



Representantforslag 72 S

(2013–2014)

fra stortingsrepresentantene Rigmor Andersen Eide, Line Henriette Hjemdal, Hans Olav Syversen og Geir S. Toskedal

Dokument 8:72 S (2013–2014)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rigmor Andersen Eide, Line Henriette Hjemdal, Hans Olav Syversen og Geir S. Toskedal om en miljøvennlig boligpolitikk

Til Stortinget

Bakgrunn

Verdens befolkningsvekst og økonomiske utvikling innebærer store utfordringer for klimaet, matjord, biologisk mangfold og naturressurser. Naturen er under press, og folks livskvalitet forringes. Norge er intet unntak.

Norske byer og tettsteder spres over store områder på en måte som ofte forutsetter bilbruk og nedbygging av uerstattelig matjord. Høyere klimautslipp, økte tidskostnader og dårligere vilkår for frivillighet og kontakt mellom mennesker er resultatet. Samtidig stiger boligprisene og skaper 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.

Man bygger rundt bilen, ikke rundt heisen. Man planlegger for køer, i stedet for gange og sykkel og tid med familien. Man bygger ned uerstattelig matjord, for å bygge erstattelige kjøpesentre. Planleggerne tenker på lokalmiljøet (noen ganger), men ikke det globale miljøet.

Forslagsstillerne mener man er nødt til å tenke nytt og smartere. Visjonen er at flest mulig skal kunne gå, sykle eller ta kollektivtransport i hverdagen. Forslagsstillerne vil bekjempe klimaendringene og ta

vare på matjord og grønne områder. Forslagsstillerne ønsker å gi familiene tid til hverandre fremfor å stå i kø. Da må flest mulig kunne bo og arbeide på samme sted, og man må bygge høyere, særlig rundt kollektivknutepunktene.

Forslagsstillerne viser til samarbeidsavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Her heter det at «Samarbeidspartiene vil føre en offensiv klimapolitikk og forsterke klimaforliket.» Transportsektoren er en av de største utslippskildene av CO₂, som kan kuttes vesentlig hvis man planlegger for at man i større grad kan bo og arbeide på samme sted.

Forslagsstillerne mener man må la seg inspirere av Oslos Bjørvika-utbygging. Her er boliger, næringsvirksomhet, butikker og restauranter plassert sammen for å skape et godt 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 vokst raskere enn noen gang de siste årene. Veksten i 2013 var på 57 800 personer eller 1,1 pst. Norge har nå om lag 5 millioner innbyggere. Høy innvandring forklarer mesteparten av økningen (om lag 70 pst.), mens fødselsoverskuddet forklarer resten (omtrent 30 pst.), ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB). Til sammenlikning utgjorde fødselsoverskuddet rundt 70 pst. av befolkningsveksten på midten av 1990-tallet.

Nesten fire av fem nordmenn bor i byer og tettsteder, og det er der veksten er sterkst. 40 pst. av befolkningsveksten i 2011 fant sted i Oslo og Akershus. Oslo vokste i 2013 med 10 500 personer eller 1,7 pst. Veksten er sterk i alle de seks største byområdene Oslo, Bergen, Stavanger/Sandnes, Trondheim, Fredrikstad/Sarpsborg og Drammen. Det skjer en økende

sentralisering; byene vokser og stadig færre bor i distriktene.

Dette påvirker boligprisene. De er fem ganger så høye som bunnen i 1993 og er nå høyere enn noen gang i norsk historie. Det skyldes ikke bare befolkningsvekst, men også veksten i norsk økonomi og lav rente. Endrede familiemønstre har dessuten gitt flere enpersonhusholdninger og dermed flere husholdninger og økt etterspørsel etter boliger.

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 er det en rekordrask vekst. Aldri tidligere har det tatt mindre enn 33 år å øke innbyggertallet med én million mennesker her i landet.

