

# Innst. S. nr. 246

(2001-2002)

## Innstilling frå energi- og miljøkomiteen om betre miljø i byar og tettstader

St.meld. nr. 23 (2001-2002)

Til Stortinget

### 1. SAMANDRAG

Regjeringa ønskjer å vidareutvikle ein heilskapleg og samordna by- og tettstadpolitikk, som skal gjelde på tvers av sektorar og forvaltningsnivå. Denne meldinga gjer greie for utviklingstrekk og utfordringar - og konkretiserer overordna mål og prinsipp for utvikling av attraktive, miljøvenlege og funksjonelle byar og tettstader.

Regjeringa vil leggje til rette for:

- Trygge, vakre og opplevingsrike byar og tettstader med god miljø- og bukvalitet for befolkninga.
- Funksjonelle og attraktive byar og tettstader for eit konkurransedyktig næringsliv.
- Bystrukturar og bymiljø som stimulerer til helsefremjande livsstil.
- Eit funksjonelt og miljøvenleg transportsystem med sterkare satsing på kollektivtransport, sykling og gange.
- Byar og tettstader som tek vare på natur- og kulturmiljøet.

I meldinga vert det fremja ein del forslag for få betre planlegging etter plan- og bygningslova (PBL), som mellom anna går på forenkling og effektivisering. Dette må sjåast i samanheng med revisjonen av PBL som no er starta, og departementet tek sikte på at oppfølginga av Planlovutvalet skal leggjast fram for Stortinget våren 2004.

Regjeringa vil leggje til rette for og stø opp om ei utvikling som tek vare på det gode livet i byar og tettstader og dei positive kvalitetane ved å bu sentralt. Det er viktig at både den overordna bystrukturen og dei ein-skilde områda i byane og tettstadene vert utvikla i den retninga ein ønskjer. Å utvikle meir berekraftige og konkurransedyktige byar og tettstader krev eit langsik-

tig perspektiv der arealplanlegginga blir eit viktig reiskap.

Behovet for nært samarbeid mellom ulike offentlege etatar, næringsliv og befolkninga er ein viktig føresetnad for å nå Regjeringa sine mål. Kommunane har ein nøkkelrolle i dette arbeidet. Regjeringa konkretiserer i meldinga planprinsipp for dei overordna fysiske strukturane for byar og tettstader og for den meir detaljerte fysiske utviklinga av stadene. Fylkeskommunane og kommunane har saman med staten eit ansvar for å følgje opp desse prinsippa gjennom areal- og transportplanlegginga regionalt og lokalt.

### Miljøvenlege by- og tettstadstrukturar

Regjeringa meiner at byar og tettstader i større regionar bør samarbeide om den regionale utviklinga. Ein meir berekraftig byutvikling må sikrast gjennom langsiktige utbyggingsstrategiar og samordna areal- og transportplanlegging.

Byane og tettstadene i framtida bør vere tette, funksjonelle, mangfaldige og i større grad vere baserte på miljøvenleg transport. Eit tenleg hovudvegnett bør tilgodesjå byane og tettstadene sine viktigaste knutepunkt og funksjonar som krev mykje biltransport. Kollektivtransporten må styrkjast og vere ryggraden i transportsystemet og bystrukturen. Grøntstrukturen, det biologiske mangfaldet og viktige kulturmiljø skal sikrast som føresetnad for ei tettare byutvikling. Tettleiken til byane og klar avgrensing mot omlandet med jordbruksareal og til marka er viktig for å redusere arealforbruket, ta vare på det biologiske mangfaldet og sikre friluftslivet. Ny utbygging bør i hovudsak skje innanfor byggesona, ved omforming og fortetting, framfor utbygging på grøne areal. Nye bustader og verksemder som fører til mange reisande, bør lokaliserast til knutepunkt og andre nærrområde for kollektivtransporten.

### Betne miljø i byar og tettstader

Regjeringa vil ta initiativ til å utvikle samspelet mellom byane, tettstadene og omlandet til desse. Regjeringa vil leggje til rette for å utvikle attraktive tettstader som både har ei klar rolle som livskraftige ankerfeste i sine lokalsamfunn og som samstundes er ein del av ein overordna bystruktur.

I dei såkalla arbeids-, bustads- og serviceregionane (ABS-regionar) bør det definerast regionsentra med tydelege regionale funksjonar.

Regjeringa vil halde fram med programmet "Attraktive og miljøvenlege tettstader i distrikta", som skal avsluttast i 2005. Det vil bli lagt vekt på betre samordning av offentlege og private verkemiddel, opparbeide kompetanse for å utvikle samarbeid og partnerskap, formidle kunnskap og røynslar og styrkje nettverket mellom dei deltakande partane.

### Bystrukturar og samordna areal- og transportplanlegging

Regjeringa vil ta initiativ til å utvikle samspelet mellom byane, tettstadene og omlandet til desse. Særpreget til tettstadene og regionane og deira spesielle føresetnader for utvikling av næringsliv og tenestetilbod må utnyttast, slik at ein kan få betre regional balanse og god ressursutnytting. Regjeringa vil halde fram med programmet "Attraktive og miljøvenlege tettstader i distrikta", som skal avsluttast i 2005.

Regjeringa meiner det er nødvendig med ei sterk kopling mellom areal- og transportplanlegging og samferdsleinvesteringar i byområda. Dette vil kunne føre til at investeringsmiddel i større grad kjem kollektivtransportssystemet og sykkelvegnettet til gode.

Regjeringa vil revidere dei rikspolitiske retningslinene for samordna areal- og transportplanlegging med bakgrunn i røynslar og evalueringar.

Regjeringa meiner byområda skal utviklast med utgangspunkt i samordna areal- og transportplanar og at følgjande prinsipp bør leggjast til grunn:

- Den geografiske avgrensinga av planarbeidet må tilpassast byområdet si funksjonelle avgrensing - uavhengig av administrative grenser.
- Planprosessen må organiserast som eit samarbeid mellom styresmakter om høvesvis arealplanlegging og transportplanlegging innanfor det geografisk avgrensa området.
- Det bør fastsetjast mål for dei utfordringane som skal løysast gjennom planen.
- Planen bør klarleggje ein heilskapleg verkemiddelstrategi for å løyse byområdet sine utfordringar. Utbyggingsmønster, senterstruktur, grøntstruktur, investeringar i og drift av transportsystem og andre verkemiddel, her medrekna trafikkavgrensa tiltak, bør sjåast i samanheng.
- Planen bør klarleggje ansvaret for gjennomføring og finansiering av valde løysingar.

Regjeringa meiner det er nødvendig med ei sterkare kopling mellom areal- og transportplanlegging og samferdsleinvesteringar i byområda. Samordna areal- og transportplanar skal stå sentralt i Nasjonal transportplan sine prioriteringar av prosjekt i byområda.

Regjeringa vil rette fokus mot statlege lokaliseringsavgjerder for å sikre at lokalisering av slik verksemd medverkar til å utvikle byar og tettstader i den retninga ein ønskjer. Regjeringa vil leggje samordna areal- og transportplanar til grunn for avgjerder om lokalisering av større offentleg verksemd, her medrekna service-, helse- og utdanningsinstitusjonar.

Det er nødvendig med ein eigen transportpolitikk for byområda, der det skal leggjast til rette for at ein auka del av kollektivtransporten skal vere eit alternativ til å auke vegkapasiteten. Målet til Regjeringa er å auke kollektivtransporten sin marknadsdel i høve til personbilen i byområda.

Ei einssidig forbetring i tilbodet i kollektivtransporten vil ikkje vere tilstrekkeleg for å auke kollektivtransporten sin marknadsdel i høve til personbilen. Det må også leggjast til rette for trafikkavgrensa tiltak.

Regjeringa vil setje i verk forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområde. Føremålet er å få til ein betre og meir samordna areal- og transportpolitikk i storbyområda og ei samla utnytting av dei midla som staten, fylkeskommunane og kommunane brukar til transportføremål. Røynslene frå forsøka vil også gi grunnlag for å vurdere ei føremålstenleg organisering av planlegginga i byområda. Forsøka er nærare gjort greie for i stortingsmeldinga om kollektivtransport, jf. St.meld. nr. 26 (2001-2002).

Regjeringa vil vidareutvikle og formidle ny kunnskap om samanhengen mellom arealbruk, bystruktur, transport, fysisk aktivitet og helse, slik at førebyggjande helsepolitikk i sterkare grad vert integrert i areal- og transportplanlegginga. Det vil bli lagt til rette for ei vidare utbygging av samanhengande sykkelvegnett, der det vert lagt stor vekt på fysisk utforming, skilting og oppmerking.

