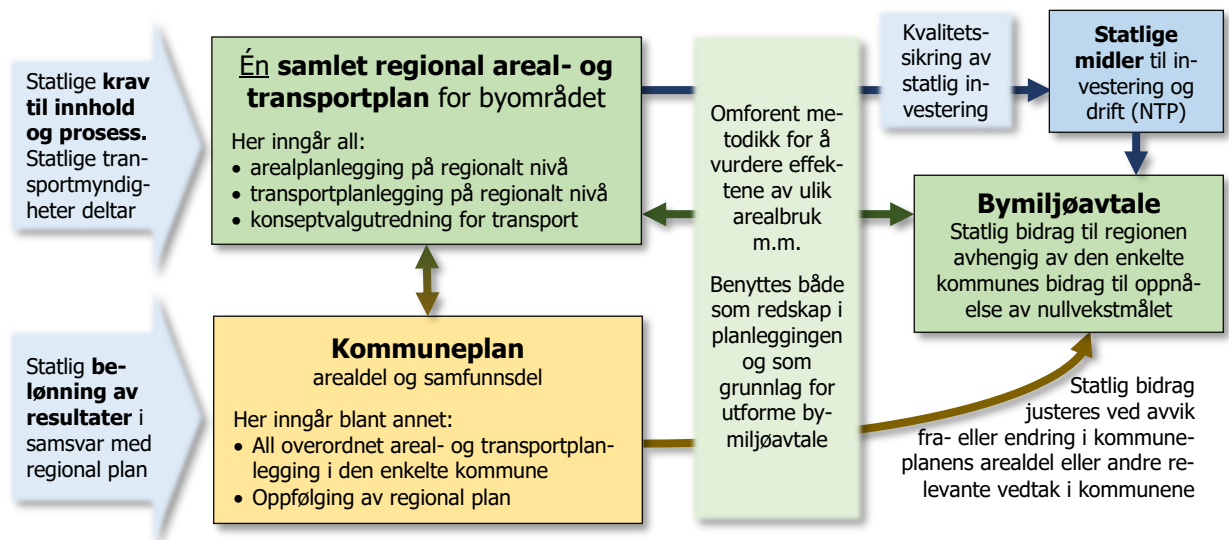
Restriksjoner på bilbruk

Ut over tiltak nevnt ovenfor vil restriksjoner på bilbruk kunne omfatte ulike former for trafikantbetaling. Slike tiltak hjemles normalt ikke i kommuneplanens arealdel. Gjennomføring krever ofte primærkommunes godkjenning / bidrag, og dette kan inngå i kommuneplanens samfunnsdel. Uansett bør dette sees i sammenheng med øvrige tiltak som kan bidra til oppnåelse av «nullvekstmålet». Dagens restriksjoner, innkreving etc. kan benyttes som referansebane i effektberegning.

4.4 Forslag til helhetlig løsning basert på resultatstyring

Dagens til dels fragmenterte areal- og transportplanlegging bør på lengre sikt kunne erstattes av én felles planprosess på regionalt nivå fulgt opp med revidering av den enkelte kommuneplan. Som grunnlag for bymiljøavtaler kan krav til *utredning* og innledende kvantifisering rettes mot regionalt nivå, mens krav til *oppfølging* av planleggingen rettes mot den enkelte kommune.

Både som del selve planprosessen og for ekstern vurdering kan en benytte *samme metodikk* for å vurdere effektene av ulike arealbruk, se eksempel i kapittel 4.3. Dette muliggjør resultatbasert «stimulering» fra staten, med større frihet for lokale myndigheter til selv å velge løsninger. Sammenhengen er illustrert i Figur 10.



Figur 10: Skisse til hvordan helhetlige bymiljøavtaler, kommuneplanens arealdel og regionale planer kan virke sammen.

Utredning regionalt, resultater på kommunenivå

Vår gjennomgang av regionalt planarbeid (se kap 2) viser overveiende positive erfaringer med utredningsarbeid, felles problemløsning og felles retningslinjer på regionalt nivå. Vi anbefaler derfor at *krav til utredninger, prosess og planinnhold* (ut over det som følger av PBL) rettes

mot *regional plan*. Det kan vurderes om kvantifisering av tiltakseffekt primært bør skje på regionalt nivå, men med mulighet for bistand til den enkelte kommune.

For den enkelte kommune mener vi det primært bør fokuseres på stimulering av arealplanleggingens bidrag til oppnåelse av «nullvekstmålet». Resultatkrav kan rettes mot innholdet i den enkelte arealdel, og således være en «driver» for den enkelte kommune til å ta del i det regionale planarbeidet – dit også ressurser til utredning m.m. kan allokere. Samtidig står den enkelte kommune, mer fritt til *ikke* å følge opp regional plan, men da med tilsvarende reduksjon i statlig bidrag i henhold til bymiljøavtale.

I regioner som har satset mye på samordnet areal- og transportplanlegging, ser vi en tendens til at de enkelte kommuners arealdeler *bedre* ivaretar oppnåelse av «nullvekstmålet» – både i storbyen og i omlandskommunene. Som nevnt i kapittel 2.4 kan regionale prosesser og nettverk tilføre enkeltkommunene kompetanse. Selve planene bidrar også til felles løsninger av sammensatte problemer. Maler for felles planbestemmelser m.m. forenkler administrasjonens arbeid, og gir kommunepolitikere felles føringer for formulering av politikk og det skaper trygghet.

Én areal- og transportplan er nok?

Vi mener det må være tilstrekkelig med kun én areal- og transportplan på regionalt nivå og at primærkommunene ivaretar slike spørsmål i kommuneplanen. Det kan det ligge et betydelig potensial for *redusert ressursbruk og mer koordinert planlegging* dersom alle dagens parallelle planprosesser (se kap. 2.1) kan reduseres til én på hvert nivå. Vi anbefaler at bymiljøavtalene på sikt rettes inn mot en slik løsning.

Grunnet tynt befolket omland anbefaler vi at Tromsø fritas for krav om regional plan, og at arbeidet her f.eks. koples til kommuneplanens arealdel, med deltakelse fra regionale planmyndigheter.

Konseptvalgutredning (KVU) som grunnlag for kvalitetssikring av statlige investeringer kan med fordel inngå *som del av* regional areal- og transportplan etter PBL. Staten må da sikre nødvendig juridisk grunnlag for en slik løsning. Dette er spesielt viktig for å sikre at arealbruken, som primært kommunene forvalter, spiller en sentral rolle i utredning og valg av konsepter.

Behov for bedre samordning og koordinering er et klart funn i vår kartlegging; se blant annet kapittel 3.6. *Arealbruk og arealfaglig kompetanse bør bli et sterkere premiss i transportplanleggingen, og transport og transportfaglig kompetanse et sterkere premiss i arealplanleggingen.*

Sammensmeltning av alle de eksisterende planprosessene vil måtte skje over tid. Første gangs inngåelse av bymiljøavtaler kan i noen grad baseres på allerede vedtatte planer. Det er ellers avgjørende at nødvendige ressurser blir stilt til disposisjon for å styrke plangrunnlaget.

4.5 Andre aspekter ved kommuneplanens arealdel

På bakgrunn av vår gjennomgang av kommuneplanenes arealdel vil vi her belyse *ytterlige* aspekter som kan tas i betraktning i forbindelse med utvikling av bymiljøavtalene.

Ikke kvantifiserbare tiltak

Dersom «direkte beregning av måloppnåelse» benyttes som grunnlag for utvikling av bymiljøavtalene (se kap. 4.2), kan det likevel være behov for å stimulere betydningsfulle deler av planarbeidet som ikke direkte lar seg tallfeste i form av endret reisemiddelfordeling og/eller transportomfang. Det kan for eksempel være at kommunen stiller krav om «mobilitetsplaner» ved etablering av større arbeidsplasser (se kap. 3.4), eller tiltak for å gjøre sentrum mer attraktivt (kap. 3.6)

Vi har i denne omgang ikke gått nærmere inn på *hvordan* slik stimulering kan skje – det kan for eksempel benyttes en kombinasjon av *vilkår* som arealplanene må oppfylle, og «*premiering*» av viktig planinnhold. Vi vil imidlertid *ikke* anbefale dokumentkrav (f. eks. gåstrategi) ut over det som inngår i formelle planer etter PBL. Vår gjennomgang jf. kap. 2 og 3 tyder på at utarbeidelse av slike frittstående dokumenter ikke nødvendigvis bidrar til betydelig endring av de formelle, forpliktende planene for arealbruk og transport.

Markedets styring av utbyggingen

I flere sammenhenger har vi diskutert hvordan arealplanleggingen virker *sammen med* markedskreftene, for eksempel når bybaneutbygging bidrar til prisstigning og økt utbygging nær holdeplassene, se f.eks. kap. 3.1. Det bør vurderes nærmere hvordan dette aspektet skal håndteres i tilknytning til bymiljøavtalene, da det i betydelig grad kan påvirke planleggingens bidrag til oppnåelse av «nullvektmålet».

Det er her grunn til å minne om en viktig forskjell mellom arealbruk og transport:

- Kommunene kan styre arealbruk gjennom planlegging, men etterspørsel i markedet avgjør i stor grad hvilken utbygging som faktisk vil skje. En stor del av finansieringen kommer fra private.
- Transportinfrastruktur finansieres stort sett av- (eller via) det offentlige. Større tiltak er som oftest avhengig av statlige bevilgninger og/eller trafikantbetaling.

Myndighetene kan i stor grad styre utviklingen av transportinfrastrukturen, mens arealbruken er langt mer markedsstyrt. Etterspørselen etter arealer kan f.eks. *påvirkes* gjennom utbygging av høystandard kollektivtransport, men det avhenger av at utbyggerne *har tillit til* at tilbudet blir godt, og vedvarer over tid. Som grunnlag for bymiljøavtalene – og for tallfesting av tiltakseffekt, kan det kan være interessant å studere nærmere *hva som skal til* for at utbyggere i så stor grad *stoler på* et eksisterende eller planlagt kollektivtilbud at de innretter sine investeringer deretter. Erfaringsmessig synes buss- og båtruter i større grad å være utsatt for omlegginger og rutekutt enn sporbundet trafikk. Med det som utgangspunkt kan det hevdes at spor- eller sterkt trasébundet kollektivtransport i størst grad vil påvirke arealbruken i retning «nullvektmålet».

Også andre typer kommunale tiltak kan bidra til å påvirke markedsværdien av ulike arealer og bygningsmasse, for eksempel å gjøre historisk bysentrum mer attraktivt for handel og øvrig næringsvirksomhet.

I tilknytning til bymiljøavtalene kan det vurderes om tiltak i kommuneplanens arealdel som understøttes av antatt markedsutvikling bør vies spesiell oppmerksomhet, siden sannsynligheten for gjennomføring og resultater da opplagt vil være større.

I *noen* sammenhenger vil imidlertid markedskreftene kunne ha negativ innvirkning på byområdenes mulighet til å nå «nullvekstmålet» for biltrafikk – særlig når det gjelder press på arealer som vil gi bilbasert handel. I samtlige av byområdene vi har vurdert (se vedlegg 1) finner vi slike tilfeller. Spesielt i storbyenes omlandskommuner er det også stor etterspørsel etter bilbasert småhusutbygging i områder som det vil være svært vanskelig å betjene med konkurransedyktig kollektivtrafikk. Vi ser også eksempler på at bedrifters ønske om å tilby de ansatte parkering kan lede til lokalisering som gir økt bruk av privatbil. Slike forhold bør også vurderes hensyntatt i bymiljøavtalene.

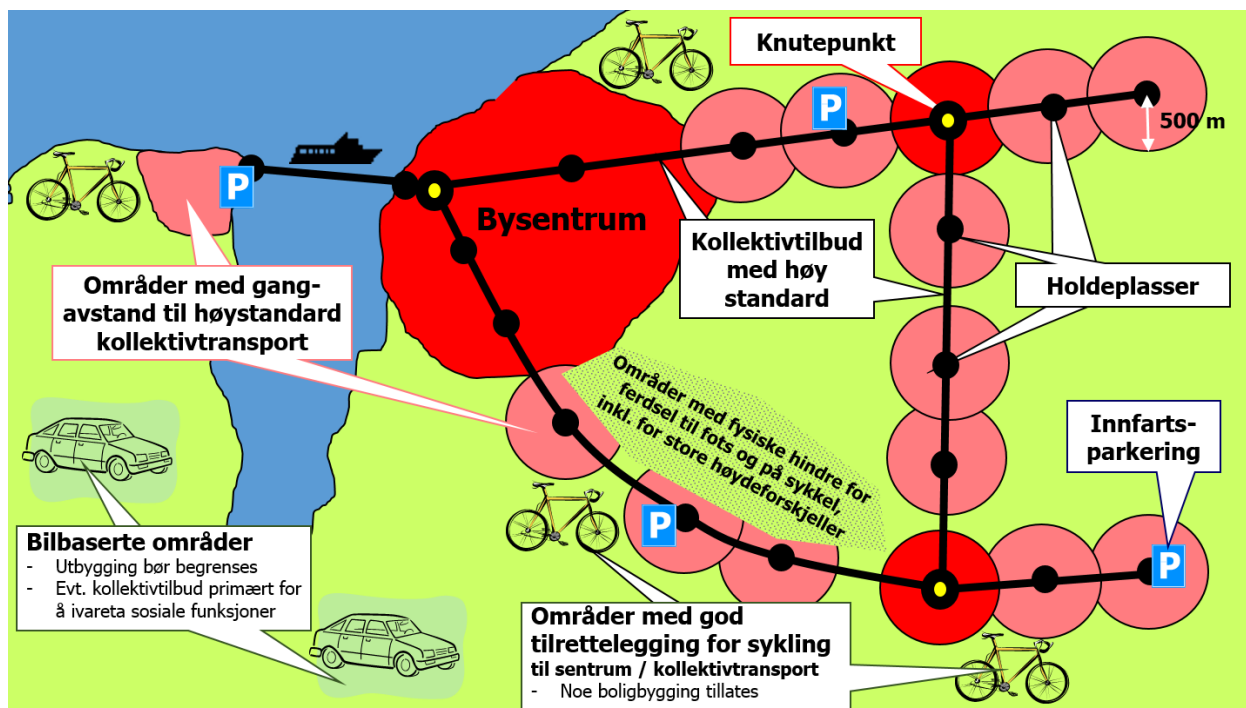
Kommunikasjonsstrategier

Som omtalt i kapittel 1.3 vil innbyggernes holdninger og bidrag ha stor betydning for hvor mye den enkelte kommune kan understøtte oppnåelse av «nullvekstmålet». God kommunikasjon er også avgjørende i samarbeidet mellom fagfolk og lokalpolitikere. I tilknytning til bymiljøavtalene anbefaler vi at regionale og kommunale myndigheter tilbys felles opplæring og verktøyer som kan lette arbeidet med å få gjennomslag for vedtak som kan bidra til «nullvekstmålet»

Spesielt vil vi peke på at mange biltrafikkreduserende tiltak handler om å om å *tilby god mobilitet uten bruk av privatbil*. Men som omtalt i kapittel 3.7 er det neppe realistisk å tilby slik mobilitet i hele kommunen. Som en viktig forutsetning i planleggingen bør det derfor tas stilling til *hvor* det skal tilbys høy grad av mobilitet uten bil – dvs. at ferdsel til fots på sykkel eller med kollektivtrafikk i høy grad kan konkurrere med privatbilen. Ny utbygging bør primært skje i disse områdene.

I øvrige områder vil kollektivtrafikken primært ha en sosial funksjon i form av lovpålagt skoleskyss og et minimumstilbud til dem som ikke har anledning til å bruke bil («tvungne kollektivreisende»). Folk som bor eller arbeider i slike områder kan likevel tilbys tilgang til kollektivtrafikk gjennom tilrettelagt innfartsparkering for bil og sykkel.

I Figur 11 har vi prøvd å skape et skjematisk bilde av et byområde der det tydeliggjøres hvilke områder som er «på nettet», der det tilbys god mobilitet uten bil. Denne typen kart kan utarbeides for hver byregion/kommune og bidra som et redskap i konseptutvikling i samråd med lokalpolitikere, innbyggere og næringsliv. Hvilke områder som skal være del av «nettet» er viktige politiske avgjørelser i plansammenheng, og må sees i sammenheng med evt. utbygging av høystandard kollektivtrafikk.



Figur 11: Områder med mulighet for god «mobilitet uten bil» - skjematisk framstilling for et tenkt byområde.

Referanser

I teksten gis henvisninger til referanselitteratur bar med nummer tilsvarende nummereringen i listen her (litt. 1, litt. 2 osv.). Elektronisk versjon av dette dokumentet inneholder lenker til referanselitteratur på Internett.

Benyttede planer og dokumenter tilknyttet det enkelte byområde er oppsummert i vedlegg 1. Listen her omfatter bare *øvrige* materiale som er benyttet

1. Urbanet Analyse og Asplan Viak for KMD, 2014: Rapport knyttet til regionale areal- og transportplaner som grunnlag for helhetlige bymiljøavtaler. Parallelloppdrag til rapporten her.
2. Transportøkonomisk institutt (TØI) ved Arvid Strand, 2013: Artikkel basert på oppdrag for plansamarbeidet i Oslo og Akershus; om transportmessige konsekvenser av ulike arealbruksscenarioer
3. Miljøverdepartementet, 2013: [Høring av forslag til statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging](#)
4. Statens vegvesen, 2013: Oppfølging av helhetlige bymiljøavtaler – anbefaling om et felles minimum indikatorsett – forslag til uttalelse.
5. Samferdselsdepartementet, 2013: [Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene](#). Retningslinjer
6. Meld. St. 26 (2012–2013): [Nasjonal transportplan 2014–2023](#), basert på forslag fra Avinor Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen
7. TØI-rapport 1130/2011. [Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009](#). Intervjuene i den neste nasjonale reisevaneundersøkelsen startet opp i august 2013, og vil pågå til august 2014
8. Statens vegvesen rapport nr. 37, 2012: [Nasjonal gåstrategi](#) - strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet
9. Statens vegvesen rapport nr. 7, 2012: [Nasjonal sykkelstrategi](#) - Sats på sykkel! Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014-2023
10. SSB-rapport 27/2012: Byer og miljø – [Indikatorer for miljøutviklingen i Framtidens byer](#)
11. KS, 2012: «Barrierar og hindringar for heilskaplege sektoroverskridande samarbeid på klimaområdet» - [hovudrapport frå Vestlandsforskning](#), inkl. vurdering av IKAP - [underlagsrapport frå Civitas](#)
12. KS FoU-prosjekt nr. 124003 (Civitas, 2013): [Forvaltning av kommunesektorens eiendom og infrastruktur – dilemmaer og løsninger](#).
13. KS, (Notat Civitas, januar 2014): [Hvordan påvirker areal- og transporttiltak mengden biltrafikk](#) – skisse til regneverktøy.
14. KS, Framtidens byer, Kommunal- og regionaldepartementet og Akershus fylkeskommune; (Civitas rapport 2011): [Lokale klimatiltak som gir utslippskutt](#) – utprøving og evaluering av beregningsverktøy og resultater.

VEDLEGG 1:

Skjemaer med vurderinger for de enkelte byområdene

For hvert av de ni byområdene er det gjort vurderinger av kommuneplanens arealdel storbyene og i utvalgte omlandkommuner. Følgende kommuner er vurdert.

- [Bergensområdet](#); Bergen og Askøy
- Osloområdet; [Oslo](#) og [Bærum](#) (separate skjema)
- [Drammensområdet](#); Drammen og Nedre Eiker
- [Grenland](#); Porsgrunn og Skien (kommunene er vurdert samlet)
- [Kristiansandsregionen](#); Kristiansand, Lillesand
- [Nedre Glomma](#); Fredrikstad og Sarpsborg (kommunene er vurdert samlet)
- [Nord-Jæren](#); Stavanger (St.), Sandnes (Sa), Sola (So) - (forkortelsene er benyttet for å skille mellom kommunene)
- [Tromsø](#)
- [Trondheimsregionen](#); Trondheim (Tr.), Malvik (M.) - (forkortelsene er benyttet for å skille mellom kommunene)

By-område:	Bergensområdet	Kommuner	Bergen, Askøy	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
Regionale arealplaner - og evt. øvrige regionale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport, herunder fylkesplan - begrenses til planer og vurderinger med høy relevans for kommuneplanens arealdel	Planstatus; gjeldende regionale arealplaner. Pågående planarbeid, (kun substansielle vedtak). Evt eksempler på andre regionale planer av særlig interesse	Gjeldende fylkesdelplan (2005-2008) og som fortsatt er siste versjon av fylkesplan inneholder kun svært generelle arealpolitiske retningslinjer. Disse er ikke kartfestet eller knyttet til spesifikke steder i regionen. Eksempel på retningslinje for næringsareal: <i>"5.2 Det skal leggjast til rette for høvelege næringsareal i kommuneplanlegginga"</i>. Dette er ikke en formulering som gir retning for næringslokalisering. Formuleringene for boliglokalisering er bedre: <i>"3.1 Nye bustadområde skal ikkje planleggjast før potensialet for fortetting innanfor eksisterande byggesone og i gang-/ og sykkelavstand frå kommunesenter / bydelssenter eller lokalsenter er vurdert."</i> Dette vil kunne følges opp ved kommuneplanrevisjoner. I tillegg til gjeldende fylkesplan har følgende regionale planer betydning for kommunenes arealpolitikk, men planene gir først og fremst indirekte føringer for arealpolitikk på linje med mer overordnede nasjonale føringer: • Klimaplan for Hordaland 2010-2020; peker på arealbruk og transport som relevant politikkområde for å redusere klimagassutslipp, men mål, strategier og retningslinjer for planlegging er svært overordnede og i liten grad stedspecifikke. • Regional transportplan Hordaland 2013-2024; peker i stor grad på anbefalingene i KVVU for transportsystemet i Bergensområdet hvor det anbefales utviklet en samlet regionpakke med felles organisering og finansiering av aktuelle tiltak i tråd med nasjonale mål for transportutvikling i større byområder. En slik pakke foreligger ikke, det foreligger en bypakke for Bergen kommune; Bergensprogrammet, bl a med strategier for videre utvikling av bybanen i Bergen m.m. • Fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av service og handel (under revisjon); inneholder overordnede retningslinjer og råd for handelslokalisering. • Regional næringsplan for Hordaland 2013-2017; omhandler strategier for næringsutvikling – vekst og ikke strategier for lokalisering av næringsvirksomhet. I tillegg til ovennevnte har Hordaland fylkeskommune startet opp arbeid med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Det ble vedtatt et planprogram for dette planarbeidet i august 2013. Ut fra planprogrammet ser det ut som at de ulike tema nå skal ende opp i mer konkrete og stedspecifikke retningslinjer for arealbruk. Vi har ikke tatt hensyn til dette planarbeidet når vurdering av regionale arealplaner er gjort i det etterfølgende. Det gjenstår å se hvordan Regional areal- og transportplan for Bergensområdet vil bli utformet.					
	Bevisst fordeling av vekst - mellom sentral by (byer)- og omegnskommunene? - mellom by-/ tettstedsområder og andre områder?	Gjeldende regionale planer gir ikke føringer for hvordan veksten bør fordele seg i byområdet. Det er utviklet et senterhierarki for Hordaland.					
	Felles retningslinjer evt. krav: Lokalisering av boliger, handel, næring, off. sørvis m.m. Felles restriksjoner på bilbruk (inkludert parkeringspolitikk)	Tema med føringer for arealpolitikk fra regionalt nivå: Det er angitt at handelsetableringer bør skje med hensyn til kundegrunnlaget i det aktuelle omland og senterets plass i senterhierarkiet. Det pekes på at det kan bli stilt krav til handelsanalyser i konkrete plansaker. Som hovedregel skal publikums- og arbeidsplassintensiv service og handel lokaliseres til det sentrale handelsområdet i senter definert i kommuneplanen, med mindre kommunen har utarbeidet retningslinjer for annen lokalisering (f eks. for plasskrevende handel m.m.). Mht boliglokalisering pekes det på behov for å vurdere potensialet for fortetting før nye boligområder planlegges.					
	Transportsystem Er det definert et regionalt (overordnet) transportsystem som gir føringer for arealbruken?	Nei, i liten grad kobling mellom regionale transportstrategier og kommunal arealbruk annet enn et generelt krav om at arealbruk og transport skal ses i sammenheng. Som nevnt vil Regional areal- og transportplan for Bergensområdet kunne endre på dette. Hordaland fylkeskommune er partner i Bergensprogrammet sammen med Bergen kommune og Statens vegvesen; dvs fylkeskommunen deltar i transportpakken for Bergen kommune, men Bergensprogrammet regnes ikke i denne evaluering som et regionalt transportsystem med regionale føringer for arealbruk, men et transportsystem for Bergen kommune. Evaluering av Bergen kommunes arealdel kommer i det etterfølgende.					

By- område:	Bergensområdet	Kom- muner	Bergen, Askøy	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
----------------	----------------	---------------	---------------	-------------	-----------------------	--------------	----------

	Samlet vurdering: Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?	Kom- mentar:	I høy grad	Delvis	X	I liten grad
			Regionale planer tar først og fremst for seg temaet senterstruktur og lokalisering av service og handel. Hordaland har laget en slik plan for å avløse rikspolitisk bestemmelse (fra 1999) om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder. Planen er omtalt over og den er lite konkret. Regional areal- og transportplan for Bergensområdet vil kunne endre på dette; med tydeligere retningslinjer for flere arealtema og mer nyansert i forhold til ulike tema og deler av byområdet.			

Kommuneplanens arealdel - og evt. øvrige kommunale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport - gjeldende planer, pågående planarbeid (kun substansielle vedtak). - differensiering mellom ulike kommuner – se kommentarfelt	Status for kommuneplanens arealdel i storby/-er (sentrale bykommuner)		- K-planens arealdel 2010, revidert etter vedtak i Miljøverndepartementet 24.04.13 - Sist vedtatte K-plan samfunnsdel er for perioden 1996-2017. (Det er ikke henvisning til denne på kommunens hjemmesider). I planbeskrivelsen til siste arealdel heter det "Bergen kommune har for tiden ikke en oppdatert samfunnsdel". Bergen kommune har imidlertid opplyst at samfunnsdelen fra 2006 fortsatt er den som benyttes.					
	Status for arealdel i evt. utvalgte (særlig interessante) omlandskommuner		- Askøy kommune reviderte sin arealdel i perioden 2007-2012. Prosessen var langvarig og med mange innspill og merknader, bl.a. til sammen 22 innsigelser fra Fylkesmannen i Hordaland og Hordaland fylkeskommune. Endelig plan ble vedtatt 13.12.12. Blå tekst og avkryssing beskriver Askøy.					
	Evt. eksempler på øvrige kommunale planer (tematiske kommunedelplaner, reguleringsplaner o.a.) med stor betydning for arealbruk og/eller transport		Det foreligger en rekke kommunedelplaner for Bergen kommune, bl.a. for Sentrum fra 2001 og for andre bydeler. I evalueringen har det ikke vært anledning til å gå grundig inn i disse. Kommunedelplan Sentrum har vært gjenstand for rask gjennomgang.					
	Følges regionale planer opp i kommunale planer? - Endrer/fjerner den enkelte kommune bolig- nærings- og handelsområder m.m. fra sine tidligere arealplaner (reviderer disse) dersom deres planer er i strid med nyere regional plan? - Er transportsystem definert på regionalt nivå implementert?		Kommentar:		I høy grad	X X	Delvis	
		- Siden det i liten grad foreligger konkrete regionale planer med føringer for arealbruk er det noe søkt å vurdere om de regionale planene er fulgt opp; i evalueringen er det angitt at disse delvis er fulgt opp. Vurderingen bygger da hovedsakelig på i hvilken grad sist vedtatte arealdel gir grunnlag for at trafikkveksten kan tas med kollektivtransport, sykkel og gåing. I sist vedtatte arealdel er det ikke fjernet mindre sentralt lokaliserte boligområder fra tidligere arealdeler – disse ligger fortsatt inne i ny arealdel som en arealreserve for fremtiden, selv om flere av områdene i liten grad vil fremme kollektivtransport, sykkel og gåing. Det kan også stilles spørsmålstegn ved transportkonsekvenser av enkelte nye boligområder som inngår i arealdelen. Det forelå dessuten innsigelser til flere andre foreslåtte nye boligområder i kommunens forslag til arealdel – disse kom inn ved første gangs politiske behandling av planen. Flere av disse områdene ble trukket i endelig versjon av planen; bl.a. i tråd med vurderinger gjort av kommunens egen fagetat. Se etterfølgende evaluering. - Tilsvarende vurderes Askøy kommunes arealdel fra 2012.						
Grunnlag for at kommuneplanens arealdel kan bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gåing	Behov for areal til bolig, handel, næring, søvris mm er tilstrekkelig vurdert og dekket	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad
			- Behov for areal til bolig er vurdert og det inngår i planen et stort vekstpotensiale for boligbygging i de fleste bydeler. Planens strategi er å snu trenden med at størst vekst skjer i byområdets ytre bydeler. I gjeldende kommuneplan legges det opp til å i sterkere grad tilrettelegge for boliger innenfor eksisterende byggesone. Det legges opp til at 60% av boligbyggingen skal skje som fortetting og 40% som feltmessig utbygging. Det kan stilles spørsmål ved om dette er ambisiøst nok, spesielt tatt i betraktning at transformasjons- og fortettingsprosesser langs bybanen ser ut til å skje i større grad enn tidligere forventet. Med videre utvikling av bybanen i Bergen kan det derfor vurderes om ikke boligveksten langs framtidige bybanetraseer kan bidra til at fortetting kan skje i større grad enn det planen legger opp til.					