Befolkningsveksten vil gi store utfordringer på flere områder i det norske samfunnet. Det gjelder også i bolig- og arealpolitikken, 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 ekspansjonen går ut over matjord. De siste 50 årene er det omdisponert mer enn én million dekar av landets mest produktive jordbruksarealer. Utviklingen ser ut til å fortsette. Hvert år blir det bygget ned om lag 15 000 mål med matjord i Norge, dvs. areal tilsvarende 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. Matjord 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 industribygging. 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 øker verdens behov for mat sterkere enn veksten i produksjonen. Rask økonomisk vekst i fol-

kerike land som Kina og India gir økt etterspørsel etter matvarer. På tilbudssiden bidrar klimaendringer til tørke eller flom i viktige jordbruksområder som begrenser produksjonen. Stor interesse for alternativer til olje og gass har ført til at særlig amerikanske bønder legger om til dyrking av mais for produksjon av bioetanol. Dessuten forutsetter fortsatt vekst i fiskeoppdrettsnæringen tilgang på fôr fra vegetabiliske kilder. Derfor er det viktigere enn noen gang å verne om den matjorden som er igjen.

Den rød-grønne regjeringen satte seg et mål om å halvere nedbyggingen av matjord i forhold til 2004-nivå. Som målsetting var det et skritt i riktig retning, men regjeringen lyktes ikke med å nå det. 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 på grunn av 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, eller 19 pst. av de nasjonale klimagassutslippene, ifølge SSB. 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 korttidseksponering 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 perioden 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 som 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 bydels-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 vil illustrere dette med et eksempel: Når det nå legges til rette for 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. Utbyggingen i Bjørvika er med andre ord et av Oslos viktigste klima- og 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. Det

er ett av funnene som dokumenteres i boken «Bowling Alone» av professor Robert D. Putnam ved Harvard-universitetet i USA. 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 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 når det 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.

Særlig problematisk for samfunnets sosiale kapital – og mulig å unngå – er bilbasert drabantbyvekst og byspredning. Det er riktignok 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 kjøpesentre, mens bedrifter ellers får lavere eiendomskostnader.

Samtidig har byspredning betydelige kostnader for frivillig organisasjonsliv og sosial kapital. For det første tar pendling tid, som kunne vært brukt sammen med familie og venner, på fotballbanen eller på korbøvelse. 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 betyr at pendling i gjennomsnitt gir mindre sosial kapital og frivillighet.

For det andre fører byspredningens fysiske oppsplitting mellom arbeids-, bo- og handleområder til en svekkelse av menneskenes stedbundenhet. Arbeidsrelaterte, sosiale bånd konkurrerer med stedsba-

serte 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 anslår at byspredning samlet sett reduserer frivillig aktivitet og sosial kapital i USA 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. Europa og Norge er ikke like bilbasert og drabantbypreget som USA. Norge kan imidlertid bli det, hvis ikke man fører en bevisst bolig- og byutviklingspolitikk der mennesker i størst mulig grad bor og arbeider på samme sted.

En mer miljøvennlig boligpolitikk

En bedre utvikling er mulig. Bærekraft handler ikke bare om å bygge hus med bærekraftige materialer. Bærekraft handler om byer og tettsteders design. 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.

Mer fortetting

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 inngrep i fri-luftsområder og landbruksareal, større biologisk mangfold, mindre transport, mindre energi til oppvarming av bygninger og mindre ressurser til drift av tettsteder. 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 gi 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, eller forstyrrelse av stedets særpreg, kulturhistoriske elementer eller landskapstrekk. Derfor er det viktig at fortetting skjer med en bevisst plan om bevaring og opprustning av grønne arealer og lekeområder for barn. Fortetting bør også samkjøres med utbygging av kollektivtrafikk, og kvaliteten i boområdene må sikres i tråd med statlige retningslinjer.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging gir klare føringer om fortetting av byer og tettsteder. Målet er at areal- og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer en sam-

funnsøkonomisk, bærekraftig og effektiv ressursutnyttelse, dvs. 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 de blir ofte sett bort fra. Ett eksempel er Fornebu i Bærum kommune som kunne hatt langt høyere tetthet og et bedre kollektivtilbud. Derfor trenger man en sterkere statlig satsing på kollektivtrafikk og et tettere interkommunalt samarbeid i de store byregionene. Det er behov for retningslinjer som gir alle kommuner i pressområder et ansvar for å bidra med nødvendig boligbygging, slik blant annet Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune, Byggenæringens 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.

