

Nettverkssamling for kommunal og regional planlegging, Oslo 5. desember 2019

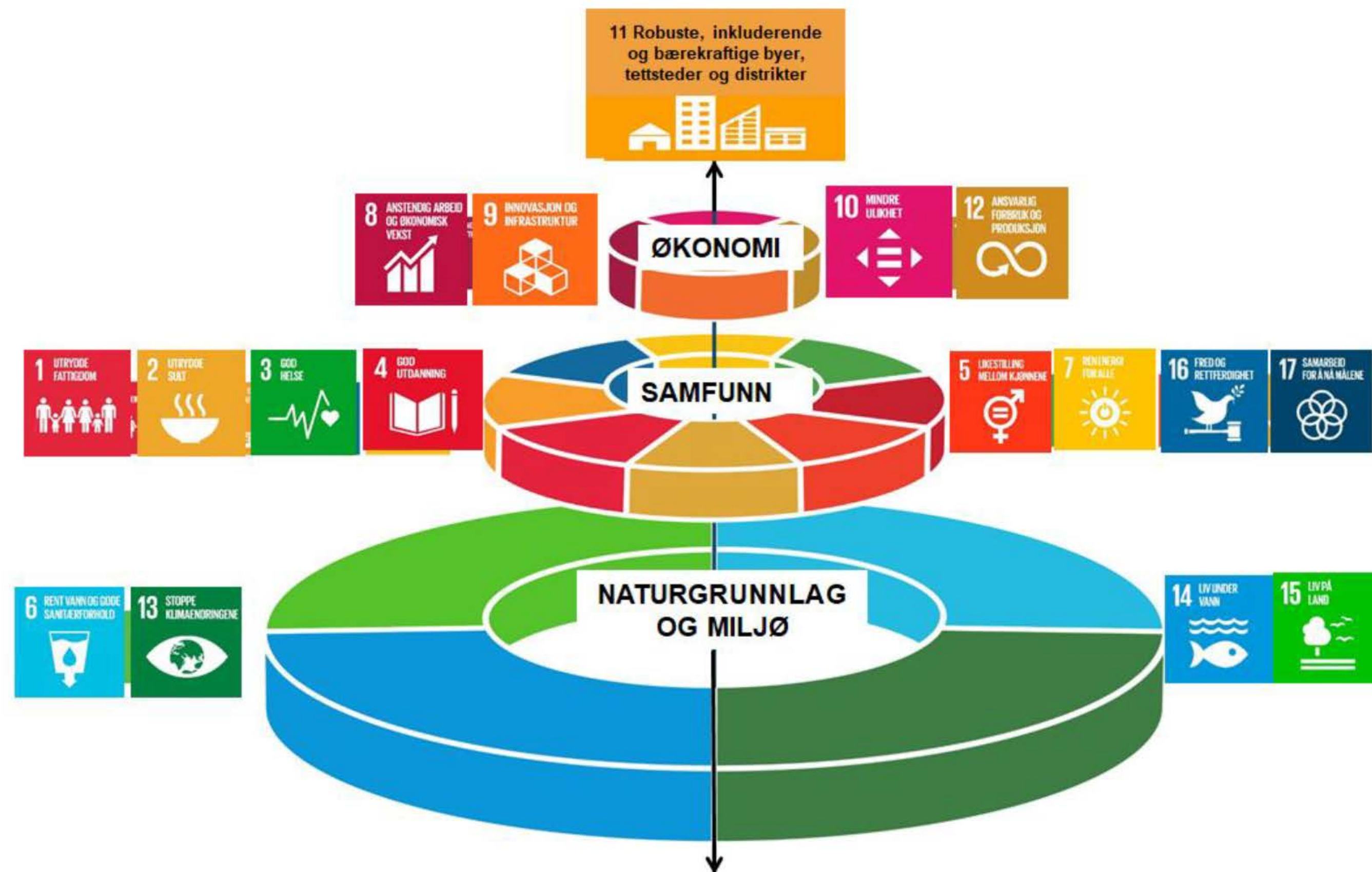
Hva betyr statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging for den kommunale planleggingen?