By- område:	Bergensområdet	Kom- muner	Bergen, Askøy	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
----------------	----------------	---------------	---------------	-------------	-----------------------	--------------	----------

				Ved siste behandling av KPA uttrykte byrådet en ambisjon om å øke fortettingsandelen til 80%. Dette kommer ikke til syne i selve vedtaket, men vil ligge til grunn for kommende rullering av arealdelen. - Når det gjelder behov for næringsareal arbeides det for å se dette i et regionalt perspektiv – også ut over kommunens egne grenser. Det er gjort en vurdering av arealbehov basert på framskriving av utbyggingsvolumet siste 10 år; utført av Business Region Bergen Se videre omtale under om retningslinjer for lokalisering av handel og virksomheter. I planen er det angitt i hvilke næringsområder det er potensiale for fortetting og videreutvikling og områder med potensiale for omforming / transformasjon. Fortettingspotensialet er vurdert som stort i eksisterende næringsområder. Likevel er situasjonen i et regionalt perspektiv vurdert som ikke tilfredsstillende. Dette fordi etterspørselen etter areal først og fremst er rettet mot sentrale områder og transportkorridorer innenfor 30 minutters kjøretid fra Bergen, samt at flere næringsareal er avhengig av at planlagte infrastrukturprosjekter realiseres. - Kommuneplanen hadde i utgangspunktet mange nye boligområder og åpnet for spredt boligbygging i LNF-områder. Flere av disse måtte tas ut i endelig versjon av planen. Ved siste høring uttaler Hordaland fylkeskommune likevel følgende: <i>"...Askøy kommune burde legge i større grad opp til et overordnet utbyggingsmønster som i sterkere grad fremmer fortetting og samordnet areal- og transportplanlegging"</i>.					
		Potensial for fortetting i utbygde områder er tilstrekkelig vurdert og utnyttet	Kommentar:	<table> <tr> <td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr> </table> - Se vurdering over; potensial synes å være tilstrekkelig vurdert, men ikke tilstrekkelig utnyttet. - Potensial for fortetting og transformasjon er ikke tilstrekkelig utnyttet.	I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad
I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad					
		Lokalisering av handel med evt. differensiering på varegrupper etc	Kommentar:	<table> <tr> <td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr> </table> Arealdelen inneholder bestemmelser for lokalisering av handel. Disse er gjengitt som følger: <i>"16 Handel</i> <i>Detaljhandel med bruksareal inntil 1500 m2 kan lokaliseres uavhengig av senterstruktur innenfor kommuneplanens arealformål bebyggelse og anlegg. Utenfor sentrumsformål skal samlokalisering mellom flere enheter som kan skape nye tyngdepunkt for handel skal unngås.</i> <i>Unntak: I område I/K/L 13 Laksevågneset skal det ikke etableres detaljhandel.</i> <i>Detaljhandel med bruksareal over 1500 m2 skal lokaliseres i kommuneplanens sentrumsformål. Handelsarealet skal etableres i direkte tilknytning til eksisterende handels- og/eller kollektivknutepunkt, og det skal sikres gang- og sykkelforbindelser av høy kvalitet til alle naturlige målpunkt.</i> <i>Unntak: I følgende sentrumsformål langs bybanen skal det ikke etableres detaljhandel med bruksareal over 1500 m2: S 12 b Slettebakken, S 16 Hop, S 18 Tors veg og S 20 Skjold.</i> <i>Større anlegg for arealkrevende varer* kan lokaliseres i sentrumsformål og i industri-, kontor- og lagerområder med god tilknytning til transportsystemet. Nye anlegg for arealkrevende varer må ha god kollektivdekning.</i> <i>Unntak: I følgende I/K/L-områder skal det ikke etableres handel med bruksareal over 1500 m2: I/K/L 6 Laksevåg, I/K/L 10 Liland, I/K/L 11 Kokstad.</i> <i>* Arealkrevende varer defineres som biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, brune- og hvitevarer, møbler, trelast og andre større byggevarer, planteskoler og hagesentre.</i> <i>Hjemmel: § 11-9, nr 5"</i> Kommentarer: Bestemmelsene knytter seg til definerte sentrumsområder i arealdelen. Det er mange sentrumsområder i arealdelen og de er til dels store i utstrekning (f eks. i korridoren fra Nesttun-Rådalen). Det er fornuftig at større etableringer med detaljhandel skal skje innenfor sentrumsområdene, men det kan nyanseres mer hvor innenfor sentrumsområdene ulike typer handel bør lokaliseres. Det synes å være	I høy grad	X	Delvis		I liten grad
I høy grad	X	Delvis		I liten grad					

By- område:	Bergensområdet	Kom- muner	Bergen, Askøy	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
----------------	----------------	---------------	---------------	-------------	-----------------------	--------------	----------

				behov for oppfølgende planarbeid på områdenivå i kommunen og det fremgår av arealdelens beskrivelser at kommunen har planer om dette. Det er noe underlig at all form for detaljhandel tillates i hele byggesonen såfremt bruksarealet er under 1500 m². Vanligvis tillates dagligvarebutikker i byggesonen, også utenfor sentrumsområder, men ikke all form for detaljhandel. Når det gjelder arealkrevende varer slik dette er definert i planen kunne det vært vurdert om denne typen handel skal avgrenses til kun utvalgte næringsområder; det virker lite gjennomtenkt at arealkrevende varer skal tillates i sentrumsområder og i områder med kontor (arbeidsplassintensiv næring); arealkrevende handel bør i større grad lokaliseres utenfor sentrumsområder, kanskje med unntak av brune- og hvitevarer og evt møbler. I sentrumsområder bør man prioritere utbyggingsformål med høyere arealutnyttelse enn arealkrevende handel. - Utvikling av senterområdet på Kleppestø vurderes av kommunen selv som et av kommunens viktigste prosjekter i kommende planperiode, sentrumsområdet utvides med 240 daa og med krav om områderegulering av hele området.					
		Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted» i forhold til bl.a. - antall arbeidsplasser - antall besøkende - tilgjengelighet kollektivtrafikk - arealbehov Bruk av ABC prinsippene e.l.	Kommentar:	<table border="1"> <tr> <td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td>X X</td><td>I liten grad</td></tr> </table> - ABC-prinsippet for næringslokalisering synes i for liten grad å være ivarettatt i gjeldende arealdel. Det fremgår imidlertid av bestemmelsene at det er et overordnet mål å øke utnyttelsen av sentralt beliggende næringsområder ved de viktigste kollektivaksene. Det fremgår også at det skal utarbeides områderguleringsplan for næringsområder under omforming / fortetting – dette omfatter store deler av næringsområdene. Videre planlegging på mer detaljert nivå kan derfor komme til å angi mer detaljerte bestemmelser. - Det er ingen bestemmelser om "rett virksomhet på rett sted" i næringsområdene i kommunen. For nye næringsområder er det angitt i kommentar hva slags næringsformål utvidelsen består i.	I høy grad		Delvis	X X	I liten grad
I høy grad		Delvis	X X	I liten grad					
		Avgrensning og fordeling av vekst mellom indre by, knutepunkter/ kollektivaksler og øvrige definerte byggesoner.	Kommentar:	<table border="1"> <tr> <td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr> </table> - Arealstrategien bygger på både- og utvikling i den forstand at kommunen både legger opp til fortetting og byutvikling sentralt og fortsatt legger til rette for byvekst i ytterkanten av tettstedsområdet, selv om det fortsatt er stort fortettings- og transformasjonspotensial i mer sentrale områder i kommunen. - Det legges i stor grad opp til spredt utbyggingsmønster og til dels langt fra kommunesenteret.	I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad
I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad					
		Sentrums-kvaliteter - krav til andel boliger, handel, besøksintensiv virksomhet og arbeidsplasser - andre tiltak som gjør sentrum mer attraktivt	Kommentar:	<table border="1"> <tr> <td>I høy grad</td><td>X X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr> </table> - Bergen har mange og til dels store sentrumsområder i arealdelen. Videre planarbeid bør bidra til å avgrense disse / nansere innholdet i dem, særlig gjelder dette sentrumsområder utenfor Bergen sentrum. - Flere bydeler har etablert store, bilbaserte kjøpesentra. Det kan stilles spørsmål ved attraktiviteten til disse senterområdene og det har derfor vist seg behov for "reparerende" planarbeid for å transformere til dels utflytende handelsområder til mer attraktive steder (f eks ved Laguneparken). - Bygging av bybane kan gi grunnlag for utvikling av flere attraktive sentrumsdannelser og småsentra / steder ved stopp langs banen. - I Bergen er det etablert større nærings- / kontorparker utenfor sentrumsområdene, f eks Kokstad / Sandsli. Det kan stilles spørsmål ved om etablering av store arbeidsplasskonsentrasjoner utenfor kollektiv-knutepunkter og sentrumsområder bidrar til gode sentrums-kvaliteter. Ny arealdel ser i større grad ut til å ivareta intensjoner om dette, men i begrenset grad i form av styrende bestemmelser som hindrer at kontor ikke	I høy grad	X X	Delvis		I liten grad
I høy grad	X X	Delvis		I liten grad					

By- område:	Bergensområdet	Kom- muner	Bergen, Askøy	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
----------------	----------------	---------------	---------------	-------------	-----------------------	--------------	----------

				fortsatt etableres i usentrale næringsområder. Oppfølgende planarbeid vil være nødvendig for å sikre at feillokalisering ikke skjer. Byggetrinn III av bybanen (Lagunen – Flyplassen) innebærer at områdene nå får et langt bedre kollektivtilbud enn tidligere. Ved ny regulering av Kokstad legges det, foruten gangforbindelser til bybanestoppene, vekt på bedre tilrettelegging for sykkel. - Sentrumsplanen (Kommunedelplan Sentrum) stiller mange krav for å ivareta god kvalitet i bebyggelse og uteområder og med balanse mellom vern og utvikling. - Kleppestø fremheves som viktigste sentrumsområde å utvikle. Pga. lite fokus på sentrumsutvikling tidligere fremstår det som en stor oppgave å utvikle attraktive sentra med gode kvaliteter og funksjonsblanding; boliger, arbeidsplasser og handel / service. Bl.a. er boligstrukturen i kommunen svært skjev med svært høy andel eneboliger.						
		Knutepunkter og prioriterte akser for kollektivtrafikk	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad	- Kommuneplanen har fokus på utvikling langs bybanen, men det er behov for områderegulering eller mer detaljerte planer for flere kollektivakser for å sikre god nærings- og handelslokalisering. Dette fremgår i mindre grad av arealdelen, men det fremgår at oppfølgende planlegging vil måtte skje. Det kan vurderes om en større andel (enn 60%) av boligveksten også kan skje i mer sentrale områder (kollektivknutepunkter og –akser) i kommunen med god kollektivdekning. - Satsingen på Kleppestø er positiv, men den samtidige satsingen på utvikling i resten av kommunen gir et spredt utbyggingsmønster som resultat og som i liten grad er orientert mot kollektivtrafikk.
		Parkeringspolitikk som gir redusert bilbruk og er hjemlet i PBL (restriksjoner, normer, fjerne overflateparkering o.a.)	Kommentar:	X	I høy grad	X	Delvis		I liten grad	- Parkering er ett av de tema det har vært mye debatt omkring i forbindelse med revisjon av arealdelen. Resultatet er bl a at Bergen kommune nå har strenge parkeringskrav for kontor og forretning i sentrum. - Det er positivt også at sykkelparkering er godt ivaretatt i bestemmelsene i alle soner. - Krav til parkering for kontor og forretning og andre formål er for sone P2 og P3 eksakte. Dette kan fremstå som noe "rigid", men strengt. For sone P4 fremgår det et parkeringskrav som et intervall for flere formål, dette åpner for mer fleksibilitet i forhold til behovet i det enkelte byggeprosjekt. - Parkeringsbestemmelsene inneholder maksimumsgrenser for parkering ved utarbeiding av reguleringsplaner for gårdsnumre 7 og 8. Parkeringsanalyse skal fremlegges for bygging i områder avsatt til sentrumsformål.
		Tilrettelegging for gående og syklende, inkl. overordnet sykkelvegnett	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad	- Tema sykkel er i liten grad omtalt i arealdelen, men det inngår som tema i Bergensprogrammet og sykkel sammen med gåing er der høyt prioritert (26,3 % av midlene i perioden 2010-13 og 32% av midlene i perioden 2014-17). - Spredt utbyggingsmønster gir dårlige vilkår for sykkelbruk.
		Klar markagrense og sammenhengende grønnstruktur	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad	- Grønnstruktur er omtalt i kommuneplanens arealdel og i byggesonen henvises det til at Vassdragsplanen for Bergen vil avklare blå-grønne strukturer mer presist. Kommunen opplyser nå om at dette vil bli avklart i KDP Blågrønne strukturer. Grensen mellom byggesonen og LNF-områder er vurdert i detalj i hele kommunen. Foreslåtte nye byggeområder i tidligere LNF-områder burde derfor da forstås som å være lite konflikthylende. I konsekvensutredningen for disse områdene heter det imidlertid at det er negative konsekvenser ved å ta i bruk grønne områder til nye byggeområder.

By-område:	Bergensområdet	Kommuner	Bergen, Askøy	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
------------	----------------	----------	---------------	-------------	-----------------------	-----------	----------

				Det fremgår ikke om det nå er etablert en endelig grense for byggeområder i kommunen, det kan se ut som om dette vil måtte vurderes på nytt ved hver rullering av kommuneplanens arealdel. (Det er ikke alltid at en langsiktig grense for utbygging er positivt, det kan også medføre press på arealer opp mot en slik grense – ofte usentralt i kommunen.) Bergen kommune har innarbeidet hensynssoner for Byfjell, Sammenhengende landbruksområder, Funksjonell strandsone etc. Disse hensynssonen kan sies å forsterke LNF-formålet i en rekke områder. - I stor grad spredt utbyggingsmønster og ønske om tilrettelegging for spredt boligbygging i LNF-områder.					
		Bruk av rekkefølgebestemmelser for å få transportoptimal arealbruk	Kommentar:	<table border="1"> <tr> <td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr> </table> - Det inngår rekkefølgebestemmelser i arealdelen bl a for å sikre at det etableres kollektivtransport til nye boligområder. Dette indikerer at også nye boligområder i planen ikke er lokalisert til steder hvor det allerede er godt kollektivtilbud, men at det vil være behov for å etablere et kollektivtilbud for at nye byggeområder skal kunne benyttes. - Det er eksempler på rekkefølgekrav.	I høy grad	X	Delvis		I liten grad
I høy grad	X	Delvis		I liten grad					
	Er reduksjon i klimagass-utslipp, luftforurensning og støy vektlagt i kommunens arealplanlegging?		Kommentar:	<table border="1"> <tr> <td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr> </table> - Miljøperspektivet inngår og det henvises til Klima- og energihandlingsplanen for Bergen (2010). Arealdelen synes imidlertid å kun delvis følge opp denne, f eks. legges det som nevnt over opp til at hele 40% av boligveksten skal skje i nye boligfelt også i byens ytre områder og med varierende muligheter for å gå, sykle og reise kollektivt til viktige målpunkt. Til arealdelen er det utarbeidet et eget temakart om støy, og hensynssoner for støy er innarbeidet for å synliggjøre hvor støy er et tema i plan- og byggesaker. Kommunen opplyser videre at i forbindelse med utarbeidelse av Handlingsplan mot støy er kommunen i ferd med å utarbeide såkalte "Stille soner" i kommunen. Disse vil bli innarbeidet ved neste rullering av arealdelen. - Arealdelens fokus på utvikling langs bybanen er positivt. - Spredt utbyggingsmønster.	I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad
I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad					
	Vil kommunal arealplanlegging bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling (samlet vurdering)		Kommentar:	<table border="1"> <tr> <td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr> </table> - Både og. Kommunen satser både på utvikling langs bybanen, fortetting og transformasjon i byggesonen og videre utvikling i nye områder i byens ytterområder. - Spredt utbyggingsmønster.	I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad
I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad					
	Hva synes å være hovedutfordringene i arealplansammenheng. - hvilke sider ved arealplanene bør utvikles for at «nullvekstmålet» skal kunne nås			- Sterkere fokus på fortetting og utvikling av sentrumsområder. I større grad begrense boligutvikling i tettstedsområdets yttergrenser. Avgrense sentrumsområdene bedre og styre sterkere lokalisering av handel og få "rett virksomhet på rett sted" mht. annen næringsvirksomhet. - Spredt utbyggingsmønster generelt og behov for å utvikle sentrums kvaliteter.					
	Øvrige relevante forhold knyttet til oppnåelse av nullvekstmålet			- Bergensprogrammet inneholder mange tiltak som kan bidra til bedre tilbud for gående, syklende og kollektivreisende. - Det er behov for mer radikale arealstrategier dersom nullvekstmålet skal nås.					

By- område:	Bergensområdet	Kom- muner	Bergen, Askøy	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
Evt. merknader og utfyllende kommentarer:		Ingen merknader					
Litteratursom er benyttet		Kommuneplanens arealdel 2010 – plankart og planbeskrivelse Kommuneplanens arealdel 2010 – konsekvensutredning av nye utbyggingsområder Kommuneplanens arealdel 2010 – bestemmelser og retningslinjer (revidert etter vedtak i Miljøverndepartementet 24.04.13) Kommunedelplan sentrum 2001 (alle dokumenter og plankart) Bergensprogrammet – handlingsprogram 2014-17 Fylkesplan for Hordaland 2005-2008 Fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av service og handel Regional transportplan for Hordaland 2013-2024 Klimaplan for Hordaland 2010-2020 Regional næringsplan for Hordaland Regional areal- og transportplan for Bergensområdet - planprogram Kommuneplanens arealdel 2012-2023 – plankart, planbeskrivelse og bestemmelser Kommuneplanens arealdel 2012-2023 - konsekvensutredning					

By-område:	Osloområdet	Kommune:	Bærum	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
Regionale arealplaner - og evt. øvrige regionale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport, herunder fylkesplan - begrenses til planer og vurderinger med høy relevans for kommuneplanens arealdel	Planstatus; gjeldende regionale arealplaner. Pågående planarbeid, (kun substansielle vedtak). Evt eksempler på andre regionale planer av særlig interesse	Siste gjeldende fylkesplan for Akershus er for 2004-2007. Den inneholder formuleringer av mål og strategier for ATP, men ingen retningslinjer. Men nå pågår et fra staten pålagt plansamarbeid siden 2009 og som skal legge fram høringsforslag til Regional plan for areal og transport sommeren 2014. K-plan arealdelen revisjon 2013-2030 for Bærum vil skje samtidig med Regional plan. - Samarbeidsalliansen Osloregionen har vedtatt ATP-strategi der satsing på utvikling av en flerkjernet struktur er en av forutsetningene for å nå målet om Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region. - I forbindelse med arbeidet med NTP 2010-2019 har de statlige transportetatene utarbeidet en byanalyse for Oslo og Akershus med anbefalinger om arealpolitikken: - Bærum deltar i Vestregionen som har vedtatt en ATP-strategi i 2007. Vestregionen er kommunal samarbeidsallianse består foruten Asker og Bærum av flere kommuner i Buskerud og Vestfold. I 2007 vedtok man en arealstrategi.					
	Bevisst fordeling av vekst - mellom sentral by (byer)- og omegnskommunene? - mellom by-/ tettstedsområder og andre områder?	- Drøftingsdokumentet i Plansamarbeidet legger til grunn en vekst på 350.000 fram til 2030 hvorav 170.000 i Oslo og 160.000 i Akershus.					
	Felles retningslinjer evt. krav: Lokalisering av boliger, handel, næring, off. sørvis m.m. Felles restriksjoner på bilbruk (inkludert parkeringspolitikk)	- Byanalysen NTP gir følgende anbefalinger: «En konsentrert arealutvikling gir mindre biltrafikkvekst i regionen og flere gående, syklende og kollektivreisende enn en mer spredt utvikling. Ytterligere fortetting i kollektivknutepunkter, sentra og langs kollektivårene er nødvendig. Den konsentrerte arealutviklingen som Oslo og kommunene i Akershus har lagt opp til må derfor fortsette.» - Vestregionens arealstrategi: • Bykjerner og knutepunkt langs kollektivnettet prioriteres for utvikling av arbeidsplass- og besøksintensiv næring, handel, private og offentlige tjenestetilbud. Konsentrasjon, mangfold og estetikk er viktige stikkord for å utvikle sentrenes attraktivitet. • Eksisterende bykjerner og lokale tettstedssentra styrkes som handelssentra, og ytterligere utflytting av handelsfunksjoner til eksternt lokaliserte sentra skal unngås. • Eksisterende grønnstruktur skal ivaretas av hensyn til rekreasjon, biologisk mangfold, landbruk, og for å gi en tydelig avgrensning av by- og bebyggelsesstrukturene. • Arealkrevende- og tungtrafikkskapende virksomhet, samt handel med volumvarer, lokaliseres til næringsparker med god tilgang til overordnet veinett, og om nødvendig havn og jernbane. • Boligbygging skal skje i tilknytning til eksisterende tettstedstruktur, med konsentrasjon til knutepunkt og arealer med effektiv kollektivbetjening.					
	Transportsystem Er det definert et regionalt (overordnet) transportsystem som gir føringer for arealbruken?	- Oslopakke 3 har et utbyggingsprogram som gir føringer for arealbruken. - Strategisk arealkart 2013-2030 viser trasé for ny E18 og nye banelinjer til Fornebu, forlengelse av Østerås banen til Hosle og ny bane Sandvika-Kolsås-Bærum verk					
	Samlet vurdering: Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?	Kommentar:	☐ I høy grad	☐ Delvis	☒ X	☐ I liten grad	Det foreligger ingen vedtatt regional plan. Osloregionens ATP-strategi er på et overordnet nivå og av lite konkret karakter som retningslinje for arealplanleggingen i Oslo. Det samme gjelder anbefalingene fra NTP. Men Vestregionens arealstrategi er noe mer konkret i form av anbefalinger.
Kommuneplanens arealdel - og evt. øvrige kommunale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport - gjeldende planer, pågående planarbeid (kun substansielle vedtak). - differensiering mellom ulike kommuner – se kommentarfelt	Status for kommuneplanens arealdel i storby/-er (sentrale bykommuner)	- K-planens arealdel 2010-2020 vedtatt 2010 - K-plan 2013-2030 under arbeid og skal vedtas i 2014					
	Status for arealdel i evt. utvalgte (særlig interessante) omlandskommuner						
	Evt. eksempler på øvrige kommunale planer (tematiske kommunedelplaner, reguleringsplaner o.a.) med stor betydning for arealbruk og/eller transport	- Kommunedelplan for E16 2007 - Kommunedelplan for E18 Lysaker-Slependen 2013 - Kommunedelplan for Fornebu 1999 - Kommunedelplan for Sandvika 2010					
	Følges regionale planer opp i kommunale planer? - Endrer/fjerner den enkelte kommune bolig- nærings- og handelsområder m.m. fra sine tidligere arealplaner (reviderer disse) dersom deres planer er i strid med nyere regional plan? - Er transportsystem definert på regionalt nivå implementert?	Kommentar:	☐ I høy grad	☒ X	☐ Delvis	☐ I liten grad	- 780 da utbyggingsområder er tatt ut og tilbakeført til LNF; områder dels perifert og dels sentralt i kommunen. Årsaken synes å være ønsket om å bevare grønne arealer i kommunen. - Utbygging av boliger er konsentrert til Fornebu og Sandvika-Vøyen som er sentralt samt Fossum mer perifert i nærheten av Østeråsbanen. Avtjerna ved E16 opp mot Sollihøgda er skjøvet ut til etter 2030. Kontorarbeidsplasser lokalisert til E18/jernbanen og logistikk og lager til E16. Fortetting i

By- område:	Osloområdet	Kom- mune:	Bærum	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
----------------	--------------------	---------------	--------------	----------------	-----------	--------------	-----------------

			villabebyggelse langs Kolsåsbanen skal vurderes. Bærum er utsatt for et sterkt utbyggingspress, og boligbyggingen skal dempes (tak på 450 boliger per år) heter det i K-plan 2010. Krav til tomtestørrelse skal økes. Bærum ønsker ikke eplehagefortetting som vil forsterke et bilbasert utbyggingsmønster, men kanalisere utbyggingen til kollektivknutepunkter. Utbygging rundt knutepunkter og kollektivlinjer følger regionale intensjoner, men vi stiller spørsmål ved om dempning av boligbygging kan «bremse» den konsentreringen av utbyggingen til Oslo og nabokommunene som NTP ber om. - Kommunestyret har imidlertid nettopp vedtatt en mer offensiv boligbygging (600 boliger per år) for at Bærum skal ta sin del av befolkningsveksten i hovedstadsregionen. - Kommunedelplan 2 for Fornebu tilrettelegger for vel 15000 arbeidsplasser og 6300 boliger på Fornebu. Dette forutsetter en kapasitetssterk kollektiv løsning. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune har nå vedtatt å gå for en metroløsning Majorstua – Skøyen – Lysaker –Fornebu (ca kostnadsramme 4.5 mrd). Reguleringsarbeidet for banetraseen i Bærum pågår. Fornebubanen er ikke fullfinansiert via Oslopakke 3. - Vi tror det kunne bygges nær det dobbelte av boliger på Fornebu på et så sentralt og viktig område, og det ville i så fall dekket boligvolumet også på Avtjernna. - Trasé for skinnegående kollektivbetjening ligger i arealplanen for Fornebu, men vi stiller spørsmål ved om kombinasjonen areal og trasé er optimal mtp. gangavstander og kort kjøretid for en bybane. Haltende samarbeid mellom stat, fylkeskommune og kommune har resultert i betydelig forsinkelse av byggingen. Området betjenes fortsatt kollektivt med buss. - Deler av overordnet transportsystem ellers i Bærum skal bygges ut vha. O3-midler.					
Grunnlag for at kommuneplanens arealdel kan bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gåing	Behov for areal til bolig, handel, næring, sørvis mm er tilstrekkelig vurdert og dekket	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
			- Vekst i befolkning og virksomheter i Bærum er tilbudsstyrt, dvs. at kommunen kan selv velge hvor mye utbygging den ønsker og hvor mye areal som avsettes i forhold kapasitet for teknisk og sosial infrastruktur.					
	Potensial for fortetting i utbygde områder er tilstrekkelig vurdert og utnyttet	Kommentar:		I høy grad		Delvis	X	I liten grad
			- Vi kan ikke se at Bærum har laget grundig studie av fortettingspotensialet i eksisterende villabebyggelse, men det er nylig laget studier av potensialet i knutepunkter, sentra og stasjonsnære områder. Dette er tidligere fulgt opp på Lysaker og skal bl.a. følges opp i tråd med K-delplan for Sandvika.					
	Lokalisering av handel med evt. differensiering på varegrupper etc	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
			- Vi kan ikke se at det er laget handels- og senterstudie i Bærum, men K-plan 2010 inneholder bestemmelse (§8.3) om at nye detaljforretninger bare kan etableres i definerte senterområder					
	Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted» i forhold til bl.a. - antall arbeidsplasser - antall besøkende - tilgjengelighet kollektivtrafikk - arealbehov Bruk av ABC prinsippene e.l.	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
			- Det er ingen krav i bestemmelser eller retningslinjer om ABC-lokalisering, men forslag til arealstrategi bygger på ABC-prinsippet og ligger til grunn for anbefalingene om hovedtrekkene i lokalisering av næring. - Transportintensive næringer i tilknytning til E16. - Kontorarbeidsplasser som kan legges langs E18 skal også kunne kollektiv betjenes av busser på ny parallellvei i tillegg til toget.					

By- område:	Osloområdet	Kom- mune:	Bærum	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
----------------	-------------	---------------	-------	----------------	-----------	--------------	----------

		Avgrensning og fordeling av vekst mellom indre by, knutepunkter/ kollektivakser og øvrige definerte byggesoner.	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		- Overordnede prinsipper i K-plan 2010 og byggesaksbehandling i Bærum er å fortette innenfor eksisterende tettstedstruktur, mens nye utbyggingsområder skal lokaliseres og utformes slik at man kan tilby et godt kollektivtilbud - i forslag til K-plan 2013 skal utbyggingen konsentreres til Fornebu, Sandvika og Fossum (67 %) og til øvrige sentre i kommunen og områdene langs Kolsåsbanen (33 %). Boligbyggingen for øvrig skal begrenses i resten av kommunen.							
		Sentrums-kvaliteter - krav til andel boliger, handel, besøksintensiv virksomhet og arbeidsplasser - andre tiltak som gjør sentrum mer attraktivt	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		- K-delplan for Sandvika («hovedstaden» i Bærum) vedtatt i 2009 for en by som skal unytte sin beliggenhet ved elva og sjøen med balansert utvikling av bolig, næring og rekreasjon.							
		Knutepunkter og prioriterte akser for kollektivtrafikk	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		- Forslag til K-plan 2013 sier at boligbyggingen i Bærum i perioden 2000-2011 ikke var konsentrert til hovedutbyggingsretningene og kollektivknutepunktene, men snarere spredt rundt i byggesonen. Manglende fremdrift på boligutbyggingen på Fornebu, er noe av årsaken til dette. Dette har bidratt til økt fortetting i bilbaserte områder, og svekker mulighetene for å håndtere trafikkveksten med kollektive transportmidler. - Som utgangspunkt for ny arealstrategi og senere revisjon av kommuneplanens arealdel foreslår K-plan 2013 at fremtidig boligbygging i større grad styres til utvalgte områder i kommunen, da primært til hovedutbyggingsretningene og til utvalgte områder i tilknytning til banenettet, samt innføring av strengere restriksjoner på boligbygging i øvrige områder.							
		Parkerings-politikk som gir redusert bilbruk og er hjemlet i PBL (restriksjoner, normer, fjerne overflateparkering o.a.)	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		- Parkeringsnormene er fra 1985/1986 uten max-krav, men for Sandvika og Fornebu er det egne normer med max-krav til næring.							
		Tilrettelegging for gående og syklende , inkl. overordnet sykkelvegnett	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		-Sykkelstrategi og revidert sykkelveinett er vedtatt i 2011. Mellom 1/3 og 1/2 av sykkelveinettet er bygget ut							
		Klar markagrense og sammenhengende grønnstruktur	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
		- Markagrensen ligger fast. Fjorden, grøntområder og vassdrag inngår i K-planen 2010							
		Bruk av rekkefølgebestemmelser for å få transportoptimal arealbruk	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
		- Det er rekkefølgebestemmelser i K-plan 2010 om boligområder (§ 8.1) om at teknisk og sosial infrastruktur skal være etablert eller sikret før utbygging. Videre (§8.2) at ny eller utvidelse av næringsområder må være sikret tilstrekkelig transportkapasitet, inklusive kollektivtilbud ved større virksomheter. - Før Avtjerna ved E16 mot Sollihøgda kan utbygges (§8.4), må en tilfredsstillende samlet transportløsning for området, inkludert kollektivbetjening; være på plass og sikret finansiering.							

By-område:	Osloområdet	Kommune:	Bærum	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14						
	Er reduksjon i klimagassutslipp, luftforurensning og støy vektlagt i kommunens arealplanlegging?	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - i K-planens bestemmelser (§10) er det temakart for støysoner og særlige krav til byggeområder med angivelse av rød sone og gul sone. I retningslinjene skal luftkvaliteten i alle nye prosjekter vurderes og dokumenteres opp mot gjeldende regelverk.						I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		I høy grad	X	Delvis		I liten grad							
	Vil kommunal arealplanlegging bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling (samlet vurdering)	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Bærum ligger med 472 m² per innb. omtrent på gjennomsnittet for Framtidens byer. Tettheten har økt med 4,3 % 2000-2012. - Bilandelen av alle reiser i Akershus har gått ned fra 66 til 61 % 2004-2012, mens kollektivandelen har økt fra 11 til 16 %. Andel sykkel og gange har vært stabilt i denne perioden. (Prosam rapport 202). Bærum er del av dette. - På denne bakgrunn antar vi at tettere utbygging har gitt et visst bidrag til denne nedgangen i bilandelen, og at en ytterligere fortetting til knutepunkter og restriksjoner på utbygging utenfor kollektivnettet, gjennom arealplanleggingen i Bærum vil fortsette å bidra i en viss grad selvsagt i kombinasjon med bedre tilbud for kollektiv, sykkel og gange i kombinasjon med parkeringsrestriksjoner og bompenger/veiprisering på hovedvegnettet mot Oslo.						I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		I høy grad	X	Delvis		I liten grad							
	Hva synes å være hovedutfordringene i arealplansammenheng. - hvilke sider ved arealplanene bør utvikles for at «nullvekstmålet» skal kunne nås	- Fortetting langs T-banen til Kolsås og Østerås											
Øvrige relevante forhold knyttet til oppnåelse av nullvekstmålet	- K-delplan for ny E18 Lysaker-Slependen innebærer utbygging av en betydelig kapasitetsutvidelse som uvegerlig vil kunne resultere i økt transportarbeid med bil.												
Evt. merknader og utfyllende kommentarer:		Ingen merknader											
Litteratursom er benyttet													

By- område:	Drammensområdet	Kom- muner:	Drammen, Nedre Eiker	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
----------------	-----------------	----------------	----------------------	----------------	-----------	--------------	----------

Regionale arealplaner - og evt. øvrige regionale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport, herunder fylkesplan - begrenses til planer og vurderinger med høy relevans for kommuneplanens arealdel	Planstatus; gjeldende regionale arealplaner. Pågående planarbeid, (kun substansielle vedtak). Evt eksempler på andre regionale planer av særlig interesse	Drammen inngår i Buskerudbysamarbeidet sammen med kommunene Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg og Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Fylkesmannen i Buskerud. Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble vedtatt av Buskerud fylkeskommune i februar 2013. Forut for sluttvedtak i Fylkestinget ble planen vedtatt i kommunene og behandlet i ledergruppene i de involverte statsetater. Planen inneholder strategier for areal- og transportutvikling, planretningslinjer for arealbruk og transport og et handlingsprogram. Planen inneholder planretningslinjer og/eller oppfølgende aktivitet i handlingsprogram for følgende tema: 1) Overordnet strategi, 2) Attraktiv by- og tettstedsutvikling, 3) Senterstruktur, handel og service 4) Næringsvekst og -lokalisering, 5) Arealutnyttelse, 6) Boligutvikling og -vekst, 7) Helhetlig og fremtidsrettet transportsystem 8) Jernbane og togtilbud, 9) Forbedre busstilbud, 10) Vegnett, 11) Sykkel, 12) Gåing, 13) Parkering og 14) Samarbeid. Planen gir føringer for revisjon av kommuneplanen på ovennevnte tema og inneholder en rekke oppfølgingstema, bl.a. når det gjelder utvikling av sentrumsplaner i kommunene. I planen er det bl.a. mål på transportområdet som langt på vei er sammenfallende med mål i NTP for byområdene. I planen heter det om hovedmål på transportområdet frem mot 2023: <i>Planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.</i> Når det kun står "bidra til" kan dette forstås som at planen alene ikke vil kunne sikre måloppnåelse, men at måloppnåelse vil kreve oppfølging fra både stat, fylkeskommune og kommuner.
	Bevisst fordeling av vekst - mellom sentral by (byer)- og omegnskommunene? - mellom by-/ tettstedsområder og andre områder?	Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 fordeler ikke vekst mellom kommuner, men angir hvordan det meste av veksten i den enkelte kommunene bør lokaliseres slik at mål for areal- og transportutvikling kan nås. I analyser i konsekvensutredning av planen er veksten i vedtatt planforslag fordelt med 80% til 6 prioriterte utviklingsområder i kommunene og 20% til andre steder i kommunene. Mål om størrelse på vekst som skal komme i de prioriterte utviklingsområder skal kommunene selv angi ved revisjon av kommuneplanens arealdel.
	Felles retningslinjer evt. krav: Lokalisering av boliger, handel, næring, off. sørvis m.m. Felles restriksjoner på bilbruk (inkludert parkeringspolitikk)	Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 har flere retningslinjer for tema som omhandler lokalisering, bl.a: • Bolig: Retningslinje P6.1: "Det skal søkes etablert en balansert boligstruktur i kommunene og med et mangfold av boligtyper som kan ivareta innbyggernes behov for ulike typer boliger og med boliger i ulike prisklasser. <u>Muligheter for transformasjon og fortetting med kvalitet skal søkes gjennomført før nye områder tas i bruk.</u> " Retningslinje P6.2: "Nye boligområder skal søkes utviklet i gang- og sykkelavstand til kollektiv-knutepunkt og sentrumsområder. <u>Uregulerte områder som er avsatt til boligformål i gjeldende kommuneplaner og som ikke følger strategiene for boligutvikling i denne plan vurderes på nytt ved revisjon av kommuneplanens arealdel.</u> " • Næring: Retningslinje P4.1 "Arbeidsplassintensive virksomheter og virksomheter med omfattende publikums- service (A-virksomheter) <u>skal som hovedregel søkes lokalisert til sentrumsområdene i følgende prioriterte utviklingsområder: Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda. Inntil planavklaring foreligger for Lierstranda søkes A-virksomheter i Lier lokalisert til Lierbyen.</u> " Retningslinje P4.2 "Virksomheter med middels arbeidsplass- og besøksintensitet (B-virksomheter) kan lokaliseres i mindre sentrale områder, <u>i tilknytning til kollektivtraseene. B-virksomheter skal primært søkes lokalisert innenfor prioritert sone for arbeidsplassvekst i prioriterte utviklingsområder eller sekundært til andre eksisterende næringsområder. Lokalisering vil være avhengig av virksomhetens karakter.</u> " Retningslinje P4.3 "Plass- eller transportkrevende virksomhet (C-virksomheter); skal søkes lokalisert til næringsområder med god tilknytning til infrastruktur med tilstrekkelig kapasitet". Retningslinje P4.4 "Virksomheter som krever stort areal, og som har mange ansatte eller besøkende, skal søkes lokalisert slik at transportbehovet begrenses mest mulig eller at flest mulig kan gå, sykle og reise kollektivt. Slike virksomheter skal søkes lokalisert slik at etableringen styrker eksisterende by- og tettstedsstruktur". • Senterstruktur handel og service: Det er ingen retningslinjer for dette i planen, men i handlingsprogrammet i planen står følgende: H3.1 "Buskerud fylkeskommune skal revidere gjeldende fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur og erstatte denne med regional plan med regionale planbestemmelser. Ansvarlig: Buskerud fylkeskommune. Tidshorisont: 2013–14." H3.2 "Ved revisjon av kommuneplanens arealdel skal kommunene <u>definere hvor ulike typer handel tillates etablert i kommunen, jfr kategorier i gjeldende fylkesdelplan.</u> Ansvarlig: Kommunene. Tidshorisont: 2013–15".

