



Representantforslag 130 S

(2011–2012)

fra stortingsrepresentantene Geir Jørgen Bekkevold, Knut Arild Hareide, Line Henriette Hjemdal og Hans Olav Syversen

Dokument 8:130 S (2011–2012)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgen Bekkevold, Knut Arild Hareide, Line Henriette Hjemdal og Hans Olav Syversen om en ny bolig- og byutviklingspolitikk for bærekraft og livskvalitet

Til Stortinget

Bakgrunn

Verdens befolkningsvekst og økonomiske utvikling innebærer store utfordringer når det gjelder klimaendringer, nedbygging av verdifull matjord, svekket biologisk mangfold og utarming av naturressurser. Naturen er under press og folks livskvalitet forringes, også i Norge.

Norske byer og tettsteder spres over store områder på en måte som ofte forutsetter bilbruk og nedbygging av uerstattelig matjord. Utviklingen fører til høyere klimautslipp, økte tidskostnader og dårligere vilkår for frivillighet og kontakt mellom folk. Samtidig bygges det for få boliger, noe som bidrar til høye priser og store utfordringer for ungdom, innvandrere og andre med svak økonomi. Oslo er allerede blant Europas raskest voksende hovedsteder, og den forventede nasjonale befolkningsveksten i tiden fremover er svært høy.

I sum gjør dette at Norges bolig- og byutviklingspolitikk ikke er bærekraftig. Forslagsstillerne mener man er nødt til å tenke nytt og smartere. Det må arbeides for bedre fortetting og høyere bygninger rundt sentrale kollektivknutepunkt etter modell fra Oslo Fjordby- og Bjørvika-utbygging, drevet gjennom av blant andre Kristelig Folkepartis byutviklingsbyråd Anne Kathrine Tornås. Her er boliger, næringsvirksomhet, butikker og restauranter plassert sammen for

å skape gode og levende bysamfunn med høy livskvalitet for innbyggerne. Forslagsstillerne mener det trengs en sterkere satsing på kollektivtrafikk og bedre offentlig samordning av politikken.

Befolkningsveksten fordrer nytenkning

Norge har aldri vokst så raskt som nå. Veksten i 2011 var på 65 000 personer eller 1,3 pst. Norge har nå om lag 5 millioner innbyggere. Høy innvandring forklarer mesteparten av økningen (over 70 pst.), mens fødselsoverskuddet forklarer resten (knappt 30 pst.), ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB). Til sammenlikning utgjorde fødselsoverskuddet rundt 70 pst. av befolkningsveksten på midten av 1990-tallet. Innvandringen er nå den høyeste noensinne med 45 700 personer i 2011, 3 400 flere personer enn i 2010.

Nesten fire av fem nordmenn bor i byer og tettsteder, og det er her veksten er sterkest. 40 pst. av befolkningsveksten i 2011 fant sted i Oslo og Akershus. Oslo vokste med hele 15 600 personer, som er 3 200 flere personer enn i 2010. 5 pst. av befolkningsveksten kom i Stavanger og Akershus. Veksten er sterk i alle de seks største byområdene Oslo, Bergen, Stavanger/Sandnes, Trondheim, Fredrikstad/Sarpsborg og Drammen. Det skjer en økende sentralisering, der byene vokser mens stadig færre mennesker bor i distriktene.

Dette påvirker boligprisene. Boligprisene har firedoblet seg siden 1993 og er nå høyere enn noen gang i norsk historie. Det skyldes ikke bare befolkningsvekst, men også veksten i norsk økonomi, lav rente og endrede familiemønstre som har gitt flere enpersonhusholdninger og dermed flere husholdninger totalt og økt etterspørsel etter boliger. Mangelen på en bevisst, nasjonal boligpolitikk bidrar også. Boligprisene kunne vært 10–20 pst. lavere dersom regjeringen hadde ført en aktiv boligpolitikk, sier ad-

ministrerende direktør Baard Schumann i Selvaag Bygg til Finansavisen 5. mars 2012. Norge har en underproduksjon av boliger. Det bygges årlig rundt 30 000 boliger, men behovet er nærmere 40 000. Bjørn Erik Øye i Prognosesenteret kaller på sin side regjeringens 15-pst.-regel for egenkapital ved kjøp av bolig for «visjonsløs og styrt av eldre menn som trekker opp stigen etter seg.» «Unge mennesker og innvandrere er de store taperne med dagens boligpolitikk», sier Øye til avisen.

SSBs befolkningsfremskrivninger de siste årene har ofte anslått for lav befolkningsvekst på grunn av for lave anslag på innvandringen. Dersom man legger til grunn SSBs høyalternativ, som har vist seg å slå best til, vil Norge passere 6 millioner innbyggere allerede i 2023. I så fall vil det være en rekordrask vekst, da det aldri tidligere har tatt mindre enn 33 år å øke innbyggertallet med én million mennesker. Dette vil gi store utfordringer på flere områder i det norske samfunnet. Det gjelder ikke minst i bolig- og byutviklingspolitikken – særlig når hensynet til jordvern, miljø og sosial kapital tilsier at det er avgjørende å unngå byspredning (byspredning er her definert som byer som flyter utover med en lav tetthet og ineffektiv arealbruk, også kalt utflytende byer eller «urban sprawl» på engelsk).