Regjeringa vil i tillegg utarbeide ein nasjonal sykkelstrategi i samband med Nasjonal transportplan 2006-2015.

Regjeringa vil gjere greie for behovet for ny hamnestruktur, med sikte på å medverke til næringsutvikling, robuste regionar og betre rollefordeling og samvirke mellom dei ulike transportformane. Regjeringa meiner at det bør vurderast å få til fleire interkommunale hamnesamarbeid.

### Fortetting og byomforming

Regjeringa vil leggje til rette for at fortetting og omforming skjer med kvalitet, og at lokalområde i byar og tettstader vert utvikla i eit heilskapleg perspektiv. I stor grad må utfordringane knytt til trafikk og press på areal møtast med heilskapelege grep som gjer det mogleg å halde på og vidareutvikle eksisterande kvalitetar, og som samstundes tek vare på behovet for forny-

ing. Det er særleg behov for satsing på pleie av omgjevnadene, offentlege uterom, grøntareal og kulturmiljø.

### Grøntstrukturen

Regjeringa meiner grøntstrukturen bør kartleggjast og innarbeidast i by- og tettstadsplanane for arealbruk og transport, og vedlikehald av grøntstrukturen bør vere ein del av kommunane sitt arbeid med førebyggjande helsevern.

For å vedlikehalde og vidareutvikle grøntstrukturen vil Regjeringa:

- Medverke til at kunnskap om biologisk mangfald blir lagt til grunn.
- Utvikle geografiske informasjonssystem og geodata som tek vare på behovet for data om tilstand og utvikling av grøntstruktur.
- Medverke med vegleiingsverksemd andsynes by- og tettstadskommunar, her medrekna juridiske problemstillingar.

Regjeringa vil også følgje opp framlegga i friluftsmeldinga om å medverke til å få i stand eit kompetansenettverk for grøntstruktur.

### Kulturminne og kulturmiljø

For at kommunane, næringslivet, friviljuge organisasjonar og private betre skal kunne følgje opp mål og oppmodingar frå sentralt hald om auka satsing på kulturminnevernet, vil Regjeringa:

- Medverke til å styrkje rehabilitering som alternativ til nybygging innan byggje- og eigeomsbransjen, mellom anna ved å sjå nærare på økonomiske rammevilkår for eigarar og staten sin praksis i høve til eigen bygningsmasse.
- Styrkje kommunane sine føresetnader til å forvalte kulturminne gjennom plan- og bygningslova og ved overføring av oppgåver på kulturminnefeltet.
- Styrkje kulturminneaspaket i plan- og bygningslova for å gjere det lettare for kommunane å utarbeide og gjennomføre kulturminnestrategiar.
- Styrkje og vidareutvikle det etablerte bynettverket for samarbeid om kulturminnearbeid. Departementet vil vurdere å setje i gang pilotprosjekt med auka lokalt ansvar innanfor kulturminneforvaltninga i samarbeid med byane og andre interesserte kommunar.
- Oppdatere registre og kunnskapsbasar slik at kunnskapen som finst på feltet blir tilgjengeleg også for dei som skal ta avgjerd, forvaltninga, eigarar og publikum.
- Oppgradere kunnskapsgrunnlag, FoU og allsidig kompetanseutvikling, medrekna handverksfaga.
- Stimulere til auka samarbeid mellom offentleg forvaltning, museum, fagmiljø, friviljuge organisasjonar og utdanningsinstitusjonar.

### Luftforureining og støy

Regjeringa vil styrkje innsatsen for å betre luftkvaliteten mellom anna ved å:

- Fastsetje strengare grenseverdiar for lokal luftkvalitet i løpet av 2002 gjennom ny føresegn om lokal luftkvalitet, basert på EUs direktiv for grenseverdiar av forureinande stoff i luft.
- Leggje dei nasjonale måla for lokal luftkvalitet til grunn for Nasjonal transportplan (NTP).
- Vurdere og iverksetje tiltak for å redusere utsleppa frå skip og hamner.
- Dempe transportbehovet i byregionane ved å stimulere til planlegging og avgjerder som vektlegg dette.
- Styrkje miljøvenlege og helsefremjande transportformer som kollektivtransport, sykkel og gange.
- Auka kunnskap om forureining frå vedfyring og vurdere verkemiddel som kan redusere denne forureininga.
- Leggje til rette for bruk av reinare drivstoff.
- Invitere til etablering av pilotprosjekt for utprøving av miljøsoner i nokre norske byar for å klarleggje moglege tiltak og verkemiddel.

Hovudstrategien til Regjeringa for å redusere støyplagen og nå det nasjonale målet for støy er å setje i verk ein offensiv for kjelderreduserande tiltak. Dette inneber mellom anna å:

- Ta i bruk verkemiddel som stimulerer til auka bruk av støysvake kjørety og bildekk.
- Styrkje regelverket og praktiseringa av dette, mellom anna gjere plan- og bygningslova og plan-systemet betre som det primære støyførebbyggjande verktyet.
- Leggje det nasjonale målet for støy til grunn i Nasjonal transportplan (NTP).
- Invitere til etablering av pilotprosjekt for utprøving av miljøsoner i nokre byar.
- Styrkje kompetansen, forskning og modellutvikling innan støyfeltet.

### Statlege initiativ

For å redusere lokale miljøproblem vil Regjeringa invitere til utprøving av miljøsoner i nokre byar og tettstader, og dei ulike miljøutfordringane skal sjåast under eitt innanfor eit område. Miljøsoner er særleg eigna i byar og tettbygde strøk som har store miljøproblem som skuldast vegtrafikk.

Regjeringa meiner det er behov for ei betre koordinering av staten sine interesser i byområde med samansette utfordringar. Eit eksempel på dette er staten si avtale med Oslo kommune om eit forplikande samarbeid om betre miljø i Groruddalen.

Regjeringa meiner at det er viktig for sentrumsutviklinga å få til eit godt samarbeid mellom kommunen og dei tunge aktørane i sentrum, private som offentlege. Det kan utprøvast alternative organisasjonsmodellar

for samarbeid om planlegging, drift og vedlikehald med utgangspunkt i felles kvalitetsmål.

Regjeringa strekar under kor viktig det er at byomforming og ny utbygging kan knyttast nært til kollektivtransporten, ved stasjonar eller knutepunkt. Regjeringa vil på ulike måtar leggje til rette for gjennomføring av fortetting og omformingsprosjekt.

Regjeringa vil stimulere næringslivet til å ta større ansvar for reisene til sine tilsette og kundar gjennom vegleing og støtte til å utarbeide mobilitetsplanar og ved å innføre incentiver for å fremje miljøvenleg og helsefremjande transportval.

## 2. MERKNADER FRÅ KOMITEEN

### Attraktive byar og tettstader

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sylvia Brustad, Rolf Terje Klungland og Synnøve Konglevoll, frå Høgre, Øyvind Halleraker, Siri A. Meling og Leif Frode Onarheim, frå Framstegspartiet, Øyvind Korsberg og Øyvind Vaksdal, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland og Ingvild Vaggen Malvik, frå Kristeleg Folkeparti, Ingmar Ljones og leiaren Bror Yngve Rahm og frå Senterpartiet, Inger S. Enger, vil understreka at det er viktig at vi i Norge utnyttar dei naturgjevne, kulturelle og menneskelege ressursane som finst i dei ulike regionane i landet. Komiteen meiner difor at det er viktig at det vert ført ein offensiv by- og tettstadspolitikk. Desse stadene har funksjonar som servicestader og møteplassar, ikkje berre for innbyggjarane i dei kommunane det gjeld, men også som knutepunkt for kommunane rundt desse stadene.

Komiteen meiner det er viktig at primærkommunar, fylkeskommunar og staten samarbeider om å skapa byar og tettstader med godt miljø og som er gode å bu i.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, vil peike på at næringspolitikk og bypolitikk i stadig større grad er to sider av same sak. I ein situasjon der kapitalen flytter seg lett, og den menneskelege mobiliteten aukar, blir byane og tettstadene sin attraktivitet i høve til miljø og kulturelle og sosiale behov stadig viktigare for næringslivet sine avgjerder om lokalisering og investeringar.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peike på at det bør vere eit mål for norsk regional politikk at folketilveksten i byane bør vere avgrensa. Dette vil minske pressproblema der og hindre fråflytting frå distrikta. For at dette skal bli vellukka, må ulike verkemidlar takast i bruk.