By-område:	Drammensområdet	Kommuner:	Drammen, Nedre Eiker		Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
		Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 har retningslinjer for tema som omhandler bilrestriktive virkemidler, bl.a: • Retningslinje P9.2 prioriterer bussen fremfor bilen i vegsystemet: <i>"Vegholder skal sikre høyest mulig framføringshastighet for buss i vegnettet ved egne traseer der dette er nødvendig (bussgater og kollektivfelt), aktive prioriteringstiltak og liknende, også selv om dette kan påvirke framkommeligheten for privatbil."</i> • Retningslinje P13.1 omhandler parkering: <i>"Parkeringsstrategier i planen bør legges til grunn for kommunens utforming av parkeringspolitikk. Nye parkeringsnormer skal innføres senest ved revisjon av kommuneplanens arealdel."</i> I planens strategidel er parkeringspolitikken omtalt slik: • <i>"Samordnet parkeringspolitikk skal utvikles gradvis og i takt med forbedring av alternative transportmuligheter til privatbil."</i> • <i>Parkeringspolitikken skal brukes aktivt for å utvikle attraktive byer og tettsteder med god tilgjengelighet for besøkende og handlende, herunder også tilrettelegging for pendlerparkering.</i> • <i>Parkeringspolitikken skal brukes aktivt for å begrense unødvendig privatbilbruk og skjerme sentrum og boligområder".</i> Og videre: • <i>"Parkeringsstrategier skal følges opp i tråd med definerte tiltak i handlingsprogram 2010-13 for Buskerudbypakke 1."</i> • <i>Nye parkeringsnormer (både minimums- og maksimumsnormer), skal være samordnet i en felles mal og tilpasses behov i den enkelte kommune. De nye normene skal innføres senest ved revisjon av kommuneplanens arealdel."</i> • <i>Det skal innføres maksimumsnormer for parkering for kontor og handel ved nybygg, ombygging og bruksendring. Samordnet felles mal skal være differensiert i geografiske soner med strengere normer i sentrale områder enn i mindre sentrale."</i> • <i>For å gjøre det rimeligere å bygge skal det vurderes å senke minimumskravet til parkering for boligformål i sentrumsområder og i prioritert sonefor boligvekst i prioriterte utviklingsområder."</i> • <i>Det skal legges til rette for pendlerparkering/innfartsparkering med gode overgangsmuligheter til kollektivtransport".</i> I planens handlingsdel fremgår det at trafikantbetaling er et virkemiddel for å finansiere tiltak i Buskerudbypakke 2, men tiltaket vil også kunne være et virkemiddel for å redusere bilbruk. Tidsdifferensierte bomtakster inngår i vurderingene i pågående bompengeutredning. I handlingsprogrammet heter det: • H7.2 <i>"Mulighetsstudie/finansieringsanalyse skal gjennomføres som grunnlag for økonomivurderinger av Buskerudbypakke 2; herunder ulike konsepter for bompenger med/uten tidsdifferensiering. Ansvarlig: Statens vegvesen. Tidshorisont: 2012–13."</i> • H7.3 <i>"Regionalt/lokalt forslag til en Buskerudbypakke 2 inkludert forslag til helhetlig finansiering skal utarbeides som grunnlag for prinsippvedtak om trafikantbetaling og som grunnlag for forhandlinger med Samferdselsdepartementet om innhold i en endelig samferdselspakke. Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. Tidshorisont: 2012–13".</i> Det gjenstår å se hva slags bompengekonsept som evt vil bli innført i forbindelse med Buskerudbypakke 2.						
	Transportsystem Er det definert et regionalt (overordnet) transportsystem som gir føringer for arealbruken?	Jernbanen er i planen definert som "ryggraden" i transportsystemet. Alle 6 prioriterte utviklingsområder har jernbanestasjon i sentrum. Planen legger opp til videre planaktivitet for å etablere Buskerudbypakke 2 – en omfattende samferdselspakke delfinansiert med trafikantbetaling. I etterkant av at den regionale areal- og transportplanen for Buskerudbyen ble vedtatt er det utarbeidet en KVV for Buskerudbypakke 2 med anbefaling om et "sammensatt transportkonsept". I pågående arbeid med å videreutvikle Buskerudbypakke 2 er det foreslått tiltak innenfor 7 tiltaksområder; jernbane, infrastruktur for buss, drift buss, veg, sykkel, gåing og kollektivknutepunkter med pendlerparkering. Dette er i tråd med KVV for Buskerudbypakke 2. Kollektivtiltakene, sammen med satsing på sykkel, gåing, kollektivknutepunkter og pendlerparkering kan alle bidra til å stimulere til den ønskede og konsentrerte arealbruken som Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 legger opp til. Når det gjelder vegtiltakene vil disse til dels være nødvendige for å frigjøre sentrumsnært areal i tråd med areal- og transportplanen og dels kunne være en utfordring for måloppnåelse i arealpolitikken. Vegtiltakene er til dels nasjonale stamveger som det også er betydelig lokaltrafikk på. Det er en utfordring å utvikle et effektivt stamvegnett uten samtidig å legge til rette for økt lokal bilbruk i byområdet.						
	Samlet vurdering: Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
			Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 tar for seg mange viktige tema i areal- og transportpolitikken. Planen inneholder konkrete føringer for bolig- og næringslokalisering. Det gjenstår å se hvordan den regionale planen vil bli brukt ved revisjon av kommuneplanene.					

By-område:	Drammensområdet	Kommuner:	Drammen, Nedre Eiker	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
------------	-----------------	-----------	----------------------	-------------	-----------	-----------	----------

Kommuneplanens arealdel - og evt. øvrige kommunale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport - gjeldende planer, pågående planarbeid (kun substansielle vedtak). - differensiering mellom ulike kommuner – se kommentarfelt	Status for kommuneplanens arealdel i storby/-er (sentrale bykommuner)		- K-planens arealdel 2007-2018 vedtatt 2007/2008 - K-plan bystrategi/samfunnsdel/visjonsdel med planstrategi 2013-2036 vedtatt 2013 - Arbeid med kommuneplanens arealdel startet opp 2013, skal bli vedtatt 2014/2015						
	Status for arealdel i evt. utvalgte (særlig interessante) omlandskommuner		Nedre Eiker kommune reviderte sin arealdel i 2011. Samfunnsdelen er fra 2007. Blå tekst og avkryssing beskriver Nedre Eiker.						
	Evt. eksempler på øvrige kommunale planer (tematiske kommunedelplaner, reguleringsplaner o.a.) med stor betydning for arealbruk og/eller transport		- Kommunedelplan sentrum (Drammen), vedtatt 2006						
	Følges regionale planer opp i kommunale planer? - Endrer/fjerner den enkelte kommune bolig- nærings- og handelsområder m.m. fra sine tidligere arealplaner (reviderer disse) dersom deres planer er i strid med nyere regional plan? - Er transportsystem definert på regionalt nivå implementert?		Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		- Det gjenstår å se hvordan den nye arealdelen til kommuneplanen følger opp Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. I det etterfølgende vurderes gjeldende arealdel til kommuneplanen (vedtatt 2007/2008) - Tilsvarende vurderes Nedre Eiker kommunes arealdel fra 2011.							
	Grunnlag for at kommuneplanens arealdel kan bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gåing	Behov for areal til bolig, handel, næring, særvis mm er tilstrekkelig vurdert og dekket	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		- I Drammen er det stort potensial for vekst (fortetting og transformasjon) innenfor eksisterende byggesone. Pga etterspørsel også etter nye eneboliger og småhus, er det i kommuneplanens arealdel lagt til rette for vekst også utenfor eksisterende byggesone, men som en utvidelse av denne. Imidlertid mangler det en del veginfrastruktur for store deler av disse arealene, derfor er det rekkefølgebestemmelser (betingelser) knyttet til når disse områdene kan tas i bruk. - Også stort potensial for fortetting og transformasjon i Nedre Eiker. Kommunen ønsket å etablere flere nye boligområder og næringsområder ved siste revisjon av arealdelen, men fikk innsigelser til noen nye større områder, enkelte av disse ble så ble tatt ut av endelig versjon av planen.							
		Potensial for fortetting i utbygde områder er tilstrekkelig vurdert og utnyttet	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	- Sentrumsplanen for Drammen sentrum er laget for å legge til rette for byutvikling innenfor eksisterende tettsted / sentrumsområde. Potensial for fortetting er derfor tilstrekkelig vurdert, men ikke tilstrekkelig utnyttet. Det gjenstår et stort fortettpotensial i sentrale deler av kommunen. - Potensial for fortetting og transformasjon er ikke tilstrekkelig utnyttet.								
	Lokalisering av handel med evt. differensiering på varegrupper etc	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad	
Arealdelen inneholder bestemmelser og retningslinjer for lokalisering av handel. Dette er stort sett gode føringer, men det kan diskuteres om ikke føringene for lokalisering av såkalte arealkrevende varer bør vurderes strengere i kommende arealdel, bl.a. pga bransjeglidning og stort innslag av detaljvarer innen disse vareslagene (dvs møbler, hvite- og brunevarer, samt interiørvarer). Bestemmelser til arealdelen: "2.6 Etablering av kjøpesentra og forretningsvirksomhet" <u>Bestemmelser</u> For etablering av kjøpesentra og forretningsvirksomhet gjelder følgende bestemmelser i tråd med Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur: Kjøpesenter og forretningsvirksomhet for detaljhandel skal fortrinnsvis lokaliseres til området avsatt til senterområde i bysentrum. Innen øvrige områder avsatt til senterområder (bydelssentra) kan etablering og utvidelse av kjøpesentra bare finne sted når størrelse og funksjon er tilpasset å betjene bydelssentra (lokalt marked). Unntak er etablering av forretningsvirksomhet for arealkrevende varer (møbler, hvite- og brunevarer, samt interiørvarer). Disse kan betjene et regionalt marked og må da lokaliseres til senterområder, områder for bybebyggelse eller til næringsområder merket 1									

By-område:	Drammensområdet	Kommuner:	Drammen, Nedre Eiker	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14					
				Plasskrevende varer (biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, samt planteskoler/hagesentra) kan også betjene regionalt marked og kan lokaliseres til senterområder, områder for bybebyggelse og til næringsområder. Annen varehandel kan ikke etableres innenfor næringsområder med unntak av detaljsalg av egenproduserte varer fra håndverks- og produksjonsbedrifter. I områder avsatt til bybebyggelse kan kjøpesentra verken etableres eller utvides, men det kan etableres strøksbetjenende forretningsvirksomhet. I boligområder kan det bare etableres strøksbetjenende dagligvarebutikk, kiosk og lignende. Forretningsbebyggelsen skal forholde seg til gate- og kvartalsstrukturen. Innelukkede fasader mot omkringliggende gater er ikke tillatt. Atkomst skal sikres fra omkringliggende gater. Forutsetning for etablering av forretningsvirksomheten, er at det kan dokumenteres at etableringen ikke påfører nærområdet og veinettet uakseptable trafikkbelastninger." <u>Retningslinjer</u> "For å styrke eksisterende bysentrum skal offentlig og privat tjenesteyting og kulturelle institusjoner som har senterfunksjoner lokaliseres i senterområdet på Bragernes og Strømsø eller i områder for bybebyggelse i akseptabel gangavstand fra bysentrum. For å styrke bydelssentra skal offentlig og privat tjenesteyting og kulturelle institusjoner lokaliseres i senterområdet." - Sentrumsområdet i Nedre Eiker er definert som meget stort og området Mjøndalen og Krokstad er ikke sammenhengende. Kommunen ønsker å legge til rette for fortsatt arealvekst av detaljhandel i bilbasert kjøpesenter på Krokstad senterområde. I hele sentrumsområdet heter det: "Det tillates etablering og utvidelse av kjøpesentre". De to delene av sentrumsområdet har ulik tilknytning til jernbane / kollektivknutepunkt. Detaljhandel tillates før øvrig kun innenfor sentrumsområdene i kommuneplanen. Handel med plass- og arealkrevende varer tillates i ett næringsområde (Mileområdet).								
		Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted» i forhold til bl.a. - antall arbeidsplasser - antall besøkende - tilgjengelighet kollektivtrafikk - arealbehov Bruk av ABC prinsippene e.l.	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr></table>		I høy grad		Delvis	X	I liten grad	- ABC-prinsippet for næringslokalisering er i for liten grad ivarettatt i gjeldende arealdel. Det er kun bestemmelser for dette knyttet til et lite område i kommunen, Holmen og Brakerøya. Det mangler bestemmelser for resten av kommunene på dette tema, dvs det må håndteres i den enkelte reguleringsplan. Dette kan ha medført f eks at kontor er tillatt etablert for usentralt i bystrukturen og for langt fra kollektivknutepunkter og kollektivakser. Bestemmelsene for Holmen og Brakerøya er gode. Bestemmelser til arealdelen: <u>"2.7 Arealer for næringsformål og havneformål på Holmen og Brakerøya.</u> <u>Bestemmelser</u> • På areal avsatt til havnerelatert næring på Holmen (område merket 2 på arealplankartet) tillates kun etablering av næringsvirksomheter som etter kommunens skjønn er avhengige av nærhet til havn eller sjø. • Områder vist som framtidige havnearealer kan ikke tas i bruk før bru og vei som knytter Holmen og Lierstranda sammen er bygd, og krysset mellom Bruusgaards vei og Strandveien er utbedret • På areal avsatt til næringsformål mellom E18 og Bragernesløpet) på Brakerøya (område merket 3 på kart) tillates kun nyetablering av næringsvirksomhet som etter kommunens skjønn tilfredsstiller kravet til høy arbeidsplassintensivitet, og utnytter Brakerøyas tilknytning til jernbanen" - Det er ingen bestemmelser om "rett virksomhet på rett sted" i næringsområdene i kommunen. Det er angitt hvor områder for privat og offentlig tjenesteyting skal være på kommuneplankartet. Det er ikke bestemmelser som hindrer kontoretablering i næringsområder utenfor sentrumsområder. Drammen kommune fremmet innsigelse til mangel på slike bestemmelser i foreslåtte nye næringsområder i kommuneplanens arealdel. MD avviste innsigelsen med henvisning til at dette kunne bestemmes på reguleringsplannivå.	
	I høy grad		Delvis	X	I liten grad							

By- område:	Drammensområdet	Kom- muner:	Drammen, Nedre Eiker	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
----------------	-----------------	----------------	-----------------------------	----------------	-----------	--------------	----------

		Avgrensning og fordeling av vekst mellom indre by, knutepunkter/ kollektivakser og øvrige definerte byggesoner.	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Arealstrategien bygger på både- og utvikling i den forstand at kommunen både legger opp til fortetting og byutvikling sentralt og fortsatt legger til rette for byvekst i ytterkanten av tettstedsområdet, selv om det fortsatt er stort fortettings- og transformasjonspotensial i mer sentrale områder i kommunen. - Tilsvarende i Nedre Eiker.		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad					
		Sentrums-kvaliteter - krav til andel boliger, handel, besøksintensiv virksomhet og arbeidsplasser - andre tiltak som gjør sentrum mer attraktivt	Kommentar:	<table><tr><td>X</td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Drammen har i stor grad lagt til rette for sentrumsutvikling med besøksintensiv virksomhet og arbeidsplasser. Sentrumsplanen er et bevis på at kommunen har satset på sentrumsutvikling. Også kommunale investeringer i ren elv, elvepromenader, opprusting av torg og byrom vitner om vilje og lyst til å satse på sentrumsutvikling. Kommunen har også aktivt gått inn med økonomisk støtte eller investeringer til lokalisering av Papirbredden (bl.a. med høgskole, bibliotek) og andre skoler i sentrum. Sentrumsplanen stiller mange krav for å ivareta god kvalitet i bebyggelse og uteområder og med balanse mellom vern og utvikling. Det som kunne ha vært bedre ivaretatt i kommuneplanens arealdel er nevnt over under tema handel og næringslokalisering. - Sentrumsutvikling skjer både i Mjøndalen og Krokstadelva, men på ulikt vis. I Nedre Eiker er det lite fokus på lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter i arealdelen. Sentrumsområdet Mjøndalen/Krokstadelva behandles som ett senterområde, selv om det funksjonelt sett er to områder med ulik tilgjengelighet til kollektivtransport og ulik tilrettelegging for bilbruk.	X	I høy grad	X	Delvis		I liten grad
X	I høy grad	X	Delvis		I liten grad					
		Knutepunkter og prioriterte akser for kollektivtrafikk	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Kommuneplanen har fokus på sentrumsutvikling, men åpner også for utvikling andre steder i kommunene. Arealdelen har liten fokus på transport som tema, dette er kort omtalt i samfunnsdelen eller håndtert gjennom andre planprosesser. - I Nedre Eiker satses det både på det historiske sentrum Mjøndalen med kollektivknutepunktet og det nye, mer bilbaserte senterområdet Krokstadelva.		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad					
		Parkerings-politikk som gir redusert bilbruk og er hjemlet i PBL (restriksjoner, normer, fjerne overflateparkering o.a.)	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr></table> - Samfunnsdelen omtaler status for parkering slik: "Drammens vedtatte parkeringsstrategi har som mål å redusere bilbruken i byen så langt dette ikke medfører en uheldig byspredning eller en uønsket utflytting av virksomheter. Besøksparkering og beboerparkering er prioritert foran parkering for ansatte og annen langtidsparkering. Et sentralt virkemiddel i strategien er aktiv bruk av parkeringsavgifter for å sikre tilstrekkelig sirkulasjon på parkeringsplassene, og innføring av boligsoneparkering (i første omgang aktuelt i de sentrumsnære boligområdene)." Følgende strategier er omtalt i samfunnsdelen: • "Benytte parkering som trafikkregulerende tiltak. • Sikre tilstrekkelig parkeringskapasitet på Strømsø. • Legge til rette for pendlerparkering ved knutepunktene Gulskogen og Brakerøya." I ettertid er boligsoneparkering innført, avgiftene har økt betydelig. Drammen har i dag en aktiv parkeringspolitikk. Parkeringsnormene er for tiden under revisjon og nye bestemmelser skal inngå sammen med bestemmelser til arealdelen. Gjeldende normer er fra 2002 og inneholder f eks ikke maks-normer for parkering for kontor i sentrum. - I Nedre Eiker er parkeringsbestemmelser orientert mot å sikre minimumskrav til parkering. Det er gratis parkering i sentrumsområder, men til dels skiltet korttidsparkering.		I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad
	I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad					

By- område:	Drammensområdet	Kom- muner:	Drammen, Nedre Eiker	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
----------------	------------------------	----------------	-----------------------------	----------------	-----------	--------------	-----------------

		Tilrettelegging for gående og syklende, inkl. overordnet sykkelvegnett	Kom- mentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table>		I høy grad	X	Delvis		I liten grad	- Eksisterende hovedplan for sykkelvegnettet er fra 2003. Det foretas en rullering av planen nå som oppfølging av ny sykkelstrategi og vedtatt areal- og transportplan for Buskerudbyen. - I Nedre Eiker er det i kommunens budsjett i liten grad investeringsmidler til utvikling av infrastruktur for syklende. Kommunen følger nå opp føringer i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 om å utvikle sykkelplan for kommunen.
		I høy grad	X	Delvis		I liten grad					
		Klar markagrense og sammenhengende grønnstruktur	Kom- mentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table>		I høy grad	X	Delvis		I liten grad	- Grønnstruktur er sentralt i kommuneplanens arealdel og i sentrumsplanen for kommunen. Det er ikke definert en endelig markagrense mot LNF-områder. Det er et visst press på å utvide eneboligområder i ytterkantene av eksisterende tettstedsområder. - Tilsvarende i Nedre Eiker.
		I høy grad	X	Delvis		I liten grad					
		Bruk av rekkefølgebestemmelser for å få transportoptimal arealbruk	Kom- mentar:	<table><tr><td>X</td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table>	X	I høy grad		Delvis		I liten grad	- Det er mange rekkefølgebestemmelser i arealdelen for å sikre at tilstrekkelige transportløsninger er på plass før områder tas i bruk. - Tilsvarende i Nedre Eiker.
X	I høy grad		Delvis		I liten grad						
Er reduksjon i klimagassutslipp, luftforurensning og støy vektlagt i kommunens arealplanlegging?	Kom- mentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr></table>		I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad	- Miljøperspektivet er klart en del av både samfunnsdel og arealdel, men også andre tema (f eks. ønske om å tilrettelegge for småhusbebyggelse i utkanten av kommunen) reduserer planens fokus på måloppnåelse for disse tema. - I Nedre Eiker fremgår miljø som et målområde i samfunnsdelen, men det er i liten grad utviklet konkrete mål eller strategier som skal følge opp målområdet.		
	I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad						
Vil kommunal arealplanlegging bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling (samlet vurdering)	Kom- mentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr></table>		I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad	- Både og. Drammen har hatt sterk sentrumssutvikling, bl.a. også som følge av tilrettelegging gjennom kommunens arealplaner. Arealdelen legger imidlertid også til rette for boligutvikling i mindre sentrale områder av kommunen og som vanskeliggjør gåing og sykling til arbeidsplasser i sentrum. - Det kan se ut til at Nedre Eiker kommune ønsker å legge til rette for både kollektivvennlig og bilvennlig utvikling, jfr vekststrategier både for Mjøndalen og Krokstadelva.		
	I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad						
Hva synes å være hovedutfordringene i arealplansammenheng. - hvilke sider ved arealplanene bør utvikles for at «nullvekstmålet» skal kunne nås	- Frigjøre områder i/nær sentrum som i dag har utdatert arealbruk (godsterminal m.m.), til byutviklingsformål (kontor, service, boliger). Begrense boligutvikling i tettstedsområdets yttergrenser. Styre sterkere lokalisering av handel og få "rett virksomhet på rett sted" mht annen næringsvirksomhet. Parkeringsbestemmelser for nybygg bør revideres. - Nedre Eiker: I for stor grad en aktiv tilrettelegging for bilbasert vekst når det gjelder handel, mangel på lokaliseringsspolitikk for næring (f eks kontor) og i for stor grad spredning av sentrumsfunksjoner på store arealer til sentrumsformål og / eller til privat og offentlig tjenesteyting. Parkeringspolitikken bør utvikles til i større grad å sikre tilgjengelighet for besøkende og handlende i Mjøndalen. Håndheving av skiltet korttidsparkering bør iverksettes. Parkeringskrav til nybygg bør i større grad stimulere til å få arbeidsplass- og besøksintensiv virksomhet lokalisert nær kollektivknutepunkt, f eks ved å etablere maksimalkrav for parkering når det gjelder kontorvirksomhet.										

By- område:	Drammensområdet	Kom- muner:	Drammen, Nedre Eiker	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
	Øvrige relevante forhold knyttet til oppnåelse av nullvekstmålet	- Tiltak i transportnettet; tilrettelegge for bedre framkommelighet for buss i vegnettet. Drammens tilslutning til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 er en god start. Planen må følges opp med tiltak som bidrar til måloppnåelse i Buskerudbypakke 2. - Nedre Eiker: Sterkere orientering mot gåing, sykling og kollektivtransport ved arealdisponeringer både for boliger, arbeidsplasser og tilrettelegging for handel.					
Evt. merknader og utfyllende kommentarer:		Ingen merknader					
Litteratursom er benyttet		Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 Drammen: Kommuneplanens samfunnsdel 2007 Drammen: Kommuneplanens arealdel 2007/2008 Parkeringsvedtekter for Drammen 2002 Kommuneplan – samfunnsdelen for Nedre Eiker 2007-2018 Nedre Eiker: Arealdelen 2011-2022 Nedre Eiker: Bestemmelser til arealdelen 2011-2022					

By-område:	Grenland	Kommuner:	Porsgrunn og Skien		Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
Regionale arealplaner - og evt. øvrige regionale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport, herunder fylkesplan - begrenses til paner og vurderinger med høy relevans for kommuneplanens arealdel	Planstatus; gjeldende regionale arealplaner. Pågående planarbeid, (kun substansielle vedtak). Evt eksempler på andre regionale planer av særlig interesse	- Grenland omfatter kommunene Skien (53.000 innb.), Porsgrunn (35.000 innb.) og Bamble (14.000 innb.) samt Siljan (2.500 innb.). Vurderingen er konsentrert om Skien og Porsgrunn. Bamble omtales som nabokommune. - Fylkesdelplan Infrastruktur Grenland vedtatt i 2002 og godkjent av MD i 2003 har til nå ligget til grunn for arbeidet. På arealsiden står økt tetthet i bybåndet sentralt, inklusive de to bysentrene, samt bedre kollektivdekning og tettere senterstruktur. - Fylkesdelplan for senterstruktur i Telemark. Vedtatt 2004. Godkjent MD 2005. - Fylkesdelplanen vil bli erstattet av Regional plan for samordna areal og transport i Grenland utarbeidet i regi av Bystrategi Grenland (se under). Utkast oktober 2013 er nå på høring. Planen inneholder bestemmelser og retningslinjer for handel og service, men bare retningslinjer for arealbruk, hvor det bl.a. heter at 80 % av utbyggingen skal ligge innenfor bybåndet <u>Skien-Porsgrunn-Langesund</u> . Grensene for bybåndet er angitt på plankart. For boligområder er det også angitt minimums tetthet i ulike soner mht. sentral beliggenhet og nærhet til bussmetrotraseer. Utarbeiding av planen har foregått parallelt med revisjon av kommuneplanene, og felles faglige utredninger ligger til grunn for Regional plan og for kommuneplanene. - Bypakke Grenland. KVU/KS1 Grenland, på basis av Infrastrukturplanen, vedtatt lokalt av aktørene i Bystrategi-samarbeidet i 2010 og ved Kgl. Res. i 2012. - Gjennom prosjektet Bystrategi Grenland har kommunene, Telemark fylkeskommune (TFK), Statens Vegvesen og Jernbaneverket fra 2009 forpliktet seg til å samarbeide om løsninger på areal- og transportutfordringene i regionen. Målet er at en større andel miljøvennlig transport som bidrar til en sterk reduksjon av klimagassutslipp. Blant tiltakene finnes fortetting i bybåndet og samarbeid med virksomheter om lokalisering/flytting til sentra/kollektivknutepunkt. - Avtale belønningsordningen med SD, TFK og de to kommunene (pluss nabokommunen Siljan) basert på søknad for 2013-2016. Mål om bl.a. nullvekst i biltrafikken i avtaleperioden. Begge byene er med i programmet Fremtidens byer der ATP er ett av fem temaer og har som mål å redusere klimagassutslipp fra vegtransport						
	Bevisst fordeling av vekst - mellom sentral by (byer)- og omegnskommunene? - mellom by-/ tettstedsområder og andre områder?	Ingen føringer for fordeling vekst mellom kommunene. 80 % av veksten i kommunene skal lokaliseres i bybåndet.						
	Felles retningslinjer evt. krav: Lokalisering av boliger, handel, næring, off. sørvis m.m. Felles restriksjoner på bilbruk (inkludert parkeringspolitikk)	Høringsforslag til ATP-Grenland har bestemmelser om bl.a. forbud mot utvidelse eller etablering av handelsvirksomhet > 1500 m² og tjenesteytende virksomheter med høy besøksfrekvens utenfor senterstrukturen. Høringsforslaget inneholder retningslinjer om at arbeidet med felles parkeringsnorm for <u>Skien og Porsgrunn</u> skal innebære maksimumskrav til parkering, og minimumskrav til sykkelparkering.						
	Transportsystem Er det definert et regionalt (overordnet) transportsystem som gir føringer for arealbruken?	- Bypakke Grenland inneholder forslag til utbedring av et vegnett og kollektivnett som når det bygges ut, generelt sett vil gi føringer for arealbruken og omvendt. - I vedtatt bypakke heter det at i den videre utviklingen av Grenland skal minimum 80% av utbyggingen av boliger innenfor hver kommune skje i gangavstand fra metrolinjene til kollektivsystemet (som går gjennom bybåndet).						
	Samlet vurdering: Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?	Kommentar:	I høy grad	X	Delvis	I liten grad		
		Prosjektet Bystrategi Grenland mellom TFK, kommunene, Statens vegvesen og Jernbaneverket gir grunnlag for regionale føringer. Bystrategiarbeidet har dannet grunnlag for inngåelse av avtalen med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler. Forpliktende arealutvikling inngår i denne avtalen. Utkast Regional plan består av planbeskrivelse, retningslinjer, bestemmelser, plankart og handlingsprogram. Bypakke Grenland er handlingsprogram for tiltakene i transportsystemet. Politiske vedtak av planen gjenstår imidlertid.						