Jordvernet må styrkes

Samtidig som flere norske byer og tettsteder vokser i antall mennesker, vokser også by- og tettstedsarealene. Arealet økte med 64 km², eller 2,7 pst., i perioden 2009–2011. Siden 2002 har by- og tettstedsarealet økt med 210 km², som tilsvarer omtrent det samlede tettstedsarealet i Oslo og Trondheim. Mye av denne ekspansjonen går ut over matjord. De siste 50 årene er det omdisponert mer enn én million dekar av landets mest produktive jordbruksarealer. Og utviklingen ser ut til å fortsette. Hvert år blir det bygget ned om lag 15 000 mål med matjord i Norge, dvs. arealtilsvarende mer enn 2 000 fotballbaner.

Nedbygging av matjord er en irreversibel prosess. Matjord som har blitt bygget ned kan ikke tas i bruk igjen til matproduksjon. Denne jorden er det fruktbare jord- og/eller moldlaget på åkre og enger som er grunnlaget for verdens matproduksjon. Dannelsen av noen få centimeter med matjord kan ta fra flere hundre år til tusen år. Mest matjord går tapt gjennom boligbygging, etterfulgt av samferdsels- og industriutbygging. 3 pst. av Norges landareal blir regnet som dyrket eller dyrkbar jord. En tredjedel av dette kan benyttes til dyrking av korn, mens resten er best egnet til gressdyrking. Mye av den beste matjorden ligger rundt byene, og det er her nedbyggingsutfordringen er mest akutt. Utviklingen i Norge er en del av en stor, global tendens i retning av stadig mindre matjord på verdensbasis.

Samtidig med denne utviklingen øker verdens behov for mat sterkere enn veksten i produksjonen. Rask økonomisk vekst i folkerike land som Kina og India gir økt etterspørsel etter matvarer. På tilbudssiden bidrar klimaendringer til tørke eller flom i viktige jordbruksområder, noe som begrenser produksjonen. Stor interesse for alternativer til olje og gass fører til at bøndene, særlig i USA, legger om til dyrking av mais for produksjon av bioetanol. Dessuten forutsetter fortsatt vekst i fiskeoppdrettsnæringen tilgang på fôr fra vegetabiliske kilder. Det er derfor viktigere enn noen gang å verne om den matjorden som er igjen.

Den rød-grønne regjeringen har satt seg et mål om å halvere nedbyggingen av matjord i forhold til 2004-nivå. Som målsetting er det et skritt i riktig retning, men regjeringen lykkes ikke med å nå den. For å nå målet må nedbyggingen av dyrket jord ned i 5 700 mål i året. Derfor må den beste matjorden få et sterkere juridisk vern.

Klima og luftkvalitet

Det er stor enighet blant verdens klimaforskere om at konsentrasjonen av drivhusgasser i atmosfæren er økende og at denne økningen er menneskeskapt, særlig gjennom avskoging og forbrenning av fossile brennstoff som kull, olje og gass. Det er også utbredt enighet om at temperaturen stiger og at klimaendringene kan innebære endringer i nedbørsmønstre, økte havnivåer og mer ekstremvær. Dette kan svekke verdens matproduksjon og det biologiske mangfoldet. Utviklingslandene vil trolig bli hardest rammet. Fremgangen i kampen mot fattigdom, sult og sykdom blant milliarder av mennesker i de fattige landene står på spill.

Veitrafikken er en av de største kildene til utslipp av klimagasser i Norge ved siden av industrien og olje- og gassvirksomheten. I 2010 slapp veitrafikken ut 10,1 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, ifølge SSB, dvs. 19 pst. av de nasjonale klimagassutslippene. Veitrafikken bidrar også til lokal luftforurensning. Konsentrasjonene av svevestøv og nitrogendioksid kan i noen byområder bli høyere enn det som etter forskriften ansees som akseptable nivåer. Både korttidseksposering av høye nivåer og nivåer over grensene over lang tid medfører økt risiko for helseskade.

Klimaforliket forutsetter at Norges utslipp av klimagasser skal reduseres med 30 pst. i forhold til 1990-nivå innen 2020, og at om lag to tredjedeler av utslippskuttene skal tas i Norge. Alle sektorer må bidra med utslippsreduksjoner dersom målet skal nås. Store utslippsreduksjoner fra transportsektoren vil bli svært krevende. Kompakt byutvikling og fortetting i byer og tettsteder er blant de tiltakene som kan gi de største utslippsreduksjonene.