Terje Pettersen,
kommuneplanlegger
Moss kommune

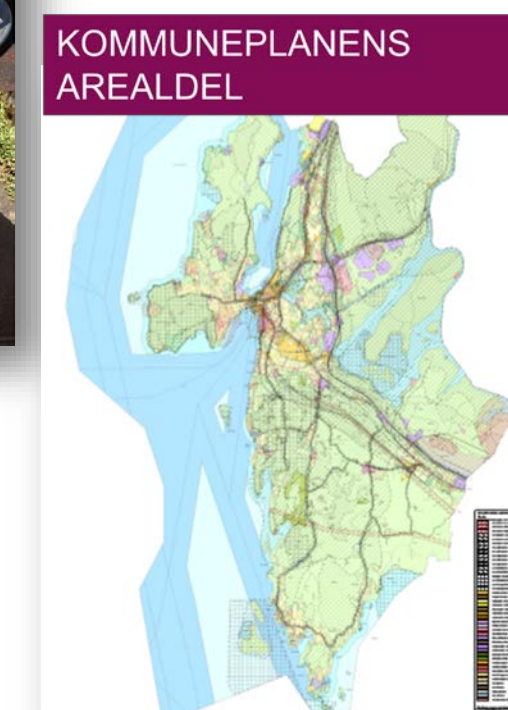
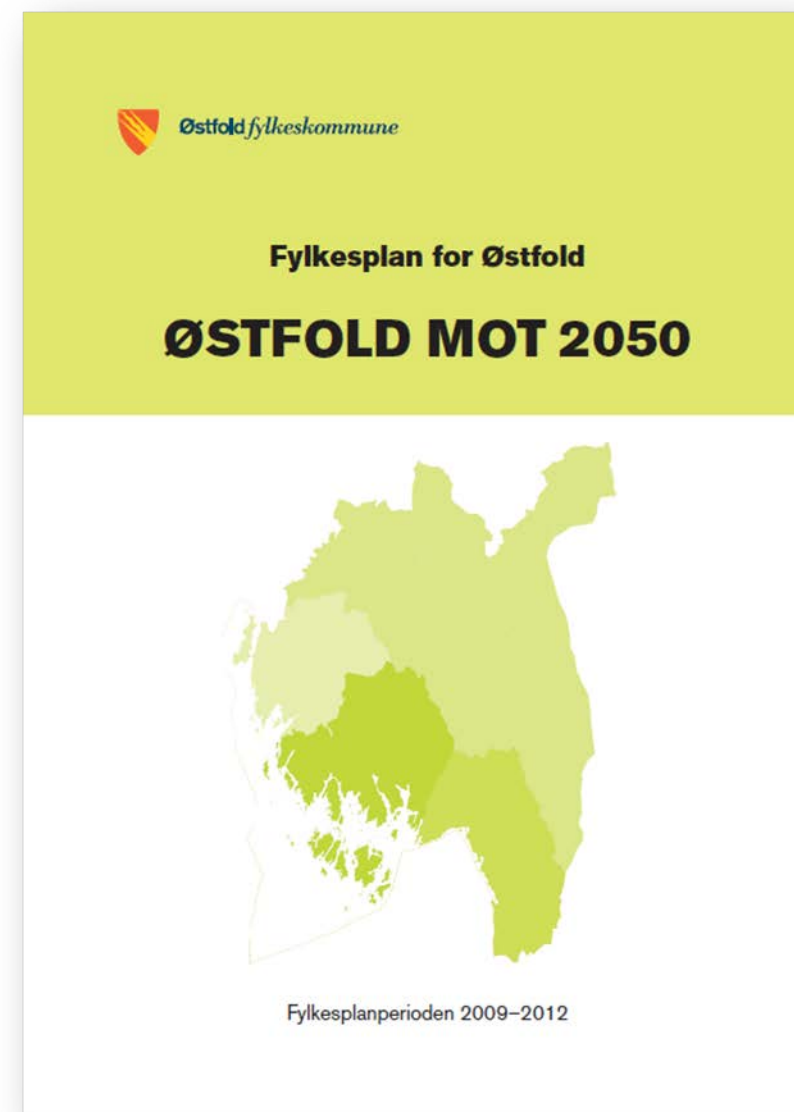
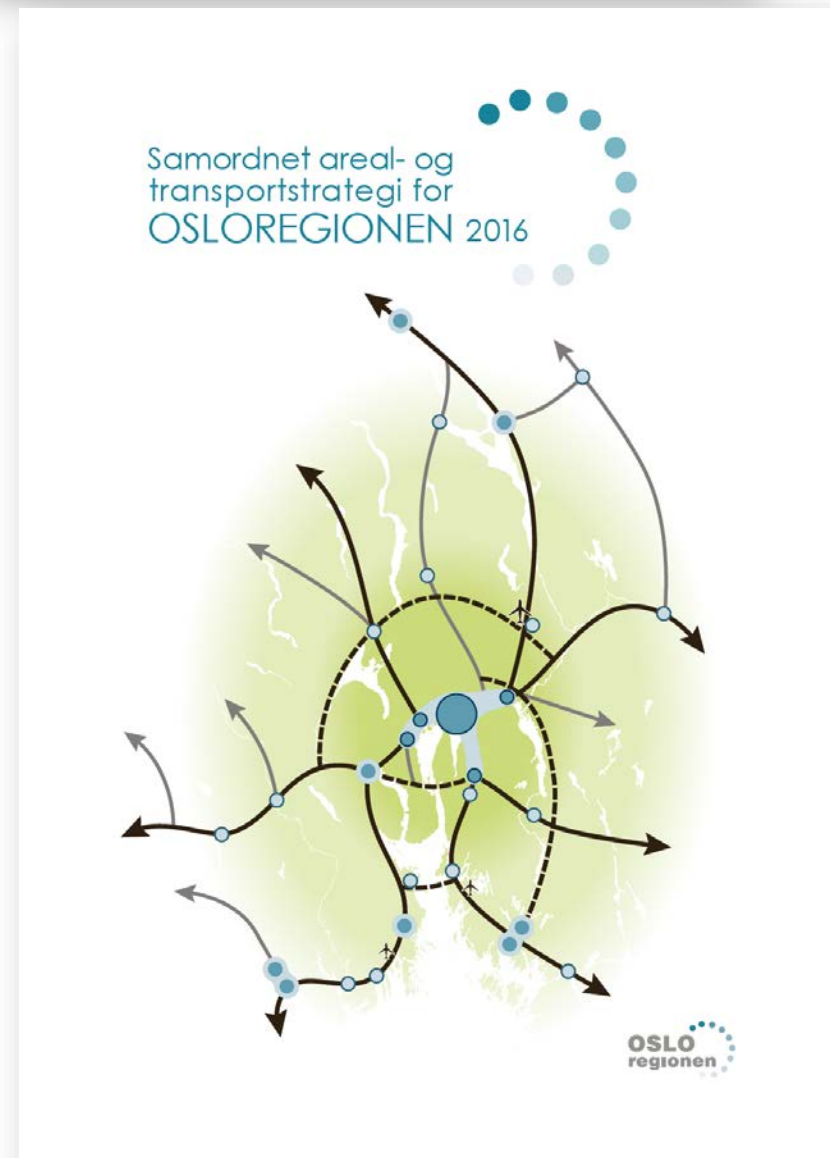
Mitt hovedbudskap

- Følges godt opp i de fleste norske kommuner og fylkeskommuner
- Kommuner og fylkeskommuner begynner å få godt grep om arealpolitikken – viktig at staten følger opp på egne områder
- Boligpolitikken er utfordrende – gode grep savnes
- Transportpolitikken er fragmentert og støtter i for liten grad opp arealpolitikken - savner samordning og tilgang på virkemidler!

Figur 2.4: En regionalt tilpasset versjon av Stockholm Resilience Center (SRC) sin modell om bærekraftig utvikling og sammenhenger mellom FNs 17 bærekraftsmål



Planhierarki



Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014, jf. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008, § 6-2.

1. Hensikt

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

2. Virkeområde

Retningslinjene gjelder for planlegging i hele landet. Praktisering av retningslinjene må tilpasses regionale og lokale forhold.

Retningslinjene skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven og ved enkeltvedtak som statlige, regionale og kommunale organer treffer etter plan- og bygningsloven eller annen lovgivning. Statlige organer, fylkeskommuner og kommuner bør bruke retningslinjene i sin øvrige virksomhet innenfor de rammene vedkommende sektorlov gir.

3. Mål

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkssikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

4. Retningslinjer for samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen

4.1 Rammer for utbyggingsmønster og transportsystem bør fastsettes i regionale planer i tråd med disse retningslinjene. Planene bør avklare utbyggingsmønster, lokalisering av regionale handels- og servicefunksjoner og hovedtrekkene i transportsystemet, herunder knutepunkter for kollektivtrafikken. Planene bør trekke langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder.

4.2 Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

4.3 I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til

rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer.

Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Nye utbyggingsområder bør styres mot sentrumsnære områder med mulighet for utbygging med mindre arealkonflikter. Utvikling av nye, større boligområder må sees i sammenheng med behovet for infrastruktur.

Det er nødvendig å ta vare på god matjord, men jordvernet må balanseres mot storsamfunnets behov.

I områder med lite utbyggingspress, og hvor lokale myndigheter vurderer det som nødvendig for å øke attraktiviteten for bosetting, kan det planlegges for et mer differensiert bosettingsmønster.

4.4 Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk vektlegges.

Knutepunkter for kollektivtrafikken bør ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler. Det bør legges til rette for innfartsparkering langs hovedlinjene for kollektivtrafikken. Tilrettelegging for innfartsparkering må sees i sammenheng med behovet for fortetting og effektiv arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter.

Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I større by- og tettstedsområder der økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transportsystemet, bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.

4.5 Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter. Dette gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter. Virksomhetene må tilpasses omgivelsene med hensyn til størrelse og utforming.

4.6 Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.

4.7 I planleggingen skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.

4.8 Planleggingen skal ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle, og ta hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet.

5. Retningslinjer for beslutningsunderlaget

5.1 Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem skal omfatte alternativvurderinger som beskriver konsekvenser for miljø og samfunn, herunder samfunnsøkonomiske virkninger. Regionale planer bør vurdere sentrumsnære utbyggingsområder som reduserer arealkonflikter og muliggjør bærekraftige transportløsninger.

5.2 Ved behov for økt transportkapasitet skal mulighetene for å løse transportbehovet med et effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykkel og gange utredes.

5.3 Ved forslag om omdisponering av verdifull dyrket eller dyrkbar jord, eller viktige arealer for naturmangfold, grønnstruktur eller friluftsinnteresser, bør potensialet for fortetting og transformasjon være kartlagt.

5.4 Regionale analyser av befolkningsvekst og befolkningssammensetning og lokale og regionale analyser av boligmarkedet bør inngå i grunnlaget for planleggingen.

6. Retningslinjer for samarbeid og ansvar for gjennomføring

6.1 Kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter må samarbeide om planleggingen for å sikre samordning av utbyggingsmønster og transportsystem. Regionalt planforum bør brukes aktivt.

6.2 Fylkeskommunene skal legge retningslinjene til grunn ved utarbeidelse av regionale areal- og transportplaner, ved sin medvirkning i den kommunale planleggingen og som kollektivtransportmyndighet og vegeier.

6.3 Statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter må samordne sine arbeider med konseptvalgutredninger, helhetlige bymiljøavtaler, bypakker og regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven.

6.4 Kommunene skal legge retningslinjene og vedtatte regionale planer til grunn for arbeidet med egne planer og for behandling av private planforslag. Kommunene bør i overordnede planer fastsette minimumskrav til utnyttning i fortettingsområder.

6.5 Kommunale, fylkeskommunale og statlige etater og foretak skal legge retningslinjene til grunn for lokalisering av egne virksomheter.

6.6 Fylkesmannen og andre statlige sektormyndigheter skal legge retningslinjene til grunn for sin medvirkning i planprosessene. Innspill skal fremmes tidlig i planleggingen og samordnes så langt det er mulig.

6.7 Planer i strid med retningslinjene kan gi grunnlag for innsigelse eller innvending. Statlige og regionale myndigheter skal vektlegge lokaldemokratiet når det vurderes om det skal fremmes innsigelse eller innvending. Innsigelse eller innvending skal avgrenses til konflikter med nasjonale eller vesentlige regionale interesser.

6.8 For å fremme raskere og mer effektive planprosesser for viktige samferdselstiltak bør statlige planvirkemidler vurderes. For særskilt prioriterte samferdselsprosjekter skal statlig plan vurderes.

7. Ikrafttreden

Retningslinjene trer i kraft straks. Retningslinjene erstatter rundskriv T-5/93 Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Utdrag

3. Mål

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

4. Retningslinjer for samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen

4.1 Rammer for utbyggingsmønster og transportsystem bør fastsettes i regionale planer i tråd med disse retningslinjene. Planene bør avklare utbyggingsmønster, lokalisering av regionale handels- og servicefunksjoner og hovedtrekkene i transportsystemet, herunder knutepunkter for kollektivtrafikken. Planene bør trekke langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder.

4.2 Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

4.3 I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til

rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer.

Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes for nye utbyggingsområder tas i bruk. Nye utbyggingsområder bør styres mot sentrumsnære områder med mulighet for utbygging med mindre arealkonflikter. Utvikling av nye, større boligområder må sees i sammenheng med behovet for infrastruktur.

Det er nødvendig å ta vare på god matjord, men jordvernet må balanseres mot storsamfunnets behov.

I områder med lite utbyggingspress, og hvor lokale myndigheter vurderer det som nødvendig for å øke attraktiviteten for bosetting, kan det planlegges for et mer differensiert bosettingsmønster.

4.4 Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk vektlegges.

Knutepunkter for kollektivtrafikken bør ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler. Det bør legges til rette for innfartsparkering langs hovedlinjene for kollektivtrafikken. Tilrettelegging for innfartsparkering må sees i sammenheng med behovet for fortetting og effektiv arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter.

Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I større by- og tettstedsområder der økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transportsystemet, bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.

4.5 Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter. Dette gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter. Virksomhetene må tilpasses omgivelsene med hensyn til størrelse og utforming.

4.6 Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.

4.7 I planleggingen skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.

4.8 Planleggingen skal ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle, og ta hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet.

4.1

4.2

4.3

4.4

4.5

4.6

4.7

4.8

Regionale planer som grunnlag

Samordne utbyggingsmønster og transportsystem

Høy, arealutnyttelse, fortetting og transformasjon

Kollektiv, sykkel og gange

Handel og besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter

Næringstransport og gods

Grønnstruktur, naturmangfold, matjord, kulturminner

Universell utforming

Vedtatt fylkesplan med klare føringer for langsiktig arealbruk



Videreføring av tidligere plan fra 2009

Langsiktige tettstedsavgrensning

Sterkere fokus på jordvern

Planbestemmelser:

1. Regional planbestemmelse for lokalisering av handel
- erstatter nasjonal kjøpesenterbestemmelse- omhandler større kjøpesentre og handelsområder.

2. Regional planbestemmelse for lokalisering av arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter
- omhandler lokalisering av offentlige arbeidsplasser og/eller besøksintensive virksomheter etter ABC-prinsippet.