By-område:	Grenland	Kommuner:	Porsgrunn og Skien	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
------------	----------	-----------	--------------------	-------------	-----------	-----------	----------

Kommuneplanens arealdel - og evt. øvrige kommunale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport - gjeldende planer, pågående planarbeid (kun substansielle vedtak). - differensiering mellom ulike kommuner – se kommentarfelt	Status for kommuneplanens arealdel i storby/-er (sentrale bykommuner)	- <u>Skien</u> gjeldende K-plan arealdel 2007-2020 vedtatt august 2007. Planprogram for revisjon av K-plan arealdelen 2013-2015 fastsatt 14.03 2013. - <u>Porsgrunn</u> gjeldende K-plans arealdel 2007-2020 vedtatt november 2008. Planprogram for revisjon av K-plan 2013-2015 vedtatt 2012.					
	Status for arealdel i evt. utvalgte (særlig interessante) omlandskommuner	- <u>Bamble</u> kommunes gjeldende K-plan arealdelen 2007-2016 vedtatt mai 2007. - Kommuneplanens samfunnsdel 2013-2025 med arealstrategi høringsutkast april 2013					
	Evt. eksempler på øvrige kommunale planer (tematiske kommunedelplaner, reguleringsplaner o.a.) med stor betydning for arealbruk og/eller transport	- <u>Skien</u> K-delplan for sentrum 2010-2020 vedtatt 17.06.2011. - <u>Porsgrunn</u> : Prosjektet «Strategisk sentrumsutvikling/kreativ byutvikling» 2001-2008.					
	Følges regionale planer opp i kommunale planer? - Endrer/fjerner den enkelte kommune bolig- nærings- og handelsområder m.m. fra sine tidligere arealplaner (reviderer disse) dersom deres planer er i strid med nyere regional plan? - Er transportsystem definert på regionalt nivå implementert?	Kom-mentar:	☐ I høy grad	☒ X	☐ Delvis	☐ I liten grad	- Som oppfølging av den fylkesdelplanen fra 2002 har <u>Skien og Porsgrunn</u> samarbeidet om rullering av K-planen 2007. Dette er positivt. Planbeskrivelsene har utvikling innenfor bybåndet med vekt på transformasjon og fortetting, og at bysentra skal styrkes. Men for øvrig konkretiseres de regionale føringene fra 2002 i liten grad gjennom bestemmelsene i K-planene. - I K-planenes arealdel for <u>Skien, Porsgrunn og Bamble</u> 2007-2020 ligger 60 % av nye byggeområder innenfor bybåndet (Kilde Norconsult: Mulighetsstudie fortetningspotensial Grenland). Resten er lokalisert utenfor, det meste som boligområder. I <u>Bamble</u> kommune ligger byggeområdene i hovedsak utenfor. I <u>Skien og Porsgrunn</u> er det særlig boligområdene som ligger utenfor mens rundt regnet 80 % av arbeidsplasser ligger innenfor. - Vi har ikke registrert at noen av byggeområdene fra tidligere planer er endret i K-planene av 2007 som resultat av føringer fra regional plan av 2002. I pågående revisjon vil framtidige byggeområder i K-planene for Skien og Porsgrunn fra 2007 bli revurdert for at planene ikke skal inneholde en større boligreserve utenfor bybåndet enn til å dekke behovet på 20 % av den forventede boligbyggingen. - Planprogrammene for K-plan revisjon 2013-2015 i Skien og Porsgrunn innebærer forpliktende samarbeid gjennom Bystrategi Grenland, først og fremst gjennom belønningsavtalen og bypakke Grenland. Det er også grunn til å tro at utkast Regional plan fra 2013 vil bli fulgt opp i kommuneplanene, men både vedtak av denne planen og K-planene gjenstår. - Hver for seg setter de to bykommunene fokus på konsentrert utbygging i senterområder, kollektivknutepunkter og langs kollektivakser i bybåndet. Bambles arealstrategi er også å følge opp utkast Regional plan og med det meste av boligbyggingen i bybåndet. - Selv om retningslinjene om 80 % i bybåndet er en klar innstramming i forhold til de sist vedtatte K-planene (2007), vil vi reise spørsmål om det likevel er for lavt. 90 % vil være et tydeligere trendbrudd. - Areal for bybane Grenland og en ev. framtidig Grenlandsbane (forbindelse til Sørlandsbanen) skal inkluderes i K-planene. Bypakke Grenland omfatter veg, buss, gang/syssel, trafiksikkerhet og bymiljø. Det er lagt opp til at bypakka skal gjennomføres i tre faser i løpet av en tiårsperiode: Fase 1 – Optimalisering av dagens vegnett Fase 2 – Styrke forbindelsen til/fra E18 og riksvegen gjennom bybåndet Fase 3 – Tiltak for lokaltrafikken

By- område:	Grenland	Kom- muner:	Porsgrunn og Skien	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
----------------	-----------------	----------------	---------------------------	----------------	-----------	--------------	-----------------

Grunnlag for at kommuneplanens arealdel kan bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gåing	Behov for areal til bolig, handel, næring, sørvis mm er tilstrekkelig vurdert og dekket	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - I K-planene 2007 er det anslått arealbehov/arealreserve til bolig på basis av SSBs befolkningsframskriving, fordeling mellom fortetting og bygging på nye arealer. I planprogrammene for 2013 heter det at arealbehov må utredes i planprosessen. I utkast Regional plan 2013 heter det at etterspørselen etter næringsarealer, særlig fra service og håndverk, er større enn tilbudet, mens reservene for kontorlokaler er tilfredsstillende.					I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		I høy grad	X	Delvis		I liten grad						
	Potensial for fortetting i utbygde områder er tilstrekkelig vurdert og utnyttet	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Begge kommunene samt Bamble har fortetting og transformasjon i bybåndet som en sentral del av planstrategien. - Norconsult laget i 2012 en mulighetsstudie av fortettingspotensialet i Grenland. Dette er et grundig arbeid som trekkes inn i K-plan revisjonen. Vekstprognosene for Grenland fram til 2040 tilsier et behov for ca. 20.000 nye boliger. Fortettingsstudien viser at innenfor bybåndet har kommunene et potensial på mellom 22.000 og 65.000 boliger, dvs. at boligpotensialet er stort i forhold til behovet.					I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		I høy grad	X	Delvis		I liten grad						
	Lokalisering av handel med evt. differensiering på varegrupper etc.	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Både i fylkesdelplanen fra 2002 og fylkesdelplanen for senterstruktur i Telemark fra 2004 er det definert et senterhierarki i Grenland. - Dette er fulgt opp i utkast Regional plan i form av bestemmelser og retningslinjer med differensiering mellom vanlig handel og plasskrevende varehandel og forbud mot store handelsetableringer utenfor senterstrukturen. Hovedutfordringen er nye handelskonsepter («big box») for eksempel sportsutstyr. Det er grunn til å tro at K-plan revisjonene vil følge disse bestemmelsene. Men Skien kommune avvek fra kravene og reduserte krav til minstepørrelse for handelsenheter for et aktuelt område (Kjørbekk) med innsigelser fra fylkesmyndighetene om at dette kunne lede til dagligvarehandel utenfor sentrene, som resultat. Saken er ikke avsluttet og det arbeides videre med spørsmålet som ledd i Regional plan ATP Grenland. Det illustrerer likevel at handelslokalisering nok er det mest følsomme spørsmålet i arealplanene.					I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		I høy grad	X	Delvis		I liten grad						
Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted» i forhold til bl.a. - antall arbeidsplasser - antall besøkende - tilgjengelighet kollektivtrafikk - arealbehov Bruk av ABC prinsippene e.l.	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Utkast til Regional plan 2013 inneholder retningslinjer for lokalisering av næringsarealer med utgangspunkt i ABC-prinsippene. Arbeidsplasser skal i hovedsak lokaliseres innenfor bybåndet, kontorvirksomhet fortrinnsvis til bysentrene og lager og logistikk til hovedvegene. Det er grunn til å tro at K-plan revisjonene vil følge disse retningslinjene. Men intet er foreløpig vedtatt.					I høy grad	X	Delvis		I liten grad	
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad							
Avgrensning og fordeling av vekst mellom indre by, knutepunkter/ kollektivakser og øvrige definerte byggesoner.	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Bortsett fra 80 % til bybåndet er det ikke angitt fordeling av vekst.					I høy grad	X	Delvis		I liten grad	
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad							
Sentrums-kvaliteter - krav til andel boliger, handel, besøksintensiv virksomhet og arbeidsplasser - andre tiltak som gjør sentrum mer attraktivt	Kommentar:	<table><tr><td>X</td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Skien har vedtatt kommunedelplan sentrum. Hensikten med planen er å legge et grunnlag for et attraktivt og aktivt bysentrum gjennom økt boligbygging og næringsetablering, flere grøntområder og mer handel og liv i gatene. Planforslaget svarer også på forpliktelsene kommunen har i forhold til Framtidas byer som å styrke kollektivtransport, sykkelbruk, gange og tilgjengelighet og andre sentrale føringer for by- og tettstedsutvikling. Planen inneholder en rekke bestemmelser om krav til bolig, næring, trafikk og uterom. Næringsplan, kulturplan og sentrumsplan (kdpl) er fulgt opp i et felles				X	I høy grad		Delvis		I liten grad	
X	I høy grad		Delvis		I liten grad							

By- område:	Grenland	Kom- muner:	Porsgrunn og Skien	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
----------------	----------	----------------	--------------------	----------------	-----------	--------------	----------

				handlingsprogram; Skien sentrum 2020, vedtatt 20.06.2013. Inneholder mål, strategier og en tiltaksliste. Handlingsprogrammet er utarbeidet og skal gjennomføres i et samarbeid mellom gårdeiere, næringsdrivende og kommunen. - <u>Porsgrunn</u> prosjektet "kreativ byutvikling", var en kobling mellom det kulturelle og det fysiske. Slitne sentrumsområder ble rustet opp fysisk og estetisk, folk har flyttet inn, boliger er bygd, med mer som resulterte i Bolig- og byplanprisen 2006 for sin sentrumsplanlegging.					
	Knutepunkter og prioriterte akser for kollektivtrafikk	Kom- mentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - De klart viktigste knutepunktene er i de to bysentrene, Landmannstorvet i Skien og Kammerherreløkka i Porsgrunn. Her pågår planlegging og utbygging for dagens møter mellom buss og jernbane, men også for framtidig situasjon med dobbeltspor på IC-strekningen fram til Skien. - Utkast til Regional plan 2013 har klare retningslinjer om at traseer for stamlinjer (Metrobuss) prioriteres og skal kartfestes i K-planer, god framkommelighet skal sikres og aktuelle framtidige strekninger for kollektivfelt skal reguleres inn. Mulig trasé for bybane skal ikke bygges inn. Det er grunn til å tro at K-plan revisjonene vil følge disse retningslinjene.		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad				
	Parkerings- politikk som gir reduisert bilbruk og er hjemlet i PBL (restrik- sjoner, normer, fjerne overflate- parkering o.a.)	Kom- mentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> Skien og Porsgrunn vedtok i 2010 at det skal innføres felles parkerings- normer for følgende områder: I områder med god kollektivtilgjengelighet (A- og B-områder) restriktive maksimumsgrenser for parkeringsdekning for ulike formål. K-planenes arealdel skal implementere normene. K-planen er foreløpig ikke vedtatt. - I belønningsordningens handlingsprogram inngår bl.a. fjerning av P-plasser i sentrum og reduksjon av antall p-plasser ved offentlige og private virksomheter med god kollektivtilgjengelighet samt boligsoneparkering.		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad				
	Tilrettelegging for gående og syklende, inkl. overordnet sykkelvegnett	Kom- mentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> Det foreligger en sykkelvegplan for Grenland fra 2009 med 3 ambisjonsnivåer. I belønningsordningens handlingsprogram skal det gjennomføres tiltak i tråd med ambisjonsnivå 1; Dagens sykkelanlegg videreføres med nødvendige tiltak for å binde strekningene sammen til et system og eksisterende gang- og sykkelveger bedres vedlikeholdsmessig. Tilsvarende som for sykkelveier er det laget en Strategi for myke trafikanter innenfor bybåndet. Denne ser samlet på løsninger for myke trafikanter, delvis i overlapping med sykkelveiplanen, og munner ut i et hierarkisk og finmasket gangsystem, inkl. manglende lenker.		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad				
	Klar marka- grense og sammen- hengende grønnstruktur	Kom- mentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Utkast til regional plan har plankart med klar avgrensning av bybåndet. I retningslinjene heter det bl.a. at sammenhengende grønt korridorer på begge sider av elva og på tvers av bybåndet skal sikres. - Videre heter det at utbygging skal prioriteres innenfor områder som allerede er i bruk framfor utbygging på verdifulle LNF-områder. Dersom omdisponering av landbruksjord er nødvendig skal arealene ha høy utnyttelse. - Det er grunn til å tro at retningslinjene vil bli fulgt ved K-plan revisjonene og at avgrensning av bybåndet vil bli fastlagt innen hver av kommunene.		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad				
	Bruk av rekke- følgebestem- melser for å få transportoptimal arealbruk	Kom- mentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr></table> - I begge kommunene er det rekkefølgebestemmelse om at samfunnsservice skal være på plass innen utbyggingsområder tas i bruk - Utbygging i områder som allerede er i bruk før utbygging på verdifulle LNF- områder. Ved omdisponering av landbruksområder, høy utnyttelse og organisering som minimerer ytterligere utbyggingspress (retningslinje Regional plan).		I høy grad		Delvis	X	I liten grad
	I høy grad		Delvis	X	I liten grad				

By-område:	Grenland	Kommuner:	Porsgrunn og Skien	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
------------	-----------------	-----------	---------------------------	-------------	-----------	-----------	-----------------

	Er reduksjon i klimagass-utslipp, luftforurensning og støy vektlagt i kommunens arealplanlegging?	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr></table> - Reduksjon i klimagasser er en del av argumentasjonen for å utbygging i bybåndet og tiltak for sykkel og kollektivtrafikk. - Målet for bystrategi samarbeidet er at en større andel miljøvennlig transport som bidrar til en sterk reduksjon av klimagassutslipp - Skien planprogram 2013 har kartlegging av støy og luftforurensning som utredningstema		I høy grad		Delvis	X	I liten grad
		I høy grad		Delvis	X	I liten grad			
	Vil kommunal arealplanlegging bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling (samlet vurdering)	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - SSBs analyse viser at de to byene med snitt tetthet 702 m²/person i utgangspunktet har klart lavere tetthet enn snittet (500 m²) for de 13 bykommunene som er med i Framtidens byer. Men både Skien og Porsgrunn har gått ned i tetthet de siste 12 årene (ca. - 10 % for begge byene samlet). Det skyldes at samlet tettstedsareal har økt i perioden. En større andel av utbygging i bybåndet vil gradvis kunne få tettheten opp, men lav befolkningsvekst gjør (< 1 % p.a.) gjør at det vil ta tid. - Fortetting vil imidlertid bidra til nullvekst dersom dette kombineres med en god funksjonslokalisering mellom boliger, handel, arbeidsplasser og fritidstilbud, koplet til kollektivbetjening og utbygget hovedsykkelvegnett. Parkeringsrestriksjoner i sentrum og bompengavgifter som del av bypakke kan ytterligere endre konkurranseforholdet for bilbruk og føre til overgang til miljøvennlige transportmidler, i tillegg til en generell demping av veksten i antall bilreiser.		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
		I høy grad	X	Delvis		I liten grad			
Hva synes å være hovedutfordringene i arealplansammenheng. - hvilke sider ved arealplanene bør utvikles for at «nullvekstmålet» skal kunne nås	Vi slutter oss til anbefalingene i Mulighetsstudien for fortetting i Grenland: Fortetting er krevende, og et teoretisk fortettingspotensial er ikke ensbetydende med et realistisk fortettingspotensial. Gjennom god planlegging og evaluering vil en stå bedre rustet til å utvikle den gode byen. Nye byggeområder avsatt i kommuneplanene utenfor bybåndet bør revurderes. Arbeidet med å utarbeide en felles bystrategi for alle kommunene i Grenland bør videreføres. Strategien må utgjøre et styrende dokument for kommunale planer. En omforent strategi må forankres hos politikerne, næringsdrivende og befolkningen for at strategien kan fungere som det overordnet styrende verktøyet for byutviklingen. Et kriteriesett for konsekvensvurdering i fortettingsområder kan sikre fortetting med kvalitet.								
Øvrige relevante forhold knyttet til oppnåelse av nullvekstmålet	Ved innføring av bompenger og restriktive tiltak fra 2015 vil det kunne bli nedgang i en størrelsesorden som gir nullvekst eller 5 % nedgang i 2016 i forhold til 2013.								

Evt. merknader og utfyllende kommentarer:	Ingen merknader
Litteratursom er benyttet	ATP Grenland http://www.telemark.no/Media/Files/Arealbruk-og-transport/Bystrategi/ATP-Grenland/ATP-Grenland-Hoeringsdokumen Bypakke Grenland http://www.bypakke.no/Om-Bypakke-Grenland Avtale belønningsordning med SD http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/Belønning/avtale_grenland_131112.pdf Fremtidens byer Porsgrunn og Skien http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens_byer/Porsgrunn/Handlingsprogram_Porsgrunn_Skien.pdf

By- område:	Grenland	Kom- muner:	Porsgrunn og Skien	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
			Skien K-plan arealdelen 2007-2020 http://www.skien.kommune.no/Dokumentbase-og-Fellesinformasjon/Planer-og-prosjekter/Byutvikling/Kommuneplanens-arealdel-for-2007---2020/. Skien planprogram K-planens arealdel 2013-2025 http://www.skien.kommune.no/arealdelen. Porsgrunn kommune K-planens arealdel 2007-2020 http://www.porsgrunn.kommune.no/Dokumenter/Kommunens_Dokumenter/Kommuneplanen/Arealplan%202007-2020/Kommuneplanens%20arealdel%20m%C3%A5l%2013000%20-%20hele%20kommunen%20sist%20rettet%2016.09.09.pdf Porsgrunn planprogram K-planens arealdel 2013-2025 https://www.porsgrunn.kommune.no/PageFiles/26352/planprogram-arealdelen-251012.pdf Skien kommunedelplan for sentrum 2010-2020 http://www.skien.kommune.no/Kommunens-organisering/Radmann/Utvikling-og-kultur/Byutviklingsavdelingen/Planenheten/Arkiv-Horing-og-ettersyn/KUNNGJORING--KOMMUNEDELPLAN-FOR-SKIEN-SENTRUM-OFFENTLIG-ETTERSYN/ Framtidens byer – Handlingsprogram for «Tvillingbyene» Skien og Porsgrunn http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens_byer/Porsgrunn/Handlingsprogram_Porsgrunn_Skien.pdf Mulighetsstudie av fortetningspotensialet i Grenland http://bypakka.no/content/download/388/3489/version/1/file/Fagrapport+fortettingstudie.pdf Parkeringsnormer Porsgrunn http://www.porsgrunn.kommune.no/Dokumenter/Kommunens_Dokumenter/Politiske%20dokumenter/Parkeringsordning/Saksutredning-parkeringsordning.doc Parkeringsnorm Skien http://skien.kommune.no/Kommunens-organisering/Radmann/Utvikling-og-kultur/Byutviklingsavdelingen/Planenheten/Arkiv-Horing-og-ettersyn/Felles-parkeringspolitikk-i-Porsgrunn-og-Skien/ Hovedsykkelvegnett http://skien.kommune.no/Documents/H%C3%B8ringer/samferdsel/Sykkelvegnett%20pr%2013112009.pdf				

By- område:	Kristiansandsregionen	Kom- muner:	Kristiansand, Lillesand	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
----------------	-----------------------	----------------	-------------------------	----------------	-----------------------	--------------	----------

Regionale arealplaner - og evt. øvrige regionale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport, herunder fylkesplan - begrenses til planer og vurderinger med høy relevans for kommuneplanens arealdel	Planstatus; gjeldende regionale arealplaner. Pågående planarbeid, (kun substansielle vedtak). Evt eksempler på andre regionale planer av særlig interesse	Gjennom ATP-prosjektet har Kristiansandsregionen utarbeidet Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050. Planen ble vedtatt i juni 2011 av både Vest Agder- og Aust Agder fylkeskommune. Planen omfatter alle kommunene som inngår i det såkalte "knutepunkt Sørlandet"; Kristiansand, Søgne, Songdalen, Lillesand, Iveland, Birkenes og Vennesla. Samordning av areal- og transportplanleggingen har stått sentralt i planarbeidet. Det overordnede målet er definert som følger: <i>"Gjennom en felles forpliktende arealpolitikk skal en legge til rette for bærekraftig utvikling og balansert vekst i hele Knutepunkt Sørlandet regionen. Dette skal skje ved at en felles overordnet arealplan for perioden 2009-2050 vedtas."</i> <i>"Planen skal</i> • Effektivisere transportarbeidet i regionen • Effektivisere arealforbruket i regionen • Legge til rette for sikker og effektiv veitransport • Styrke kollektivtransporten og gang/sykeltransporten • Legge til rette for god folkehelse • Legge til rette for universell utforming og tilgjengelighet for alle" Som hovedgrep anbefales det å utvikle arealer innenfor eksisterende tettstedstruktur. Utbygging utover dette bør i hovedsak konsentreres om kollektivaksene øst-vest fra Lillesand til Søgne (med armer til Kjevik og Birkeland) og rundt Vennesla. Det legges i planen opp til at eksisterende sentre i regionen skal styrkes. Dette er: - Landsdelsenter: Kvadraturen - Kommunesentre: Tangvall, Nodeland, Vennesla, Birketveit, Birkeland, Lillesand - Bydelssentre: Vågsbygd, Rona. - Lokalsentre: Flekkerøy, Voie, Hellemyr, Tinnheia, Justvik, Søm, Hånes, Hamresanden, Vigeland, Lund, Grim, Dvergsnes - Bygdesentre: Lunde, Kilen, Hægeland, Skarpengland, Skaiå, Vatnestrøm, Engesland, Herefoss, Høvåg - Regional handelspark: Sørlandsparken (her er det fortsatt vekstpotensiale innenfor gjeldende reguleringsplaner) - Andre områder for handel: Tingsaker, Brennåsen Transportstrategien i planen er ikke like ambisiøs som det nasjonale målet om nullvekst i personbiltrafikken (planen ble vedtatt før siste klimaforliket på stortinget). Følgende formulering uttrykker planens strategi: <i>"Begrenset vekst i personbiltrafikken i forhold til befolkningsveksten."</i>
	Bevisst fordeling av vekst - mellom sentral by (byer)- og omegnskommunene? - mellom by-/ tettstedsområder og andre områder?	Planen fordeler ikke vekst mellom kommuner, men angir hovedretninger for byvekst i hovedakser for kollektivtrafikken; som i stor grad er bussbasert.
	Felles retningslinjer evt. krav: Lokalisering av boliger, handel, næring, off. sørvis m.m. Felles restriksjoner på bilbruk (inkludert parkeringspolitikk)	Planen inneholder retningslinjer eller planbestemmelse* for 1) Forvaltning av ikke-fornybare ressurser, 2) Arealutnyttelse, 3) Næringsarealer, 4*) Handelsetablering og senterstruktur, 5) Transportsystemet, 6) Energi i bygg og 7) Universell utforming. Planen angir i hvilke områder kommuneplanen skal inntegne nøyaktige grenser mellom utbyggingsområder og grønne områder. Planen åpner for å ta i bruk nye arealer til utbyggingsformål, men hovedstrategien er å fortette og transformere eksisterende byggesone. Det er minimumskrav til arealutnyttelse som er økende jo nærmere kollektivakser man befinner seg, det er høyest krav til arealutnyttelse der jordbruksjord tas i bruk til utbyggingsformål. F eks retningslinje 2.3: <i>"I sentrumsområder og innen 500 meter fra kollektivtransportens regionale stamnett, fra Vågsbygd til Rona, skal følgende normer legges til grunn:</i> <i>4 boenheter/daa (eller TU=150 for næring)</i> <i>6 boenheter/daa (eller TU=200 for næring) ved beslag av jordbruksjord."</i> Retningslinjer for næringslokalisering følger i stor grad ABC-prinsippet. F eks retningslinjer 3.1 og 3.2: <i>"Arbeidsplassintensive virksomheter og virksomheter med omfattende publikums-service skal som hovedregel lokaliseres i sentre eller langs kollektivtraffikkens regionale stamnett (jfr. fi g.s. 23)</i>

By-område:	Kristiansandsregionen	Kommuner:	Kristiansand, Lillesand	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
------------	-----------------------	-----------	-------------------------	-------------	-----------------------	-----------	----------

		<i>Plasskrevende og transportrelaterte virksomheter skal som hovedregel lokaliseres i tilknytning til stam- og riksvei. Virksomheter som benytter tog/skip/fl y, bør lokaliseres i nærheten av trafikknutepunktene for den aktuelle infrastrukturen.</i> Den regionale planbestemmelsen om handels- og senterutvikling har følgende formål: <i>"Hensikten med planbestemmelsen er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlig transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene. (Formålet er hentet fra forskrift om Rikspolitisk Bestemmelse om kjøpesentre). Bestemmelsen har en varighet på inntil 10 år Det er også et mål å sikre at Kristiansandsregionens befolkning har tilgang til et bredt spekter av varer og tjenester."</i> Planen hindrer spredning av senterfunksjoner utenfor de definerte sentra. Det er imidlertid mange sentra som har vekstpotensiale i planen - også den bilbaserte Sørlandsparken. Dette synes å være en utfordring for en mer miljøvennlig transportutvikling mht sentervekst i regionen. Planen henviser til planarbeid i Aust-Agder for å avgrense videre sentervekst av Sørlandsparken øst for fylkesgrensen. Når det gjelder retningslinjer for utvikling av transportsystemet satses det både på buss, sykkel og videreutvikling av det overordnede vegnettet. Bompenger omtales som en finansieringskilde for tiltak, ikke som restriktivt virkemiddel. Miljøverndepartementet har tatt regional planbestemmelse opp til vurdering og har i brev av 10.09.2013 til Vest-Agder fylkeskommune sendt forslag til endring av regional plan for Kristiansandsregionen, regional planbestemmelse for handelsetablering og senterstruktur til uttalelse. Kristiansand kommune og V-A fylkeskommune har uttalt seg negativ til endringen. Saken er ikke avsluttet i dept. http://opengov.cloudapp.net/Meetings/krs/AgendaItems/Details/15001042						
	Transportsystem Er det definert et regionalt (overordnet) transportsystem som gir føringer for arealbruken?	Som nevnt over satses det både på vegutbygging, kollektivtransport og sykkel. Framkommelighet for buss i vegnettet er gitt spesiell omtale. Det er sammenheng mellom utbyggingsområder / vekstområder for arealbruk og hovedakser for kollektivtransporten.						
	Samlet vurdering: Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
			Planen styrer arealbruk i stor grad, men planen har noen utfordringer: Den regionale planen gir føringer for arealbruk som er samordnet med transportsystemet. Planen åpner imidlertid for fortsatt byspredning, selv om nye vekstområder skal være i tilknytning til eksisterende sentra eller akser i kollektivsystemet. Potensialet for fortsatt vekst i bilbasert handel, særlig knyttet til Sørlandsparken kan bidra til svekket vekst i andre senterområder. Betydelig satsing på videreutvikling av vegnettet kan gjøre det vanskelig å begrense vekst i bilbruken. Omtalen av restriktive virkemidler for bilbruk er mangelfull. Det at man i så stor grad åpner for nye byggeområder selv om det finnes arealreserver kan svekke muligheter for å få til ønsket fortetting og transformasjon; det er enklere å få til utvikling i nye områder enn å fortette og transformere de eksisterende.					

Kommuneplanens arealdel - og evt. øvrige kommunale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport - gjeldende planer, pågående planarbeid (kun substansielle vedtak). - differensiering mellom ulike kommuner – se kommentarfelt	Status for kommuneplanens arealdel i storby/-er (sentrale bykommuner)	- K-planens arealdel 2011-2022, vedtatt i 2011 sist justert i april 2013 (inkludert strategier i samfunnsdelen).
	Status for arealdel i evt. utvalgte (særlig interessante) omlandskommuner	- Lillesand kommunes arealdel er fra 2011. Blå tekst og avkryssing beskriver Lillesand.
	Evt. eksempler på øvrige kommunale planer (tematiske kommunedelplaner, reguleringsplaner o.a.) med stor betydning for arealbruk og/eller transport	

By-område:	Kristiansandsregionen	Kommuner:	Kristiansand, Lillesand	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
------------	-----------------------	-----------	-------------------------	-------------	-----------------------	-----------	----------

	Følges regionale planer opp i kommunale planer? - Endrer/fjerner den enkelte kommune bolig- nærings- og handelsområder m.m. fra sine tidligere arealplaner (reviderer disse) dersom deres planer er i strid med nyere regional plan? - Er transportsystem definert på regionalt nivå implementert?		Kommentar:	X	I høy grad	X	Delvis		I liten grad
				- Kommuneplanarbeidet ble tilpasset fremdriften i arbeidet med den regionale planen slik at kommuneplanen skulle være i tråd med den regionale planen. Dette ser stort sett ut til å være ivarettatt. Vi kan ikke se at den regionale planens bestemmelser om utnyttelsesgrad er gjentatt i kommuneplanens arealdel. - Lillesands arealdel fra 2011 burde kunne ha tydelige henvisninger til regional plan for Kristiansandsregionen. Planbeskrivelsen har kun en knapp henvisning til planen og med kommentar om at kommunen anser at planen er fulgt opp. Etter vår vurdering burde arealdelen i større grad ha henvist til den regionale planen. F eks finner vi ikke igjen retningslinjer for næringslokalisering selv om planen legger ut nye næringsområder. I samfunnsdelen er det noe bedre omtale av den regionale planen for Kristiansandsregionen og om kommunens arealstrategier.					
	Grunnlag for at kommuneplanens arealdel kan bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gåing	Behov for areal til bolig, handel, næring, sørvis mm er tilstrekkelig vurdert og dekket	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
				- I planen heter det: <i>"Kristiansand har god reserve av arealer å bygge boliger på. Tilgangen på næringsarealer er også god. Kommunen ønsker likevel å sette av nye arealer som sikrer et rikelig tilbud av næringstomter til ulike typer virksomheter. Det er også behov for nye arealer for offentlige tjenester. Det er særlig vanskelig å finne arealer til barnehager og sykehjem i områder som allerede er utbyggt. Kommunen ønsker å bygge ned så lite som mulig av naturområdene samtidig som klimautslippene skal ned. Derfor må behovet for nye utbyggingsområder i stor grad dekkes ved at eksisterende byggeområder omdisponeres eller utnyttes bedre"</i>. Det foreligger en egen evaluering av kommuneplanen for Kristiansand. Evalueringen er gjennomført av Vista Utredning og Oslo Economics. Den inneholder til dels også vurderinger av kommuneplanens arealdel. En hovedkritikk i evalueringen gjelder systematikken som er benyttet for analyser av alternativer og omtale av konsekvenser av alternativer: <i>"Når det gjelder forbedringspotensial mener vi at en mer analytisk oppbygging av arealvurderingene vil forenkle arbeidet. Dette vil gjøre det lettere å vurdere forslag systematisk og samlet, og det vil være enklere å delta som politiker eller innbygger."</i> <i>Medvirkning og samordning med andre planer blir også enklere når en legger en slik metodikk til grunn. Samtidig gir en slik metodikk et fundament for å vurdere eventuelle behov for å avvike fra planen når en arbeider med mer detaljerte planer for enkeltområder."</i> (Etter vår vurdering er en slik kritikk berettiget for flere av de arealdeler vi har studert. Ofte konsekvensutredes ett og ett potensielt utbyggingsområde. Samlet virkning mangler ofte. Det er heller ikke uvanlig at det mangler tydelig forbindelse mellom analyse av samlet behov for areal og samlet fortetningspotensiale / fremtidig arealreserve). - Lillesand legger ut betydelig nye arealer til bolig og næringsformål. Det er i liten grad dokumentert behov for disse arealene i planbeskrivelsen. Det slås bare fast at planen legger ut nye områder. Samfunnsdelen gir bedre beskrivelse av de valg som er gjort.					
		Potensial for fortetting i utbygde områder er tilstrekkelig vurdert og utnyttet	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
				- Ønsket om å fortette er omtalt, arealreserven er god for både bolig- og næringsformål. Likevel legges det ut nye byggeområder i planen; bl a er rikelig tilgang på næringstomter ønsket av kommunen. - Når det gjelder boligformål er omtalen i planbeskrivelsen slik: <i>"Kristiansand kommune har en stor boligarealreserve. Justneshalvøya, Lauvåsen og Benestad er de store boligområdene som ligger inne i kommuneplanen 2005 – 2016. Supplert med nye boligområder i Vågsbygd og Hamrevann, er dette mer enn nok til å dekke behovet i kommuneplanperioden 2011 – 2022. Planen viderefører politikken fra tidligere kommuneplaner om å dekke behovet, dels ved å bygge i eksisterende byggesone og dels gjennom nye boligområder med høy utnyttelse, spesielt nær kollektivknutepunkt"</i>.					