Andelen mennesker som bor i byer, tettsteder og sentrale kommuner har økt i perioden 1985 til 2009. Likevel har antall registrerte biler i den samme perio-

den økt med nesten 50 pst. og den daglige reiselengden har økt fra 34 km til 42 km, ifølge en nylig utgitt rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI-rapport 1190/2012). Det gjelder både arbeidsreiser og innkjøpsreiser. Det har vært en halvering av andelen personer som er passasjerer i bil. Samtidig har andelen som går og sykler gått ned fra 31 til 26 pst., mens andelen reiser med kollektive transportmidler har ligget på ca. 10 pst. i hele perioden. Dette viser at utviklingen går i feil retning, og at hensynet til kompakt byutvikling og fortetting må tillegges større vekt i areal- og transportplanleggingen.

Lokalisering av boliger, arbeidsplasser, handel og service er blant de viktigste faktorene som påvirker bilbruken og den samlede veitrafikken. Fortetting av boliger og arbeidsplasser og mest mulig samlokalisering av disse i eller nær sentrumsområder og kollektivknutepunkter er et godt virkemiddel for å redusere biltrafikk og klimagassutslipp. Fortetting finnes som målsetting eller tiltak i mange kommuneplaner, men praksis viser at arealutviklingen likevel ofte fortsetter i retning av bilavhengige lokaliteter. Dersom fortetting skal fungere bilbegrensende, må nye aktiviteter lokaliseres nærmest mulig sentrum. Det er særlig viktig å konsentrere arealintensive arbeidsplasser, handel og service helt sentralt, slik at flest mulig kan nå disse uten bruk av bil. Sekundært bør byggingen foregå innenfor byggesonen, i eller tett ved et andreordens senter med mange boliger og arbeidsplasser i nærheten og med god kollektivforbindelse til hovedsentrum. Utbygging av tette småhusområder, næringsområder og handelsområder løsrevet fra bystrukturen for øvrig, eller i bilbaserte lokaliteter i utkanten av eksisterende byområder, er ikke et biltrafikkreduserende virkemiddel. Slike områder vil vanligvis være svært bilavhengige.

Forslagsstillerne ønsker å illustrere dette med et eksempel: Når det nå bygges om lag 20 000 arbeidsplasser i Bjørvika i Oslo, i direkte tilknytning til Norges desidert største kollektivknutepunkt Oslo S, kan det innebære en langt lavere vekst i biltrafikken enn lokalisering av arbeidsplassene mer perifert. I henhold til en reisevaneundersøkelse foretatt av Oslo Sporveier i 2003 kan man ta utgangspunkt i at bilandelen på arbeidsreiser til og fra Bjørvika blir 10 pst. Om disse arbeidsplassene ble lokalisert i Akershus, ville bilandelene på arbeidsreiser blitt ca. 70 pst. Lokalisering av 20 000 arbeidsplasser i Akershus ville i henhold til dette medføre 28 000 bilturer per dag (til og fra), mens lokalisering i Bjørvika medfører kun 4 000 bilturer. I tillegg ville bilturene til og fra Akershus være lengre enn til og fra Bjørvika i Oslo. Utbyggingen i Bjørvika er med andre ord et viktig miljøtiltak som betyr mye for mengden biltrafikk og klimagassutslipp.

Frivillighet og sosial kapital

Boligpolitikk og byutvikling er viktig for samfunnets frivillige organisasjonsliv og sosiale kapital. Professor Robert D. Putnam ved Harvard-universitetet i USA dokumenterer i boken «Bowling Alone» en rekke sider ved frivillighet og sosial kapital. Han definerer sosial kapital som verdien av frivillig organisasjonsliv, formelle og uformelle sosiale nettverk og tilbøyeligheten som skapes fra disse relasjonene til å gjøre ting for hverandre.

Mennesker trenger tid for å bli rotfestede og aktive i det sivile samfunn. Personer som har en stabil boligtilknytning til et sted er generelt mer sivilt aktive. Forskning fra USA viser for eksempel at mennesker som forventer å flytte i løpet av de neste fem årene er 20–25 pst. mindre tilbøyelige til å delta i frivillig organisasjonsliv enn dem som planlegger å bli boende. Siden personer som eier sin egen bolig har en mer stabil stedstilknytning enn leietakere, vil en økning i tallet på boligeiere kunne gi en økning i frivillighet og sosial kapital. Forskning viser også en rekke andre positive effekter på individnivå av å eie sin egen bolig når det gjelder evne til å ta utdanning, komme i arbeid og generell livsmestring.

Det er også godt belagt i forskningen at den sosiale kapitalen er sterkere på små steder i distriktene enn i store byer. Sammenlikner man to ellers identiske mennesker hva gjelder en rekke sosiale parametre som alder, kjønn, etnisitet, inntekt, utdanning, familiestatus og så videre, finner en at personen som bor i en stor by er betydelig mindre tilbøyelig til å delta i frivillig organisasjonsliv, gå i kirken, underskrive på et opprop eller sågar å besøke venner. Samtidig har urbanisering mange fordeler både for enkeltmennesker og samfunnet, i form av muligheter for arbeid, et rikt kulturliv og mindre transportbehov.

