

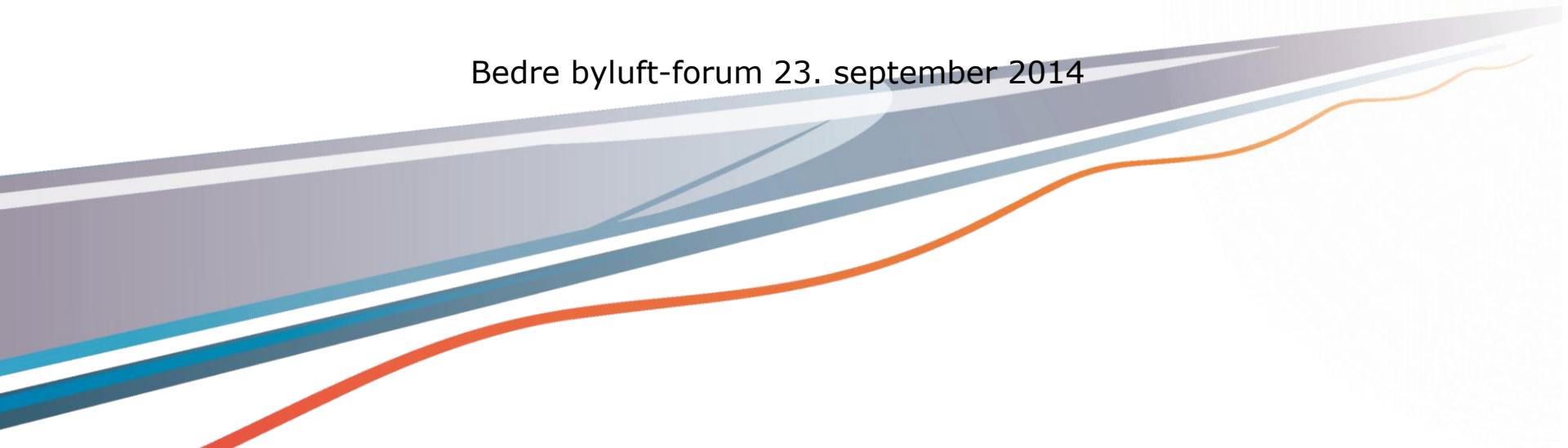


KOMMUNAL- OG  
MODERNISERINGSDEPARTEMENTET

# Areal- og transportplanlegging og lokal luftkvalitet

[jorgen.brun@kmd.dep.no](mailto:jorgen.brun@kmd.dep.no)

Bedre byluft-forum 23. september 2014



# Innledning

- Areal- og transportplanlegging et virkemiddel i arbeidet med lokal luftkvalitet?
- Regjeringens ATP-politikk
- Plantyper - relevans og muligheter ift luftkvalitet
- Noen erfaringer og utviklingstrekk

# ATP – et virkemiddel i arbeidet med luftkvalitet?

- Ja, samordning av virkemidler for effektiv arealbruk og transportsystem vil gi redusert transportarbeid og endret reisemiddelfordeling = reduserte utslipp

men:

- Langsiktige prosesser
- Mange andre hensyn enn luftkvalitet gir lav målretting
- Mulige målkonflikter på kort sikt

# Regjeringens ATP-politikk

- *“All vekst i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange” NTP 2014-23*

>>> Helhetlige bymiljøavtaler der arealplaner er viktig virkemiddel

- KMD støtter regionale plansamarbeid for ATP i de fire største byområdene og en rekke pilotprosjekter på lokalt nivå

# Regjeringens ATP-politikk, forts

- Nye statlige planretningslinjer forventes vedtatt snart:
  - Rammer for utbyggingsmønster og transportsystem avklares i regionale planer
  - Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes gjennom effektive planprosesser og løsninger for å begrense transportbehov og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer
  - Særlig vekt på høy arealutnyttelse i by- og tettstedsområder og kollektivknutepunkter - innenfor statlige miljønormer
  - Potensialet for fortetting bør utnyttes før nye utbyggingsområder
  - Infrastruktur og fremkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres
  - Gode overgangsmuligheter og innfartsparkering
  - Skal styrke gange og sykling. Sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet
  - Riktig lokalisering av handel og publikumsrettede tjenestetilbud