By- område:	Kristiansandsregionen	Kom- muner:	Kristiansand, Lillesand	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
----------------	-----------------------	----------------	-------------------------	----------------	-----------------------	--------------	----------

				- Eksempel på retningslinje for boligbygging: "For å nå målsettingen om redusert klimautslipp, skal nye boliger lokaliseres etter prinsippet om samordnet areal- og transportplanlegging. Boligarealer skal ha god kollektivdekning. Fortetting skal først og fremst skje i sentrumsnære områder og langs kollektivakser." Vurdering: Slik vi leser føringene og signalene i arealdelen vil "både-og" politikken om fortetting og nye boligfelt i kollektivkorridorer kunne føre til lavere grad av fortetting og transformasjon enn om man i mindre grad hadde lagt ut så stort overskudd av areal til bolig; det kan være enklere å ta i bruk de nye arealene enn å få til prosesser for fortetting / transformasjon i eksisterende områder". - Potensial for fortetting og transformasjon er trolig ikke tilstrekkelig utnyttet. Kommunene satser først på fortetting rundt Lillesand, men legger også til rette for boligvekst andre steder.						
		Lokalisering av handel med evt. differensiering på varegrupper etc	Kommentar:		I høy grad	X X	Delvis		I liten grad	I arealdelen heter det: "Den store handels- og kontoretablering i Sørlandsparken svekker Kvadraturen som drivkraft i landsdelen. Styrking av Kvadraturen er en av utfordringene i planperioden." - Retningslinjene for handelslokalisering følger delvis opp føringene i den regionale planen. Det åpnes her for videre sentervekst i Sørlandsparken og i en rekke andre definerte sentra. Hovedgrepet i arealdelen er: "Kontorer, service og annen virksomheter med mange ansatte/kunder legges fortrinnsvis i Kvadraturen, bydelssentrene samt langs bussmetroens grunnlinje. Handel legges i Kvadraturen, bydelssentrene og sentrale deler av Sørlandsparken. Det søkes en høy utnyttelse i utbyggingsområdene i og rundt bydels- og områdesentrene, langs bussmetroaksen og i ulike knutepunkt...Plasskrevende næring og handel legges til Sørlandsparken og andre næringsområder." - Et eksempel på en litt uklar retningslinje for handel er følgende: "Mindre virksomheter som kan øke servicenivået i tilknytning til boligområdene tillates". En slik retningslinje kan bidra til å svekke de definerte lokalsentra. Planen definerer 3 senternivå: Kvadraturen som landsdels-/kommunesenter. 2 bydelssenter og 1 områdesenter i hvert av delområdene. Lokalsenter inngår ikke i den formelle strukturen. Formålet med retningslinjen er å gi mulighet til dagligvare mm nær boliger/ i lokalsentra/nærsentra. - Det legges ikke ut nye områder for handel i arealdelen. Positivt at handel ikke inngår i næringsområdet for Sørlandsparken. Men det inngår ikke retningslinjer for handelslokalisering i arealdelen. Ut fra teksten i samfunnsdelen fremgår det likevel en tenkning om handelslokalisering som er ivarettatt i den enkelte reguleringsplan for de ulike områdene. I samfunnsdelen er utfordringer for handel nevnt, f eks: Lillesand sentrum "Undersøkelser viser at handelstilbudet i Lillesand er vesentlig lavere enn kjøpekraften i Lillesand skulle tilsi. Nærhet til Sørlandsparken skaper en handelslekkasje, men mye tyder på at det er et uutnyttet handelspotensiale i Lillesand sentrum".
		Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted» i forhold til bl.a. - antall arbeidsplasser - antall besøkende - tilgjengelighet kollektivtrafikk - arealbehov Bruk av ABC prinsippene e.l.	Kommentar:		I høy grad	X X	Delvis		I liten grad	- I arealdelen heter det om utfordringene: "Mange innbyggere er i praksis fratatt muligheten til å gå, sykle eller ta buss til jobben. Årsaken er at mange arbeidsplasser er flyttet fra sentrale byområder til mindre sentrale områder utenfor bussmetroens stamlinje. Dette fører til at det blir for langt for de fleste å sykle til jobb, og for tungvint å ta bussen, noe som er uheldig både i et folkehelseperspektiv og i et klimaperspektiv." - I arealdelen er det økt oppmerksomhet om rett virksomhet på rett sted, særlig for kontorformål: "Kontorformål har fått økt fokus i forhold til tidligere kommuneplaner. Av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging, vektlegges sentral plassering. Kvadraturen er førsteprioritet, og metrostrengen andreprioritet for etablering av kontorer.

By-område:	Kristiansandsregionen	Kommuner:	Kristiansand, Lillesand	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
------------	-----------------------	-----------	-------------------------	-------------	-----------------------	-----------	----------

				<i>Sørlandsparken avsettes til forretning, næring og industri/lager. Hjemmelen til å etablere kontorarbeidsplasser og handel i Sørlandsparken strammes inn".</i> - Det er ingen bestemmelser i arealdelen om "rett virksomhet på rett sted" i næringsområdene i kommunen. Dvs. formål for nye næringsområder må bestemmes i mer detaljerte planer. Det fremgår at det er en tenkning om dette i samfunnsdelen gjennom omtale av flere større næringsområder.						
		Avgrensning og fordeling av vekst mellom indre by, knutepunkter/ kollektivakser og øvrige definerte byggesoner.	Kommentar:		I høy grad	X X	Delvis		I liten grad	 - Planen legger bevisst til rette både for fortetting / transformasjon i eksisterende områder og vekst i nye byggeområder; primært i kollektivakser. - Lillesand legger ut nye byggeområder. Ikke spesiell omtale av fortetting i arealdelen, bedre omtale i samfunnsdelen: <i>"Sammensetningen av ny boligbebyggelse i Lillesand bør i planperioden være anslagsvis 70% konsentrert bebyggelse og 30% eneboliger".</i>
		Sentrums-kvaliteter - krav til andel boliger, handel, besøksintensiv virksomhet og arbeidsplasser - andre tiltak som gjør sentrum mer attraktivt	Kommentar:		I høy grad	X X	Delvis		I liten grad	 - I arealdelen er følgende utfordringer identifisert: <i>"Landsdelssenteret Kvadraturen viser tegn til stagnasjon når det gjelder handel og kontor. Hovedårsaken er stor handels- og kontoretablering i Sørlandsparken. Dette svekker Kvadraturen som drivkraft i landsdelen, til tross for alt det positive som skjer i Kvadraturen når det gjelder kultur- og opplevelsestilbud."</i> Arealdelen legger opp til at kontorvirksomhet og detaljhandel igjen skal prioriteres i Kvadraturen. I planen heter det f eks: <i>"Kvadraturen prioriteres for etablering av kontorarbeidsplasser. Nye næringsområder skal ikke tas i bruk til kontorarbeidsplasser med mindre størrelse og omfang innebærer at lokalisering i Kvadraturen er uaktuelt."</i> I praksis vil en slik formulering kunne innebære at større kontorvirksomheter også vil søke å etablere seg utenfor Kvadraturen, på billigere tomter og med bedre parkeringsmuligheter. Unntaket er formulert vel generelt (gjelder alle næringsområder). - Sentrumsutvikling er i liten grad tema i arealdelen, men omtale av sentrumsutvikling inngår i samfunnsdelen.
		Knutepunkter og prioriterte akser for kollektivtrafikk	Kommentar:	X	I høy grad	X	Delvis		I liten grad	 - Kommuneplanens arealdel har fokus på sentrumsutvikling, og utvikling i akser for kollektivtrafikken. - Tema samordnet areal- og transportplanlegging er i liten grad omtalt i arealdelen, tema er omtalt i samfunnsdelen.
		Parkerings-politikk som gir redusert bilbruk og er hjemlet i PBL (restriksjoner, normer, fjerne overflate-parkering o.a.)	Kommentar:		I høy grad	X X	Delvis		I liten grad	 - Parkering omtales slik i planen: <i>"Det innføres maksimalkrav til parkering for næringsbebyggelse, likebehandling av arbeidsplasser og soning av parkeringskrav for bolig etter avstand fra sentrum. Det stilles også krav til sykkelparkering. Frikjøpsordningen faller bort."</i> <i>Parkeringsbestemmelsene gjelder konkrete utbyggingsprosjekt. Utvikling av større felles parkeringsanlegg i Kvadraturen vil komme i tillegg".</i> - Maksimumskravene for parkering er innført, men kravene er langt mer liberale enn tilsvarende parkeringskrav i større byer, som f eks i Bergen. TØI-rapport 1266/2013 parkeringspolitikk i 5 norske byer. Kristiansand er den mest liberale byen på sentrumparkering og den mest restriktive byen når det gjelder ytre sone. - Det er ingen geografisk differensiering i Lillesand mht parkeringskrav. Det er ikke maksimumsgrenser for kontor og forretning, men eksakt krav om 2-3 plasser pr 100 m2.

By- område:	Kristiansandsregionen	Kom- muner:	Kristiansand, Lillesand	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
----------------	-----------------------	----------------	-------------------------	----------------	-----------------------	--------------	----------

		Tilrettelegging for gående og syklende, inkl. overordnet sykkelvegnett	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr></table> - Det satses på sykkel i Kristiansand, men utbyggingsmønsteret med vekst i akser med til dels store avstander fra større sentra inviterer kanskje vel så mye til bruk av bil og buss. - I liten grad omtalt i arealdelen. Det fremgår av konsekvensutredningen at kartlegging av "grønn samferdsel" og trafikkanalyser ikke er gjennomført som forutsatt i planprogrammet, årsak som er oppgitt er mangel på kapasitet. Noe omtale av tema gang- og sykkel i samfunnsdelen.		I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad
	I høy grad	X	Delvis	X	I liten grad					
		Klar markagrense og sammenhengende grønnstruktur	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Grønnstruktur omtales som viktig i planen, men markagrensen justeres i forhold til tidligere plan, det åpnes også for mye byggeområder. I tillegg omfatter marka en del LNF-områder som ikke var definert som marka i tidligere plan. I retningslinjene for grønnstruktur heter det bl a: "Når reguleringsplaner og byggesaker blir lagt fram til politisk behandling, skal det gå fram av saken om planen eller tiltaket er i tråd med grønnstrukturutredningen av 1995. Dersom offentlig grønnstruktur unntaksvis omdisponeres til utbyggingsformål, skal inntektene fra salget komme lokalområdet til gode ved at de benyttes til fysiske nærmiljøtiltak". - Konsekvensene av planen omtales slik: "Ekspansjon av utbyggingsområder endrer områder med viktig grønnstruktur til utbyggingsformål. Dette medfører at markagrensen flyttes og friluftsområder reduseres. Utbyggingsområdene Ravneheia, Hamrevann, Borheia ligger innenfor det som var marka i kommuneplan 2005-2016. Også Kroodden er viktig for friluftslivet. Planforslaget omdisponerer i tillegg viktige lokale grøntområder, bl.a Kobberveien og Østre ringvei. Den lokale virkningen/ulempen er nok større på enkeltlokalitetene enn i sum. Friluftshensynene ivaretas ved at det opprettes grøntkorridorer gjennom de nye utbyggingsområdene". - Temakart beskriver viktige grønne tema, men markagrense fremgår ikke av plankart.		I høy grad	X X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X X	Delvis		I liten grad					
		Bruk av rekkefølgebestemmelser for å få transportoptimal arealbruk	Kommentar:	<table><tr><td>X X</td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Det er rekkefølgebestemmelser i arealdelen bl a for å sikre at tilstrekkelige transportløsninger, opparbeiding av utearealer og infrastruktur er på plass før områder tas i bruk. - Som i Kristiansand.	X X	I høy grad		Delvis		I liten grad
X X	I høy grad		Delvis		I liten grad					
Er reduksjon i klimagassutslipp, luftforurensning og støy vektlagt i kommunens arealplanlegging?	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Problemstillingen er delvis vektlagt, men arealdelen er selvkritisk mht å nå klimamålsettinger: "Det blir krevende å nå klimamålet for 2020. Utbyggingen av Sørlandsparken har ført til overskudd på arbeidsplasser og underskudd på boliger i øst, og det motsatte i vest. Dette gir økt trafikk, økte klimautslipp og tiltakende kjøproblemer både på Vågsbygdveien, E 39 og E 18. Både av miljømessige og økonomiske årsaker kan disse utfordringene bare delvis møtes med økt veikapasitet." Problemet nevnt over skyldes i hovedsak tidligere reguleringer av arealbruk i Sørlandsparken. Arealdelen griper ikke inn i regulert areal til detaljhandel her. Muligheten for å utvikle kontor i Sørlandsparken begrenses. - Er omtalt i samfunnsdelen; ATP-løsningen er å legge til rette for størstedel av utbygging i kollektivakser og å legge til rette for å gå og sykle.		I høy grad	X X	Delvis		I liten grad		
	I høy grad	X X	Delvis		I liten grad					

By-område:	Kristiansandsregionen	Kommuner:	Kristiansand, Lillesand	Vurdert av:	Jomar Lygre Langeland	Sist rev:	01.03.14
------------	-----------------------	-----------	-------------------------	-------------	-----------------------	-----------	----------

	Vil kommunal arealplanlegging bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling (samlet vurdering)	Kommentar:	I høy grad	X X	Delvis	I liten grad
			- I planen er klimautfordringen i forhold til Arealbruk og transport omtalt slik: "Hovedårsakene til den store økningen i klimautslippet fra biltrafikken er: 1. Nærings- og servicevirksomhet med mange kunder og ansatte flytter fra sentrale områder til mindre sentrale og bilbaserte områder, spesielt Sørlandsparken. 2. Velstandøkningen har ført til at befolkningen har fått lettere tilgang til bil. 3. Veitbygging, bl.a. på E 18, har lagt til rette for økt biltrafikk. Det er i liten grad innført restriktive virkemidler for å redusere biltrafikken. 4. Sterk befolkningsvekst. 5. Kollektivtrafikken har vært lavt prioritert økonomisk. Det er en utfordring å legge opp til en arealpolitikk som ikke øker transportbehovet ytterligere. Byspredningen med flytting av handel og kontorer til bl.a. Sørlandsparken må da stoppes/reverseres. En må også ta i bruk de virkemidlene som er nødvendig for å dempe biltrafikken, samtidig som kollektivtrafikken styrkes. Restriktive virkemidler bør utformes slik at Kvadraturen og områdene langs bussmetroen vitaliseres og biltrafikken til Sørlandsparken reduseres." - Kommunal arealplanlegging vil sannsynligvis kun i noen grad påvirke reisevaner. Arealdelen er trolig et skritt i riktig retning i forhold til tidligere arealplaner, men særlig pga. at det legges ut stort overskudd av areal i planen vil planen trolig bidra til fortsatt byvekst og byspredning. Selv om denne veksten innrettes mot kollektivakser og sentra, tror vi ikke at dette vil bidra til vesentlig lavere bilhold eller bilbruk. Fortsatt byvekst (både i areal og antall innbyggere) vil derfor også bidra til vekst i bilbruken. - Ikke konsekvensutredet i planen, det påstås at regional plan er fulgt opp, det er den muligens, men det er få henvisninger til den regionale planen og strategiene i den regionale planen er i liten grad kommunisert i kommuneplanen.			
	Hva synes å være hovedutfordringene i arealplansammenheng. - hvilke sider ved arealplanene bør utvikles for at «nullvekstmålet» skal kunne nås		- Arealdelen åpner for ny vekst i nye byggeområder i tillegg til at den fokuserer på fortetting og transformasjon. Pga. tidligere arealdisponeringer er Kvadraturen svekket. Ny arealdel griper i liten grad inn i gjeldende planer for Sørlandsparken, med unntak av kontoretableringer. - For lite fokus på transportkonsekvenser av arealbruk gjør effekten av planen usikker. For handel henvises det i planbestemmelsene til "den enhver gjeldende regionale plan" for temaet. Det ville ha vært ønskelig at kommuneplanen ga en lokal tolkning eller konkret beskrivelse av hva de regionale føringene innebærer for kommunen mht. handel og senterstruktur. Det er ikke retningslinjer for næringslokalisering som kommuniserer en overordnet strategi. Det er omtale av det enkelte næringsområde i samfunnsdelen, til dels må underformål for næring avklares i reguleringsplaner, også i Sørlandsparken.			
	Øvrige relevante forhold knyttet til oppnåelse av nullvekstmålet		- Fortsatt handelsvekst i Sørlandsparken i kombinasjon med vegbygging og i liten grad fokus på biltrafikkreduserende tiltak gjør det lite trolig at et nullvekstmål skal kunne nås. Et slikt mål har heller ikke ligget til grunn for den regionale planen eller arealdelen i Kristiansand. Både Regional plan for Kristiansandsområdet og arealdelen ble vedtatt før det siste Klimaforliket på Stortinget.			

Evt. merknader og utfyllende kommentarer:	Ingen merknader
Litteratursom er benyttet	Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050 K-planens arealdel 2011-2022, vedtatt i 2011 - sist justert i april 2013. K-planens arealdel 2011-2023, vedtatt i 2011 med plankart, planbeskrivelse, bestemmelser/retningslinjer og konsekvensutredning. Samfunnsdelen 11.10.11.

By-område:	Nedre Glomma	Kommuner:	Fredrikstad og Sarpsborg	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
Regionale arealplaner - og evt. øvrige regionale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport, herunder fylkesplan - begrenses til paner og vurderinger med høy relevans for kommuneplanens arealdel	Planstatus; gjeldende regionale arealplaner. Pågående planarbeid, (kun substansielle vedtak). Evt eksempler på andre regionale planer av særlig interesse	- Fylkesplan 2009-2012. Godkjent MD 11.03.11. FPs "Arealstrategi for Østfold" erstatter ATPNG II som er revidert versjon av ATPNG fra 1994. Siktemål er bl.a. å redusere transportarbeidet gjennom samordnet ATP, øke arealutnyttelsen gjennom fortetting og transformasjon av bebygde arealer og høy utnyttelse i nye områder samt å se regionalt på arealene, slik at kommunene oppnår en samordning og ser utover egne kommunegrenser når det planlegges. Oppfølging av ATPNG II i kommuneplanen har medført et gradvis tettere utbyggingsmønster - Samarbeidsavtale for 5 år om ATP mellom ØFK, bykommunene og Statens vegvesen juni 2011 for å få til et løft for transportsystemet i NG og en målrettet bruk av virkemidler i ATP. Målene samsvarer med mål og handlingsprogram i Framtidens byer der både Sarpsborg og Fredrikstad deltar. Målene er førende for innretningen på de planer, vedtak og tiltak partene skal gjennomføre under samarbeidsavtalen, inkludert denne søknaden og videre arbeid med Bypakke for Nedre Glomma. - Avtale belønningsordningen mellom SD, ØFK og de to kommunene 27.08.13. Søknad for 2013-2016 supplert med revidert søknad for 2014-2017 som grunnlag for avtale. Mål om nullvekst i biltrafikken målt i 2017 i forhold til nivået i 2013. Fortetting og transformasjons innenfor bybåndet er en del av avtalegrunnlaget. - Vedtatt Bypakke Nedre Glomma juni 2013 i begge kommunene og ØFK. Del av ramma går til tiltak for gående, syklende og kollektivt i tillegg til vegutvidelsesprosjekter, hvorav noen gir mulighet for etablering av separate kollektivfelt/sambruksfelt over lengre strekninger. Kgl. Res. forutsettes vedtatt våren 2014 og bompengeinnkrevingen starter i Fredrikstad 2017 når første prosjekt er ferdigstilt. Innkrevingen i Sarpsborg starter et par år senere. Begge bykommunene deltar i programmet Fremtidens byer der ATP er ett av fem temaer.					
	Bevisst fordeling av vekst - mellom sentral by (byer)- og omegnskommunene? - mellom by-/ tettstedsområder og andre områder?	-FP: Ingen klar fordeling i plandokumentene, men et arealregnskap og en «arealpott» som bykommunene og omegnskommune har blitt enige om. - FP: Langsiktige grenser for byutvikling mot landbruk fram til 2050 er fastsatt I FP. Grensene skal fastsettes av kommunene gjennom revisjon av kommuneplan.					
	Felles retningslinjer evt. krav: Lokalisering av boliger, handel, næring, off. sørvis m.m. Felles restriksjoner på bilbruk (inkludert parkeringspolitikk)	- FP inneholder retningslinjer i hht. tidl. pbl § 19-1 om arealbruk som skal følges opp og utdypes / detaljeres i kommuneplaner og kommunedelplaner. Retningslinjene er veiledende, men gir grunnlag for innsigelse. - FPs retningslinjer sier bl.a. at utbyggingsrekkefølge skal skje kontrollert og i etapper, først i nåværende og deretter i fremtidige tettbebyggelse innenfor sentrene og bybåndet. Planbeskrivelsen sier at ABC-prinsipper legges til grunn for lokalisering av næring					
	Transportsystem Er det definert et regionalt (overordnet) transportsystem som gir føringer for arealbruken?	- Utvikling av prosjekter i bypakka vil gi føringer for arealbruken og omvendt - Glommaringen som stambusslinje mellom bysentrene og gjennom bybåndet på begge sider av Glomma går på hovedvegene Fv109, 110 og 111 og vil være førende for en del av arealutviklingen.					
	Samlet vurdering: Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis	
	Samarbeidsavtale om ATP mellom ØFK, kommunene og Statens vegvesen om belønning og bypakke forsterker regionale føringer. En viktig premiss i denne avtalen er konsentrasjon og fortetting i bysentre og transportknutepunkter og langsiktig styrking av publikumsgrunnlaget for et effektivt kollektivsystem. Nedre Glomma har nylig inngår avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler. Forpliktende arealutvikling inngår i slike avtaler.						

By-område:	Nedre Glomma	Kommuner:	Fredrikstad og Sarpsborg	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
------------	--------------	-----------	--------------------------	-------------	-----------	-----------	----------

Kommuneplanens arealdel - og evt. øvrige kommunale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport - gjeldende planer, pågående planarbeid (kun substansielle vedtak). - differensiering mellom ulike kommuner – se kommentarfelt	Status for kommuneplanens arealdel i storby/-er (sentrale bykommuner)		Sarpsborg K-plan arealdel 2011-20 vedtatt februar 2011. Fredrikstad K-plan 2011-23 vedtatt desember 2012.				
	Status for arealdel i evt. utvalgte (særlig interessante) omlandskommuner		Bare Hvaler er omlandskommune i byregionen og har liten befolkning og arbeidsplasser i forhold til de to bykommunene.				
	Evt. eksempler på øvrige kommunale planer (tematiske kommunedelplaner, reguleringsplaner o.a.) med stor betydning for arealbruk og/eller transport		Kommunal planstrategi for Sarpsborg 2013-2016 med fokus bl.a. på fortetting med utgangspunkt i det fylkesplan initierte arealregnskapet og parkeringsnorm med maksimumsgrenser. K-delplan for Fredrikstad byområde 2011-23 (vedtatt juni 2011) for å styrke sentrums attraktivitet.				
	Følges regionale planer opp i kommunale planer? - Endrer/fjerner den enkelte kommune bolig- nærings- og handelsområder m.m. fra sine tidligere arealplaner (reviderer disse) dersom deres planer er i strid med nyere regional plan? - Er transportsystem definert på regionalt nivå implementert?		Kom- mentar:	X	I høy grad	Delvis	I liten grad
	Grunnlag for at kommuneplanens arealdel kan bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gåing	Behov for areal til bolig, handel, næring, sørvis mm er tilstrekkelig vurdert og dekket	Kom- mentar:		I høy grad	X	I liten grad
		Potensial for fortetting i utbygde områder er tilstrekkelig vurdert og utnyttet	Kom- mentar:		I høy grad	X	I liten grad
		Lokalisering av handel med evt. differensiering på varegrupper etc	Kom- mentar:		I høy grad	X	I liten grad
					Sarpsborg og Fredrikstad: Arealregnskap og omforent deling av «arealpotten» mellom kommunene er basert på FPs arealberegning, vedtatte arealplaner, innbyggertall og fortettpotensial. Arealbehov til handel og næring er vurdert i handels- og lokaliseringsanalyse for Nedre Glomma gjennomført i 2013 og for Fredrikstads del også gjennom en funksjonsanalyse som ligger til grunn for kommunedelplan for Fredrikstad byområde.		
					I begge kommunene ligger fortetting og transformasjon til grunn. Sarpsborg har bestemmelser og retningslinjene om potensial for fortetting avhengig av stedlige forhold i bebyggelse med mer. Sandesund-Grålum (ved Glommaringen) pekes ut som aktuelt område for transformasjon. Fredrikstad har ikke fortetting i bestemmelser eller retningslinjer		
					Det er vekst i detaljvarehandelen i sentrene, men veksten utenfor er større pga. av flere avlastningssentre/kjøpesentre, ikke stort nok befolkningsunderlag og lekkasje til svenskehandelen. Sarpsborg har bestemmelser i tråd med fylkesplanen og RPR og retningslinjer om differensiering av varegrupper. Fredrikstad henviser til RPR i sine bestemmelser ut i fra prinsipp om at det som er fastsatt gjennom RPR ikke behøver å gjentas i kommuneplanene våre. Samarbeidsavtalen har gjennomført i 2013 en handelsanalyse som påpeker et sterkt behov for styrking av sentrene (særlig Sarpsborg) med boliger og handel. Få konkrete vedtak til nå for å følge opp dette		

By- område:	Nedre Glomma	Kom- muner:	Fredrikstad og Sarpsborg	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
----------------	--------------	----------------	--------------------------	----------------	-----------	--------------	----------

		Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted» i forhold til bl.a. - antall arbeidsplasser - antall besøkende - tilgjengelighet kollektivtrafikk - arealbehov Bruk av ABC prinsippene e.l.	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr></table> Begge kommunene omtaler i planbeskrivelse til K-plan lokalisering av næringsområder som en oppfølging av fylkesplanen. Samarbeidsavtalen har gjennomført i 2013 en nærings- og lokaliseringsanalyse med utgangspunkt i ABC-prinsippene Få konkrete vedtak til nå for å følge opp dette		I høy grad		Delvis	X	I liten grad
	I høy grad		Delvis	X	I liten grad					
		Avgrensning og fordeling av vekst mellom indre by, knutepunkter/ kollektivakser og øvrige definerte byggesoner.	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> <u>Fredrikstad</u> (FK) har i vedtak til K-planen fordeling 50% innenfor det sentrale byområdet, 40% innenfor tettstedet for øvrig (jf fylkesplanen) og maks 10% som vedlikeholdende boligbygging i lokalsentrene. <u>Sarpsborg</u> (SK) har ikke tilsvarende vedtak		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad					
		Sentrums-kvaliteter - krav til andel boliger, handel, besøksintensiv virksomhet og arbeidsplasser - andre tiltak som gjør sentrum mer attraktivt	Kommentar:	<table><tr><td>X</td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> Begge kommunene har vedtatte K-delplaner for sentrumsplan som legger vekt på en rekke av de nevnte aspektene for sentrums-kvalitet. Begge kommunene har bestemmelser og retningslinjer over et bredt felt, bl.a. om fortetting og fordeling av områder i sentrum for boligområder med ulik tetthet og for handel og erverv.	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
X	I høy grad		Delvis		I liten grad					
		Knutepunkter og prioriterte akser for kollektivtrafikk	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> - Bussterminalene og eksisterende jernbanestasjonene i bysentrene er de viktigste knutepunktene. Sentrumsplanene legger til rette for økt tetthet omkring disse knutepunktene. I <u>Fredrikstad</u> legges det i tillegg opp til fortetting rundt en framtidig jernbanestasjon på Grønli. - Traseen for Glommaringen er prioritert kollektivakse i belønningsavtalen. <u>Fredrikstad</u> kommune dekker den største delen av Glommaringen. I K-planen er i det lokalisert nye områder/fortetting til bolig- og ervervsformål i tilknytning til traseen (Fv109 og 111) og i sentrum nær Fv110 (Cicignon). - Ferga er en av kollektivaksene. Tilrettelegging for boligutvikling på tidligere Fredrikstad Mek. Verksted bidrar til å styrke denne akse i <u>Fredrikstad</u>. - I <u>Sarpsborg</u> kommune er det bare i begrenset grad lokalisert nye områder for bolig og erverv i tilknytning til traseen.		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad					
		Parkerings-politikk som gir redusert bilbruk og er hjemlet i PBL (restriksjoner, normer, fjerne overflateparkering o.a.)	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> Begge bysentrene har boligsoneparkering vedtatt i sine sentrumsplaner. Det arbeides med å fjerne overflateparkering og legge langtidsplasser under bakken eller utenfor bykjernen. - <u>Sarpsborg</u> har vedtatt maksnormer i sin sentrumsplan. <u>Fredrikstad</u> har ikke det pr i dag, men har bestemt at det skal utredes som en del av et helhetlig regionalt grep. Fredrikstad har i planen redusert kravet til parkering, fordi en ønsker at tomme kontorlokaler enklere skal kunne transformeres til bolig – slik at en får økt aktivitet i sentrum. - Arbeidet med felles regional p-politikk startes i 2015. Sarpsborg skal først iverksette p-politikken i vedtatt plan		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad					
		Tilrettelegging for gående og syklende , inkl. overordnet sykkelvegnett	Kommentar:	<table><tr><td>X</td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> NG er sykkelby og tiltak for sykkel inngår som en like prioritert del av belønningsavtalen som kollektivtransport, basert på vedtatte sykkelhovedplaner for begge byene.	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
X	I høy grad		Delvis		I liten grad					
		Klar markagrense og sammenhengende grønnsstruktur	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> Kommunene skal følge opp FPs langsiktige grenser mot landbruk ved å fastsette disse i kommuneplanene ved neste rullering. Fredrikstad har en langsiktig grense mot marka. Begge K-planene har retningslinjer for bevaring og forsterkning av grønnsstruktur.		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad					

By-område:	Nedre Glomma	Kommuner:	Fredrikstad og Sarpsborg	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	27.01.14
------------	--------------	-----------	--------------------------	-------------	-----------	-----------	----------

	Bruk av rekkefølgebestemmelser for å få transportoptimal arealbruk	Kommentar:	<table><tr><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td>I liten grad</td></tr></table> - K-planene følger generelt opp FP om at utbyggingsrekkefølge skal skje kontrollert og i etapper, først i nåværende og deretter i fremtidige tettbebyggelse innenfor sentrene og bybåndet. - K-planenes retningslinjer inneholder bestemmelser om at samfunnsservice skal være på plass innen utbyggingsområder tas i bruk for eksempel favorisering av gang- og sykkelveger før utbygging av bilveger. <u>Fredrikstad</u> har rekkefølgebestemmelser i kommuneplanens arealdel som viser til utbyggingsrekkefølge angitt i boligbyggeprogrammet som angir utbyggingsrekkefølge innenfor og utenfor planperioden.	I høy grad	X	Delvis	I liten grad
I høy grad	X	Delvis	I liten grad				
Er reduksjon i klimagassutslipp, luftforurensning og støy vektlagt i kommunens arealplanlegging?	Kommentar:	<table><tr><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td>I liten grad</td></tr></table> - Reduksjon i klimagassutslipp er en del av argumentasjonen for å bygge byene «innover» og tiltak for sykkel og kollektivtrafikk. Reduksjon av klimagassutslipp er tatt inn i retningslinjene. - Støy er grundig behandlet, med hensynsoner (jf gul og rød sone), planbestemmelser, temakart og lokale retningslinjer. - Ingen juridisk bindende krav i planbestemmelser knyttet til luftforurensning. - Temaene er behandlet i andre kommunale dokumenter.	I høy grad	X	Delvis	I liten grad	
I høy grad	X	Delvis	I liten grad				
Vil kommunal arealplanlegging bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling (samlet vurdering)	Kommentar:	<table><tr><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td>I liten grad</td></tr></table> - SSBs analyse viser at de to byene med snitt tetthet 783 m² / person i utgangspunktet har klart lavere tetthet enn snittet (500 m²) for de 13 bykommunene som er med i Framtidens byer. Men nedgangen i arealforbruk per innbygger på 3-5 % de siste 12 årene er på linje med de fleste av disse byene bortsett fra de aller største (unntatt Oslo) som ligger 6-8 % i 12-årsperioden. FPs mål om at arealforbruket per person skal strammes inn med 2,5 m² per person per år fram til 2050 (683 km²) vil langt fra være nok til at nedgangen i arealforbruket kan komme opp på det nevnte nivå. - Tettere arealbruk i seg selv vil i begrenset grad bidra til nullvekst i biltrafikken i NG. Utbygging av sykkelvegnettet sammen med økt sykkelbruk og bedre busstilbud kan gi et tilleggs bidrag. Men viktigste bidrag fra gjennomføring av arealplanene vil være å legge forholdene til rette slik at konsekvensene av en eventuell mer restriktiv parkeringspolitikk og ikke minst bompenggeavgifter fører til en overgang fra bil til miljøvennlige transportmidler i tillegg til dempingen av biltrafikken i sin alminnelighet.	I høy grad	X	Delvis	I liten grad	
I høy grad	X	Delvis	I liten grad				
Hva synes å være hovedutfordringene i arealplansammenheng. - hvilke sider ved arealplanene bør utvikles for at «nullvekstmålet» skal kunne nås	Den største utfordringen synes å være knyttet til at byområdet har så stor utstrekning (15 km mellom bysentrene) og gir mulighet for at boliger og virksomheter spres innenfor bybåndet. Raskere tog (IC-utbygging) kan gi en effektiv transport mellom bysentrene (bare to stopp i regionen). Glommaringen kan med høyere frekvens og langt bedre framkommelighet kunne spille en større rolle enn i dag. Kanalisering av nok boliger og virksomheter til tette bysentra med korte gang- og sykkelavstander synes derfor å være en hovedutfordring Glomma og Elveløpene for øvrig er barrierer i dag. Ved å legge til rette for transportmulighet over elveløpene vil vi kunne legge til rette for alternativ transport. Ferga og gang/sykkelbro er viktige tiltak						
Øvrige relevante forhold knyttet til oppnåelse av nullvekstmålet	Ved innføring av bomper som restriktivt tiltak fra 2017 vil det kunne bli en nedgang i en størrelsesorden som kan gi nedgang i biltrafikken. i 2017 i forhold til 2013 (mål i belønningsavtalen). Når bomringene er etablert vil ha man det viktigste virkemiddel som er til å begrense veksten i biltrafikken.						