Det som er særlig problematisk for samfunnets sosiale kapital og mulig å unngå, er bilbasert drabantbyvekst og byspredning. Det er riktignok flere fordeler ved drabantbyer, byspredning og bilisme, – hvis ikke ville ikke mennesker, butikker og bedrifter velge å etablere seg der. Familier får større hus, hager, lavere boligpriser og det mange oppfatter som bedre oppvekstvilkår for barn. Butikker selger på sin side ofte mer når de er etablert i store kjøpesentra, mens bedrifter ellers får lavere eiendomskostnader.

Samtidig har byspredning betydelige kostnader for frivillig organisasjonsliv og sosial kapital. For det første tar pendling tid, tid som for den personen det gjelder kunne vært brukt sammen med familie og venner, på fotballbanen eller på korøvelse. Forskning viser at 10 pst. mer pendletid fører til 10 pst. mindre sosial kapital og frivillig organisasjonsaktivitet. Dette betyr ikke at alle pendlere er lite aktive i frivillig organisasjonsvirksomhet, men det sier noe om at pendling kan skape en ekstra utfordring for slike aktiviteter.

For det andre fører byspredningens fysiske oppsplitting mellom arbeids, bo- og handleområder til en svekkelse av menneskenes stedbundenhet. Arbeidsrelaterte, sosiale bånd konkurrerer med stedsbaserte bånd, i stedet for å forsterke dem slik som tidligere da byene var mer kompakte og flere bodde i bygdesamfunn. Man må i større grad velge om man skal dra til kollegaer en kveld, eller være sammen med naboer.

Professor Putnam i USA anslår at byspredning samlet sett reduserer frivillig aktivitet og sosial kapital med om lag 20 pst. Ut fra hvor mange som bor i drabantbyer i USA, estimerer Robert D. Putnam at byspredning står for om lag 10 pst. av den samlede svekkelsen av sosial kapital i USA siden 1960-tallet.

Forslag til en ny bolig- og byutviklingspolitikk

En bedre utvikling er mulig. Byen Curitiba i Brasil har 1,75 millioner innbyggere og regnes som en av verdens beste eksempler på god, bærekraftig byplanlegging. Byen har i lengre tid vært verdens beste på resirkulering og har et banebrytende kollektivnett med busser som hovedpulsåre. Den har høyhusområder med liv døgnet rundt, fordi boliger er plassert sammen med næringsvirksomhet, butikker og uteliv. Den har parker og grøntområder. Alt dette har byen fått til med begrensede økonomiske ressurser.

Byen Vancouver i Canada, som ofte rangeres som en av verdens beste byer å bo i, har også utstrakt høyhusbebyggelse. Sikten til sjø og fjell er bevart og byen har mange gatetrær og grønne lunger. Det er bevisst planlagt for butikker og restauranter i første og andre etasje, med bedrifter og boliger over, for å sikre levende og gode bysamfunn.

Norske byer vil ikke kunne bli som Curitiba eller Vancouver over natten. Men man kan nærme seg. Ta for eksempel utbyggingen av Fjordbyen og Bjørvika i Oslo, kjempet gjennom av blant andre Kristelig Folkepartis byutviklingsbyråd Anne Kathrine Tornås. Her bygges det i høyden både med boliger, bedrifter, butikker og spisesteder ved landets største kollektivknutepunkter. Dette er bra for klima, jordvern og sosial kapital. Fjordbyen og Bjørvika representerer en nytenkning forslagsstillerne mener det trengs mer av.

Mer fortetting

Forslagsstillerne mener det er behov for nye grep for å få flere boliger, samtidig som man må unngå byspredning av hensyn til klima, jordvern og sosial kapital. Man bør la seg inspirere av Curitiba's mangeårige ordfører og drivkraft, arkitekt Jaime Lerner, som understreker at bærekraft ikke bare handler om å bygge hus med bærekraftige materialer. Bærekraft handler om byer og tettsteders utforming. Forslagsstillerne mener det må tilstrebes en by- og tettstedsutvikling som i større grad legger til rette for at mennesker kan bo, arbeide og handle på samme sted. Akershus Bondelags samarbeid med arkitektfirmaet Snøhetta

er et spennende initiativ i så måte, som viser muligheter for større fortetting, høyere bygninger og kollektivsatsing. For det er grenser for hvor mange nye tomter som kan legges ut, så lenge en ønsker å unngå byspredning. Klimaendringer kan dessuten komme til å legge begrensninger på tomtetilgangen og gjøre at enkelte eksisterende, utbygde områder vil måtte flyttes.