### Funksjonelle bystrukturar

Komiteen viser til at mange finn det å bu i by som det beste bualternativet. Her finn folk eit mangfald av kulturelle tilbod, ulike lag og organisasjonar, utdanningstilbod, arbeid, variert tenestetilbod, og mange kulturar møtast.

Komiteen vil samstundes peike på at eit tett busetnadsmønster gir ei rekkje utfordringar i høve til by- og arealplanlegging, utbyggingsstrukturar, gode bumiljø, bevaring av grøne areal og etablering av nye. Dette heng saman med korleis utfordringane knytta til miljø og samferdsle vert løyste. I ein by må kollektivtrafikken ha ein sentral plass i transport av menneske. Ein byutviklingspolitikk som stimulerer til heilskapleg tenking og planlegging i høve til bustad, arbeidsplassar, fritids- og kulturtilbod og transport, vil løysa mange av dei miljøutfordringane byane har. Hovudgrepet må vere at utviklinga i byar og bystrukturar vert konsentrert for å dempe presset på nære friluft- og rekreasjonsområde, kystnære område og verdifulle jordbruksområde.

Komiteen vil peike på at byane og tettstadene veks. Det må møtast med endringar i byplanlegginga.

I samband med dette er fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, nøgd med at Regjeringa legg opp til at kollektivtransporten skal vere ryggraden i transportstrukturen i byane.

Komiteen meiner vidare at det må leggjast til rette med god infrastruktur. Desse endringane må byggje opp under miljøvennlege bystrukturar og transport-system, for å gjere dei fysiske omgjevnadene betre. Denne utviklinga må fangast opp med gode framtidsretta kommune- og reguleringsplanar og byplanlegging, både for å finne fysisk plass til bustader og for å unngå at bustader og utbygging vert for dyrt. Komiteen meiner at lokaliseringspolitikk, arealbruk, transportstrukturar, omforming og utvikling av eksisterande by- og tettstadsområde er sentrale faktorar som må vurderast i eit regionalt perspektiv og kome sterkare inn i planlegginga av område som skal ha knutepunkt og senterfunksjonar.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til dei rikspolitiske retningslinene for transport- og arealplanlegging som er utforma med mål om å få ned transportomfanget, og få endra transportmiddelfordelinga. Fleire uavhengige forskingsinstitusjonar har dokumentert at desse målsetjingane ikkje blir oppnådd slik retningslinene blir følgd opp i dag. Desse medlemene har merka seg at oppfølginga av retningslinene er mangelfull både hjå sentrale og lokale styresmakter.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser til at i St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, skriv Regjeringa:

"Regjeringen vil revidere de rikspolitiske retningslinjene for samordna areal- og transportplanlegging med bakgrunn i erfaringar og evalueringar. Prinsippene i denne meldinga vil danne utgangspunkt for revisjonen."

Fleirtalet ønskjer ein slik revisjon velkommen. Ved ein slik revisjon er det viktig at retningslinjene får ein presis og mindre generell form enn dei har i dag.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti ønskjer at følgjande fortettingsprinsipp skal leggjast til grunn i revideringsprosessen:

- Fortetting skal, om mogleg, skje på grå areal,
- fortetting i sentrumsområde skal prioriterast,
- det skal leggjast til rette for progressiv fortetting (dvs. fortetting på veg- og parkeringsareal).

Desse medlemene meiner at om desse prinsippa blir brukt saman, vil det bli lettare å skilje mellom gode og mindre gode fortettingsområde i byane. Retningslinjene må utformast på ein måte som gjer at verksemder og institusjonar får sterkare bindingar til å velje dei aller beste lokaliseringalternativa ut frå eit miljøperspektiv.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønskjer at krava som vert sette i dei rikspolitiske retningslinjene blir innarbeidde i eksisterande lovverk. Dette gjeld særleg kravet om at det skal utarbeidast planar for kollektive transportløyningar. Desse medlemene ber Regjeringa vurdere å gi dei rikspolitiske retningslinjene for samordna transport og arealplanlegging styrkt juridisk status.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet viser til at dei rikspolitiske retningslinjene for samordna areal- og transportplanlegging nå skal reviderast ut frå behova i byar og tettstader. Det betyr at dei ikkje utan vidare vil bli eigna til bruk i meir spreiddbygde område.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, meiner at det må satsast på fortetting og utvikling av område innanfor dei eksisterande by- og tettstadsgrensene framfor utviding av desse grensene. Dette er viktig slik at ikkje spreieing av bustader, arbeidsplassar og tenestefunksjonar fører til auka avstandar mellom dei ulike funksjonane, auka transportbehov og eit mindre gunstig servicetilbod for innbyggjarane. Ein sterk vekst i arealforbruket fører med seg bandlegging av produktive landbruksområde, reduserer artsmangfaldet og truer verdifulle natur- og kulturområde.

Fleirtalet viser til verdien av at alle større kommunar med grense mot skog og utmark utarbeider plan for forvaltning av desse områda innan 2006. Fleirta-

let sluttar seg til at dette planarbeidet vert utført etter denne framdriftsplanen.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peike på at ein slik planlegging vil medføre auka kostnader for dei kommunane det gjeld. Desse medlemene meiner at midlane som trengst til eit slikt arbeid må tilførast kommunane.

Desse medlemene viser til at vern om bynære marker også vil være eit viktig planleggingsgrep i framtida, både for å sikre befolkninga nær tilgang på områder for friluftsliv og rekreasjon, men òg for å fremje miljøvenleg fortetting av byområda.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti meiner at målsettinga om at alle større kommuner med grense mot skog og utmark utarbeidar ein plan for forvaltning av desse områda innan 2006 er for lite forpliktande og ambisjøs. Desse medlemene vil streke under at behovet for berekraftig forvaltning av bymarker er spesielt stort for marker som vert forvalta av fleire kommunar og fylkeskommunar i fellesskap.

Desse medlemene vil på denne bakgrunn fremje følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa koma tilbake til Stortinget med ein handlingsplan for berekraftig bruk og vern av bynære marker, som sikrar ei langsiktig og økologisk forsvarleg forvaltning av bymarkene, og som fremjar fortetting av bystrukturen."

Komiteen vil peike på at grunnideen til byar og tettstader ligg i marknadsplassen. Det er difor viktig at dei framstår som funksjonelle og attraktive for næringslivet og inneheld dei viktigaste tenestene folk treng til dagleg. Kommunane må gjere det klart kva dei vil ta vare på, og retningsliner for byutvikling er viktige signal for at næringslivet kan planleggje betre.

Komiteen viser til at ønsket om å utvikle meir etablering i sentrum er avhengig av at dei regionale planane legg til rette for samarbeid mellom kommunane, og at rammekrav og incentiver for næringslivet er tilpassa dei måla som er sette for samfunnsutviklinga.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det i denne sammenhengen er viktig å være oppmerksom på at det ikke er handelen som har bruk for byene, men byene som har bruk for handelen.

Disse medlemmer vil vise til den utvikling vi har hatt de senere år med at større deler av den handel man tidligere hadde i byer og tettsteder, nå i økende grad er flyttet til kjøpesentra utenfor sentrumsområdene. Dette har bl.a. sin årsak i at tilgjengelighet til sentrumsområdene er blitt vanskeligere enkelte steder. Gågater, grøntanlegg, parker og bilfrie soner er selvfølgelig positivt for opplevelsen i byområder, men der

dette er overdrevet har det medført at handelen i stor grad har stoppet opp.

Disse medlemmer vil hevde at miljøvernernes ønske om bilfrie sentrumsområder, mange steder har medført økt bruk av bil. Dette skyldes at tilgjengeligheten i sentrumsområder er vanskeliggjort, og handelen er flyttet til kjøpesentra utenfor byene. De som ønsket mindre bilkjøring har m.a.o. bidratt aktivt til økende bilbruk, det stikk motsatte av det som var hensikten.

Disse medlemmer mener at denne utviklingen skyldes en bypolitikk som i altfor liten grad har tatt hensyn til balansen og samspillet mellom næringsinteresser og miljøinteresser i byområder. Disse medlemmer ønsker derfor en byutviklingspolitikk som i langt større grad tar hensyn til dette samspillet og denne balansen, slik at vi sikrer både livskraftige og trivelige sentrumsområder.