Retningslinjene skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging. De gir grunnlag for innsigelse når planer ikke følger

# Plantyper – relevans og muligheter ift luftkvalitet

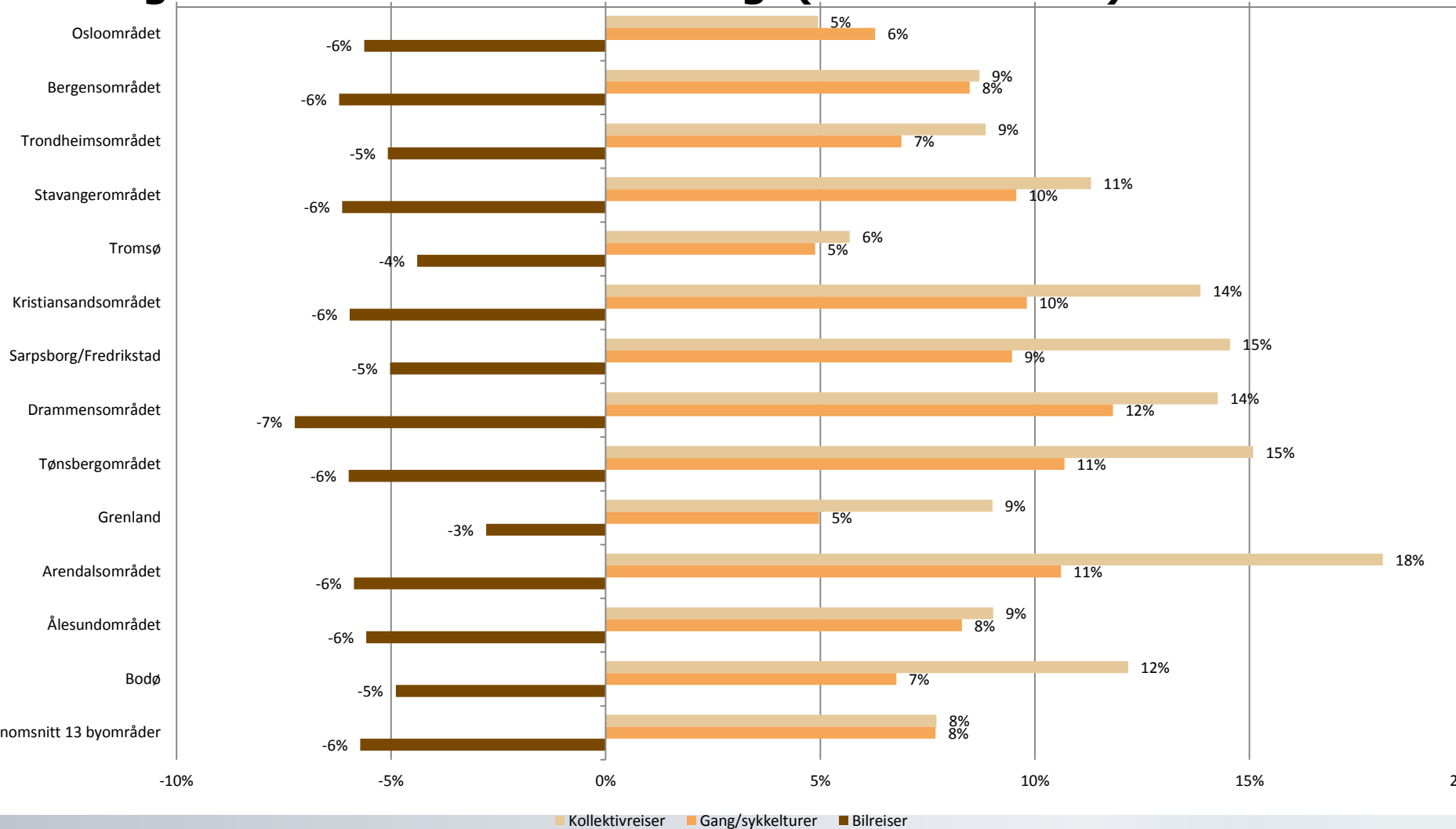
- Regionale planer (retningsgivende)
  - Avklaring av utbyggingsmønster og premisser for miljøvennlig transportsystem
  - Lokaliseringspolicy
  - Felles parkeringspolitikk
- Kommuneplanens arealdel (juridisk bindende arealbruk)
  - Lokalisering
  - Tilrettelegging for miljøvennlig transport
  - Hensynssoner med begrensninger for arealbruk
  - Parkeringsbestemmelser
- Regulering
  - Detaljerte utbyggingsløsninger med miljøtilpasning
- Andre planer; eks klima- og energiplaner
  - Skal legges til grunn for kommunens øvrige planlegging