Mosseregionen

HØRINGSFORSLAG – Fylkesplan for Østfold, vedtatt av fylkestinget 15. februar 2018

Regionale strategier for Mosseregionen

Mosseregionen skal aktivt utnytte sin sentrale beliggenhet, gode kommunikasjon og nærhet til hovedstadsområdet, Sverige og Gardermoen.

- **«Mosseregionpakke»**

Det skal jobbes aktivt for gode transportløsninger internt i og inn/ut av regionen. I dette ligger gode transportløsninger for næringene knyttet til vei, jernbane, havn og flyplass. Regionen skal prioritere trafikk og miljøtiltak (kollektiv, sykkel, gange, innfartsparkering), som bygger opp under regionens bolig- og senterstruktur. Regionen vil jobbe aktivt for å få del i belønningsordninger som kan bygge opp under dette.

- **Næringsutvikling**

Mosseregionen vil jobbe for å opprettholde Mosseregionen næringsutvikling, samt samarbeide om en strategisk næringsplan med funksjonsfordeling i tråd med ABC-prinsippet.

- **Boligutvikling**

Regionen er bevisst det felles boligmarkedet og vil samarbeide om en variert boligutbygging. Det legges vekt på utbygging i form av fortetting og transformasjon i by- og områdesentrene. Landkommunene skal kunne tilby boliger i et livsløpsperspektiv.

- **Vansjø**

Regionen vil jobbe sammen for å sikre Vansjø som drikkevannskilde samtidig som det legges til rette for at området kan utvikles som rekreasjonsområde. Vansjø kan være en mulig ressurs i forhold til næringsutvikling, og særlig med tanke på turisme. En slik utvikling må være bærekraftig.

- **Forvaltning av landbruks- og kulturlandskapsverdier**

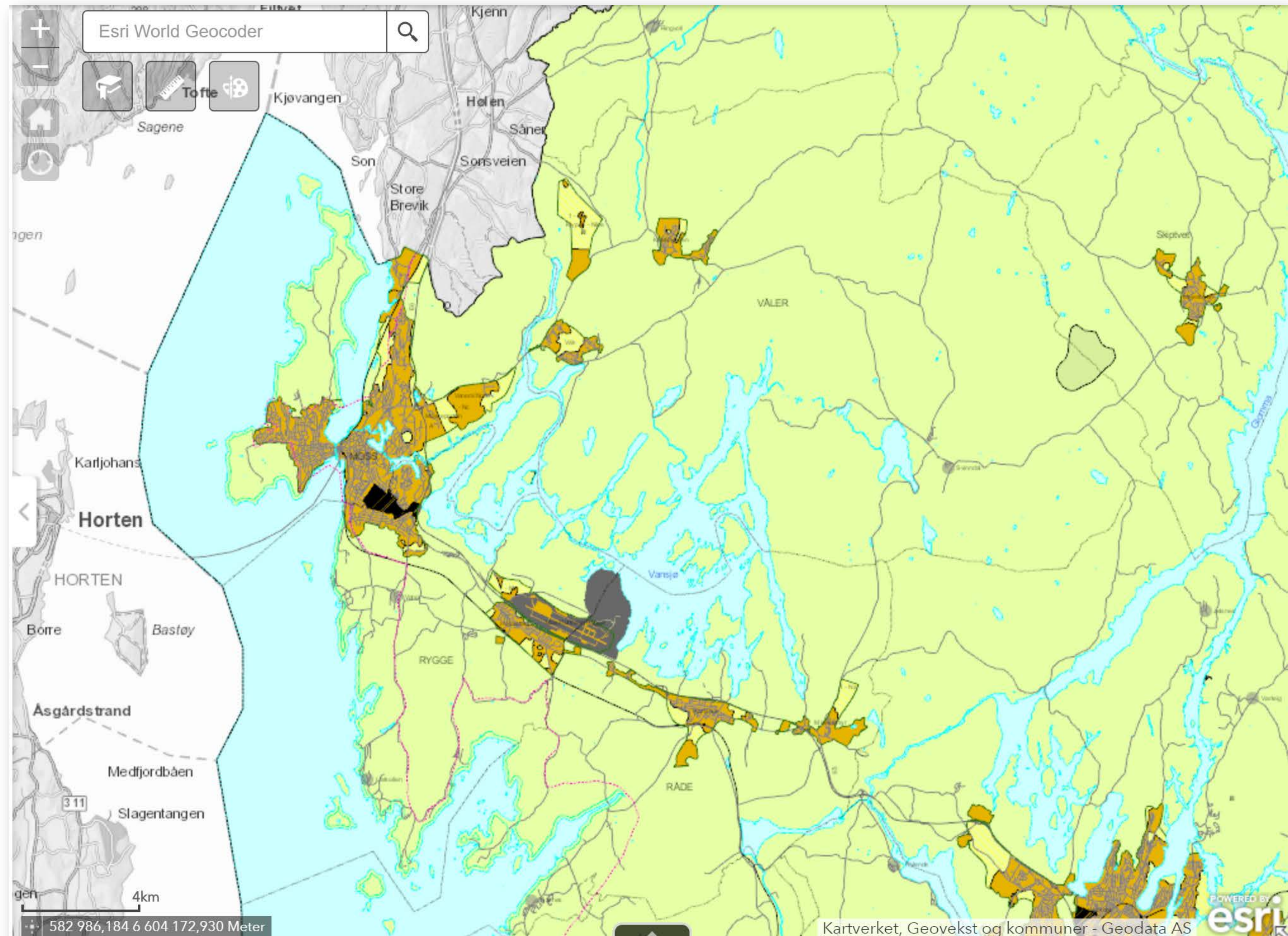
Som motor for omdømmebygging, besøksnæring og landbruksrelatert næringsutvikling, skal regionen jobbe sammen om god forvaltning av landbruks- og kulturlandskap. Det skal bygges videre på positive aktiviteter som besøksgårder, lokale kvalitetsprodukter mm.

- **Regionale kultur- og idrettsanlegg**

Regionsenteret skal styrkes gjennom arbeidet med større felles kulturanlegg. Regionen skal støtte samarbeid på tvers av idrettsklubbene, og samarbeid om felles åpne større og/eller spesialiserte anlegg.