### Enklare og bedre planlegging

Komiteen viser til at Planlovutvalet i si første delutgreiing har gjort framlegg om fleire tiltak for å gjere planarbeidet enklare og meir effektivt. Komiteen sluttar seg til målsettinga for dette arbeidet, og komiteen vil understreka at lover, retningslinjer og forskrifter for plan- og byggesaker må vera klare. Då vil godkjennande styresmakter, planleggjarar og dei som leverer inn søknad om godkjenning av aktuelle prosjekt, kunna ha felles forståing av kva krav som vert stilte til berekraftig by- og tettstadsutvikling. Ei betre samordning av planlegging og verkemiddelbruk på statleg, regionalt og lokalt nivå vil kunna gi monaleg samfunnsmessig gevinst. Planlovutvalet har vidare peikt på at kommunale planformer må gi klarare og meir langsiktige utviklingsrammer for utbyggingsmønsteret, samordna areal- og transportplanlegging, kulturminnevern, grøntstruktur m.v. og samstundes leggje til rette for effektive planprosessar med sikte på utbygging av bustader, næringsbygg og infrastruktur.

Komiteen vil streka under at lokale og sentrale styresmakter gjennom langsiktig og strategisk planlegging kan styrkje byane og tettstadene si konkurransekraft og økonomiske utvikling. Slik planlegging må baserast på byane og tettstadene sine føremonar og særdrag. Komiteen viser til at byar som har lukkast med dette, har makta å samordne nærings- og kulturpolitikken og teke vare på verneverdige bygningar, by- og tettstadsstruktur, funksjonelle bystruktur og miljø- og energivennleg transportsystem, som til dømes Heidelberg. Dei som ønskjer å rehabilitera eit område eller einskildbygg eller føra opp nybygg må få klare direktiv og retningslinjer for korleis det skal utførast.

Komiteen vil peike på at lokale styresmakter og lokalt næringsliv svært ofte har felles interesser for å skape levande byar og levande sentrum for handel og andre tenester. Komiteen meiner at omsyn til vern, byfornyng, riving eller rehabilitering, må passast inn i ein heilskapleg politikk. I denne samanhengen vil

komiteen peike på behovet for å laga grøntområde, leikeplassar og parkar som er opne for alle innbyggjarar. Dette er ein viktig del av allemannsretten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener likevel at dette ikke må gå på bekostning av den private eiendomsretten.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, meiner bynære marker er ein viktig miljøskapande faktor i mange byar og tettstader. Vern om bynære marker har spela ei historisk rolle og medverka positivt til fortetting og utvikling av miljøvennlege bystrukturar. Bynære marker er primærområdet for utøving av friluftsliv, leik og læring for mange born og unge, og har også stor verdi i form av biologisk mangfald.

Komiteen meiner at det må leggjast til rette for at innbyggjarar i byar og tettstader får høve til å drive med fysisk aktivitet. Utviklinga viser at folk flest er stendig mindre fysisk aktive i dag enn tidlegare. I denne samanhengen meiner komiteen at planar for byutviklinga må, så langt det er råd, ha eit særskild fokus på mellom anna samanhengande grøntareal, sykkelstigar og tilhøva for fotgjengarar og turgåarar. Komiteen meiner vidare at høvet til å bruka større grøntareal og "markaområde" der det finst, til rekreasjon og fysisk aktivitet er svært viktig for folkehelsa. Kommunane må vedta reguleringsplanar som gjer at desse områda har god tilkomst og kan brukast av flest mogeleg. Komiteen vil òg peike på at allemannsretten er eit gode som òg gjeld i bynære område. Komiteen vil understreka at areal- og transportplanlegging legg viktige føringar for høvet til å velje transportformer og livsstil som medverkar til betre helse. Tettare bystrukturar og god tilrettelegging for at ein kan kombinera daglege reiser med fysisk aktivitet til fots eller på sykkel kan hjelpe.

Komiteen meiner at ei styrking av den kommunale plankompetansen er naudsynt i høve til ei heilskapleg og berekraftig utvikling av byar og tettstader. Det er viktig at også andre faggrupper som kan vurdere ulike aspekt ved byutvikling blir trekte inn slik at ein tek i vare psykososiale, sosiale og andre omsyn i høve til helse og trivselsspørsmål. Komiteen meiner at eit slikt samarbeid vil betre tilhøva for innbyggjarane i byar og tettstader. Komiteen vil òg peike på at offentlege instansar må fungera som rådgjevarar til private utbyggjarar.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til at en styrking av den kommunale plankompetansen vil medføre økte kostnader i form av driftsutgifter, og at også en større rådgivertjeneste vil belaste allerede trange økonomiske rammer. Disse medlemmer forutsetter at overføringen til kommunene blir økt på lik linje med arbeidsmengden.

### Kollektivtransport

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, meiner eit godt kollektivtilbod som fører til at ein større del av innbyggjarane reiser med kollektive, miljøvennlige transportmiddel i staden for å bruke personbil, er viktig både for å redusere klimautsleppa, gjere det lettare å kome fram og for å betre bymiljøet. Fleirtalet vil understreke kollektivtransporten si viktige rolle for betre luftkvalitet i byområda. Eit godt kollektivtilbod er avgjerande for å unngå auka utslepp frå personbiltrafikken. Den planlagte bussmetrobanen i Kristiansand er et eksempel på ein slik miljøatsing.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener vidare ulike prøveprosjekter som f.eks. gratis buss bør prøves ut for å høste erfaring på slike tiltak som kan føre til økt bruk av kollektive tilbud i de største byene.

Fleirtalet i komiteen, alle unntateke medlemmene frå Framstegspartiet, viser til at den samfunnsøkonomiske lønnsmda ved eit godt kollektivtransporttilbod ikkje alltid samsvarar med eit godt bedriftsøkonomisk resultat. Eit høgt passasjergrunnlag for kollektivtrafikk aukar lønnsmda i satsing på kollektivtransport. Helse, miljø, tryggleik og det å kunne ta seg lettare fram i byområda gjer det viktig å redusere biltrafikken, særleg i rushtrafikken. Konsentrert byutvikling langs eksisterende infrastruktur og transportårer aukar lønnsmda i kollektivsatsinga og minkar areal- og miljøkostnadene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener forholdene bør legges til rette for personbiler i tillegg til kollektivtransport. Mens personbilene gjennom 30 år er blitt mer og mer stillegående og mindre energikrevende, er busser, tog og annen skinnegående transport blitt "verstinger" når det gjelder støy og dieseleksos.

En buss bruker iht. Oslo Sporveiers årsrapport for 2000 gjennomsnittlig 3 liter diesel pr. 10 km, altså 4-6 ganger så mye som en personbil. De mest trafikkerte strekningene er allerede bygget ut med kollektive transporttilbud. En utvidelse av dette vil måtte skje på ruter og tidspunkter hvor passasjergrunnlaget er mindre. En utvidet bruk av busser med 5-10 passasjerer i hver representerer på denne måten ingen miljøgevinst, kanskje snarere tvert imot.

Disse medlemmer registrerer at personbiler om ikke lenge vil bli praktisk talt uten utslippsproblem, og svært støysvake. Dette, sammen med det faktum at de fleste foretrekker å bruke bil til de fleste private transportoppdrag, gjør at disse medlemmer ikke ser noen grunn til å forsøke å begrense bilbruken, verken i eller utenfor tettbygde strøk.

Disse medlemmer vil i stedet gjøre det mer lett- vint å bruke bil, og arbeide for videreutvikling av veinlegg og parkeringskapasitet også i tettbygde strøk.

Komiteen viser elles til samferdslekomiteen sin handsaming av St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtrafikk, når det gjeld kollektivtrafikk.

Komiteen er kjend med at det vert arbeidd for å få bybanar fleire stader, m.a. i tilknytning til utbygginga av Fornebu, i Bergen, og i Stavanger- og Grenland-området. Komiteen er kjend med at Bergensprogrammet vert lagt fram som eiga sak for Stortinget i juni 2002, og komiteen vil visa til at Bergen kommune og fylkeskommunen har gått inn for bybane som ein viktig del av kollektivsatsinga.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil understreke behovet for å få ein større del av lokaltrafikken i byane over til kollektive transportmiddel. For å få til ein slik overgang må det leggjast stor vekt på å leggje til rette for fleire kollektivfelt, å gi kollektivtrafikk prioritet i lyskryss og auke rutefrekvensen til kollektive transportmiddel.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at fleire byområde har planar om å byggje ut bybanar, men at dette ikkje i stor nok grad blir følgt opp med planleggingsmidlar over statsbudsjettet. Desse medlemmene meiner det må koma nye initiativ frå Regjeringa for å få i gang bygging av bybanar, og at dette må skje i samband med statsbudsjettet for 2003.