# Noen erfaringer og utviklingstrekk

I forbindelse med arbeidet med bymiljøavtaler har KMD fått utført to analyser for ni byområder: Bergensområdet, Osloområdet, Drammensområdet, Grenland, Kristiansandsregionen, Nedre Glomma, Nord-Jæren, Tromsø og Trondheimsregionen

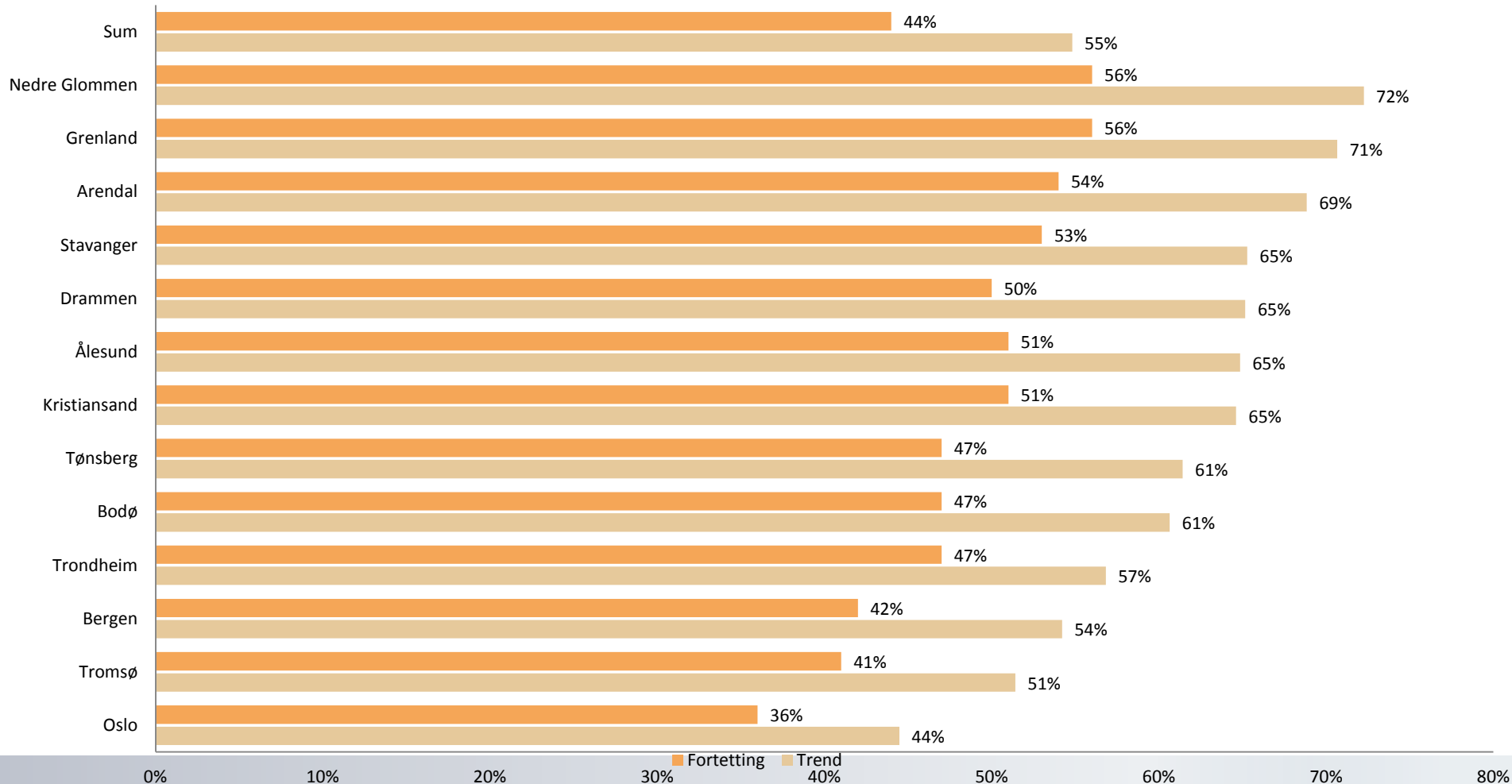
1. Kartlegging og vurdering av i hvilken grad regionale areal- og transportplaner bidrar til 0-vekstmålet (Urbanet/Asplan Viak)
2. Kartlegging og vurdering av i hvilken grad kommuneplanens arealdel bidrar til 0-vekstmålet (Civitas)