Høringsutkastet til nye statlige planretningslinjer for å få en bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen i og mellom kommuner og forvaltningsnivåer er et skritt i riktig retning. Men forslaget burde vært tydeligere på ansvarsfordeling og hva som skal prioriteres når det oppstår målkonflikter; kun vesentlige nasjonale eller regionale hensyn bør være nok til å stanse lite offensiv fortetting, og når staten finansierer kollektivtransport, må staten stille bindende krav til fortetting i og rundt kollektivknutepunkter.

Det er viktig at tilgangen på tomter planlegges med et langsiktig og helhetlig perspektiv. Norge står foran en eldrebølge som gjør det spesielt viktig å legge til rette for nye boliger nær eksisterende infrastruktur og service. Denne typen arealer utgjør et knapt gode, og det er derfor viktig at kommunene engasjerer seg sterkere i å regulere slike tomter til boligformål. Nye boligprosjekter bør planlegges på en måte som skaper et trygt, trivelig og estetisk bomiljø.

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

Mange kommuner har allerede en bevissthet om behovet for fortetting i form av bedre utnyttelse av

eksisterende tomtearealers grunnflate, særlig større bykommuner. Det er imidlertid vanskelig å se hvordan byene både kan vokse tilstrekkelig med tanke på den høye befolkningsveksten og unngå å ekspandere vesentlig utenfor eksisterende bygrenser eller bygge ned grønne lunger uten å bygge mer i høyden.

Fortetting definert som tett, lav bebyggelse holder ikke; det vil gi nedbygging av grønne lunger og byer som spres utover. 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.

Bygger man høyere, kan man ha flere grønne lunger mellom bygningene og en mer kompakt byutvikling til beste for klima, miljø, jordvern og folks livskvalitet. Muligheten for å gå, sykle og ta kollektivtransport i hverdagen vil bli reell, og sentrale områder i byene vil bli overkommelig prismessig for flere. Å bygge i høyden er med andre ord lønnsomt både for utbyggere og for samfunnet.

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.

Renzo Pianos høyhus «The Shard» i London har kontorlokaler, restauranter, hotell og boliger for 7 500 til 10 000 mennesker. Det har bare 48 parkeringsplasser for biler. Mer er det ikke behov for, fordi bygget er plassert i hjertet av byens infrastruktur for kollektivtrafikk.

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.

Noen vil spørre hvordan høyhusbebyggelse lar seg kombinere med nordmenns ønske om utsikt. Vancouver i Canada har svaret. Denne byen rangeres ofte som en av verdens beste byer å bo i og har ut-

strakt høyhusbebyggelse. Sikten til sjø og fjell er bevart gjennom bevisst planlegging, og byen har mange gatetrær og grønne lunger. Det er 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 Bjørvika i Oslo. Her bygges det i høyden både med boliger, bedrifter, butikker og spisesteder ved landets største kollektivknutepunkt. Dette er bra for klima, jordvern og sosial kapital. Samtidig er siktlinjier bevart. Bjørvika-utbyggingen representerer en nytenkning forslagsstillerne mener det trengs mer av. Derfor vil forslagsstillerne foreslå at det innføres statlige krav til mer høyhusbebyggelse, særlig rundt kollektivknutepunkt i by- og tettstedssentre.