Fortetting er motsatsen til byspredning. Fortetting kan ofte skje på såkalte grå områder som allerede er nedbygget eller asfaltert. Det kan dreie seg om lavt utnyttede næringsområder, parkeringsarealer, brakkarealer eller annet. Fortetting gir mindre transport, mindre energi til oppvarming av bygninger, mindre inngrep i landbruksområder, mindre ressurser til drift av tettsteder, større biologisk mangfold og mer sammenhengende friluftsområder. Det gir også muligheter for urbane kvaliteter i form av flere kulturtilbud, butikker, mer liv og dermed mer trygghet på kvelden og i helgene, flere alternative botilbud og bedre servicetilbud. Fortetting vil ofte være positivt for barnefamilier, fordi det i større grad kan bli gangavstand til barnehage, skole, arbeidsplass og butikker.

Samtidig innebærer fortetting noen farer. Det kan være nedbygging av grønne lunger, mer trafikk i nærområdet, reduserte bokvaliteter når det gjelder solforhold, sikt og støy og forstyrrelse eller ødeleggelse av stedets særpreg, kulturhistoriske elementer eller landskapstrekk. Derfor er det viktig at fortetting skjer samtidig med en bevisst plan om bevaring og opprustning av grønne arealer og lekeområder for barn. Det er også sentralt at fortettingen samkjøres med utbygging av kollektivtrafikk og at kvaliteten i boområdene sikres i tråd med statlige retningslinjer.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, gitt av Miljødepartementet, gir klare føringer om fortetting av byer og tettsteder. Målet er at areal- og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer en samfunnsøkonomisk, bærekraftig og effektiv ressursutnyttelse ved korte avstander til daglige gjøremål, klare tettstedsgrenser og samling av naturinngrep, høyere tetthet i det som bygges, kombinert med økt hensyn til grønn struktur og estetiske kvaliteter, tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel- og gangtrafikk og bedre regional samordning.

Disse retningslinjene er gode, men utfordringene er at de ofte blir sett bort fra. For å hindre byspredning og unngå nye utbygginger som for eksempel Fornebu i Bærum kommune med relativt lav tetthet og svakt kollektivtilbud, trenger man en sterkere statlig satsing på kollektivtrafikk, et tettere interkommunalt samarbeid i de store byregionene etter tydelige statlige retningslinjer om fortetting og retningslinjer som gir alle kommuner i pressområder et ansvar for å bidra med nødvendig boligbygging, slik blant annet Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune, Byggenæ-

ringens Landsforening, Boligprodusentene og OBOS har foreslått. Dermed kan utviklingen bli mer helhetlig og hensiktsmessig for regionene og landet sett under ett. Særlig i Stor-Oslo er det behov for å se regionen som en helhet i større grad enn i dag.

Fortetting og høyere hus er viktigst i de store byene, men også mindre tettsteder må utnytte sentraene bedre til boliger, næringsbygg, butikker og restauranter for å unngå nedbygging av matjord og lite bærekraftige og velfungerende lokalsamfunn. I dag er det dessverre altfor mange eksempler på mindre byer og tettsteder som planlegger på en måte som ikke er forenlig med hensynet til klima, jordvern og velfungerende lokalsamfunn. Derfor er det behov for skjerpede, statlige retningslinjer om fortetting som også gjelder for mindre tettsteder.

Høyere bygninger

Det er allerede en bevissthet i mange kommuner om behovet for fortetting i form av bedre utnyttelse av eksisterende tomtearealers grunnflate, særlig i større bykommuner. Det er imidlertid vanskelig å se hvordan byene både kan vokse tilstrekkelig til å ta unna for den høye befolkningsveksten og samtidig unngå å ekspandere vesentlig utenfor eksisterende bygrenser eller bygge ned grønne lunger, uten å bygge mer i høyden. Renzo Piano, en av verdens ledende arkitekter, sier til Financial Times 23. mars 2012 at: «Lav bebyggelse er årsaken til at byer sprer seg». Høyhus kan riktignok ha ulemper knyttet til estetikk, sikt, sollys og vindforhold. Man kan også risikere at høyhusbebyggelse kan bli ensidige forretningsområder med lite liv om kveldene, eller boområder med lav kvalitet. Forslagsstillerne mener imidlertid at mange av ulempene kan unngås ved en bevisst og god planlegging der man tar lærdom av erfaringer internasjonalt og fra hjemlige utbygginger som Bjørvika i Oslo.

Vellykket høyhusutvikling forutsetter at man bygger høyhus som har både boliger, næringsvirksomhet, butikker og restauranter i samme område og som har trær og grønne lunger på gateplan, slik at man kan ha bo-, arbeids- og rekreasjonsmuligheter innenfor en begrenset radius. På denne måten kan man oppnå større areal- og energieffektivitet, bevaring av grønne arealer i og rundt byen og redusert transportbehov. Arkitekt Reuzo Pianos høyhus «The Shard» i London, har kontorlokaler, restauranter, hotell og boliger for 7 500 til 10 000 mennesker, men har bare 48 parkeringsplasser for biler. Mer er det ikke behov for, fordi bygget er plassert i hjertet av byens infrastruktur for kollektivtrafikk. Forslagsstillerne vil foreslå at det innføres statlige krav til mer høyhusbebyggelse, særlig rundt kollektivknutepunkt i by- og tettstedssentra.