Desse medlemmene foreslår:

"Stortinget ber Regjeringa ta nye initiativ for å få i gang bygging av bybanar, og at dette skjer i samband med statsbudsjettet for 2003."

### Sykkel

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, viser til Innst. S. nr. 114 (2001-2002) om Friluftsliv, der eit fleirtal, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, vedtok å få fart på tilrettelegginga for auka sykkelbruk.

Fleirtalet viser til at det skal utarbeidast ein nasjonal sykkelstrategi i samband med Nasjonal transportplan 2006-2015, med det føremålet å gjere det tryggare og meir attraktivt å sykle. Ei viktig målsetjing for denne strategien bør vere å etablere samanhengande sykkelvegnett av sykkelvegar og sykkelfelt i alle byar og tettstader. *Fleirtalet* meiner det er viktig at Regjeringa i samband med dette også vurderer endringar i trafikkreglane, med tanke på å auke tilgjenge for syklistane, redusere risikoen for ulukker og skapa større forståing for trafikkreglane blant trafikantane.

### Godstransport

Komiteen vil understreka at auka trafikkmengde har ført til at næringslivet har problem med å få effektiv, påliteleg og miljøvenleg godstransport. Dette fører også til auka transportkostnader. I transport- og

byplanlegginga må det leggjast til rette for effektiv, miljøriktig, trygg og sikker godstransport.

Komiteen er samd i at det må leggjast til rette for å få ein større del av godstransport over på sjø og bane, der det kan vera eit reelt, tenleg, økonomisk og miljømessig alternativ til transport på veg.

### Byforming med kvalitet

Komiteen vil peike på at talet på dei som bur i byar og tettstader, aukar. Dette fell saman med at buarealet per innbyggjar også aukar.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, er uroa over denne utviklinga, og meiner at veksten må møtast med byomforming og fortetting i staden for utviding av grensene til byane med dei problema det fører med seg.

Fleirtalet legg vekt på at det vert satsa på estetikk i det offentlege miljø.

Fleirtalet minner om dei pliktene kommunane har etter endringa i plan- og bygningslova av 1. juli 1997, når det gjeld vektlegging av estetiske omsyn. Det gjeld også å ha ein målmedviten haldning til skilting. Effekten av dei endra reglane i plan- og bygningslova er under vurdering, og dette vil avdekkje om lovendinga har hatt den ønskede effekten.

Mange kommunar har tatt tak i dei estetiske utfordringane i det offentlege miljø, og har utarbeidd egne vedtekter for skilt og reklame.

Fleirtalet meiner det er avgjerande at arkitektonisk kvalitet må tilfredsstillende både praktiske og kjenslemessige behov i høve til ressursar og tekniske tilhøve. Utviklinga må baserast på staden sin eigenart, historiske tradisjonar, berekraftige prinsipp og sikre kvalitet og nyskaping som tek omsyn til endra livs- og bustadformer.

Eit anna fleirtal, alle unnateke medlemene frå Sosialistisk Venstreparti, viser til at i område der det ligg til rette for det, er ulike former for fleiretasjehus med m.a. heis og garasjeanlegg, skilde frå gatetun, eit alternativ når siktemålet er å fortette byen for å få frigjort grønt-, park- og friareal. Slike bustader kan òg egne seg til generasjonsbustader. I samanheng med dette er det viktig å skape gode og bilfrie plassar og gatetun, slik at både born og vaksne kan vera trygge i nærmiljøet.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, vil òg peike på at auka utbygging må sjåast i samanheng med kollektivtilbodet. Utbygging i nærleiken av kollektivtilbod er viktig for å sikre ein effektiv og miljøvennleg transport. Fleirtalet meiner at å redusere behovet for bruk av privatbil er eit viktig prinsipp i moderne byplanlegging.

Komiteen meiner vidare at næringslivsinteresser, kommunane og frivillige organisasjonar som velforei-

ningar og miljøorganisasjonar har ei felles interesse i å lage bymiljøet best mogleg for innbyggjarane. Det er difor viktig at alle desse går inn og tek eit ansvar for ei berekraftig utvikling, og at desse gruppene blir trekte inn som bidragsytarar og høyringsinstansar i høve til planprosessar. Komiteen meiner òg at partnerskapsgrupper mellom offentleg og privat sektor, frivilljuge lag og organisasjonar er nyttige reiskap når dei går saman om langsiktig strukturtenking rundt byplanlegging og byforming.

Komiteen meiner at betre drift og vedlikehald av byområda er viktig for å sikre trivselen til innbyggjarane. Velhaldne byrom og byområde påverkar trivselen til folk og kan i mange tilfelle førebyggje kriminalitet og hærverk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at flere byer og tettsteder har trange økonomiske rammer å forholde seg til. Disse medlemmer vil peke på at vedlikehold viser seg å være ett av de første "kutt-tiltakene" i kommunene når de økonomiske rammene blir trangere. Disse medlemmer forholder seg til denne realiteten, og ber Regjeringen legge til rette for at kommunene blir i stand til å vedlikeholde sine verdier.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Lillehammer til dømes var tidleg ute og vedtok egne vedtekter for skilt og reklame alt i 1993. Mange andre kommunar har i åra etterpå følgd opp med liknande retningslinjer. Disse medlemene meiner det må leggjast til rette for at alle kommunar og Statens vegvesen kan nytte eksisterande regelverk aktivt for å redusere "synsforurensing" i form av skjemma skilt og reklame.

### Tilkomst og tryggleik i lokalområda

Komiteen har merka seg at tilkomst for alle til byområda er svært viktig. Komiteen viser til Miljøverndepartementet sitt rundskriv T-5/99 "Tilgjengelighet for alle" som gir føringar for korleis dette perspektivet skal ha ein sentral plass i planlegginga. Nye stader, bygningar, transportårer og transportmidlar må utformast universelt.

Komiteen vil understreka kor viktig det er å ta desse omsyna på alvor. Fysiske barrierar som t.d. høge fortauskantar må fjernast, og ordinære rutebussar må så langt det er råd, ha god tilkomst for funksjonshemma. Som døme kan nemnast at i Bergen sentrum er det spesielt lagt vekt på å leggja tilhøva til rette for funksjonshemma, ved at stendig fleire gater får nedsenka fortauskantar. Det er og lagt vekt på at utforming og plassering av skilt av ulike slag ikkje må vera til ulempe for funksjonshemma. Kritisk gjennomgang av utforming og plassering av skilt har også ført med seg opprydding på gategrunn og kritisk fokus på estetikk i byen.

Komiteen vil presisera at det må leggjast vekt på at utforming og plassering av skilt ikkje må vere til hinder eller ulempe for funksjonshemma. Komiteen vil streke under at satsing på mobilitet og godt tilgjenge, skapar auka trivnad og reduserer trongen for kostnadskrevjande og stigmatiserande spesialordningar.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, vil peike på at skiltreglane må utformast med sterkt fokus på estetikk i byen.

#### *Parkering*

Parkeringspolitikken i og rundt byane verkar inn på bruken av privatbil og kan såleis vera eit viktig miljøtiltak. Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, meiner difor at det må førast ein målmedviten parkeringspolitikk der tilrettelegging for effektive og attraktive "park and ride" tilbod i og rundt byane går inn som viktige verkemiddel for å betra miljøet og redusera bruken av privatbil. Parkeringspolitikken må såleis sjåast i samanheng med - og utformast i høve til utviklinga av kollektivtrafikktilbodet.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Nasjonal Transportplan kor det vert stadfesta at parkeringspolitikk er eit av dei mest sentrale verkemidla for å redusere kø- og miljøproblema i dei større byområda. Å koma fram med bil til eit område kan relativt raskt bli påverka ved å forandre parkeringstilbodet og prisen for parkering (Nasjonal Transportplan 2002-2011, 1999, kap 8.2).

Desse medlemene meiner restriktiv parkeringspolitikk er eit viktig verkemiddel for å redusere transportveksten i norske byar. For å få folk til kjøre mindre bil er det viktig å få ned talet på parkeringsplassar. Det å leggje avgift på parkeringsplassar reduserer òg bilbruken. Dersom det er få parkeringsplassar ved målet for ei reise, er det sannsynleg at folk vel kollektivtrafikk eller sykkel.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti vil vise til at det i dag er ei minimumsgrense for kor mange parkeringsplassar som må opprettast ved bygging av bustader og næringsbygg (gjennom plan- og bygningslovas § 69 utformar kommunane bindande krav til parkering). Dette er i dag til hinder for dei kommunane som vil redusere bilbruken. Det naturlege er at dette blir snudd om og at det blir sett maksimumsgrenser for kor mange parkeringsplassar som kan opprettast ved bygging av bustader og næringsbygg i byområda.