Evt. merknader og utfyllende kommentarer:	Ingen merknader
Dokumenter som er benyttet	Østfold fylkesplan 2009-12. http://www.ostfold-f.kommune.no/stream_file.asp?iEntityId=10149 MDs godkjenningbrev av 11.03.11 http://www.ostfold-f.kommune.no/stream_file.asp?iEntityId=12314 Samarbeidsavtale om ATP mellom ØFK, bykommunene og Statens vegvesen juni 2011 http://www.ostfold-f.kommune.no/stream_file.asp?iEntityId=14759 Belønningsavtale med SD 27.08.12. http://www.ostfold-f.kommune.no/stream_file.asp?iEntityId=15295 Søknad for 2013.16 http://www.ostfold-f.kommune.no/stream_file.asp?iEntityId=14985 Revidert søknad 2014-14 http://www.ostfold-f.kommune.no/stream_file.asp?iEntityId=15294 Vedtatt bypakke for NG juni 2013 https://einnsyn.ostfoldfk.no/eInnsyn/Utvalgsbehandling/ShowUtvalgBehandlingDocument/3676/Protokoll Sarpsborg K-plan arealdelen 2011-20 (vedtatt februar 2011) http://www.sarpsborg.com/Service/Service/Tjenester-alfabetisk/Bolig-og-eiendom/Kommunal-planlegging/Kommuneplan/Arealplanen/ Sarpsborg K-delfplan for sentrum 2013-23 (vedtatt februar 2013) http://www.sarpsborg.com/Service/Service/Tjenester-alfabetisk/Bolig-og-eiendom/Kommunal-planlegging/Kommuneplan/Hjelp-oss-a-skape-et-levende-sentrum/ Sarpsborg kommunal planstrategi 2013-2016 http://www.sarpsborg.com/Documents/Planer/planer%20s%C3%B8k/Planstrategi%20for%20Sarpsborg%20kommune.pdf Fredrikstad K-plan 2011-23 arealdelen (vedtatt desember 2012) https://www.fredrikstad.kommune.no/no/eDemokrati/Planerdelplaner/Kommuneplanen-20011---2023/Arealdelen/ Fredrikstad K-delfplan for sentrum 2011-23 (vedtatt juni 2011) https://www.fredrikstad.kommune.no/no/eDemokrati/Motekalender/Bystyret/#moter/2011/6914 Fredrikstad kommunal planstrategi 2012-2015 https://www.fredrikstad.kommune.no/Documents/Politikk/Planer/Planstrategi-2012-2015/planstrategi_2012_15.pdf Handelsanalyse (Asplan-Viak) 2013 http://www.sarpsborg.com/Documents/Planer/planer%20s%C3%B8k/Handelsanalyse_sluttrapport.pdf Nærings- og lokaliseringsanalyse (Asplan-Viak) 2013 http://www.sarpsborg.com/Documents/Planer/planer%20s%C3%B8k/n%C3%A6rings_lokaliseringsanalyse_sluttrapport.pdf SSB: Byer og miljø. Indikatorer for miljøutvikling i «Fremtidens byer». http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens_byer/SSB/rapp_201227.pdf

By- område:	Nord-Jæren	Kom- muner:	Stavanger (St), Sandnes (Sa), Sola (So)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
----------------	------------	----------------	---	----------------	-------------	--------------	----------

Regionale arealplaner - og evt. øvrige regionale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport, herunder fylkesplan - begrenses til paner og vurderinger med høy relevans for kommuneplanens arealdel	Planstatus; gjeldende regionale arealplaner. Pågående planarbeid, (kun substansielle vedtak). Evt eksempler på andre regionale planer av særlig interesse	Regionalplan for Jæren 2013-40 vedtatt i Fylkestinget oktober 2013. Omfatter kommunene Gjesdal, Hå, Klepp, Randaberg, Rennesøy, Sandnes, Sola, Stavanger, Strand og Time. Uløst innsigelsessak knyttet til kjøpesenter på Forhus. Regionplanen er en revisjon av Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren vedtatt år 2000. Planen utgjorde i sin tid et banebrytende arbeid innen regional samordning av arealbruk og transport. Langsiktig grense for landbruk og viste områder for utbygging er ikke revidert. Som oppfølging til Regionalplanen skal det utføres en handelsanalyse; se også TØI-rapport om Styring av handel og senterstruktur på Jæren (2010). Lokal reisevaneundersøkelse (RVU) fra 2012 Konseptvalgutredningen for transportsystemet på Jæren (KVU), fra 2009 danner bl.a. grunnlag for arbeidet med finansieringspakken Jærenpakke 2 som følger opp innværende Nord-Jærenpakke, vedtatt 1999, vedtatt videreført 2011. Det er igangsatt arbeid med Transportplan Jæren i fylkeskommunal regi. Avtale om statlige belønningsmidler for perioden 2013-16 inngått mellom Samferdselsdepartementet, fylkeskommunen og kommunene Stavanger, Sandnes og Sola.					
	Bevisst fordeling av vekst - mellom sentral by (byer)- og omegnskommunene? - mellom by-/ tettstedsområder og andre områder?	I regionalplanen er ulike områders kapasitet til boligvekst vurdert, både mht. fortetting, transformasjon og feltutbygging. Boligsoner er gradert, bant annet med hensyn til i hvilken grad viktige målpunkt kan nås med kollektivtrafikk, til fots og på sykkel. Hvert område er så gitt en prioritet (1-3) for andel av utbygging i hver av 10 års-periodene frem mot 2040. Utbyggingen av transportsystemet skal i hovedtrekk følge prioriteringen av boligsoner (samordning i tid). Egen grunnlagsrapport (2011) For handles- og næringsområder er det ikke angitt tall for fordeling av fremtidig vekst mellom disse områdene – ei heller fordeling mellom sentrum g andre områder.					
	Felles retningslinjer evt. krav: Lokalisering av boliger, handel, næring, off. sørvis m.m. Felles restriksjoner på bilbruk (inkludert parkeringspolitikk)	Regionalplanen gir én juridisk bindende planbestemmelse om lokalisering av handelsetableringer i sentre. For øvrig gis retningslinjer som mellom annet omfatter innhold i planarbeidet og - transportsystem; bl.a. å løse trafikkavviklingen gjennom miljøvennlig transport; regionalt kollektivnett og egne traséer i utbyggingsområder og sentra; sammenhengende hovedvegnett for sykkel (delvis separat), sykkelparkering m.m. - maksnormer for bilparkering i sentra, knutepunkter og minimumsnormer for sykkel - utbyggingsrekkefølge (se over) og 50 % av boligbyggingen som fortetting - rekkefølge i utbygging av infrastruktur (kollektivtrafikk, sykkel og veg) - senterstruktur, senteravgrensning, egne arealer for «plasskrevende varer», øvrige senterfunksjoner, parkerings- og kollektivdekning, arealeffektivitet, kvalitet og estetikk - Prinsippene om «rett virksomhet på rett sted» er implementert gjennom inndeling av næringsområder i tre urbaniseringsgrader, med ulike krav til arealutnytting, kollektivdekning og angitte parkeringsnormer (maksnormer sentralt). Egne retningslinjer for sykehus- og universitetsområde jf. høy urbaniseringsgrad. - Konkrete krav til boligtetthet avhengig av kollektivdekning og sentralitet - Krav til sentrums-kvalitet, bokvalitet, uteoppholdsareal, grønnsstruktur og landbruk					
	Transportsystem Er det definert et regionalt (overordnet) transportsystem som gir føringer for arealbruken?	Det er kartfestet et regionalt stamnett for kollektivtrafikk og regionalt sykkelvegnett med tilhørende retningslinjer. For ny infrastruktur gis retningslinjer for utbyggingsrekkefølge. Dette er lagt til grunn for den arealbruk som regionalplanen angir.					
	Samlet vurdering: Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis	
		Regionsplanens ene planbestemmelse «kvitterer ut» RPB kjøpesenter. Den griper inn i allerede godkjente planer og hindrer motstridende utbygging. Både bestemmelsen og retningslinjene gir grunnlag for innsigelse. Hvor sterk forankringen i kommunene er, vil bli tydeligere ved kommende revisjon av de enkelte kommuneplanene. At en har unngått «vanskelige» spørsmål som f.eks. fordeling av vekst i handel og næring kan svekke planen, men øke sannsynlighet for oppfølging.					

By-område:	Nord-Jæren	Kommuner:	Stavanger (St), Sandnes (Sa), Sola (So)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
------------	------------	-----------	---	-------------	-------------	-----------	----------

			Utvikling i reisemiddelfordeling siden 2000 tilsier at tidligere plan så langt har hatt liten effekt, noe som bl.a. kan skyldes svakheter i planen, og/eller mangelfull kommunal og statlig oppfølging. Det gjenstår å se om grepene som nå er introdusert er sterke nok, og om kommunene følger opp. Regionalplanens detaljerte retningslinjer kan fungere som en «kokebok» for kommunene – det gjør det praktisk sett enkelt for kommunene å følge opp, og samtidig blir eventuelle avvik lettere synlig. Dette kan i seg selv gi grunnlag for høy grad av oppfølging.
--	--	--	--

Kommuneplanens arealdel - og evt. øvrige kommunale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport - gjeldende planer, pågående planarbeid (kun substansielle vedtak). - differensiering mellom ulike kommuner – se kommentarfelt	Status for kommuneplanens arealdel i storby/-er (sentrale bykommuner)		Følgende forkortelser er benyttet i beskrivelse av kommunene: Stavanger (St.), Sandnes (Sa), Sola (So) Ingen av kommunene har oppdatert sine arealdeler etter at regionalplanen ble vedtatt Kommuneplan for Stavanger 2010-25 inkl. arealdel med plankart , vedtatt 2011. Temakart med hovedsykkellruter , hovedkollektivruter/ knutepunkt , parkeringskrav virksomheter . Gjeldende kommuneplan er i tråd med tidligere fylkesdelplan fra Nord-Jæren. Kommuneplanen er under revisjon, planprogram vedtatt juni 2013. Arealdele og byutviklingstema prioriteres. Framskrivninger og forutsetninger utarbeides sammen med Sola, Randaberg og Sandnes. Sentrumsutvikling og «realstrukturerende kollektivakser» vi stå sentralt. Vurderingene nedenfor er knyttet til inneværende plan. Kommuneplan for Sandnes (2011-25) inkl. arealdel med plankart vedtatt 2011. Kommunestyret vedtok samtidig kommunedelplan for sentrum og Miljøplan . Detaljkart for sentrum og hovedvegnett for sykkel og kollektivtrafikk/ knutepunkt er i innfelt i kommuneplankart. Begrenset revisjon av kommuneplanen jf. planprogram pågår, med vekt på bl.a. nok utbyggingsområder, næring og lokaliseringstrategi for sentrum. Vurderingene nedenfor er knyttet til inneværende plan.						
	Status for arealdel i evt. utvalgte (særlig interessante) omlandskommuner		Kommuneplan for Sola (2011-22), med plankart , bestemmelser og planbeskrivelse vedtatt 2011, område ved Risavika tatt ut pga. innsigelsessak. Eget temakart viser hovedsykkellruter. Kommunedelplan energi og klima i Sola, vedtatt 2010.						
	Evt. eksempler på øvrige kommunale planer (tematiske kommunedelplaner, reguleringsplaner o.a.) med stor betydning for arealbruk og/eller transport		Klima- og miljøplan for Stavanger 2010-25 vedtatt 2010. Utbyggingsplan for Stavanger (2011-15), vedtatt 2011 Stavanger, Sandnes og Sola samarbeider om kommunedelplan for parkering for næringsområdene på Forus og Lura; planforslag foreligger.						
	Følges regionale planer opp i kommunale planer? - Endrer/fjerner den enkelte kommune bolig- nærings- og handelsområder m.m. fra sine tidligere arealplaner (reviderer disse) dersom deres planer er i strid med nyere regional plan? - Er transportsystem definert på regionalt nivå implementert?		Kommentar:	St X	I høy grad	Sa So X	Delvis		I liten grad
				Stavanger fulgte opp daværende regional plan ved forrige rullering av sin kommuneplan. Regionalt transportsystem er implementert. Sandnes og Sola sine arealdeler sies å «bygge på» fylkesdelplanen. Regionalt transportsystem er implementert. Sandnes har planretningslinje om at fylkesdelplanen skal «legges til grunn...». Noen avvik for markagrense angitt (én innsigelse). Sola bekrefter å ha innarbeidet grenser mot landbruk. For øvrig er samsvar ikke bekreftet, eller evt. avvik dokumentert.					
	Grunnlag for at kommuneplanens arealdel kan bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gåing	Behov for areal til bolig, handel, næring, søvris mm er tilstrekkelig vurdert og dekket	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
				Regionalt samarbeid om framskrivninger og behovsvurderinger for areal til næring og bolig. Stavanger har i utbyggingsplan gjort konkrete vurderinger helt ned på prosjektnivå som omfatter behov og tilgjengelig areal til bolig, næring og offentlige formål. Mer uklart knyttet til handel. Sandnes har også grundige vurderinger, bl.a. i arealregnskap, men kommunen ville primært ønsket å ta i bruk større arealer enn det som til slutt ble resultatet. Videre arbeid med avklaringer knyttet til handel. Sola gjør mer skjønsmessige vurderinger, basert på fylkesdelplanen.					

By-område:	Nord-Jæren	Kommuner:	Stavanger (St), Sandnes (Sa), Sola (So)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
------------	------------	-----------	---	-------------	-------------	-----------	----------

		Potensial for fortetting i utbygde områder er tilstrekkelig vurdert og utnyttet	Kommentar:	St X	I høy grad	Sa So X	Delvis		I liten grad
				Potensial for boligfortetting nøye kartlagt i Stavanger med kastfestede områder for utbygging og «byforming» i utbyggingsplan. Tilsynelatende mer skjønnsmessige vurderinger for næring og handel. Få/ingen nye bolig- og næringsarealer tas i bruk, men feltutbygging er planlagt i de foregående kommuneplanene realiseres; 70% fortetting. Retningslinje angir særlig høy tetthet langs kollektivakser og nær knutepunkter. Sandnes gir retningslinje om at Fylkesdelplanen skal legges til grunn for nye utbyggingsområder, fortettingsområder og større transformasjonsområder. Videre skal Fylkesdelplanens tetthetskrav legges til grunn for all planlegging. Detaljerte planbestemmelser med krav til tetthet mangler. Sola har normer for tetthet i boligområder, differensiert etter sentrumsavstand og kollektivdekning. Få/ingen bestemmelser for næring.					
		Lokalisering av handel med evt. differensiering på varegrupper etc	Kommentar:		I høy grad	St X	Delvis	Sa So X	I liten grad
				Stavanger er inndelt i bysentrum, bydels- og lokalsentra med ulike bestemmelser for maks bruksareal (BRA). Detaljhandel med «plasskrevende varer» (ikke nærmere definert) tillates i regulerte forretningsområder på Forus. Per i dag vil flere av disse sentrene kunne anes som primært bilbaserte. Sandnes er også inndelt i bysentrum, 3 bydelsentre og 4 lokalsentre; senteravgrensning definert i egen rapport. Sola viser avgrensning av sentrumsområder i plankart. I begge kommuner er retningslinjene noe vage. I noen områdes krever Sandnes handelsanalyse før utbygging. I praksis må alle sentra utenfor Sandnes by uansett anses som primært bilbaserte.					
		Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted» i forhold til bl.a. - antall arbeidsplasser - antall besøkende - tilgjengelighet kollektivtrafikk - arealbehov Bruk av ABC prinsippene e.l.	Kommentar:		I høy grad	St X	Delvis	Sa So X	I liten grad
				Stavanger krever i planbestemmelse mobilitetsplan inkludert «ABC-liknende» status ved etablering av virksomhet med over 50 ansatte eller 1.000 m² BRA. Forenklede kriterier for ABC-inndeling, og kun som retningslinje. Sandnes har retningslinjer som <i>anbefaler</i> mobilitetsplan ved større etableringer og i konsekvensutredninger. Sandnes og Sola gir for øvrig mer generelle retningslinjer for sentral lokalisering av arbeidsplass- og besøksintensiv næringsvirksomhet, med henvisning til fylkesdelplanen.					
		Avgrensning og fordeling av vekst mellom indre by, knutepunkter/ kollektivakser og øvrige definerte byggesoner.	Kommentar:		I høy grad	St X	Delvis	Sa So X	I liten grad
				Kommuneplanen for Stavanger henviser i planbestemmelse til at «rekkefølge og utbyggingstempo prioriteres i utbyggingsplan i henhold til kommunale tjenester og arealforvaltning». Utbyggingsplanen gir fordeling av vekst koplet opp mot konkrete prosjekter, men ut over kommunale tomtekjøp og kommunale tjenester synes planen i større grad å være et verktøy for å administrere veksten, ikke nødvendigvis langsiktig styring av den, f.eks. for å favorisere sentrum. Retningslinje angir høy tetthet ved kollektivakser/ knutepunkter, og det vil bidra til å kanalisere vekst til disse områdene. Daværende regional plan er lagt til grunn for fordeling mellom Stavanger og nabokommunene, men heller ikke her var vekstfordeling klart tallfestet. Vi har ikke funnet eksempler på at Sandnes og Sola aktivt fordeler vekst, for eksempel mellom bysentrum og kjøpesenterområdene. Det henvises imidlertid til fylkesdelplanen. I Sandnes styres rekkefølge gjennom eget utbyggingsprogram med generelle krav om transporteffektiv arealbruk.					

By- område:	Nord-Jæren	Kom- muner:	Stavanger (St), Sandnes (Sa), Sola (So)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
----------------	------------	----------------	---	----------------	-------------	--------------	----------

		Sentrums- kvaliteter - krav til <u>andel</u> boliger, handel, besøksintensiv virksomhet og arbeidsplasser - andre tiltak som gjør sentrum mer attraktivt	Kom- mentar:	Sa X	I høy grad		Delvis	St So X	I liten grad
				Stavanger gir retningslinjer om hvilke typer virksomhet som primært skal legges til sentrum. For øvrig gis ytterligere mål m.m. i tekstdel. Sentrum vektlegges i pågående revisjon, og betydelig utviklingsarbeid er gjort i andre sammenhenger enn kommuneplanen. Sandnes har arbeidet aktivt med sentrumsutvikling og har vedtatt egen kommunedelplan med transformasjonsgrep parallelt med kommuneplanen. Sentrumsplanen danner grunnlag for en god fordeling mellom bolig, næring, offentlige formål og attraktive fellesarealer. Sola arbeider med sentrumsplan for Sola (kommunesenter) og Tananger (kommunedelssenter), og mer konkrete plangrep vil kunne finne plass her.					
		Knutepunkter og prioriterte akser for kollektivtrafikk	Kom- mentar:	St X	I høy grad	Sa So X	Delvis		I liten grad
				Kollektivtraseer (akser) og knutepunkter/stasjoner er i Stavanger angitt i eget <u>temakart</u>. Aksene danner bl.a. grunnlag for bestemmelser om tetthet og retningslinjer om næringslokalisering i influensområde. Men selv om dette virker positivt for <i>fremtidig</i> utvikling, bøter det ikke på at en stor del av de eksisterende bolig- og næringsarealene ligger relativt langt unna hovedaksene for kollektivtrafikk – og at noe fortetting også vil skje her. I Sandnes er kollektivtraseer skissert i temakart, og det er navngitt et antall gater der det skal legges til rette for separate kollektivfelt. Sola angir kollektivtraséene i selve plankartet. For øvrig gir Sandnes og Sola mer generelle bestemmelser om framkommelighet og kvalitet, og det settes av areal for framtidig høyverdig kollektivtilbud. Sola stiller noe mer konkrete krav til fortetting langs aksene.					
		Parkerings- politikk som gir reduert bilbruk og er hjemlet i PBL (restrik- sjoner, normer, fjerne overflate- parkering o.a.)	Kom- mentar:		I høy grad	St X	Delvis	Sa So X	I liten grad
				Krav om frikjøp for bolig og næring i Stavanger sentrum. For virksomheter er kommunen inndelt i kartfesta parkeringssoner: Maksnorm (1,2) langs kollektivakser, men minimumsnorm tilsvarende krav om frikjøp i sentrum. Generell minimumsnorm (1,0) for boliger, men maksnorm (1,2) dersom parkering i fellesanlegg. Minimumsnorm for overdekket/innelåst sykkelparkering for både bolig og næring i hele kommunen. Stavanger og Sola har retningslinje om at parkeringsanlegg helst plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til kollektivholdeplass er kortere eller like lang som avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg. Sandnes opprettholder parkeringsdekning i eldre reguleringsplaner og viderefører frikjøpsordning i sentrum. For nye områder er det ikke minimumsnormer. For sentrum er det «fastnorm» på 1 plass per boenhet, 1 plass per 100 m² BRA næring. For øvrig minimumsnormer med krav om garasje. Normer for sykkelparkering som stort sett tilsvarer Stavanger. Sola har fremdeles minimumsnormer for bolig, men oppfordrer til fellesanlegg. Det etableres en frikjøpsordning for Tananger og Sola sentrum. Stavanger, Sandnes og Sola samarbeider om kommunedelplan for parkering for næringsområdene på Forus og Lura. Forslaget innebærer maksimumsnormer, obligatorisk frikjøp og minimumsnorm for overdekt sykkelparkering.					

By-område:	Nord-Jæren	Kommuner:	Stavanger (St), Sandnes (Sa), Sola (So)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
------------	------------	-----------	---	-------------	-------------	-----------	----------

		Tilrettelegging for gående og syklende, inkl. overordnet sykkelvegnett	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table>		I høy grad	X	Delvis		I liten grad	Minimumsnormer og krav om overdekket/innelåst sykkelparkering i hele Stavanger. Hovedvegnett for sykkel fastsatt i eget kart og inndelt i hoved- og bydelsrutenett med ulike krav til standard og separasjon. Konkret krav om sykkelfelt adskilt fra gående på noen strekninger, i tillegg til mer generelle retningslinjer om tilrettelegging. Bestemmelse om sykkelparkering i kollektivknutepunkter. Lite konkret på tilrettelegging som kan få flere til å gå. Sandnes og Sola har temakart hvor hovedsykkelruter er skissert. For øvrig er plankrav mm i hovedsak tilsvarende Stavanger sine.
		I høy grad	X	Delvis		I liten grad					
		Klar markagrense og sammenhengende grønnsstruktur	Kommentar:	<table><tr><td>X</td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table>	X	I høy grad		Delvis		I liten grad	I Stavanger og Sola er grønnsstruktur og bevaringsverdige natur- og kulturmiljøer sikret med hensynssoner. Grønnsstruktur med turvegnett inngår i plankart. Planbeskrivelsene nevner grønnsstrukturens funksjon som transportåre (samt mulige konflikter), men tiltak er i liten grad konkretisert. I Sandnes er langsiktig grense for landbruk i vest og markagrense i øst angitt på kommuneplankart (innsigelsessak i tilknytning til sistnevnte). Grønnsstruktur med turvegnett inngår i plankart. Retningslinjer med konkrete krav til grønnsstrukturen. f.eks. minste bredde på grøntdrag.
	X	I høy grad		Delvis		I liten grad					
	Bruk av rekkefølgebestemmelser for å få transportoptimal arealbruk	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table>		I høy grad	X	Delvis		I liten grad	Stavanger har bestemmelse om at rekkefølge og utbyggingstempo prioriteres i kommunens utbyggingsplan (se over). For flere angitte områder skal det ved regulering tas stilling til rekkefølgekrav knyttet til økt framkommelighet for kollektivtransport, gående og syklende. Blant direkte rekkefølgebestemmelser, er krav om prioritert utbygging av sykkelrute langs Dusavikveien. For fem angitte områder (akser) har Sandnes planbestemmelse om at det skal stilles rekkefølgekrav om gjennomføring av tiltak for økt framkommelighet for kollektivtransport, gående og syklende. Detaljert plan for styring av utbyggingstempo i enkeltprosjekter skal konkretiseres i utbyggingsprogram. Sola benytter blant annet rekkefølgekrav for å sikre tilrettelegging for gående og syklende, og for å sikre tiltak i grønnsstrukturen.	
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad						
Er reduksjon i klimagassutslipp, luftforurensning og støy vektlagt i kommunens arealplanlegging?	Kommentar:	<table><tr><td>X</td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table>	X	I høy grad		Delvis		I liten grad	Stavanger har vektlagt støy i kommuneplanbestemmelsene, i mindre grad lokal luftforurensning og klima. Dette er behandlet i kommunedelplan for miljø og klima som ble revidert samtidig- og koordinert med kommuneplanen Sandnes har støysonekart, bestemmelser og flere henvisninger til reduksjon i klimagassutslipp i planbestemmelser og retningslinjer. Miljøtema behandles i planbeskrivelse og mer inngående i miljøplanen. Flyplassen medfører at Sola har naturlig høyt fokus på støy. Klimagassutslipp får også bred behandling i planbeskrivelse og i kommunedelplan.		
X	I høy grad		Delvis		I liten grad						
Vil kommunal arealplanlegging bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling (samlet vurdering)	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table>		I høy grad	X	Delvis		I liten grad	Nord-Jæren var et pionerområde for interkommunal areal- og transportplanlegging, der også vern av jord/grønnsstruktur og husholdering med knappe arealressurser skulle ivaretas. Siden år 2000 kan en vise til få positive resultater hva gjelder andelen kollektivreisende, gående og syklende. Ved revisjon av regional plan er det i begrenset grad introdusert nye, store plangrep. Utenfor Stavanger er også oppfølgingen varierende, og de enkelte kommuneplanene er så langt neppe sterke nok verktøyer til å påvirke reisemiddelfordelingen i stor grad. Men kommuneplanene kan være ett av flere verktøyer som til sammen gir ønsket endring. Når arealdelene etter hver revideres, vil de også kunne bli et sterkere redskap.		
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad						

By-område:	Nord-Jæren	Kommuner:	Stavanger (St), Sandnes (Sa), Sola (So)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
	Hva synes å være hovedutfordringene i arealplansammenheng. - hvilke sider ved arealplanene bør utvikles for at «nullvekstmålet» skal kunne nås		Nord-Jæren utenfor bykjernen i Stavanger er i hovedsak utformet på privatbilens premisser. Selv med den sterkeste politiske vilje vil endringer i det fysiske miljø for å oppnå nullvekstmålet ta tid og koste mye. Det kan samtidig være behov for betydelige endringer i folks holdninger og vaner samt og øvrig virkemiddelbruk som ikke kan hjemles i pbl. I plansammenheng gjøres mye riktig, men det er på langt nær nok – først med en massiv investering i konkurransedyktig kollektivtrafikk og sykkeltiltak kan en forvente at tiltak knyttet til bruk av PBL vil få stor virkning.				
	Øvrige relevante forhold knyttet til oppnåelse av nullvekstmålet		Nord-Jæren er blant byområdene i landet med lavest kollektivandel; ser vi bort fra Jærbanen er det få «frivillige» kollektivreisende, dvs. personer med førerkort, tilgang til bil og mulighet til å parkere. Sett i forhold til lokalklima, topografi og eksisterende tilrettelegging er også sykkelandelen lav. Andelen småhus er relativt høy. Høyt gjennomsnittlig inntektsnivå gjør bruk av økonomiske virkemidler krevende. Samtidig har regionen stor vekst. Vi vil derfor hevde at Nord-Jæren vil være blant byområdene med mest utfordrende utgangspunkt med hensyn til å nå nullvekstmålet.				
Evt. merknader og utfyllende kommentarer:			Ved behov for differensiering mellom kommunene benyttes følgende forkortelser: St = vurdering for Stavanger kommune So = vurdering for Sola kommune Sa = vurdering for Sandnes kommune				
Litteratursom er benyttet			Lenker til benyttede dokumenter er gitt fortløpende i teksten.				

By-område:	Osloområdet	Kommuner:	Oslo	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	03.02.14
-------------------	--------------------	------------------	-------------	--------------------	-----------	------------------	-----------------

Regionale arealplaner - og evt. øvrige regionale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport, herunder fylkesplan - begrenses til paner og vurderinger med høy relevans for kommuneplanens arealdel	Planstatus; gjeldende regionale arealplaner. Pågående planarbeid, (kun substansielle vedtak). Evt eksempler på andre regionale planer av særlig interesse	Med regional plan forstås plan for Oslo og Akershus samlet. Det foreligger ingen vedtatt samlet regional plan for hovedstadsområdet Oslo og Akershus, men et fra staten pålagt plansamarbeid som har pågått siden 2009 og som skal legge fram høringsforslag til Regional plan for areal og transport sommeren 2014. K-plan arealdelen revisjon 2013-2030 for Oslo vil skje samtidig med Regional plan. - Samarbeidsalliansen Osloregionen har vedtatt ATP-strategi der fortsatt satsing i Oslo på en kompakt byutvikling og energisparende transport er en av forutsetningene for å nå målet om Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region. - I forbindelse med arbeidet med NTP 2010-2019 har de statlige transportetatene utarbeidet en byanalyse for Oslo og Akershus med anbefalinger om arealpolitikken. - Oslo er både kommune og fylkeskommune. Regional plan kan iflg. pbl inneholde retningslinjer, mens regionale planbestemmelser brukes bare ved båndlegging. Oslo har så langt ikke planbestemmelser i sin kommuneplan, men bruker kommunedelplaner, reguleringsplaner med bestemmelser, planprogrammer og miljøoppfølgingsplaner for større transformasjonsområder.					
	Bevisst fordeling av vekst - mellom sentral by (byer)- og omegnskommunene? - mellom by-/ tettstedsområder og andre områder?	- Drøftingsdokumentet i Plansamarbeidet legger til grunn en vekst på 350.000 fram til 2030 hvorav 170.000 i Oslo og 160.000 i Akershus.					
	Felles retningslinjer evt. krav: Lokalisering av boliger, handel, næring, off. sørvis m.m. Felles restriksjoner på bilbruk (inkludert parkeringspolitikk)	- Byanalysen NTP gir følgende anbefalinger: "En konsentrert arealutvikling gir mindre biltrafikkvekst i regionen og flere gående, syklende og kollektivreisende enn en mer spredt utvikling. Ytterligere fortetting i kollektivknutepunkter, sentra og langs kollektivårene er nødvendig. Den konsentrerte arealutviklingen som Oslo og kommunene i Akershus har lagt opp til må derfor fortsette. Biltrafikkveksten i Oslo og Akershus blir lavere dersom byutviklingen i hovedsak skjer i Oslo og Oslos indre by. Men samtidig øker biltrafikken i indre by. Det er derfor nødvendig å ta i bruk tiltak som begrenser biltrafikken i dette området. Alnabruterminalen må beholdes og videreutvikles. Også Oslo havn anbefales opprettholdt. Begge terminalene må gis god tilknytning til det øvrige stamnettet."					
	Transportsystem Er det definert et regionalt (overordnet) transportsystem som gir føringer for arealbruken?	- Oslopakke 3 har et utbyggingsprogram som gir føringer for arealbruken. - K-plan 2008 arealstrategi (plankart) angir ønsket overordnet transportsystem					
	Samlet vurdering: Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis	
	- Det foreligger ingen vedtatt regional plan, men Oslos kommuneplan er overordnet for kommunedelplaner og andre planvedtak. - For øvrig er Osloregionens ATP-strategi er på et overordnet nivå og av lite konkret karakter som retningslinje for arealplanleggingen i Oslo. Det samme gjelder anbefalingene fra NTP.						