Gatetrær

Gatetrær gjør byer mer naturlige, mer humane. De omdanner CO₂ til oksygen, hjelper mot astma, absorberer svevestøv fra asfalt som er skadelig for menneskers lunger og tar opp flomvann. Trærne gir varme om natten, samtidig som trekronene demper heten på varme dager. Ved riktig bruk kan gatetrær også redusere katevind fra høye bygninger. Forskere ved Universitetet i Illinois i USA har funnet ut at gatetrær og grønne lunger i indre bydeler dessuten kan ha positive effekter på menneskers mentale helse når det gjelder alt fra å bedre konsentrasjonen hos barn med ADHD til å redusere kriminalitet og vold i hjemmet.

Mange utenlandske byer har gode erfaringer med gatetrær. New York by har en halv million av dem, Paris har 400 000. New Yorks borgermester, Michael Bloomberg, vil plante en halv million til. København vil også plante flere grønne trær. I Norge er situasjonen en annen. Grå asfalt dominerer altfor mange gater, i skarp kontrast til den vakre naturen rundt. Professor i landskapsarkitektur Rainer Stange ved Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo har tatt til orde for at det ved byutvidelser bør plantes trær på fortauene i alle gater. Han mener det bør settes av nok plass i de nye gaterommene til at trærne får god utvikling, og at fortauene bør være brede for å skape frodige byrom.

Bedre koordinering av infrastruktur og boligbygging

Fremtidens norske byer må være basert på kollektivtrafikk, sykling og gange. Det er bra for det globale klimaet og den lokale luftkvaliteten, og det er bra for jordvernet. Skulle all trafikk som i dag går fra Asker til Oslo skje ved bilkjøring, hadde man behøvd en 16-felts motorvei, ifølge Statens vegvesen. Bilen er høyst nødvendig i distriktene, men i større byer er den et dårlig alternativ sammenliknet med buss, trikk og bane.

I pressområdene må det legges til rette for utbygging av kollektivtrafikk til nye utbyggingsområder. Erfaringer fra Bergen og Oslo viser at boligbygging følger etter dersom utbyggingen av kollektivtransport er troverdig og reell. På Østlandet er jernbanen mye av løsningen på transportutfordringen. Forsinkelser og innstillinger i trafikken her får en dominoeffekt til andre regioner og landsdeler. Derfor er det riktig å prioritere utbygging av Inter-City-forbindelsene på Østlandet.

Nasjonal transportplan må i større grad bli et verktøy for helhetlig transportplanlegging der transportformene ses i sammenheng. Samferdselsprosjekter må planlegges slik at det stimuleres til at utbyggingsmønsteret rettes mot sentrale kollektivknutepunkt i byer og tettsteder og mot sentrumsnære områder med muligheter for utbygging med mindre arealkonflikter.

Befolkningsveksten stiller helt nye krav til et moderne transportsystem. Generell økonomisk vekst, økt bilhold og økt arbeidspendling øker presset på transportsystemet. Det må satses på kollektive løsninger i og rundt de store byene, og staten må ta et tydeligere ansvar for utvikling av gode kollektivtilbud i byene. Det trengs en ambisiøs og helhetlig kollektivstrategi. Det er behov for flere bypakker, der stat og kommune inngår i forpliktende partnerskap hvor statlige investeringer, restriktive tiltak (bompenger og liknende), trafikkstyringsmodeller og byutvikling er blant elementene. Avtalene må gå over flere år slik at det er mulig å planlegge langsiktig.

Dessuten er det behov for nye finansieringsmuligheter slik at større prosjekter, både på vei og bane, kan gjennomføres i sammenheng. Det må etableres en ordning der staten stiller lånemidler til disposisjon for samferdselsprosjekter. Betjeningen av lånene må skje i form av bevilgninger over statsbudsjettet og gjennom andre finansieringsformer. Det må også åpnes for flere prosjekter med prosjektfinansiering og Offentlig-privat samarbeid (OPS).

Sist, men ikke minst, trengs en styrket satsing på gang- og sykkelveier. Mange av de daglige reisene i en by kan foretas til fots eller på sykkel dersom forholdene ligger til rette for det. Her må staten bidra med større bevilgninger. Kristelig Folkepartis representanter har for eksempel tatt til orde for en egen statlig belønningsordning for bygging av trygge gang- og sykkelveier.

Regulering av kjøpesentra

Lengden på innkjøpsreisene er økt med 40 pst. fra 1985 til 2009, ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI). Økning i reiselengde har skjedd i alle deler av landet, både i bygd og by. Andelen som selv kjører til butikken har økt fra 45 pst. i 1985 til 55 pst. i 2009, når en ser landet under ett. Tar en med dem som reiser som passasjer, er andelen som bruker bil 66 pst. Økningen i bilbruk har gått på bekostning av å gå eller sykle.

Noe av årsaken til dette er økningen i tallet på kjøpesentre. Undersøkelser utført av TØI viser at enkelte kjøpesentre utenfor byene har en bilandel på over 95 pst., mens kjøpesentre med sentral plassering i byen har bilandeler helt ned mot 20 pst.