Desse medlemene ber difor Regjeringa kome attende til Stortinget med forslag om ei lovending som gjer det mogleg med ei slik omsnuing, og utviklar nasjonale parkeringsretningslinjer der hovudmålet skal vere å få kommunar med høgt transportpress til å lage ein strategi for å redusere bilbruken. Tilsvarende bør

dei rikspolitiske retningslinjene for transport- og arealplanlegging reviderast for ein meir restriktiv parkeringspolitikk.

Desse medlemene meiner det bør opprettast lokale parkeringsplanar som mellom anna går inn på korleis parkering kan brukast som verkemiddel for å redusere transporten og tilretteleggje for variabel biltilgjenge for forskjellige behov ut i frå typen areal og transportbehovet til aktivitetane for området. Gjennom statlege/kommunale tiltakspakkar i byane kan det setjast krav til parkeringsreguleringa, og krav om at lokale parkeringsplanar kan koplust til statlege transportinvesteringar. For kommunar med felles byregionar bør det koma i stand regionale samarbeid om utforming av parkeringspolitikken.

Desse medlemene har registrert at det er etablert store gratis parkeringsplassar i tilknytning til næringsverksemd og kjøpesentra langt frå sentrum av norske byar, ofte med dårleg sykkel- og kollektivinfrastruktur. Desse medlemene ber Regjeringa kome attende til Stortinget med forslag om innføring av parkeringsavgift ved statlege, kommunale og private parkeringsplassar som skal stillast til disposisjon frå arbeidsgjevar og plassar ved kjøpesentra.

#### **Sikre og utvikle grøntstrukturen**

Komiteen viser til at om lag 70 pst. av innbyggjarane i Noreg bur i byar og tettstader. Auka fortetting aukar presset på grøntareala samstundes som behovet for fungerande grøntareal blir større. Komiteen vil peike på at det er særleg born som nyttar uteareala mest og at uteaktiviteten går føre seg nær bustaden. Komiteen sluttar seg til at kommunane bør utvikle ein vel fungerande og samanhengande grøntstruktur som skal ha eit variert innhald og dekkje behova til innbyggjarane.

Komiteen har merka seg Regjeringa si utsegn når det gjeld "Økt kunnskap og bedre koordinering av det faglige arbeidet med miljøvennlig by- og tettstedsutvikling", og vil streka under at for å styrkje grøntanlegga sine positive verknader for miljø, trivsel og helse, og å ta vare på samfunnet sine investeringar i grøntanlegg, bør det vurderast om det skal skipast eit fagleg utviklingssenter for grøntanleggssektoren. Målet om tenleg og ubyråkratisk organisering av arbeidet må stå i fokus. Det må leggjast vekt på nettverksbygging og samarbeid mellom offentlege og private aktørar. Det vil kunne vere ei god støtte til kommunane og andre si planlegging og drift av grøntareala.

Komiteen ber Regjeringa arbeide vidare med eit fagleg utviklingssenter eller kompetansesenter for grøntstruktur, jf. St.meld. nr. 23 (2001-2002) om betre miljø i byar og tettstader, jf. side 62, St.meld. nr. 39 (2000-2001) om friluftsliv, og innspel frå Landslaget for park, idrett og friluftsanlegg.

#### **Kulturminne og kulturmiljø**

Komiteen er kjent med at det i fleire byar og tettstader er bygningar, bystrukturar, kulturminne og kul-

turmiljø som er særlege for byen eller eit område som det er viktig å ta vare på. Dette finn vi mellom anna på Bakklandet i Trondheim, Bryggen i Bergen, i Gamlebyen i Oslo og Gamle Stavanger, og andre stader med særlegne bygningar og bystruktur. Somme av desse områda er prega av at den tradisjonelle bruken er endra, og at det er eit press på omregulering/skifte av bruk. Komiteen vil peike på at det er viktig at desse kulturminna og turmiljøet blir teke vare på. Der det skjer endringar, er det viktig at skifte i bruk går føre seg slik at det på best mogleg måte kan takast vare på særpreget.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti viser til at dei grøne og blågrøne strukturane til byane er særskilte viktige. Grøne og blågrøne strukturar er ein vesentleg del av miljøkvaliteten og særpreget til norske byar.

Desse medlemene meiner vassdrag, fjordar, strandsonar og dei blågrønne strukturane i byen hadde fortent ei større omtale i meldinga. Elvane er, og har vore, livsnerva for byane våre. Diverre har moderne byutvikling ført med seg at fleire av vassdrag i byane heilt eller delvis er lagt under asfalt.

Desse medlemene har merka seg ynskjer om å opne vassdrag som er lagt under asfalt, og at dette er eit fenomen som òg skjer internasjonalt. Desse medlemene har merka seg at Århus i Danmark har vunne internasjonale bymiljøpriser for sitt prosjekt der den gamle elva gjennom byen blei opna. Elva hadde tidlegare blitt lagt under asfalt for å gje plass til ein motorveg.

Desse medlemene meiner opning av vassdrag også er aktuelt i Noreg, og vil fremje Alnaelva som renn gjennom Groruddalen og ned i Gamle Oslo, som eksempel på eit verna vassdrag som ikkje bør ligge under asfalt. Desse medlemene meiner at naturkvalitetane langs Alnaelva er unike, og at kulturminna er på høgd med Akerselva. Alnaelva frå Grorud og ned til Gamle Oslo må få miljøparkstatus på line med Akerselva.

Desse medlemene meiner det er gjort for lite for å sikre verna vassdrag i byområde mot andre inngrep, og ber Regjeringa ta nye initiativ for å sikre den blågrøne strukturen i byområda våre.

Desse medlemene vil på denne bakgrunn fremje følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa kome tilbake til Stortinget med ein handlingsplan for å sikre den blågrøne strukturen i byområda våre."

### **Redusera luftforureining og støy**

Komiteen er kjent med at luftkvaliteten i mange byar er dårleg. Spesielt gjeld dette på kalde og tørre vinterdagar med mykje svevestøv. Dette skaper problem for mange menneske og spesielt for dei som har luftvegsplager og allergi. Arbeidet med å gjera luftkvaliteten betre, må difor ha høg prioritet.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser til at ei god byplanlegging som reduserer behovet for bruk av personbil og å prioritera kollektivtransport som forureinar minimalt er særskilte viktig, ettersom partikkelutsleppet hovudsakleg kjem frå motoriserte køyrety. Fleirtalet er òg merksam på problemet med partikkellutslepp frå oljefyring og vedfyring i byområde og viser til føringane i handsaminga av Klimameldinga, St.meld. nr. 54 (2000-2001) og tilleggsmeldinga til denne, St.meld. nr. 15 (2001-2002).

Eit anna fleirtal, medlemene frå Høgre, Kristeleg Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er kjent med at fleire norske byar har hatt kampanjar mot å køyre med piggdekk for å redusera mengda av helsefarleg asfaltstøv. Det har gitt gode resultat og bør - i samråd med byane - vurderast om det skal innførast permanent avgift på bruk av piggdekk eller piggdekkforbod i større byar. Rein luft er viktig både for trivselen og helsa.

Komiteen viser til at utslepp frå dieselskøyrety i dag representerer eit betydeleg forureiningsproblem. Komiteen kjenner til at styresmaktene prioriterer å redusera svovelinnhaldet i diesel. Når svovelinnhaldet er redusert til under 10 ppm., vil partikkelfilter på dieselskøyrety kunne redusere utsleppa med opptil 90 pst. for kvart køyrety. Styresmaktene bør vurdere ulike verkemiddel for å få opp bruken av partikkelfilter når dieselen kjem med under 10 ppm. svovel på marknaden.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti har merka seg at Noreg har vedteke å implementere ny EU-lovgiving som omfattar skjerpande krav til luftkvalitet. Den nye EU-lovgivinga om luftkvalitet er bygd opp med eit rammedirektiv (Direktiv 96/62/EF), som gjev føringar for korleis medlemsstatane skal leggje opp arbeidet med luftkvalitet. Rammedirektivet inneheld ikkje konkrete grenseverdier for noko stoff, men fører opp kommisjonen sin arbeidsplan for 14 stoff som det skal fastsetjast konkrete grenseverdier og krav for.