# % endring i antall kollektivreiser, bilreiser og G/S som følge av en effektiv arealstrategi (Urbanet 2014)





# Bilens andel av trafikkveksten ved trend vs effektiv arealstrategi (Urbanet 2014)



## Kartleggig av kommuneplanens arealdel i de ni byområdene (Civitas 2014)

- Alle vurderer arealbehov og har arealreserver, men gir sjelden forrang til områder der mange kan gå, sykle eller reise kollektivt.
- Selv om mange angir sentrumsnær fortetting og utbygging, åpner de gjerne samtidig for betydelig bilbasert utbygging.
- Lite vilje til å styre lokalisering av handel og besøksintensive virksomheter. ABC-prinsippene overraskende lite utbredt
- Mange arbeider med positive virkemidler for sentrum.
- Kun de tre største bykommunene benytter i høy grad tilgjengelige parkeringsvirkemidler (maksnormer, boligsoneparkering, o.a.)
- Som regel manglende realitetsvurdering av kollektivtrafikkens potensial for å øke sin markedsandel. Overraskende få viser målrettet arbeid med knutepunkter og kollektivakser
- Tiltak for å fremme sykling er vanlig, men lite strategisk, rutevis tilnærming sett i sammenheng med planlagt arealbruk. Tiltakene for å få flere til å gå er få og fragmenterte.

# Oppsummering

## Regionale planer

- Regional areal- og transportplanlegging kan være et viktig men langsiktig virkemiddel ift luftkvalitet.
- De fleste planer har felles målsetting om forpliktende rammer for samordnet utvikling av boliger, bedrifter og transportløsninger over kommunegrensene – og mindre utslipp.
- Men gjennomgående svake som styringsdokumenter og dertil manglende prioritering og oppfølging fra alle parter over tid.

## Kommunale planer:

- Fokus på miljøvennlige og attraktive byer i kommunal planlegging - mye boligutvikling i sentrumsområder og knutepunkter.
- Fortetting gir lavere bilvekst, og høyere vekst i kollektiv, sykkel og gange - men endringene av fortetting isolert er relativt små og må kombineres med tiltak for å begrense bilbruken og et forbedret kollektivtilbud.

Bymiljøavtaler kan og bør styrke arealplaner som sterkere premiss i transportplanlegging og omvendt.



Takk for oppmerksomheten