Bondevik I-regjeringen innførte såkalt kjøpesenterstopp i Norge med varighet fra 1999–2004. Målet var å styrke by- og tettstedssentra og legge til rette for miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling med byspredning og økt bilavhengighet. Ordningen ble evaluert i 2006 og hovedinntrykket var at ordningen virket etter hensikten. De aller fleste nye kjøpesentra ble i denne perioden lokalisert i sentrale byområder. Evalueringen viste imidlertid at de regionale

planene for handel og senterstruktur som ble utarbeidet under kjøpesenterstoppen, ikke ble fulgt godt nok opp.

Fra 2008 ble det innført en ny kjøpesenterstopp. Likevel ser man at nye kjøpesentra etableres i randsonen til mange byer. Sammen med stadig økende netthandel truer dette et levende by- og tettstedsmiljø flere steder i landet.

Forslagsstillerne mener at større kjøpesentra bør lokaliseres nær kollektivknutepunkter og sentralt i byer og tettsteder, slik at flere får kortere avstand og kan reise miljøvennlig. Danmark har strengere regler for lokalisering av handel enn Norge. Der kan det bare planlegges for kjøpesentra i bysentra, bydelsentra og eksisterende avlastningsområder. Forslagsstillerne mener at man også i Norge trenger en innskjerping av reglene, for å bidra til en bærekraftig by- og tettstedsutvikling preget av livskvalitet for innbyggerne.

Finansiering

Forslagsstillerne mener mer må gjøres for å hjelpe unge mennesker inn på boligmarkedet. En samlet opposisjon på Stortinget har i Dokument 8:1 S (2011–2012) fremmet forslag om forbedringer i ordningen Boligsparing for Ungdom (BSU). Dette er særlig viktig i lys av regjeringens nylige skjerping av egenkapitalkravet til 15 pst. ved kjøp av bolig, som isolert sett synes som et tiltak for å styrke bankene snarere enn å legge til rette for et mer velfungerende boligmarked. Uten kompensierende tiltak fører dette kravet til at flere unge mennesker, innvandrere og andre med svak økonomi får enda større problemer med å komme inn på boligmarkedet. Regelen kan presse unge over i leiemarkedet og øke spekulasjonen der. Forslagsstillerne mener det er behov for å senke egenkapitalkravet fra 15 til 10 pst., dvs. det nivået som gjaldt før den nylige økningen. Det understrekes imidlertid at en grundig, individuell vurdering av låntakeres økonomi må ligge til grunn for boliglånsoptak.

BSU-ordningen må også bedres. Tidligere finansbyråd for Arbeiderpartiet i Oslo, konsernsjef Rune Bjerke i DnB Nor, tok i et leserinnlegg i Dagens Næringsliv 8. juli 2011 til orde for en styrking av BSU-ordningen. Han viser til at boligprisene er doblet på ti år, uten at beløpsgrensene i BSU har hengt med. Rune Bjerke viser til at godt over halvparten av de unge mellom 17 og 34 år mener at de har behov for 300 000 kroner i oppsparte midler for å kjøpe bolig. Forslagsstillerne viser til at Kristelig Folkepartis representanter for inneværende budsjettår foreslo økte beløpsgrenser til 300 000 kroner for totalt sparebeløp, 25 000 kroner for årlig sparebeløp og økt fradrag til 28 pst.

Flere studentboliger

Forslagsstillerne mener det trengs en bedre innsats spesielt rettet mot de svakest stilte på boligmarkedet, også på leiemarkedet. Forslagsstillerne mener at staten er nødt til å ta et større ansvar for boligbyggingen for å få ned prisene. Bygging av flere studentboliger er et viktig virkemiddel i så måte, fordi det kan dempe prisene på leiemarkedet til beste for alle leietakere med svak økonomi. Rimelige studentboliger bidrar også til målet om lik rett til utdanning.

Høsten 2011 sto over 15 000 studenter i kø for å få bolig. Norsk Studentorganisasjon (NSO) overleverte da 6 500 underskrifter til statsråd Tora Aasland, med krav om bygging av flere studentboliger. NSO ønsket også at staten skulle dekke mer av kostnaden ved boligene. I dag må studentene ta to tredjedeler av kostnadene. Det bygges nå om lag 1 000 studentboliger i året. Forslagsstillerne mener det må bygges minst 2 000 studentboliger per år, om man skal nå NSOs mål om en dekningsgrad på 20 pst. Forslagsstillerne mener regjeringen også bør vurdere å endre kostnadstaket for den statlige finansieringen.

Forslagsstillerne viser dessuten til NOU 2002:2 Boligmarkedene og boligpolitikken, der flertallet uttalte følgende:

«For å få utnyttet samspillet mellom boligvirkemidlene og for å samle kompetansen på dette feltet, vil et flertall i utvalget anbefale at Husbanken overtar ansvaret for finansiering av studentboliger.»