Desse medlemene er kjent med at SFT er i ferd med å revidere forskriften om lokal luftforureining slik at grenseverdiane skal kome i tråd med grenseverdiane i den nye EU-lovgjevinga. Desse medlemene vil understreke at dette er minimumsverdier og at medlemslanda står fritt til å innføre strengare grenser. Statens forurensningstilsyn (SFT) har laget luftkvalitetskriterier basert på vurdering av mogleg helseskade. Desse medlemene meiner miljø- og helsefaglege kriterium må ligge til grunn når luftkvalitetsforskriften skal reviderast. Det er svært uheldig at styresmaktene tillet eksponering i høve til luftforureining som etter faglege vurderingar kan medføre helseskade.

Desse medlemene har registrert at det er vanskeleg å stanse prosjekt som vil medverke til å auke

luftforureininga i eit område som allereie er tungt belasta eller nærmar seg tiltaksgrensene for dårleg luftkvalitet. Desse medlemene meiner det er viktig at styresmaktene i utarbeidinga av dei nye forskriftene gjer det klart at nye prosjekt/tiltak som fører til auka luftforureining i område som går over SFT sine kriterium for helseskadeleg luftforureining, ikkje kan gjennomførast utan ei konsekvensutgreiing på førehand. Viser konsekvensutgreiinga at prosjektet/tiltaket fører til auka belastning kan det berre gjennomførast dersom det samstundes vert gjennomført avbøtande tiltak som fullt ut kompensere dei negative konsekvensane.

Desse medlemene vil på denne bakgrunnen fremje følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa leggje helse- og miljøfaglege kriterium til grunn for revideringa av luftkvalitetsforskriftene. Dei nye forskriftene må òg innehalde krav om at alle nye prosjekt/tiltak som vil auke luftforureininga i allereie belasta område, ikkje kan gjennomførast utan kompensere tiltak."

Komiteen vil vidare peike på det viktige arbeidet med å redusere støy. Støypлага fører til mange helseproblem og er mest tydelege langs hovudfartsårer og gater. Det er viktig at problema som støy fører med seg, vert teke omsyn til i planlegginga av buområde, næringsområde, vegutbygging og planlegging av kollektivtilbod.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, sluttar seg til det nasjonale målet om at støypлага skal reduserast med 25 pst. innan 2010. Tiltaka må rettast mot kjeldene - spesielt for å redusere støypлагene frå vegtrafikken.

### **Klimagassar og energiforbruk**

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser til at fleire kommunar dei siste åra har utarbeidd klimahandlingsplanar for å visa korleis den einskilde byen kan vera med og redusere klimagassutsleppa. Aktuelle tiltak er å satsa på miljøvenlege transportformer, gjennomføra ENØK-tiltak, bruka fjernvarme og vannboren varme, og satsa på varmpumper for å redusere behovet for elektrisk energi.

Fleirtalet meiner at det er eit stort potensiale for ENØK-tiltak i byane. I område der bustadene og bustadskompleksa ligg tett, ligg det godt til rette for system med fjernvarme av ulike slag og vassbårne varmesystem baserte på fornybare energikjelder. I dei mange store bygningane som finst eller blir reiste i byar og tettstader, kan det òg monterast energieffektive system for oppvarming.

I eit bustadhus kan straumforbruket reduserast med opp til ca. 70 pst. ved å bruka varmpumpe og fleirtalet er kjend med at Husbanken gir tilleggslån for å installera varmpumpe. Fleirtalet er positiv til at

det vert satsa på å bruka varmpumper og andre miljøvenlege, energisparande tiltak.

Fleirtalet viser til tilleggsmeldinga til klimameldinga (St.meld. nr. 15 (2001-2002)) om handlingsplanen for å ta i bruk vannboren varme.

Fleirtalet vil vidare visa til at ENOVA no har tilskotsordningar for varmeanlegg til vurdering, og det er viktig at potensialet på dette området vert utnytta.

Fleirtalet meiner det er viktig at omsynet til energioptimalisering blir teke i vare gjennom reguleringsplanar og utbyggingsplanar for nye prosjekt, anten dei er i offentleg eller privat regi. Fleirtalet viser til at det skal installerast energifleksibelt system for alle statlege nybygg og tilbygg over 1 000 m<sup>2</sup>. Regjeringa bør gjennomgå byggeforskriftene med sikte på ei vurdering av tilsvarande tiltak for andre utbyggjarar der dette er føremålstenleg. Fleirtalet meiner vidare at det gjennom ei god byplanlegging kan gjerast fleire klimatiltingar som kan medverke til å nå Noreg sine klimamålsettingar.

Fleirtalet oppmodar Regjeringa å vurdere korleis ulike statlege verkemidlar kan stimulera til omlegging av energibruken, i den varsla handlingsplanen for luft- og vassboren varme.

Fleirtalet meiner at det bør setjast i verk eit introduksjonsprogram for bruk av biodrivstoff for å auka volumet i Noreg. Fleirtalet viser til at EU har lagt fram eit direktivforslag som krev at landa innan 31. desember 2005 skal syta for at minimum 2 pst. av all bensin og diesel som vert seld til transportformål, skal vera biodrivstoff. Eit introduksjonsprogram vil òg vera ei førebuing til mogeleg norsk oppfølging av eit slikt direktiv.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine respektive merknader og forslag i behandlingen av klimameldinga, jf. Innst. S. nr. 240 (2001-2002).

### *Avfall*

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser til at ei av dei største enkeltkjeldene for utslepp av klimagassar i Norge er søppeldeponiar, sjølv om ein del anlegg utnyttar metan til energiproduksjon. Når det gjeld dei store mengdene avfall som byar og tettstader produserer, meiner fleirtalet at det er særskild viktig at ein får til ei avfallshandsaming der mest mogleg av avfallet blir resirkulert, men òg at på dei stadene der ein brenn av avfallet, nyttar teknologi som er best mogleg. Fleirtalet viser elles til handsaminga av St.meld. nr. 54 (2000-2001) Norsk klimapolitikk og St.meld. nr. 15 (2001-2002) Tilleggsmelding om norsk klimapolitikk når det gjeld dette spørsmålet.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine respektive merknader og forslag i behandlingen av klimameldinga, jf. Innst. S. nr. 240 (2001-2002).

### *Lokal Agenda 21*

Fleirtalet i komiteen, alle unntateke medlemene frå Framstegspartiet, meiner at arbeidet med Lokal Agenda 21-prosessane i byar og tettstader er særskild viktige fordi ein kan nå mange menneske og treffe miljøtiltak som relativt sett er billige. Prisen på tiltak per innbyggjar i byane vil gå ned på grunn av at bueningane ligg så tett. Fleirtalet ser at gode Lokal Agenda 21-prosessar vil hjelpe på ei berekraftig by- og tettstadutvikling. Fleirtalet viser til dei gode tilbakemeldingane frå Lokal Agenda 21-arbeidet i byane når det gjeld dette området.

### **Statlege initiativ**

Komiteen meiner det er viktig at sentrale styresmakter legg opp til ein så aktiv politikk for å sikre miljøet i byar og tettstader som St.meld. nr. 23 (2001-2002) legg opp til. Komiteen vil vidare peike på dei tiltaka som ligg i denne meldinga. Oppretting av miljøsoner i byar og tettstader, koordinering av statlege interesser i byområde, utarbeiding av modellar for sentrumsdrift og organisering av byomformingsprosjekt, er tiltak som er omtala i meldinga.

Fleirtalet i komiteen, alle unntateke medlemene frå Framstegspartiet, stør desse tiltaka.

Fleirtalet stør opp om målsettinga til Regjeringa om at staten går føre med eit godt eksempel når det gjeld å skape eit godt bymiljø. Staten eig store eigedomsmassar i dei store byane, og ved sal eller omregulering av desse områda, må staten syte for at det inngår i ein heilskapleg utviklingsplan.