Kommuneplanens arealdel - og evt. øvrige kommunale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport - gjeldende planer, pågående planarbeid (kun substansielle vedtak). - differensiering mellom ulike kommuner – se kommentarfelt	Status for kommuneplanens arealdel i storby/-er (sentrale bykommuner)	- K-planens arealdel 2008-2025 vedtatt juni 2008 - K-plan 2013-2030 under arbeid og skal vedtas i 2014					
	Status for arealdel i evt. utvalgte (særlig interessante) omlandskommuner	- Bærum kommune er med i Framtidens byer og behandles for seg					
	Evt. eksempler på øvrige kommunale planer (tematiske kommunedelplaner, reguleringsplaner o.a.) med stor betydning for arealbruk og/eller transport	- Helhetlig utvikling for Groruddalen (HUG) - Fjordbyen (områdeplan) - Oslo S (områdeprogram) - Indre by (KDP)					
	Følges regionale planer opp i kommunale planer? - Endrer/fjerner den enkelte kommune bolig- nærings- og handelsområder m.m. fra sine tidligere arealplaner (reviderer disse) dersom deres planer er i strid med nyere regional plan? - Er transportsystem definert på regionalt nivå implementert?	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis	
- Oslo styrer seg stort selv, men er enig i «føringene» fra Osloregionen og NTP. - Ingen arealer er tatt ut pga. regionale «føringer»							

By- område:	Osloområdet	Kom- muner:	Oslo	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	03.02.14
----------------	--------------------	----------------	-------------	----------------	-----------	--------------	-----------------

	Grunnlag for at kommuneplanens arealdel kan bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gåing	Behov for areal til bolig, handel, næring, sørvis mm er tilstrekkelig vurdert og dekket	Kommentar:	☐ I høy grad	☒ X	☐ Delvis	☐ I liten grad
				- Det er foretatt en gjennomgang av arealer og fortetting i byggesonen som viser at det er mulig å dekke mer enn veksten i nye boliger og arbeidsplasser fram til 2025 samt teknisk, sosial og grønn infrastruktur. Men når det gjelder godstransport, logistikk og lager er det ikke nok arealer og veksten må løses i et regionalt samarbeid.			
		Potensial for fortetting i utbygde områder er tilstrekkelig vurdert og utnyttet	Kommentar:	☐ I høy grad	☒ X	☐ Delvis	☐ I liten grad
				- se over			
		Lokalisering av handel med evt. differensiering på varegrupper etc	Kommentar:	☐ I høy grad	☐	☐ Delvis	☒ X I liten grad
				- Handel og senterstruktur er i liten grad omtalt i K-planen av 2008. - Det foreligger en kommunedelplan fra 2002 for handel og senterstruktur			
		Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted» i forhold til bl.a. - antall arbeidsplasser - antall besøkende - tilgjengelighet kollektivtrafikk - arealbehov Bruk av ABC prinsippene e.l.	Kommentar:	☐ I høy grad	☒ X	☐ Delvis	☐ I liten grad
				- Vi vurderer at arealstrategien med tilrettelegging for et konsentrert og knutepunktbasert utbyggingsmønster innenfor eksisterende byggesone, som ligger til grunn for parkeringsnormer og lokalisering av virksomheter, samsvarer med ABC-prinsippene selv om ABC ikke eksplisitt kommer til uttrykk.			
		Avgrensning og fordeling av vekst mellom indre by, knutepunkter/ kollektivaser og øvrige definerte byggesoner.	Kommentar:	☒ X	☐ I høy grad	☐ Delvis	☐ I liten grad
				- arealstrategien er konsentrert, knutepunktbasert og stasjonsnær utbygging - arealstrategien er at minst halvparten av boligbyggingen skal finne sted i indre by inkludert Fjordbyen. Arealbruksutviklingen viser at etterspørselen etter nye boliger og næringsbygg i stor grad sammenfaller med arealstrategien			
		Sentrums-kvaliteter - krav til andel boliger, handel, besøksintensiv virksomhet og arbeidsplasser - andre tiltak som gjør sentrum mer attraktivt	Kommentar:	☒ X	☐ I høy grad	☐ Delvis	☐ I liten grad
				- KDP Indre by (byutvikling og bevaring) fra 2005 innledet en rekke planarbeider for sentrum og Indre by (innenfor Ring 2) med samarbeidsprosjekt «levende Oslo», Fjorbyplanen, designmanual for Indre by, gatebruksplanen, program for gateopprusting, kDP for torg og møteplasser samt områdeplan for Oslo S (inklusive Bjørnvika)			
		Knutepunkter og prioriterte akser for kollektivtrafikk	Kommentar:	☒ X	☐ I høy grad	☐ Delvis	☐ I liten grad
				- Ny utvikling skal skje i sentrum, ved fjorden, i stasjonsnære områder, i knutepunkter og langs viktige kollektivåre der næringsvirksomhet, kulturinstitusjoner, service og boliger skal forsterke den multifunksjonelle byen og danne levende bymiljøer. Høy utnyttelse av arealene inntil Oslo S og andre attraktive sentrumsområder. Konsentrert utbygging av knutepunkter og stasjonsnære områder vil gi bedre og høyere utnyttelse av ubrukte og lavt utnyttede arealreserver, og øke markedsgrunnlaget for kollektivtransporten (K-plan 2008).			
		Parkerings-politikk som gir redusert bilbruk og er hjemlet i PBL (restriksjoner, normer, fjerne overflateparkering o.a.)	Kommentar:	☒ X	☐ I høy grad	☐ Delvis	☐ I liten grad
				Parkeringsnorm fra 2004 som skal revideres hvert 4. år om det er behov - Minimumskrav til bolig som er lavere sentralt enn i ytre del av byen - Maksimumsnorm for virksomheter differensiert mellom sentrum, den tette byen og ytre by. Strengere sentral enn i ytre by.			

By-område:	Osloområdet	Kommuner:	Oslo	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	03.02.14
------------	--------------------	-----------	-------------	-------------	-----------	-----------	-----------------

		Tilrettelegging for gående og syklende, inkl. overordnet sykkelvegnett	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
				- Framkommelighet for gående og syklende skal styrkes, særlig i bykjernen. - Det etableres flere gågater i tråd med gatebruksplanen fra 2002 - Hovedsykkelvegplan fra 1999. Mål om økt sykkelandel 12 % i 2015. Men etablering av sykkelvegtraseer har til nå hengt langt etter planen					
		Klar markagrense og sammenhengende grønnstruktur	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
				- Markagrensen ligger fast. Fjorden, grøntområder og vassdrag skal bevares. Revisjon av kommunedelplan for grønnstruktur under arbeid.					
		Bruk av rekkefølgebestemmelser for å få transportoptimal arealbruk	Kommentar:		I høy grad		Delvis	X	I liten grad
				- Vi kan ikke se at det er vedtatt slike rekkefølgebestemmelser					
		Er reduksjon i klimagassutslipp, luftforurensning og støy vektlagt i kommunens arealplanlegging?	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
				- Handlingsplan mot støy 2008 - K-planen sier at antall mennesker i Oslo som rammes av støy og forurensning over anbefalte grenseverdier skal reduseres. Statlige retningslinjer for håndtering av støy i arealplanleggingen og nasjonale mål for luftkvalitet skal i sterkere grad være et premiss for overordnet planlegging. I det sentrale byområdet skal biltrafikken søkes dempet i tilknytning til strøgsgater, urbane møtesteder og tilsvarende byrom. Dette vil også gjelde møteplasser og andre sentrale områder for samhandling mellom barn, ungdom og voksne.					
		Vil kommunal arealplanlegging bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling (samlet vurdering)	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
				- Ifølge SSBs analyse har Oslo kommune med 224 m ² per innb. langt høyere tetthet enn de andre byene. I tillegg har tettheten økt med 15 % 2000-2012. - Det synes helt klart at den kommunale arealplanlegging med konsentrert, knutepunktbasert og stasjonsnær utbygging bidrar i betydelig grad til at trafikkveksten kan tas med kollektiv, gåing og sykling - Biltrafikken over bygrensen har hatt nedgang hvert år fra 2006 til 2012, til sammen – 4,4 %, men også over bomringen (som fanger opp mer av den interne trafikken i Oslo kommune) en tilsvarende nedgang.(Kilde Prosam rapport 195 og 204)					
	Hva synes å være hovedutfordringene i arealplansammenheng. - hvilke sider ved arealplanene bør utvikles for at «nullvekstmålet» skal kunne nås		- Utbygging av hovedsykkelveinettet - Samordning av areal- og transportutviklingen mellom Oslo og Akershus vil være avgjørende for en sterk utvikling mot «nullvekstmålet». Hva som kommer ut av forpliktelser for partene (staten, fylket og kommunene) i Plansamarbeidet vil derfor meget viktig.						
	Øvrige relevante forhold knyttet til oppnåelse av nullvekstmålet		- Tiltak i transportnettet; økt frekvens, pålitelighet og hastighet i kollektivnettet, utbygging av hovedsykkelvegnettet, restriktiv parkeringspolitikk og differensierte bompengesatser						

Evt. merknader og utfyllende kommentarer:	Ingen merknader
Litteratursom er benyttet	Osloregionens ATP-strategi http://www.osloregionen.no/prosjekt/samordnet-areal-og-transportstrategi-for-osloregionen/ Byanalyse Oslo og Akershus: http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+Transportplaner/2010-2019/Utredninger+og+grunnlagsmateriale+2010-2019/_attachment/503531/binary/814817?ts=140173286d0

By- område:	Osloområdet	Kom- muner:	Oslo	Vurdert av:	Njål Arge	Sist rev:	03.02.14
----------------	--------------------	----------------	-------------	----------------	-----------	--------------	-----------------

	Kommuneplan 2008: http://www.byrådsavdeling-for-byutvikling.oslo.kommune.no/kommuneplan_2008/ Kommuneplan 2008 og K-planarbeidet 2013 http://www.sak.oslo.kommune.no/dok/Byr%5C2011%5C1%5C2010035028-850707.pdf?_ga=1.87558302.704041677.1383560076 Kommunedelplan Indre by 2005 http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/plan-%20og%20bygningsetaten%20%28PBE%29/Internett%20%28PBE%29/Dokumenter/Filer%20utlagte%20saker/KDP%20indre%20by%20saksfremstilling.pdf Parkeringsnormer for næring: http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/plan-%20og%20bygningsetaten%20%28PBE%29/Internett%20%28PBE%29/Dokumenter/dokument/planer/veileder%20parkeringsnormer%20for%20n%C3%A6ring.pdf Parkeringsnormer for bolig: http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/plan-%20og%20bygningsetaten%20%28PBE%29/Internett%20%28PBE%29/Dokumenter/plan/planer/andrexplaner/veileder_parkeringsnormer_for_boliger.pdf Handlingsplan mot støy 2008: http://www.miljo.oslo.kommune.no/getfile.php/Milj%C3%B8portalen%20%28PMJ%29/Internett%20%28PMJ%29/Dokumenter/Rapporter/st%C3%B8y%20og%20luft/handlingsplan_mot_stoey_2008_2013_med_uttalelser%5B1%5D.pdf Sykkelstrategi 2004: http://www.miljo.oslo.kommune.no/getfile.php/Milj%C3%B8portalen%20%28PMJ%29/Internett%20%28PMJ%29/Dokumenter/Rapporter/transport%20og%20mobilitet/sysselstrategi_2005-2015.pdf SSB: Byer og miljø. Indikatorer for miljøutvikling i «Fremtidens byer». http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens_byer/SSB/rapp_201227.pdf Prosam rapport 195 og 204: http://www.prosam.org/rapporter/
--	---

By- område:	Tromsø	Kom- muner:	Tromsø	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	27.01.14
----------------	---------------	----------------	---------------	----------------	-------------	--------------	-----------------

Regionale arealplaner - og evt. øvrige regionale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport, herunder fylkesplan - begrenses til paner og vurderinger med høy relevans for kommuneplanens arealdel	Planstatus; gjeldende regionale arealplaner. Pågående planarbeid, (kun substansielle vedtak). Evt eksempler på andre regionale planer av særlig interesse	Fylkesplan (2010-13) vedtatt desember 2009. Vil generelt ha styrket areal- og transportplanlegging i samarbeid med kommuner og stat. Mål at Tromsø skal ha en kollektivandel på 20 % innen 2030. Regional planstrategi vedtatt 2012. Planprogram for ny fylkesplan (2014-25) vedtatt juni 2013. Det legges ikke opp til å legge restriksjoner på areal i fylkesplanen, og heller ikke regionale planbestemmelser. Sentrumsavgrensning og retningslinjer for lokalisering av kjøpesentra skal behandles i regional plan for handel og service. Erstatter Fylkesdelplan for kjøpesenter fra 2003. Regional Transportplan (strategidel), høringsforslag sept. -13, med mål om at fremtidig trafikkvekst tas på kollektivtransport, gange og sykkel. Av alle reiser i 2030 skal 20 % skje med kollektivtrafikk og 30 % gang/sykkel. Handlingsdel sendes på høring seinere. Se høringsuttalelser fra Tromsø Næringsforening og fra kommunen . Fylkeskommunen skal lede arbeid med kollektivplan for Tromsø, oppstart i 2014; den skal gi grunnlag for neste rullering av RTP og NTP, og en evt. fremtidig bymiljøavtale. SVV: Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tromsø 2010; har vært gjennom KVV. «Kombinasjonskonsept» lagt til grunn. Tidligere bypakker (i dag med lokal drivstoffavgift) videreføres i prosjektet «Transportnett Tromsø» som startet høsten 2013.					
	Bevisst fordeling av vekst - mellom sentral by (byer)- og omegnskommunene? - mellom by-/ tettstedsområder og andre områder?	Funksjonsfordeling er primært et tema på landsdelsnivå, funksjonsdeling med nabokommunene er i liten grad aktuelt siden Tromsø er så dominerende i forhold til omlandet. Noe utflytting/etablering av industribedrifter i seinere år er styrt av virksomhetenes ønske om nærhet til E6.					
	Felles retningslinjer evt. krav: Lokalisering av boliger, handel, næring, off. sørvis m.m. Felles restriksjoner på bilbruk (inkludert parkeringspolitikk)	Det er ikke etablert eller planlagt juridisk bindende retningslinjer på tvers av kommunegrensene. Sentrumsavgrensning og retningslinjer for lokalisering av kjøpesentra gjelder kun Tromsø by, og gir ikke sterke føringer på byens arealplanlegging, men understøtter dagens status og utviklingstrekk. Bynært avlastningssenter (kjøpesentra) på Langnes er betydelig utvidet siden 2009.					
	Transportsystem Er det definert et regionalt (overordnet) transportsystem som gir føringer for arealbruken?	Få reiser med buss over kommunegrensene, til sammen mindre enn ca. 25 daglige avganger. De fleste kollektivreisene inn og ut av Tromsø skjer med fly, og noe båt. Neppe grunnlag for å definere noe regionalt kollektivsystem utover terminalene for fly og båt på Tromsøya. Øvrig regionalt transportsystem følger vegnettet. Så langt ingen kartfesting av fremtidig kollektivnett internt i Tromsø i regional plan, ut over henvisning til dagens bussruter. Så langt bare generelle målformuleringer knyttet til ATP, i tråd med nasjonal politikk. Dagens bru til Kvaløya nærmer seg kapasitetsgrensen, og bl.a. fylkeskommunale beslutninger knyttet til denne forbindelsen vil avgjørende for videre utvikling av nybære bolig- og næringsområder på øya. Ny forbindelser er ikke konkretisert.					
	Samlet vurdering: Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?	Kommentar:	☐	I høy grad	☐	Delvis	☒
		Regionale planer er ikke juridisk bindende for kommunen, og uansett ikke tilstrekkelig konkretisert til å kunne fungere som styrende. Prioriteringer på fylkesvegnettet vil ha betydning for framtidig arealbruk på Kvaløya. Arealdisponering utenfor Tromsøs grenser vil uansett ha liten betydning for transportomfang og transportmiddelfordeling i akkurat denne byen.					

Kommuneplanens arealdel - og evt. øvrige kommunale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport - gjeldende planer, pågående planarbeid (kun substansielle vedtak). - differensiering mellom ulike kommuner – se kommentarfelt	Status for kommuneplanens arealdel i storby/-er (sentrale bykommuner)	Kommuneplanens arealdel for Tromsø vedtatt 2012. Samfunnsdelen vedtatt 2008. Vedlegg: «Bystruktur og handel», «Trafikkvurdering for nye utbyggingsområder». Temakart for bl.a. grønnstruktur, gående og syklende langs hovedårene, arealer regulert til næring og for fortettingsområder. Arealdelen skal revideres samtidig med prosjektet Transportnett Tromsø; planprogram framlegges primo 2014. Våre vurderinger omfatter bare «indre område» dvs. Tromsø tettsted. Mesteparten av denne store kommunen er svært grisgrendt, og ATP-problemstillinger lite aktuelle.
	Status for arealdel i evt. utvalgte (særlig interessante) omlandskommuner	Balsfjord og Karlsøy har relativt få innbyggere og ligger relativt langt unna. Tromsøs eget areal er også meget stort, men en overveiende del av befolkningen bor i Tromsø tettsted. Vi har derfor ikke gått nærmere inn på omlandskommunenes planer.

By-område:	Tromsø	Kommuner:	Tromsø	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	27.01.14
------------	--------	-----------	--------	-------------	-------------	-----------	----------

Evt. eksempler på øvrige kommunale planer (tematiske kommunedelplaner, reguleringsplaner o.a.) med stor betydning for arealbruk og/eller transport		Kommunedelplaner for Sentrum (2008) og for Stakkevollvegen-Tromsømarka (2010) gjelder foran arealdelen. Oversikt gjeldende kommunedelplaner her . Kommunen leder arbeidet med Transportnett Tromsø, start høsten 2013. Skal bygge på KVV/KS1. Det skal i 2014 utarbeides en helhetlig kollektivplan for Tromsø i samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen. Tromsø er godkjent «sykkelby». Kommunedelplan for veilenken Breivika-Giæverbukta-Kvaløya – planprogram klart.						
Følges regionale planer opp i kommunale planer? - Endrer/fjerner den enkelte kommune bolig- nærings- og handelsområder m.m. fra sine tidligere arealplaner (reviderer disse) dersom deres planer er i strid med nyere regional plan? - Er transportsystem definert på regionalt nivå implementert?		Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
			Regionale planer gir få konkrete- og ingen juridisk bindende føringer, og vil således vanskelig kunne følges opp. Regional intensjon om å nå nullvekst-målet (trafikkveksten tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk) er også inne i kommunale planer, men ikke konkretisert i form av tiltak. KVV beskriver tiltak på vegnettet, men er mindre konkret på hvilke tiltak som skal iverksettes innen kollektivtrafikk og g/s; bare økonomisk ramme, og tilbuds- endringer (reisetid, frekvens o.a.) ikke hvordan dette konkret skal gjøres, og om tiltakene er teknisk mulig å gjennomføre innen angitt ramme. Prioriterte kollektivakser fremgår ikke av kommuneplanen, men heller ikke av regional plan så langt. Vage føringer for områder der bussruter bør styrkes er i samsvar med KVV, men tiltak synes i liten grad realitetsvurdert. Næringsforeningen skriver i sin høringsuttalelse til regional transportplan: «... dessverre virker det i dag som om transportplanlegging ikke har en tilstrekkelig sentral plass i arealarbeidet, noe som medfører et ytterligere press på en sliten infrastruktur i etterkant av nyetableringer».					
Grunnlag for at kommuneplanens arealdel kan bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gåing	Behov for areal til bolig, handel, næring, særvis mm er tilstrekkelig vurdert og dekket	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
	Analyser knyttet til framtidig behov for bolig- og næringsareal i samfunnsdelen og flere grunnlagsanalyser. Handelsareal; se nedenfor. Kommunen anslår en arealreserve for bolig på 26 år, og synes i planen å ha tatt god høyde for framtidig arealletterspørsel. Men noen utbyggingsområder har lagt inne i lang tid uten at de er tatt i bruk, det kan tyde på at disse arealene ikke er tilstrekkelig etterspurt hos utbyggerne, og at det samtidig er press på arealer som i dag ikke er avsatt til bolig (Tromsøya). Egen delutredning (vedlegg til arealdel) om trafikk i nye utbyggingsområder, transportmodellberegninger gjennomført, men det er ikke konkretisert tiltak knyttet til kollektivtilbud. Tall for behov revideres ifm kommende rullering av arealdelen.							
	Potensial for fortetting i utbygde områder er tilstrekkelig vurdert og utnyttet	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
Områder for fortetting. primært i småhusbebyggelsen sørøstover på øya og ved brohodet i Tromsdalen og nordover. Eget temakart. Detaljerte planbestemmelser som her gir generelle unntak fra tidligere reguleringsplaner. Fortettingsområdet er relativt stort, betydelig større enn gangavstand til sentrum. Ingen differensiering i forhold til kollektivdekning m.m.								
	Lokalisering av handel med evt. differensiering på varegrupper etc	Kommentar:		I høy grad		Delvis	X	I liten grad
	Delutredning bystruktur og handel, følger som vedlegg til arealdelen. Veldefinert hierarki med sentrum, avlastningssentra, bydelssentra og nærbutikker. Kommuneplanen har siden 2007 gitt relativt stor frihet til handelsetablering i avlastningssentra, med påfølgende dobling av arealet på Langnes, og samtidig betydelige ledige handelsareal i sentrum. Fylkesdelplan kjøpesenter definerer plasskrevende varer som: "biler, motor-kjøretøyer, landbruksmaskiner, trelast, båter og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesenter". Øvrige varegrupper som møbler, tepper, hvitevarer etc, kommer ikke inn under kategorien plasskrevende varer. Det er imidlertid også åpnet for andre varegrupper enn plasskrevende varer i Tromsøs avlastningssentra.							

By-område:	Tromsø	Kommuner:	Tromsø	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	27.01.14
------------	--------	-----------	--------	-------------	-------------	-----------	----------

				Kommunen har et solid faglig grunnlag med studier av handelskapasitet på bydelsnivå, basert på tilsvarende studier fra Stavanger. Dette synes imidlertid ikke å ha resultert i kommuneplanbestemmelser som i vesentlig grad styrer handelsetableringer med tanke å god kollektivdekning. Uavklart innsigelsessak (FM) knyttet til næringsetableringer, med forslag til strengere planbestemmelser som ikke gjøres gjeldende før etter meking eller avgjørelse i departementet.					
	Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted» i forhold til bl.a. - antall arbeidsplasser - antall besøkende - tilgjengelighet kollektivtrafikk - arealbehov Bruk av ABC prinsippene e.l.	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad	Noe frivillig utflytting av arealkrevende og trafikkunge virksomheter fra sentrale strøk, og nærmere E6, f.eks. Asko og Mack. Tilrettelegging for tilsvarende virksomheter imfm ny havn på Tønsnes. God kartfestet oversikt over eksisterende næringsvirksomhet (arbeidsplasser) og handel (areal). ATP-modellen tatt i bruk av Statens vegvesen, og benyttet som grunnlag for bl.a. KVV. Modellen vurderes også brukt av kommunen. Ingen bruk av ABC-prinsippene eller liknende. Men planbestemmelsene gir likevel i noen grad føringer som peker i samme retning.
	Avgrensning og fordeling av vekst mellom indre by, knutepunkter/ kollektivakser og øvrige definerte byggesoner.	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad	Avgrensning av sentrum og avlastningssentra ligger i planen. Ingen aktiv fordeling av vekst mellom sentrum, avlastningssentra, øvrige næringsområder m.m. Fordeling av vekst til omland lite aktuelt (grisgrendt) Selv om det ikke skjer aktiv kanalisering av arbeidsplasser mot sentrum, opplever kommunen at dette skjer frivillig. Planbestemmelse om at kino- og kulturtilbud ikke skal legges til avlastningssenteret på Langnes.
	Sentrums-kvaliteter - krav til andel boliger, handel, besøksintensiv virksomhet og arbeidsplasser - andre tiltak som gjør sentrum mer attraktivt	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad	Avgrensning av bysentrum er gitt i kommuneplan og mer detaljert i kommunedelplan sentrum . Tilsvarende avgrensninger også lagt til grunn i delutredning bystruktur og handel. Planverket gir en rekke tiltak for å styrke sentrum, men graden av forpliktelse og konkretisering varierer. Aktiv og begrunnet intern funksjonsfordeling i sentrum, bl.a. fokus på tilstrekkelig næringsareal. Men kommunens planverk gir ikke klare fordeler eller forrang for etableringer i sentrum. Sentrumsplanen er hjemlet i gammel PBL og for noen sentrumskvartal utdatert. Etter at inneværende arealdel ble vedtatt er det iverksatt flere prosesser, som forventes fulgt opp i kommende rullering. Tromsø kommune og Næringsforeningen setter gjennom programmet « Sentrumsløftet » satt fokus på hvordan Tromsø sentrum kan bli et enda mer attraktivt sted. Arbeidet, som er støttet av Framtidens byer har resultert i et samarbeid med betydelig investering i miljøforbedring, parkering i fjell m.m. Nord for sentrum ligger transformasjonsområdet Stakkevollvegen der gjeldende kommuneplan innebærer oppgradering og utvikling av «sentrums-liknende kvaliteter». Å kople området til bysentrum kan imidlertid kreve betydelig oppgradering av g/s-forbindelse, kollektivtilbud m.m. Oppfølging av nevnte tiltak antas å skje i kommuneplanrevisjon.
	Knutepunkter og prioriterte akser for kollektivtrafikk	Kommentar:		I høy grad		Delvis	X	I liten grad	Kollektivknutepunkter er ikke definert i inneværende arealdel, selv om eksisterende terminaler, spesielt på Langnes utgjør et slikt knutepunkt (dog med lav standard/komfort og uløste trafikkmessige utfordringer). Kollektivakser er vist i underlagsdokumenter (Transportplan Tromsø, KVV m.m.), med utgangspunkt i dagens tilbud. Ut over mer generelle ønsker om tilbudsforbedringer er det i arealdelen i liten grad konkretisert utvikling av knutepunkt og akser. Koplingen til arealbruken er svak.

By-område:	Tromsø	Kommuner:	Tromsø	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	27.01.14
------------	--------	-----------	--------	-------------	-------------	-----------	----------

		Parkerings-politikk som gir redusert bilbruk og er hjemlet i PBL (restriksjoner, normer, fjerne overflateparkering o.a.)	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr></table> Har fortsatt generell minimumsnorm, krav om en garasje plass pr boenhet, lavere krav i enkelte kommunedel- og reguleringsplaner. Ingen parkeringsrestriksjoner i kommuneplanbestemmelser. Med unntak av hjemmel for å forby overflateparkering gis heller intet styrket grunnlag for å fastsette parkeringsrestriksjoner i detaljplan. Kommunen arbeider for tiden med ny, sonegradert parkeringsnorm.		I høy grad		Delvis	X	I liten grad
	I høy grad		Delvis	X	I liten grad					
		Tilrettelegging for gående og syklende , inkl. overordnet sykkelvegnett	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr></table> Eksisterende sykkelstandard er skissert i underlagsdokumenter, og det er skissert ambisjoner for et framtidig sykkelvegnett i temakart. Ut over skisser og mer generelle ønsker om forbedringer er det i lite konkretisert utvikling av sykkelvegnett. Vanskelig å finne ut om- evt hvordan prioritering av sykkeltiltak er avstemt med prioriteringene innen arealbruk. Hjemmel for rekkefølgebestemmelse med krav om g/s-tilbud før utbygging. En betydelig del av persontransport til fots og på sykkel skjer i grønnsstrukturen, spesielt lysløypenettet på Tromsøya. Aktuelle lenker er imidlertid ikke vist, nevnt eller hensyntatt i arealdelen. Det gjenfinnes ingen klar strategi for å forkorte ganglenker eller å gjøre ganglenker mer attraktive – spesielt nær sentrum, kollektivknutepunkter og holdeplasser. Dette kan sees i sammenheng med grønnsstrukturen. Tromsø har ambisjon om å bil gang- og sykkelby. Hensyntatt topografi og klimatiske forhold og manglende tilrettelegging, viser RVU 2009 relativt høye sykkelandeler. Temaet forventes å bli viet større fokus i kommende kommuneplanrullering og i «Transportnett Tromsø».		I høy grad		Delvis	X	I liten grad
	I høy grad		Delvis	X	I liten grad					
		Klar markagrense og sammenhengende grønnsstruktur	Kommentar:	<table><tr><td>X</td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> Kommuneplanen angir veldefinert markagrense på Tromsøya og tilsvarende «byfjellgrense» på fastlandet og Kvaløya. Grønnsstruktur for øvrig, inkludert fjærområder angis i form av LNF-områder og er vist i temakart, jf. «grønn plakat». Krav om landskapsanalyse og å utrede konsekvenser for friluftsliv når nye utbyggingsområder tas i bruk. Spesielt på Tromsøya kan forhold mellom grønnsstruktur og utbygging/ fortetting i større grad avklares – spesielt med tanke på grøntdrag og ferdselsårer utenfor markagrensen. Grønnsstrukturen er selvsagt viktig for friluftsliv, men RVU indikerer at den også er en betydelig ferdselsåre for reelle reiser til fots og på sykkel (der utøvelse av friluftsliv ikke er hovedformål).	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
X	I høy grad		Delvis		I liten grad					
		Bruk av rekkefølgebestemmelser for å få transportoptimal arealbruk	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> Planbestemmelse for Kvaløya innebærer byggestopp til det kan dokumenteres kapasitet i vegnettet (Statens vegvesen har tidligere reist innsigelser her). Noen krav om dokumentasjon på infrastruktur, g/s-tiltak m.m. Vegvesenets krav og mulige innsigelser knyttet til kapasitet på vegnettet ligger til grunn for rekkefølgebestemmelser i flere store reguleringsplaner. Det er også gitt noen krav knyttet til «innslagspunkt» for bedret kollektivdekning ved ytterligere utbygging. I ett tilfelle bygges kollektivfelt som del av utbyggingsavtale. I selve arealdelen er det imidlertid lite som avspeiler en aktiv bruk av rekkefølgebestemmelser for å fremme gåing, sykling og kollektivtrafikk på bekostning av privatbil. Et mulig unntak er Sandnessundbrua til Kvaløya der økt kollektivandel kan gi eksisterende bro lengre levetid, men dette forholdet synes så langt ikke klart avspeilet i juridisk bindende bestemmelser.		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad					

By- område:	Tromsø	Kom- muner:	Tromsø	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	27.01.14
----------------	---------------	----------------	---------------	----------------	-------------	--------------	-----------------

	Er reduksjon i klimagass-utslipp, luftforurensning og støy vektlagt i kommunens arealplanlegging?	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table>						I høy grad	X	Delvis		I liten grad
			I høy grad	X	Delvis		I liten grad						
			Støy er grundig behandlet, med hensynssoner (jf. gul og rød sone), planbestemmelser, temakart og lokale retningslinjer i samsvar med gjeldende regelverk og støyveilederen. Ingen krav i planbestemmelser knyttet til luftforurensning og klimagassutslipp. Temaene er behandlet i andre kommunale dokumenter, men ikke egen kommunedelplan for klima og energi etter PBL										
	Vil kommunal arealplanlegging bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling (samlet vurdering)	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td></td><td>Delvis</td><td>X</td><td>I liten grad</td></tr></table>						I høy grad		Delvis	X	I liten grad
			I høy grad		Delvis	X	I liten grad						
			Tromsø har allerede en relativt høy kollektiv- og sykkelandel, og det kan således bli en utfordring å øke denne ytterligere. Kulturelt har man en fordel – mange tar bussen og er vant med det, men å «omvende» flere bilister til andre transportformer kan bil utfordrede. Dagens kommuneplan (før revisjon) vil i seg selv neppe bidra vesentlig til at Tromsø når nullvekstmålet for biltrafikk. Tiltak knyttet til fortetting er positive, men på langt nær tilstrekkelige til at forventet transportvekst kan tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Tiltak som så langt ikke er forankret i kommuneplanen – f.eks. Sentrumsløftet og sykkelbysatsing, vil kunne gi positive bidrag. Det er mulig at markedskreftene vil bidra til biltrafikkreduserende lokalisering av boliger og arbeidsplasser sentralt på Tromsøya. Bedre veiforbindelse og evt påfølgende utbygging på Kvaløya kan erfaringsmessig føre til større andel privatbiltrafikk enn om tilsvarende utbygging skjer mer sentralt.										
	Hva synes å være hovedutfordringene i arealplansammenheng. - hvilke sider ved arealplanene bør utvikles for at «nullvekstmålet» skal kunne nås		Den største utfordringen vi ser i Tromsøs arealplanlegging er å få til en reell kopling mellom arealbruk og transportsystem. Sykkelvegnett, kollektivakser og knutepunkter for kollektivtrafikk kan defineres langt klarere og utgjøre et tydeligere premiss for lokalisering/fortetting av boliger og arbeidsplasser. Så langt gjenfinnes i liten grad aktiv parkeringspolitikk hjemlet i PBL, og heller ikke en klar politikk for å lokalisere «rett virksomhet på rett sted» (ABC-prinsipp eller tilsvarende).										
	Øvrige relevante forhold knyttet til oppnåelse av nullvekstmålet		Bybusstilbudet i Tromsø har de siste to årene vært under press, bl.a. knyttet til regularitetsutfordringer ved oppstart av nytt bussanbud. Dette kan ha svekket kollektivtrafikkens status og omdømme. Det er mange busslinjer (høy grad av flatedekning), noe som kanskje kan gå på bekostning av sterke kollektivakser med høy frekvens. En eventuell restrukturering av byens kollektivnett kan sees i sammenheng med revisjon av arealdelen. Tromsø har valgt å ha lite restriksjoner på bilbruk, og en relativt lav drivstoffavgift. Dersom dette skal videreføres, og nullvekstmålet samtidig nås, innebærer det behov for en omfattende forbedring av tilbudet til gående, syklende og kollektivreisende med et betydelig finansieringsbehov. Tiltaksgjennomføring i samsvar med KVV fra 2010 (jf. beregninger fra Urbanet analyse) er uansett neppe tilstrekkelig, i alle fall ikke uten at transportdimensjonen ivaretas sterkere i kommuneplanens arealdel.										