Forslagsstillerne mener at mye taler for en slik endring. Kunnskapsdepartementet har liten faglig ekspertise på boligbygging. Det har derimot Husbanken, som ligger under Kommunal- og regionaldepartementet. Husbanken har de løsningene og den kompetansen som Studentsamskipnadene trenger for å få bygd flere boliger raskt.

Leie før eie

Forslagsstillerne vil stimulere til at flere kan eie sin egen bolig. Regjeringens boligutvalg anslår at rundt 40 pst. av bostøttemottakerne som bor i privat leie, kan komme økonomisk bedre ut som eiere. For bostøttemottakere i kommunale leieboliger anslås eiepotensialet å være på hele 50 pst. Samlet gjelder dette mer enn 30 000 personer. Beregningene er statistiske, men gir likevel indikasjoner om et stort uutnyttet potensial.

Forslagsstillerne viser til representanter fra Kristelig Folkepartis representantforslag Dokument 8:50 S (2010–2011) om å gjøre «Leie før eie»-ordningen i Fræna kommune i Møre og Romsdal til en nasjonal ordning for å sikre vanskeligstilte en mulighet på boligmarkedet. Forslaget fikk ikke flertall i Stortinget, men støttes av det regjeringsoppnevnte Boligutvalget, som uttaler følgende:

«Utvalget foreslår at leasing og andre leie-til-eie-modeller settes i system og får et betydelig større omfang enn i dag. Husbanken må være pådriver i et slikt arbeid. Ved fastsettelse av salgspris bør kommunene ta hensyn til den husleie vedkommende har betalt i sin tid som leier. Husbankens låne- og tilskuddsordninger må innrettes slik at eieretablering blir mulig. Økt fleksibilitet i bruken av de ulike tilskuddsordningene vil støtte opp under kommunenes arbeid for å få flere i eid bolig. Startlån bør kunne gis til refinansiering for å muliggjøre boligkjøp.»

Forslagsstillerne foreslår at «Leie før eie»-ordningen gjøres til en nasjonal ordning for å sikre vanskeligstilte en mulighet på boligmarkedet.

Husbanken

Forslagsstillerne er opptatt av å styrke Husbanken og utvide dens lånekapasitet. Husbanken må ikke reduseres til en bank kun for vanskeligstilte, men må fortsatt være en bank for boligforsyning og konjunkturregulering. Regjeringen økte Husbankens låneramme med 5 mrd. kroner til totalt 20 mrd. kroner for 2011. For 2012 er lånerammen på 15 mrd. kroner. Forslagsstillerne mener at lånerammen for 2012 bør økes til 20 mrd. kroner for å sikre tilstrekkelig boligfinansiering til førstegangsetablerere og personer med lave inntekter.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

I

Stortinget ber regjeringen sikre at det av hensyn til jordvern, miljø og sosial kapital stilles krav til mer fortetting og høyere bebyggelse, særlig rundt sentrale kollektivknutepunkt, og at staten inngår forpliktende partnerskap med kommunene om utbygging av kollektivtransport. Kommunenes bolig- og byutviklingspolitikk må gis tydeligere rammer, men også bedre statlig støtte til kollektivtransport.

II

Stortinget ber regjeringen etablere statlige planretningslinjer for tilstrekkelig regional boligbygging i områder med vekstpress.

III

Stortinget ber regjeringen sikre at det i Nasjonal transportplan prioriteres utbygging av transportsystemer som er nødvendige for å dreie utbyggingsmønstret mot sentrale kollektivknutepunkt i byer og tettsteder og mot sentrumsnære områder med muligheter for utbygging med mindre arealkonflikter.

IV

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en kollektivstrategi med oppmerksomhet rettet mot de store byene, i nært samarbeid med disse byene.

V

Stortinget ber regjeringen innskjerpe den rikspolitiske bestemmelsen om kjøpesenterstopp slik at det bare kan planlegges for nye kjøpesentra i bysentra, bydelssentra og avlastningsområder ved kollektivknutepunkter.

VI

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om bygging av minst 2 000 nye studentboliger årlig, og at regjeringen vurderer å øke den statlige kostnadsandelen.

VII

Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for utbygging av studentboliger til Husbanken for å sikre

mer effektiv utbygging. Det legges til grunn at studentenes interesseorganisasjoner opprettholder sin innflytelse over studentboligpolitikken.

VIII

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke Husbankens låneramme til 20 mrd. kroner for å sikre tilstrekkelig boligfinansiering til førstegangsetablerere og personer med lave inntekter.

IX

Stortinget ber regjeringen sikre at egenkapitalkravet ved kjøp av bolig reduseres fra 15 til 10 pst. for å bidra til at førstegangsetablerere har mulighet til å kjøpe bolig.

X

Stortinget ber regjeringen sikre at «Leie før eie»-ordningen gjøres til en nasjonal ordning for å sikre vanskeligstilte personer en mulighet til å komme inn på boligmarkedet.

6. juni 2012