Utarbeidet av Regionråd for Mosseregionen

Regionale strategier



Kartverket, Geovekst og kommuner - Geodata AS

POWERED BY
esri

KOMMUNEPLAN FOR MOSS

KOMMUNEPLANENS
SAMFUNNSDEL

MOSS 2030

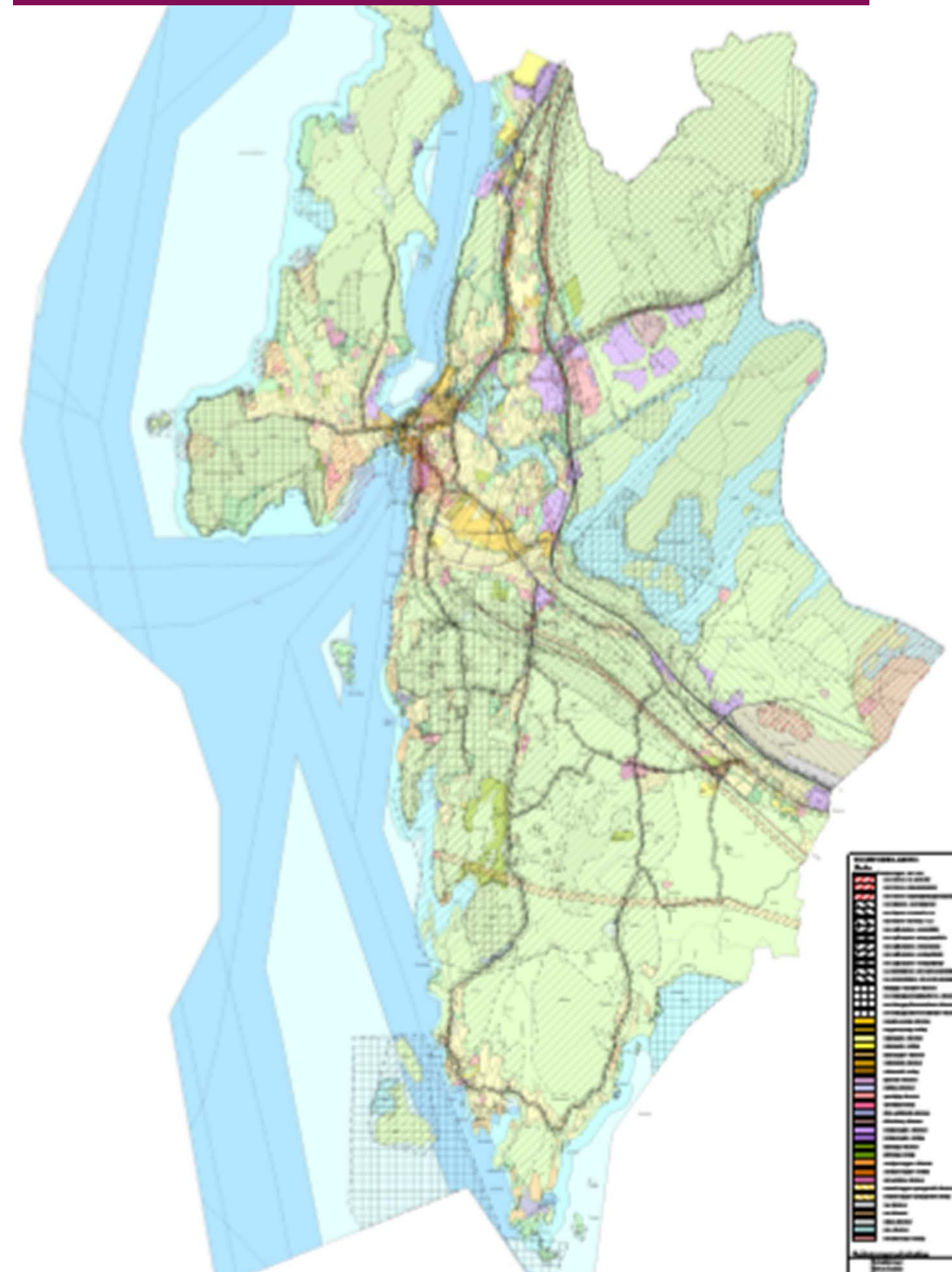
HØRINGSUTKAST



Moss
kommune



KOMMUNEPLANENS
AREALDEL



Kommuneplanens samfunnsdel

Definerer utfordringer, mål og strategier for mossesamfunnet som helhet og kommunen som organisasjon.