Evt. merknader og utfyllende kommentarer:	Til forskjell fra de fleste andre storbyområdene har Tromsø i liten grad støtte fra regionalt areal- og transportarbeid. Kommunen må da i større grad basere arbeid med arealdelen på egne ressurser. Sammenliknet med arealdelen i de største byene er det således ikke uventet at Tromsøs arealdel i mindre grad er styrende for transportutvikling i retning nullvekstmålet.
Litteratursom er benyttet	Rapport (Urbanet) for SVV, 2010: « Framtidens kollektivtransport i Tromsø - Kartlegging av status og effekter av virkemiddelbruk» Lenker til øvrige benyttede dokumenter er gitt fortløpende i teksten.

By- område:	Trondheimsregionen	Kom- muner:	Trondheim (Tr.), Malvik (M.)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
----------------	--------------------	----------------	------------------------------	----------------	-------------	--------------	----------

Regionale arealplaner - og evt. øvrige regionale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport, herunder fylkesplan - begrenses til paner og vurderinger med høy relevans for kommuneplanens arealdel	Planstatus; gjeldende regionale arealplaner. Pågående planarbeid, (kun substansielle vedtak). Evt eksempler på andre regionale planer av særlig interesse	Fylkesplan (2009-12) omfatter både Sør- og Nord-Trøndelag. Klima, som er et hovedtema i planen, tas bl.a. opp i tilknytning til demografiske utfordringer, verdiskaping og kommunikasjoner. Videre arbeid i samsvar med Regional planstrategi (2012); det utarbeides bl.a. regional strategi for arealbruk; planprogram vedtatt 2013 Transportplan Sør-Trøndelag 2014-23 (regional plan etter PBL) er vedtatt i Fylkestinget 19. juni 2013. Avtale om statlige belønningsmidler for perioden 2013-16 inngått mellom Samferdselsdepartementet, fylkeskommunen og Trondheim kommune. Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP, vedtatt 2010) omfatter Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Melhus, Midtre Gauldal, Skaun og Orkdal. Rissa og Leksvik har sluttet seg til strategiske valg. Sør-Trøndelag fylkeskommune deltar. (Stjørdal og Leksvik ligger i Nord-Trøndelag). Planen er ikke gjort juridisk bindende (jf. hjemmel i PBL § 8-5 om regional planbestemmelse), men kommunene har vedtatt å følge opp intensjonene ved rullering av kommuneplaner. IKAP rulleres nå (IKAP-2), bl.a. med statlig støtte (MD) – planprogram fastsatt april 2013.						
	Bevisst fordeling av vekst - mellom sentral by (byer)- og omegnskommunene? - mellom by-/ tettstedsområder og andre områder?	IKAP legger til rette for felles utbyggingspolitikk for næringsarealer og boliger, og ble utarbeidet parallelt med boligprognoser. Samordnet utbyggingsmønster skal gi korte reiseavstander og bygge opp om sterke traseer for kollektivtrafikk. Det gjøres ikke omfordeling av prognostisert folketallsvekst kommuner imellom, men i hver kommune skal boliger i hovedsak legges til sentrale områder, og sentrale boligområder fortettes. Aktuelle næringsareal i hele regionen er pekt ut og sett i sammenheng, men finansiering av nye arealer er ikke avklart. I tillegg er det kartlagt og lagt til grunn muligheter for fortetting innenfor eksisterende næringsarealer. Lokalisering av godsterminal/havn, som er viktige premiss for næringsarealer, er ikke avklart.						
	Felles retningslinjer evt. krav: Lokalisering av boliger, handel, næring, off. sørvis m.m. Felles restriksjoner på bilbruk (inkludert parkeringspolitikk)	IKAP gir tallfestede, relativt detaljerte retningslinjer for lokalisering, og kan langt på veg brukes som grunnlag for planbestemmelser, bl.a. i kommuneplanenes arealdeler. For besøks- og arbeidsplassintensiv virksomhet innebærer retningslinjene bruk av ABC-prinsippene, med lokalisering av A-virksomheter på «Kollektivbuen» i Trondheim og ellers i region- og kommunesentra. Det skal ikke etableres nye sentra i regionen. Boligfelt som oppfyller IKAP sine kriterier for sentralitet, og som skal prioriteres i kommunenes planlegging inngår i en felles database. Databasen omfatter også andre hensyn, som jordvern, skolekapasitet, natur- og friluftsinnteresser og oppvekstsvilkår. Transportomfang er bare ett av flere hensyn som er lagt til grunn for IKAP – ivaretagelsen av de øvrige hensynene, f.eks. jordvern, omtales ikke her.						
	Transportsystem Er det definert et regionalt (overordnet) transportsystem som gir føringer for arealbruken?	IKAP forholder seg mest til transportsystem definert i annet planverk, og virker således ikke direkte styrende på utvikling av selve transportsystemet. Transportplan Sør-Trøndelag definerer transportsystem, hovedsakelig bestående av Trønderbanen, snøggbastruter og bussruter på vegnettet. Internt i Trondheim inngår også høystandard buss i «kollektivbuen» og Gråkallbanen. Entydig (forpliktende) kartfesting av regionalt og lokalt transportsystem (prioriterte kollektivakser og knutepunkt) mangler så langt både i IKAP og i Transportplanen. «Kollektivbuen» i Trondheim er imidlertid skissert. Hovednett for sykkel og håndtering av ganglenker er bare summarisk behandlet (se Miljøpakken nedenfor)						
	Samlet vurdering: Er regionale planer styrende for kommunenes arealpolitikk?	Kommentar:		I høy grad	X	Delvis		I liten grad

By-område:	Trondheimsregionen	Kommuner:	Trondheim (Tr.), Malvik (M.)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
------------	--------------------	-----------	------------------------------	-------------	-------------	-----------	----------

Kommuneplanens arealdel - og evt. øvrige kommunale planer med stor betydning for arealbruk og/eller transport - gjeldende planer, pågående planarbeid (kun substansielle vedtak). - differensiering mellom ulike kommuner – se kommentarfelt	Status for kommuneplanens arealdel i storby/-er (sentrale bykommuner)		Kommuneplanens arealdel for Trondheim /Tr.) vedtatt 2013. Samfunnsdelen vedtatt 2010. Planbestemmelser m/ retningslinjer innbakt og lenker til grunnlagsdokumenter.					
	Status for arealdel i evt. utvalgte (særlig interessante) omlandkommuner		Malvik (M.) ligger strategisk til mellom Trondheim og Stjørdal, og arealbruken her berører mange prinsipielle problemstillinger knyttet til ATP. Kommuneplanen for Malvik har samfunnsdel vedtatt i 2010. Areal del vedtatt 2011; se planbeskrivelse , planbestemmelser med retningslinjer og plankart .					
	Evt. eksempler på øvrige kommunale planer (tematiske kommunedelplaner, reguleringsplaner o.a.) med stor betydning for arealbruk og/eller transport		Miljøpakken for transport i Trondheim vedtatt 2008 omfatter plan for- og finansiering av hovedvegnett, kollektivtilbud og g/s-tiltak. Skal gi mindre klimautslipp, kø og støy. Miljøpakken er et samarbeid mellom Trondheim kommune, Statens Vegvesen og fylkeskommunen. Mål om at 80 % av nye boliger skal bygges innenfor eksisterende tettstedsstruktur og at 60 % av nye arbeidsintensive arbeidsplasser skal bygges innenfor de sentrale byområdene. I juni 2013 ble Miljøpakken 2 godkjent i Stortinget. Transportplan for Trondheim 2006-2015, vedtatt 2007; grunnlag for miljøpakken Kommuneplanmelding strategi for langsiktig byvekst og jordvern , 2006 (revideres) Energi- og klimahandlingsplan for Trondheim vedtatt 2010. Mål om 25 % lavere klimagassutslipp i 2020 i forhold til 1991, ATP-tiltak sentralt.					
	Følges regionale planer opp i kommunale planer? - Endrer/fjerner den enkelte kommune bolig- nærings- og handelsområder m.m. fra sine tidligere arealplaner (reviderer disse) dersom deres planer er i strid med nyere regional plan? - Er transportsystem definert på regionalt nivå implementert?		Kommentar:		I høy grad	X	Delvis	
		Vestlandsforskning viser i rapport fra 2012 til tilfeller der kommuner som har rullert sine arealdeler etter at IKAP-1 forelå, likevel har avveket fra IKAP. Det vises blant annet til et større næringsområde i Malvik som kan bli halvert. Kartlegging og videre håndtering av avvik mellom IKAP-1 og den enkelte kommunes seinere vedtatte arealdel må forventes å bli sentralt i IKAP-2, men vi har så langt ikke funnet noen systematisk gjennomgang. For Trondheims del avklarer ikke planbeskrivelsen i arealdelen om IKAP er fulgt opp – men det henvises til at «Kommunens overordnede mål for bærekraftig byvekst og vurdering av nye utbyggingsområder er i tråd med IKAPs retningslinjer». Trondheim tillater større boligbygging en andelen de ble tildelt gjennom IKAP-1. Malvik har mer direkte henvisninger til IKAP, og gjør tydeligere rede for oppfølging og avvik.						
Grunnlag for at kommuneplanens arealdel kan bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, sykkel og gåing	Behov for areal til bolig, handel, næring, sørvis mm er tilstrekkelig vurdert og dekket	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
			Behov for areal til bolig- og næringsformål i Trondheim er grundig gjennomgått og fulgt opp i arealdel. Analyser av boligbygging, boligbyggebehov og boligforsyning i eget vedlegg til planbeskrivelse. Se også IKAP. «Prosjekt 2030» viser forventet arealbehov for kommunale formål, idrett, parker m.m. og har gitt grunnlag for å avsette nødvendige arealer. Malvik definerer behov for bolig- og næringsareal med utgangspunkt i IKAP					
	Potensial for fortetting i utbygde områder er tilstrekkelig vurdert og utnyttet	Kommentar:	X	I høy grad		Delvis		I liten grad
	Trondheim har grundig kartlegging av fortettpotensial i områder langs kollektivårer. Det er gitt detaljerte planbestemmelser med krav til tetthet av boliger (antall boliger à 70 m ² BRA pr dekar) – både for nye boligområder og planer som berører eksisterende boområder. Strengere bestemmelser langs kollektivårer og i områder regulert til sentrumsformål. For næringsformål gis kun <i>retningslinjer</i> for arealutnyttelse (% BRA), differensiert etter kollektivdekning og tilgjengelighet for fotgjengere. Malvik avsatte ikke nytt areal til bolig ved siste rullering av kommuneplan, og vil ta det meste av veksten med fortetting nær definerte sentrumsområder, samt videre utbygging på Sveberg. Planbestemmelser med soneinndeling og detaljerte (men moderate) krav til tetthet ved utbygging i de ulike sonene.							

By- område:	Trondheimsregionen	Kom- muner:	Trondheim (Tr.), Malvik (M.)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
----------------	--------------------	----------------	------------------------------	----------------	-------------	--------------	----------

		Lokalisering av handel med evt. differensiering på varegrupper etc	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>Tr X</td><td>Delvis</td><td>M. X</td><td>I liten grad</td></tr></table> Detaljert handelsanalyse med katalog over lokalsentre følger som vedlegg i Trondheims planbeskrivelse. Tydelig hierarki med Midtbyen, to regionale handelssentre (Tiller og Lade/Leangen), og definerte lokalsentre. Planbestemmelser med maksimale areal knyttet til de ulike kategoriene. Skiller mellom «plasskrevende varegrupper» (f.eks. biler, båter, landbruksmaskiner, trelast, byggevarer og planteskole/hagesentre) som bare tillates i deler av regionale handelssentre – og «arealkrevende handelskonsepter» (retningslinje) som omfatter møbler, hvitevarer, arealkrevende detaljhandel/stormarked; som primært henvises til de regionale handelssentrene. Selv om Trondheim gjør en stor planfaglig innsats, vil det fremdeles være grunnlag for økning av bilbasert detaljhandel på Lade/Leangen og Tiller. Dette kan gjøre det vanskelig å hindre tilsvarende etableringer i nabo-kommunene og samlet sett bidra negativt til oppnåelse av nullvekstmålet. Malvik krever at kjøpesenter (vidt definert) legges innenfor sentrumsområdene i kommunen, herunder Sveberg ved E6. «Plasskrevende» handels- og tjenestevirksomhet jf. definisjon i fylkesplan tillates i bilbasert nærings- og forretningsområde Vuluvegen-Stav; men med krav om reguleringsplan som bl.a. skal belyse næringssammensetning. Området langs E6 har hatt stort press for ulike typer næringsetablering, ofte i konkurranse med Trondheim og Stjørdal; innsigelsessaker. Kommuneplanen tillater fremdeles etableringer langs E6 som kan være i konkurranse med virksomhet i kommunens egne sentra langs gamle E6 og sentralt i Trondheim/Stjørdal. Slik etablering vil bidra negativt til oppnåelse av nullverksmålet i hele Trondheimsregionen. Malvik har ambisjon om å gjennomføre handels- og lokaliseringsanalyse, men viser så langt ikke systematisk tilnærming i kommuneplanen.		I høy grad	Tr X	Delvis	M. X	I liten grad
	I høy grad	Tr X	Delvis	M. X	I liten grad					
		Lokalisering av «rett virksomhet på rett sted» i forhold til bl.a. - antall arbeidsplasser - antall besøkende - tilgjengelighet kollektivtrafikk - arealbehov Bruk av ABC prinsippene e.l.	Kommentar:	<table><tr><td>M. X</td><td>I høy grad</td><td>Tr X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> Trondheim har planbestemmelse om at «næringsvirksomhet skal lokaliseres i samsvar med målsetting om rett virksomhet på rett sted». Utdypet/ forklart i retningslinje, men ikke konkretisert. Underbygges av øvrige bestemmelser og retningslinjer for å gi høyere tetthet nær sentra og kollektivårer. Temakart med definerte A, B og (to typer) C-soner i planbeskrivelse. Selv om «ABC-tenkning» tydelig ligger til grunn for planutformingen, kan vi ikke se at ABC-prinsippene er operasjonalisert, for eksempel ved at det stilles krav om analyser etc. i forbindelse med detaljplan. Malvik har planbestemmelse med krav om mobilitetsplan ved etablering av virksomhet med mer enn 20 ansatte og i alle konsekvensutredninger. Mobilitetsplanen skal inkludere ABC-status. Selve kriteriene for A, B og C-virksomheter er bare gitt som retningslinje. Hverken Trondheim eller Malvik refererer til ABC-klassifisering av eksisterende virksomheter, men Malvik gir konkrete eksempler i planretningslinje.	M. X	I høy grad	Tr X	Delvis		I liten grad
M. X	I høy grad	Tr X	Delvis		I liten grad					
		Avgrensning og fordeling av vekst mellom indre by, knutepunkter/ kollektivakser og øvrige definerte byggesoner.	Kommentar:	<table><tr><td></td><td>I høy grad</td><td>X</td><td>Delvis</td><td></td><td>I liten grad</td></tr></table> I tillegg til arealformålene gir Trondheims arealdel tydelig inndeling i ulike soner med temakart for bl.a. kollektivårer/knutepunkter, A/B/C-områder. Planbestemmelser knyttet til tetthet og fortetting i ulike områdekategorier bidrar til fordeling av vekst. Eget illustrasjonskart: Bestemmelsesområder for lokalsenter og kollektivårer. «Retningsgivende» tabell tilknyttet planbestemmelse med maksimalt nytt- eller utvidelse av eksisterende forretningsareal (BRA) i lokalsentra. Arealbehov for kommunale tjenester kartlagt i Prosjekt 2030. Boligprognoser i eget planvedlegg. I tillegg kartlegging av bolig/ næring gjennom IKAP. Temaet behandles også i kommuneplanens samfunnsdel. For øvrig er det så langt ikke gitt forpliktende tallfestet fordeling av veksten mellom de ulike bydelene – og mellom sentrum, bydelssentra og mer perifere områder.		I høy grad	X	Delvis		I liten grad
	I høy grad	X	Delvis		I liten grad					

By-område:	Trondheimsregionen	Kommuner:	Trondheim (Tr.), Malvik (M.)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
------------	--------------------	-----------	------------------------------	-------------	-------------	-----------	----------

				Melding/ strategi om langsiktig byvekst og jordvern fra 2005 er noe utdatert, men skal revideres etter vedtak av kommuneplan. Revidert melding skal gi føringer for hvor byen kan/skal vokse. Dette må implementeres i kommuneplan/ kommunedelplan for å bli juridisk bindende. Malvik kanaliserer aktivt boligvekst til sentrumsområdene og følger også IKAP sitt grunnlag for vekstfordeling kommunene imellom. Se kommentar ovenfor mht. næringsareal. Det gis ikke føringer på fordeling av vekst mellom områdene langs gamle- og nye E6.						
		Sentrums-kvaliteter - krav til <u>andel</u> boliger, handel, besøksintensiv virksomhet og arbeidsplasser - andre tiltak som gjør sentrum mer attraktivt	Kommentar:	Tr X	I høy grad	M. X	Delvis		I liten grad	Trondheim har ikke bestemmelser eller retningslinjer på kommuneplannivå om andel av- eller fordeling mellom ulike typer virksomhet (handel, bolig, næring) i sentrum (Midtbyen). Men slike bestemmelser vil kunne være nedfelt i reguleringsplaner uten å være i strid med kommuneplan. Planbestemmelsenes kapittel 9 med tilhørende retningslinjer om byforming og arkitektur gir bl.a. kvalitetskrav til bygninger og byrom. Egen hensynssone for Midtbyen med ytterligere retningslinjer. Bestemmelsene og tetthet og parkering (se over/under) kan også bidra til å styrke sentrum. Egen veileder for bebyggelsen i Midtbyen . Malvik: Retningslinjer for hva sentrum på Vikhamar skal inneholde. Kommunedelplanen for Hommelvik sentrum revideres pr. 2013; hensynssone (gjennomføring) for utvidet sentrumsområde med retningslinjer om en rekke kvalitetsmessige forhold, bevaring, stasjonsområdet m.m.
		Knutepunkter og prioriterte akser for kollektivtrafikk	Kommentar:	Tr X	I høy grad		Delvis	M. X	I liten grad	Knutepunkter og kollektivakser i Trondheim er tydelig definert. Eget temakart med lokalsentra, sentrumsformål, kollektivknutepunkt og utbyggingsområder ved kollektivakser. Planbestemmelser om tilgjengelighet for gående, syklende og reisende med kollektivtransport, og om at kollektivtransportens framkomlighet skal sikres på alle hovedruter. Planbestemmelser om tetthet for bolig- og sentrumsformål, samt for bestemmelsesområder kollektivåre og lokalsenter. Strengere parkeringsbestemmelser i sentrale områder, men ikke strengere P-bestemmelser lags alle kollektivårer og knutepunkter. Malvik har en generell planbestemmelse om et utbyggingsmønster som muliggjør at framtidig trafikkvekst i størst mulig grad kanaliseres til kollektivtrafikk og gang- og sykkelveger, noe som understøttes av fortettingspolitikken, men dette er ikke operasjonalisert. Ut over en generell bestemmelse om innfartsparkering ved holdeplasser gjenfinnes ingen strategi for kollektivdekning utenom jernbanens nedslagsfelt i Hommelvik/Vikhamar.
		Parkerings-politikk som gir redusert bilbruk og er hjemlet i PBL (restriksjoner, normer, fjerne overflateparkering o.a.)	Kommentar:	Tr X	I høy grad		Delvis	M. X	I liten grad	Sonegradert parkeringsnorm som planbestemmelse i Trondheim, med relativt strenge bestemmelser nær sentrum. Maksnorm for kontor og forretning/sørvis i alle soner. Ingen maksnorm for bolig, men heller ingen minimumsnorm i Midtbyen. Men rimelig sentrumsnære områder ved kollektivårer og knutepunkter på Byåsen har relativt mindre strenge bestemmelser, f.eks. min. norm på 1,2 bilplasser per bolig (70 kvm BRA) Egen minimumsnorm for sykkelparkering i alle soner. Planbestemmelse med krav om bl.a. ladestasjon for elbil i større prosjekter, og begrensning i parkering på terrengnivå. Trondheim kommune har utarbeidet egen veileder for parkering . Retningslinje angir at plasseringen og fordelingen mellom plasser for biler og sykler skal vises på en egen parkeringsplan som skal følge planforslag eller søknad om tiltak. Malvik har minimumsnormer for heler kommunen, men noe gradert etter ABC-inndeling. Minimumsnormen i Malviks sentrumsområder (1,5) er faktisk høyere enn i Trondheims ytre sone (1,2). Krav om fellesløsning i kjeller for sentrumsområdene. Krav om sykkelparkering.

By- område:	Trondheimsregionen	Kom- muner:	Trondheim (Tr.), Malvik (M.)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
----------------	--------------------	----------------	------------------------------	----------------	-------------	--------------	----------

		Tilrettelegging for gående og syklende, inkl. overordnet sykkelvegnett	Kommentar:	Tr X	I høy grad		Delvis	M. X	I liten grad
				I Trondheims arealdel ivaretas hensyn til gående og syklistere bl.a. gjennom planbestemmelser om at • plankartets hovedruter for sykkel skal sikres og etableres; men temakart i planbeskrivelsen finnes bare som «foreløpig utkast», kfr. transportplan for Trondheim og bevilgningsvedtak i miljøpakken • hovedvegnettet for sykkel primært skal etableres som et eget tilbud for syklende, adskilt fra gangtrafikk • alle planforslag skal ta hensyn til tilgjengelighet for gående, syklende og reisende med kollektivtransport, samt virkningene for trafiksikkerhet og framkommelighet på berørt veinett • nye utbyggingsområder skal tilrettelegges med effektive sykkelforbindelser til hovedvegnett • det ved fjernveier og hovedveier skal opparbeides sikre traséer og krysningspunkter for gående og syklende • det for et tiltak sin bygge- og anleggsfase skal være godkjent en plan som bl.a. sikrer at gående og syklende ivaretas • det i hele kommunen innføres minimumsnormer for sykkelparkering og retningslinjer om • hensyn til trafiksikre snarveier, gang- og sykkelforbindelser for å sikre barn og unges behov. • at bystrukturen skal utformes slik at den gir kortest mulig avstander for gående og syklende • parkeringsplan som skal følge alle planforslag og omfatte sykkelparkering Tiltak og virkemidler for å få flere til å gå kan synes noe «diffuse». Mer konkrete tiltak med finansiering inngår i Miljøpakken. Malvik har ikke definert sammenhengende sykkelvegnett og det vises heller ingen strategi for effektive gangforbindelser til stasjoner og sentrumsområder. Ingen temakart eller oversikt. Parkeringsnorm for sykkel, og krav om sykkelparkering ved kollektivknutepunkt (ikke nærmere definert). For øvrig bare mer generelle bestemmelser om tilrettelegging.					
				X	I høy grad		Delvis		I liten grad
		Klar markagrense og sammenhengende grønnstruktur	Kommentar:	Veldefinert markagrense («rød strek»); hensynssone i LNF. Tilsvarende for definerte kulturmiljø og kulturlandskap. Se også kommuneplanmelding med strategi for langsiktig byvekst og jordvern, 2006, vedtatt revidert med ambisjon om klarere grense mot dyrka jord som vernes («grønn strek»). Forhold som kan bli viktige for framtidig transportomfang er ikke helt fastlagt siden strategien ikke ble ferdig revidert før rullering av kommuneplanen. Grønnstruktur angitt som eget formål og med egne planbestemmelser og markering for turveg/turdrag i plankart. Arealdelen gir ingen henvisning til grønnstrukturen som ferdselsåre til fots og på sykkel (der utøvelse av friluftsliv ikke er hovedformål). Det finnes veileder om grønnstrukturen fra 2007, og flere aktuelle temaplaner, bl.a. for idrett, friluftsliv og friområder (2009-16) men ingen av disse har status som kommunedelplan etter PBL. Malvik har ikke markert markagrense i plankart, men aktuelle hensyn synes godt ivaretatt gjennom arealdelens LNF-områder. Egne hensynssoner for nærturområder og friluftsliv. Vektlegging av ferdselsåre langs fjorden og inn i marka, noe som bl.a. står sentralt i diskusjonen om utvikling av nytt næringsområde ved Sveberg (jf. oppfølging av IKAP). Malvik vektlegger også grønnstrukturen som ferdselsåre for gående og syklende.					
					I høy grad		Delvis	X	I liten grad
				Trondheim har generell rekkefølgebestemmelse om at nye boliger ikke tas i bruk før det er etablert trafiksikker skoleveg. For øvrig enkelte rekkefølgekrav knyttet til trafikkkløsnings for utbyggingsområder og opparbeiding lokalt. Ellers har vi ikke funnet eksempler på aktiv bruk av rekkefølgekrav som i betydelig grad kan bidra til oppnåelse av nullvekstmålet. Ikke funnet eksempler på aktuell type rekkefølgebestemmelser i Malvik.					

By- område:	Trondheimsregionen	Kom- muner:	Trondheim (Tr.), Malvik (M.)	Vurdert av:	Rune Opheim	Sist rev:	26.01.14
----------------	--------------------	----------------	------------------------------	----------------	-------------	--------------	----------

	Er reduksjon i klimagass-utslipp, luftforurensning og støy vektlagt i kommunens arealplanlegging?	Kommentar:	Tr X	I høy grad		Delvis	M. X	I liten grad
	Soneinndeling og planbestemmelser for støy og luftkvalitet i Trondheim. Mulighet for å lempe på krav (med avbøtende tiltak) i knutepunkter etc. Reduksjonsmål for klima i samfunnsdelen og i Energi- og klimahandlingsplan, men ikke egen kommunedelplan for etter PBL. Planbestemmelser om energibruk i bygg. Malvik har generelle støykrav i bestemmelser, men dokumenterer ingen kartlegging eller soneinndeling. Luftforurensning og klimagassutslipp er ikke tema i arealdelen.							
	Vil kommunal arealplanlegging bidra til at trafikkveksten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling (samlet vurdering)	Kommentar:	Tr X	I høy grad		Delvis	M. X	I liten grad
	Trondheim spiller i sin kommuneplan på et bredt register av tiltak og virkemidler som kan bidra til at nullvekstmålet nås. Sammenhengen mellom arealbruk og transportsystem er tydelig og konsekvent Malviks kommuneplan vil så langt i liten grad bidra som redskap for å nå nullvekstmålet; å få det til må imidlertid anses som mer krevende her enn i en stor bykommune som Trondheim. Fortetting rundt Hommelvik/ Vikhamar og bruk av ABC-prinsippene er positivt, men bilbasert utvikling langs E6 fremdeles en betydelig utfordring.							
	Hva synes å være hovedutfordringene i arealplansammenheng. - hvilke sider ved arealplanene bør utvikles for at «nullvekstmålet» skal kunne nås		Effektiv håndhevelse av Trondheims mange planbestemmelser i arealdelen vil være utfordrende, og planen kan være sårbar for manglende oppfølging, både fra administrasjon og lokalpolitikere. Finansiering gjennom Miljøpakken muliggjør en rekke tiltak for gående, sykkel og kollektivtrafikk, men også betydelige forbedringer på vegnettet. Framtidig takstnivå for bil og bruk av provenyet vil ha avgjørende betydning. Selv om Trondheim planfaglig sett gjør svært mye riktig, kan det stilles spørsmål om selve plangrepene er kraftige nok til å styre byutviklingen i retning nullvekstmålet. Å måle plangrepenes faktiske størrelse og potensielle effekt vil kreve en kvantitativ tilnærming. Plangrepenes effekt vil også være sterkt avhengig av framtidige restriksjoner på bilbruk og ressursbruk til kollektivtrafikk og g/s-nett. Malvik mangler en tydelig strategi for å få til høyfrekvent kollektivtrafikk mot Trondheim/Stjørdal som kan være konkurransedyktig mot bil. Det mangler også sammenhengene sykkelstrategi og vurdering av ganglenker. Når dette er på plass blir det lettere å avgjøre hvilken arealbruk som best understøtter nullvekstmålet; og da kan fortetting og ABC-strategien få langt større effekt.					
	Øvrige relevante forhold knyttet til oppnåelse av nullvekstmålet		Mål i kommuneplanens samfunnsdel (Trondheim): «I 2020 er Trondheimsregionen rollemodell for konkurransedyktige og bærekraftige areal- og transportløsninger». Liknede ambisiøse formuleringer finnes i IKAP og andre plandokumenter. Vern av dyrkamark og grønnsstruktur kan i noen grad komme i konflikt med nullvekstmålet for bilbruk. Kommunene i Trondheimsregionen vektlegger jordvernet i ulik grad, og det får konsekvenser for hvilke arealer som tas i bruk. For utbyggere kan det også fortone seg mer attraktivt å operere i jomfruelig terreng framfor mer komplisert fortetting – det kan lede til unødig press på landbruksarealer og grønnsstruktur dersom det uansett er potensielle for å fortette allerede utbygde områder.					

Evt. merknader og utfyllende kommentarer:	Ved behov for differensiering mellom kommunene benyttes følgende forkortelser: Tr. = vurdering for Trondheim kommune M. = vurdering for Malvik kommune Fylkesplan og regionale planer i Nord-Trøndelag er ikke vurdert.
Litteratur som er benyttet	Rapport utarbeidd for Kommunane sin organisasjon (KS): «Barrierar og hindringar for heilskaplege sektoroverskridande samarbeid på klimaområdet», 2012 - hovudrapport frå Vestlandsforskning , inkl. vurdering av IKAP - underlagsrapport frå Civitas Lenker til øvrige benyttede dokumenter er gitt fortløpende i teksten.