Gatetrær

Gatetrær gjør byer mer naturlige, mer humane. De omdanner CO₂ til oksygen, hjelper mot astma, absorberer svevestøv fra asfalt som skader lungene og tar opp flomvann. Trærne gir varme om natten, samtidig som trekronene demper heten på varme dager. Ved riktig bruk kan gatetrær også redusere kastevind fra høye bygninger. Forskere ved Universitetet i Illinois i USA har funnet ut at gatetrær og grønne lunger i indre bydeler 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 byer har gode erfaringer med gatetrær. New York by har en halv million av dem, Paris har 400 000. New Yorks borgermester, Michael Bloomberg, satte som mål å plante en halv million trær til. København vil også plante flere 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 designhøyskolen 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. 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.

Skal man lykkes med visjonen om at innbyggerne skal kunne gå, sykle eller ta kollektivtransport i hver-

dagen, trengs utbygging av infrastruktur. Men det er ikke nok. Det er også nødvendig med en kompakt byutvikling der det bygges i høyden, slik at mennesker kan bo, arbeide og handle om lag på samme sted. Da kan sykling, gange og kollektivtransport bli reelle alternativer.

Nasjonalt 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.

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.

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 legges 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 kjøpesentre

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, i bygd og by. Andelen som selv kjører til butikken har økt fra 45 pst. i 1985 til 55 pst. i 2009. 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 fra 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.

Regjeringen Bondevik I innførte såkalt kjøpesenterstopp i Norge med varighet 1999–2004. Målet var å styrke by- og tettstedssentra og legge til rette for miljøvennlige transportvalg. 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 kjøpesentre etableres i randsonen til mange byer. Sammen med stadig økende netthandel truer dette et levende by- og tettstedsmiljø over store deler av landet.

Forslagsstillerne mener at større kjøpesentre bør lokaliseres nær kollektivknutepunkter og sentralt i byer og tettsteder, slik at flere av innbyggerne 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 bysentre, bydelssentre 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 og studentboliger

Forslagsstillerne mener mer må gjøres for å hjelpe unge mennesker inn på boligmarkedet. Derfor er det gledelig at samarbeidsavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre slår fast at BSU-ordningen skal bedres.

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. Det er prisverdig at lånerammen for 2014 er satt til 20 mrd. kroner for å sikre tilstrekkelig boligfinansiering til førstegangsetablerere og personer med lave inntekter.

Bygging av flere studentboliger er også et viktig virkemiddel, 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.

Det bygges nå om lag 1 000 studentboliger i året. Forslagsstillerne mener det må bygges langt flere 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.

Enklere og raskere byggeprosess

Kommunenes behandling og godkjenning av byggeklare tomter må ikke virke unødvendig fordyrende eller tidkrevende. Forslagsstillerne vil tillate større lokal handlefrihet i reguleringssaker og vurdere om muligheten til innsigelser fra statlige myndigheter kan innskrenkes, så lenge dette ikke går ut over viktige nasjonale eller regionale hensyn som jordvern, fortetting og høyere bebyggelse. Forslagsstillerne ønsker å samordne innsigelsesmyndighetene slik at kommunene kun møter én statlig motpart. Forslagsstillerne merker seg at regjeringserklæringen

har mange av de samme ambisjonene når det gjelder forenkling og ser frem til oppfølgingen av dette.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen sikre at det av hensyn til jordvern, miljø, livskvalitet og sosial kapital stilles krav til mer fortetting og høyere bebyggelse, særlig rundt sentrale kollektivknutepunkter.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en ordning der staten inngår forpliktende partnerskap med kommunene om utbygging av kollektivtransport.
3. Stortinget ber regjeringen sikre at det i Nasjonal transportplan prioriteres utbygging av transport-systemer som er nødvendige for å dreie utbyggingsmønsteret mot sentrale kollektivknutepunkter i byer og tettsteder.
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om bindende statlige planretningslinjer for tilstrekkelig regional boligbygging i områder med vekstpress.
5. Stortinget ber regjeringen innskjerpe den rikspolitiske bestemmelsen om kjøpesenterstopp slik at det bare kan planlegges for nye kjøpesentre i bysentre, bydelssentre og avlastningsområder ved kollektivknutepunkter.

21. mai 2014