Bygger på:
FNs bærekraftsmål og Parisavtalen

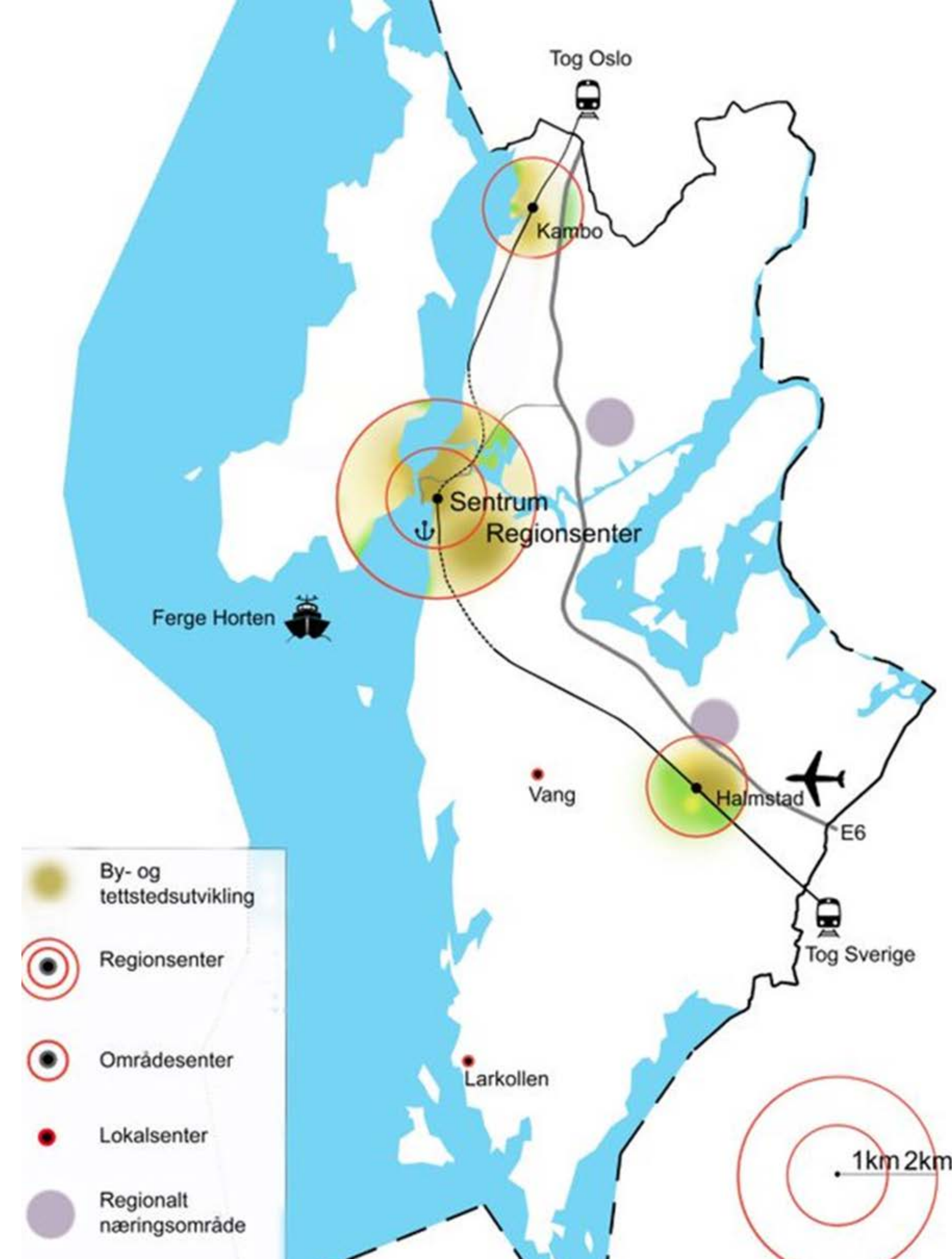


Langsiktige areal og transportstrategier

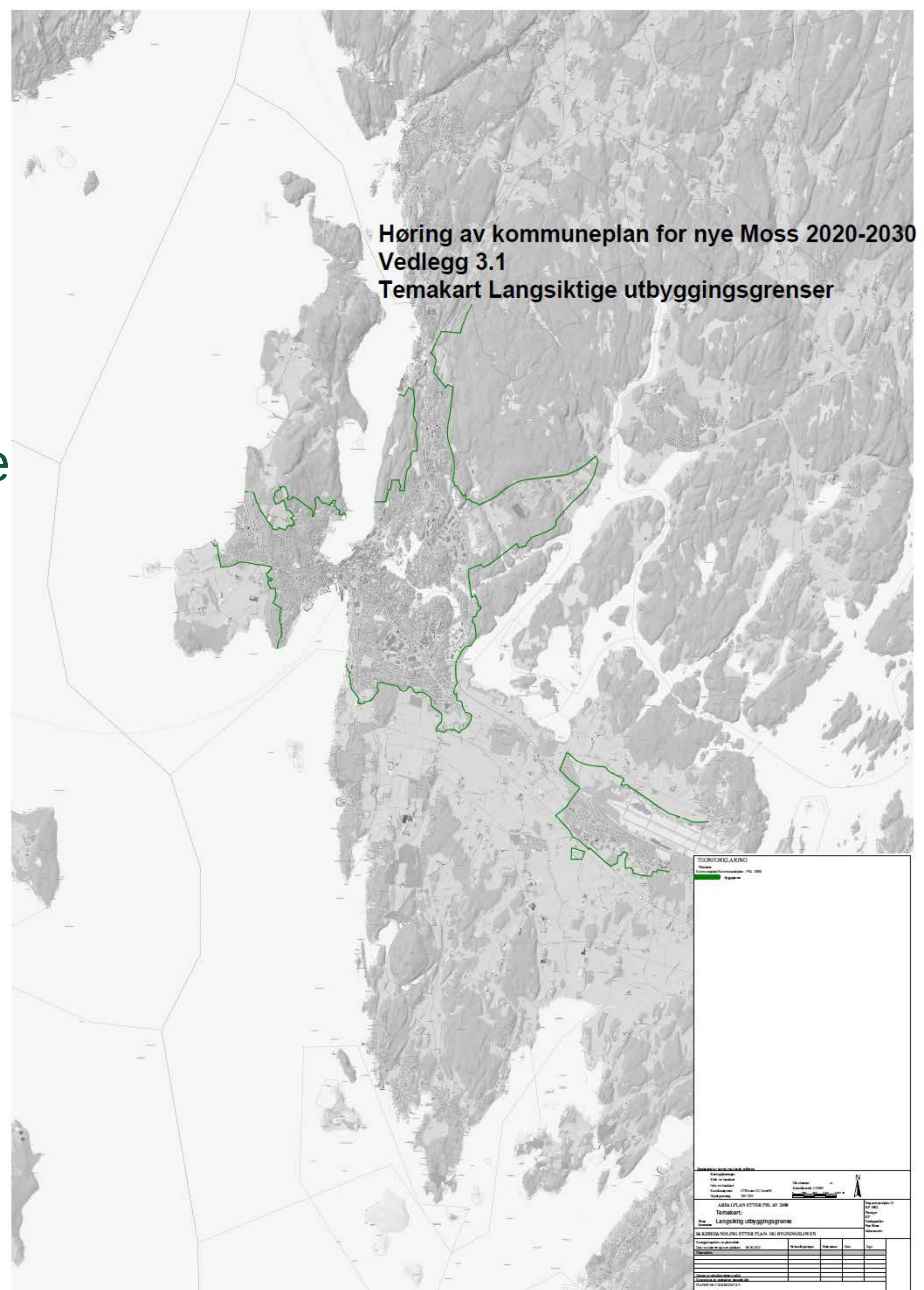


Areal- og transport

- Kommuneplanen viderefører og forsterker en langsiktig areal- og transportpolitikk som hindrer byspredning og fremmer en kompakt og bærekraftig byutvikling
- Transformasjon kan dekke kommunens arealbehov for nye boliger, næring og tjenesteyting.
- «Grønn strek» som vi skal holde oss innenfor de nærmeste 50 årene –vokse «innover» - tar ut konfliktfylte arealer som ikke er i tråd med overordnede mål
- Fokus på by- og tettstedsutvikling med kvalitet