Fleirtalet er positiv til at Regjeringa vil setje i verk forsøk med miljøsoner i prioriterte område. Miljøsoner er nærare bestemte delar av ein by som får tilgang på eit breitt sett med verkemidlar for å betre luftkvalitet og dempe støybelastninga. Desse medlemene vil gjerne vise til dei positive røynslene med miljøsoner frå Gøteborg som er omtala i meldinga, der det mellom anna blei innført forbod mot bussar og lastebilar som ikkje tilfredsstilte bestemte miljøkrav.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti meiner at Groruddalen må definerast som ei miljøzone. I Groruddalen bor det over 120 000 menneske. Mellom vegar og industritomter har engasjerte bebuarar skapt eit levande nærmiljø det er godt å vekse opp i. Groruddalen slit med store miljøproblem. Bustadområde forfell av helsefarleg luftforureining og støy frå vegtrafikk, trafikkbelastninga gjennom dalen er stor, og motorvegane skaper fysiske barrierer i dalen. Vinteren 2001 og 2002 vart det i Groruddalen målt rekordhøge verdiar av giftgassen NO<sub>2</sub>, som var meir eksosforureina enn London. Vidare kjem næringsverksemd i staden for bustadområde, noko som igjen skaper grunnlag for trafikkauke.

Desse medlemene vil peike på at kollektivtilbodet i Groruddalen er nedslitt og gammalt. T-baneavgangane er uregelmessige, og kollektivtilbodet på tvers av dalen er så dårleg at mange i staden vel å bruke bilen, noko som igjen skaper meir luftforureining.

Desse medlemene vil òg trekkje fram at Groruddalen har mange gamle avfallsdeponi, og område kor det framleis er usikra miljøgifter. Spesielt i dalbotn er det mange små usikra fyllingar og deponi.

Desse medlemene vil peike på at årsaka til miljøproblema i Groruddalen er samansette. Sentrale styresmakter har medverka til at trafikkbelastninga er stor, og statsverksemdar som NSB og Posten disponerer store areal i dalen. Desse medlemene vil peike på at det er eit statleg ansvar å ta del i oppryddinga etter forskjellige statlege engasjement i dalen.

Desse medlemene fremjer på denne bakgrunn følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa gjøere Groruddalen til en miljøzone med spesielle tiltak og virkemidler for å redusere luftforurensningen, støybelastningen og andre miljøbelastninger, samt verne om Groruddalens miljøkvaliteter."

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti registrerer at gratis parkeringsplass er mykje brukt som eit ikkje-skattepliktig frynsegode. Samstundes vert det peika på at subsidiering av utgifter til kollektivtransport til og frå arbeidsplassen er skattepliktig. Dette er egna til å skyve delar av transporten vekk frå kollektivtransport, sjølv i område kor det finst fullgode kollektivtilbod. Desse medlemene ber difor Regjeringa setje i verk tiltak som endrar dette slik at gratis parkering i samband med arbeidsplassen blir eit skattepliktig gode, medan subsidiering av utgifter til kollektivtransport til og frå arbeidsplassen blir skattefritt.

### **Ansvar for gjennomføring**

Komiteen vil streka under at det er kommunane og dei regionale styresmaktene som har hovudansvaret for utviklinga av byområda og tettstadene. Komiteen legg ikkje opp til noko endring av dette. Komiteen er likevel kjent med at fortetting og byomforming er krevjande, og at behovet for plankompetanse er aukande. Vidare er det behov for betre verkemiddel for å planleggje og gjennomføre planane.

Komiteen er kjent med at det ofte er skilnad på prosjektlønnsemd og samfunnsøkonomisk lønnsemd når det gjeld prosjekt der ein fortettar. Komiteen meiner at kommunane i større grad bør leggje samfunnsøkonomiske lønnsemdvurderingar til grunn når ein vurderer prosjekta.

Komiteen viser til det arbeidet som er i gang for å revidera plan- og bygningsloven, og merkar seg at Regjeringa i St.meld. nr. 23 (2001-2002) varslar ei eiga sak om dette til Stortinget.

Komiteen tek utgangspunkt i at Regjeringa sitt arbeid med å revidere plan- og bygningslova vil innebære ei monaleg forenkling. Komiteen meiner at revideringa må føre til at papirmengde og saksbehandling skjer etter prinsippet om best mogleg teneste til sluttbrukarane.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti har registrert at Regjeringa vil evaluere dei "Rikspolitiske retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen", med tanke på ei eventuell revidering. Desse medlemene ønskjer at ei slik revidering blir gjort. Retningslinjene har så langt i liten grad medverka til å sikre barna sine interesser, sjølv i saker kor konfliktnivået kring barn sine interesser har vore høgt.

Desse medlemene vil trekkje fram forsøket på å byggje Sentergata på Furuset som eit eksempel på at retningslinjene ikkje har fungert etter intensjonen. Sentergata er ein ny veg inn til kjøpesenteret på Furuset som vil auke luft- og støyforureininga og øydeleggje eit grøntområde. På tross av at bygging av Sentergata kjem i konflikt med to barnehagar og ein ungdomsskule, har ikkje dei "Rikspolitiske retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen" ført til at interessene til barn og unge er høyrte i planleggingsprosessen.

På denne bakgrunn vil desse medlemene fremje følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa revidere dei "Rikspolitiske retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen", med tanke på å gjere dei tydelegare og meir forpliktande."

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti viser til at altfor mange av dei som er busette ved sterkt trafikkerte vegstrekningar, slit med så vel støy- som luftforureiningsplager, og at dette har trivnad- og helsemessige konsekvensar. I slike område er overbygning av vegstrekninga ei løysing, som er brukt, men i for lite omfang. Desse medlemene meiner det er viktig å få til fleire slike prosjekt. NBBL seier at hovudårsaka til at dei ikkje byggjer meir oppe på kulvertar, er prisen for å tilretteleggje tomte. Å tilretteleggje for slik bygging vil sjølvsagt òg redusere presset på å ta i bruk andre verdifulle areal som t.d. friområde og jordbruksjord.

Desse medlemene meiner difor det er naudsynt å gå inn med tiltak som kan føre til at fleire slike prosjekt vert realisert, og ber Regjeringa kome attende til Stortinget med forslag til korleis dette kan gjerast i samband med budsjettet for 2003.

Desse medlemene fremjer difor følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa, i samband med budsjettforslaget for 2003, kome med forslag til tiltak som kan føre til at tomtearealet over sterkt trafikkerte vegar blir teke i bruk."

Komiteen merkar seg at Regjeringa uttaler at dei måla og prinsippa for byutvikling som ligg til grunn for stortingsmeldinga Bedre miljø i byer og tettstader, St.meld. nr. 23 (2001-2002), òg skal liggje til grunn for utvikling av politikken innanfor dei andre sektorane, t.d. i stortingsmeldinga om byrelaterte spørsmål, som Regjeringa tek sikte på å leggje fram i 2002/2003.

### 3. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

#### Forslag frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

##### *Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringa koma tilbake til Stortinget med ein handlingsplan for berekraftig bruk og vern av bynære marker, som sikrar ei langsiktig og økologisk forsvarleg forvaltning av bymarkene, og som fremjar fortetting av bystrukturen.

##### *Forslag 2*

Stortinget ber Regjeringa ta nye initiativ for å få i gang bygging av bybanar, og at dette skjer i samband med statsbudsjettet for 2003.

##### *Forslag 3*

Stortinget ber Regjeringa gjøre Groruddalen til en miljøzone med spesielle tiltak og virkemidler for å redusere luftforurensningen, støybelastningen og andre miljøbelastninger, samt verne om Groruddalens miljøkvaliteter.

##### *Forslag 4*

Stortinget ber Regjeringa revidere dei "Rikspolitiske retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen", med tanke på å gjere dei tydelegare og meir forpliktande.

#### Forslag frå Sosialistisk Venstreparti:

##### *Forslag 5*

Stortinget ber Regjeringa kome tilbake til Stortinget med ein handlingsplan for å sikre den blågrøne strukturen i byområda våre.

##### *Forslag 6*

Stortinget ber Regjeringa leggje helse- og miljøfaglege kriterium til grunn for revideringa av luftkvalitetsforskriftene. Dei nye forskriftene må òg innehalde krav om at alle nye prosjekt/tiltak som vil auke luftforureininga i allereie belasta område, ikkje kan gjennomførast utan kompenserande tiltak.

##### *Forslag 7*

Stortinget ber Regjeringa, i samband med budsjettforslaget for 2003, kome med forslag til tiltak som kan føre til at tomtearealet over sterkt trafikkerte vegar blir teke i bruk.

**4. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN**

Komiteen har elles ingen merknader, viser til meldinga og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

St.meld. nr. 23 (2001-2002) - om betre miljø i byar og tettstader - vert å leggje ved protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 12. juni 2002

**Bror Yngve Rahm**  
leiar

**Ingmar Ljones**  
ordfører

**Øyvind Vaksdal**  
sekretær