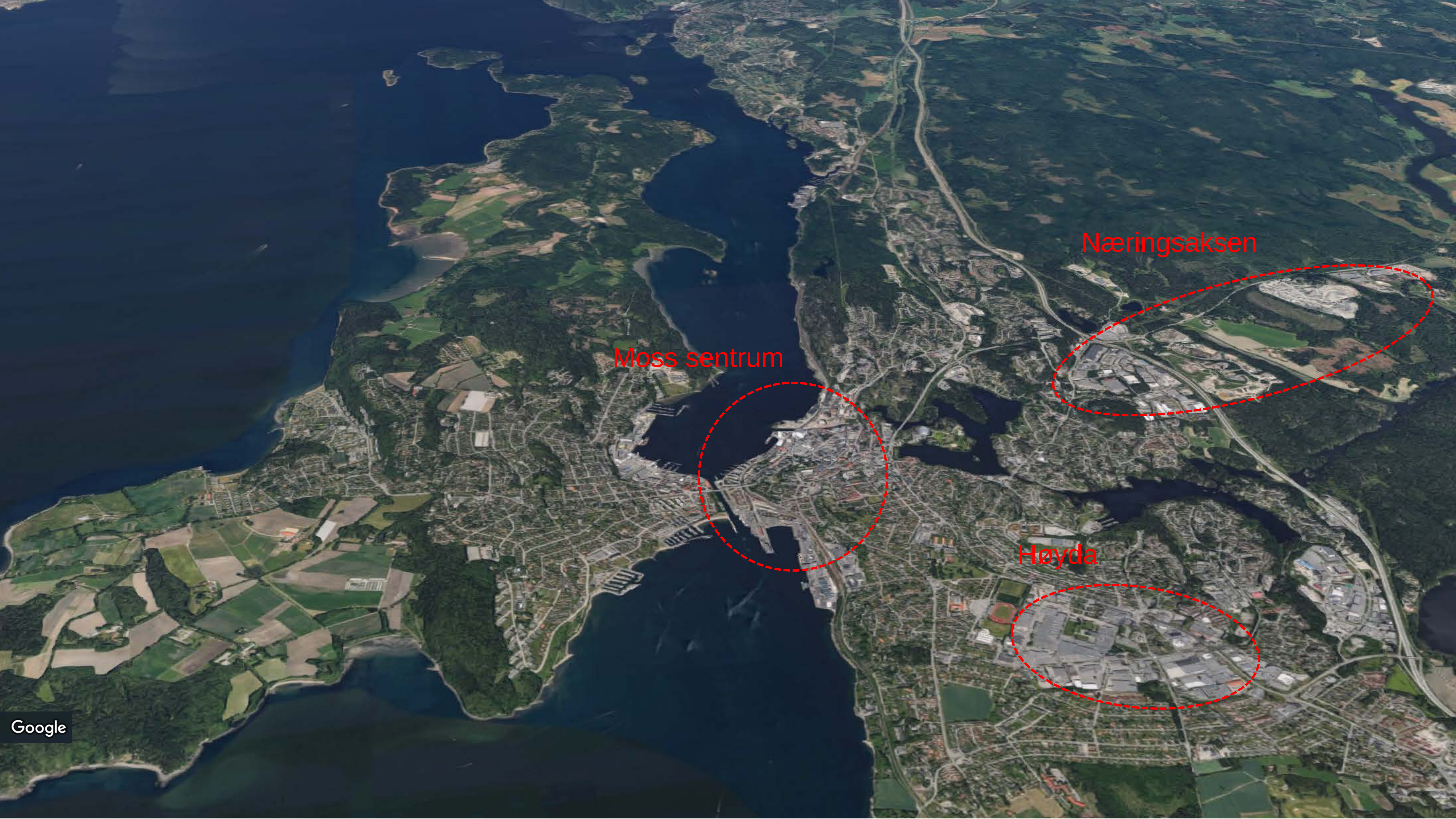
Grønn strek – langsiktig utbyggingsgrense



Vern av dyrket mark, kulturminner, kultur- og naturlandskap

- Inngrep i natur, kulturlandskap og dyrket mark minimaliseres, og langsiktig utbyggingsgrense vises i arealplankartet.
- Arealer med dyrket mark legges ikke ut til utbyggingsformål, og uregulerte framtidige byggeområder revurderes.
- Vi sikrer friluftsområder, videreutvikler en sammenhengende allment tilgjengelig blågrønn struktur, og knytter byen bedre til sjøen.
- Kulturminnevernet styrkes, som en identitetsskaper og ressurs i by- og stedsutviklingen.





Moss sentrum

Næringsaksen

Høyda

Moss sentrum

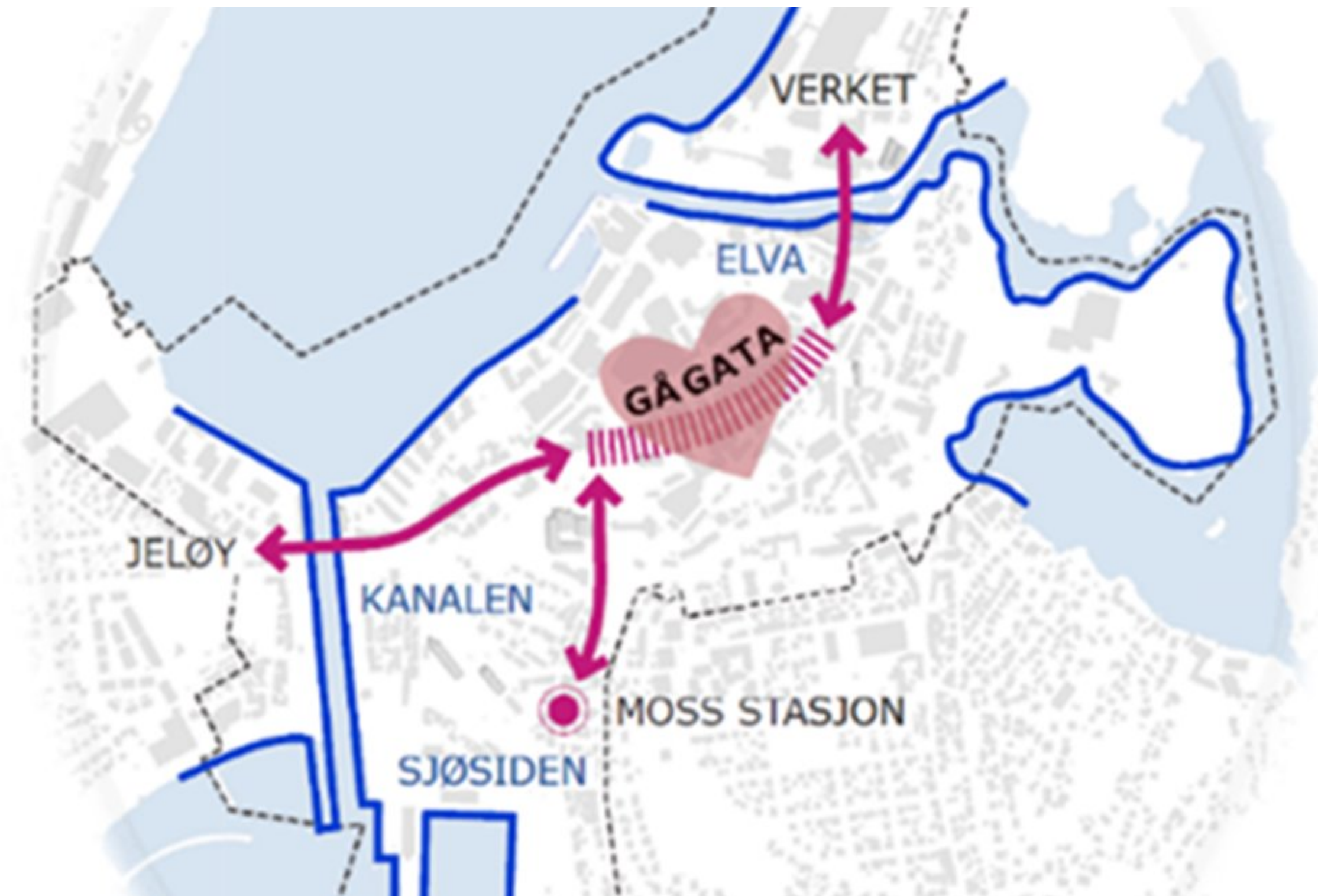
Et levende og attraktivt senter for opplevelser, kultur, handel og service. Sentrum skal prioriteres som tyngdepunkt for befolknings- og arbeidsplassvekst

Tilknytningen til fjorden og Vansjø skal forsterkes, og arealer langs den blågrønne strukturen skal utvikles med tanke på tilgjengelighet og tilbud for allmennheten og bylivet.

Sentrum skal gi rom for kunst, attraksjoner og kulturelt særpreg.

I forbindelse med planlegging av Rv 19 og fergeleie må det legges stor vekt på å ivareta potensialet til utvikling av Sjøsidan.

Arealene som blir frigjort rundt ny togstasjon utnyttes til å utvikle en kompakt bydel med høy boligtetthet, besøks- og arbeidsintensive næringer og en attraktiv og tilgjengelig sjøfront.



Verket 2500?

Sentrum 1000?

Bryggekannten 275

Høienhald 220

Alfabrygga 500?

Sjøsiden 500?

Ny stasjon

Glassverket 500

Boligbygging i sentrum
Ca 5000-6000 nye boliger i og nær sentrum

Byliv Moss 2018-2020

Byliv Moss

Samarbeidsprogram for styrket sentrumsutvikling i Moss
2018-2020



Vedtatt av formannskapet 20.11.2017



1. Etableringer
2. Arrangementer
3. Bymiljøtiltak

Strategidokument

Partnerskap

Satsinger



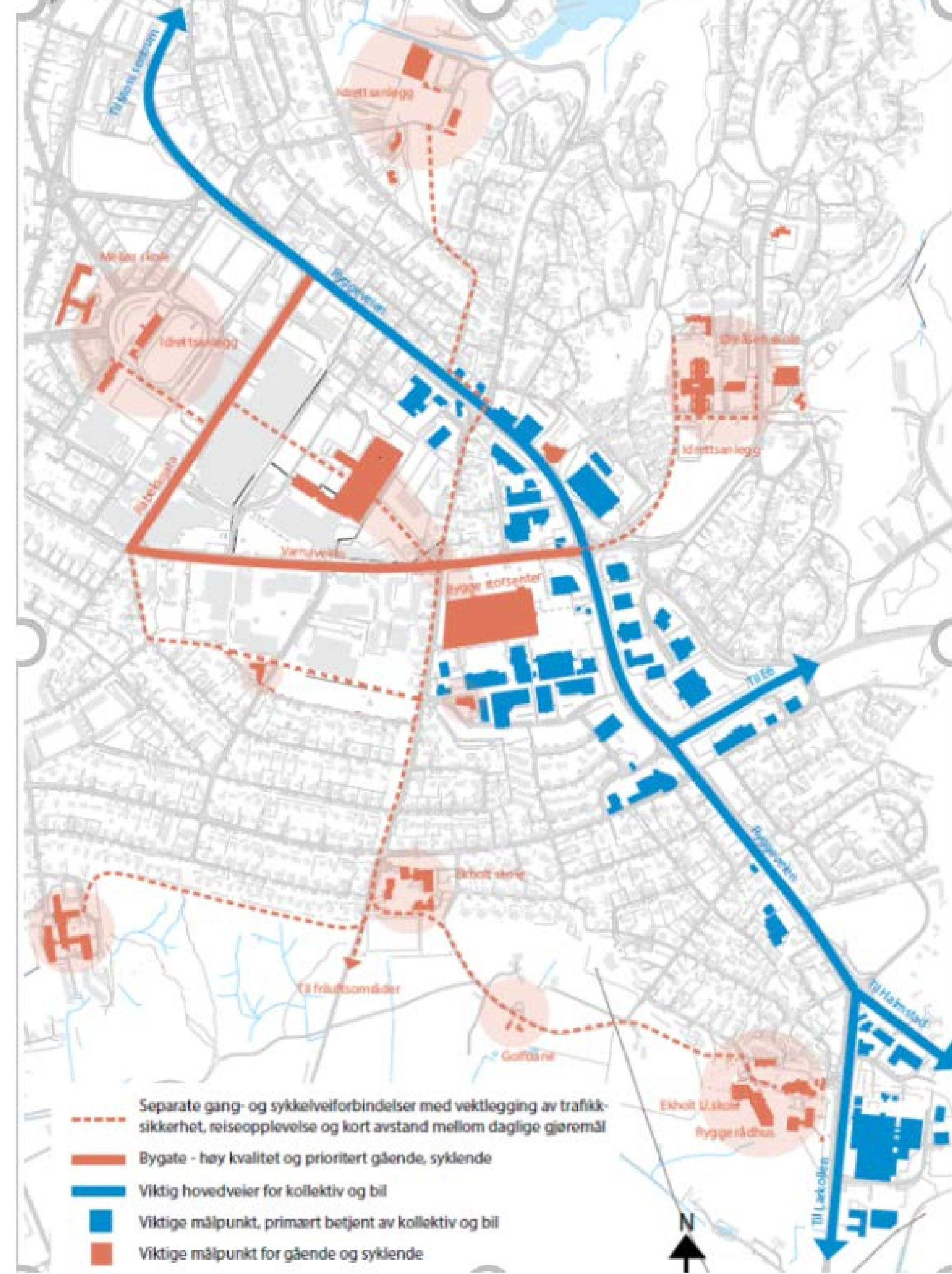
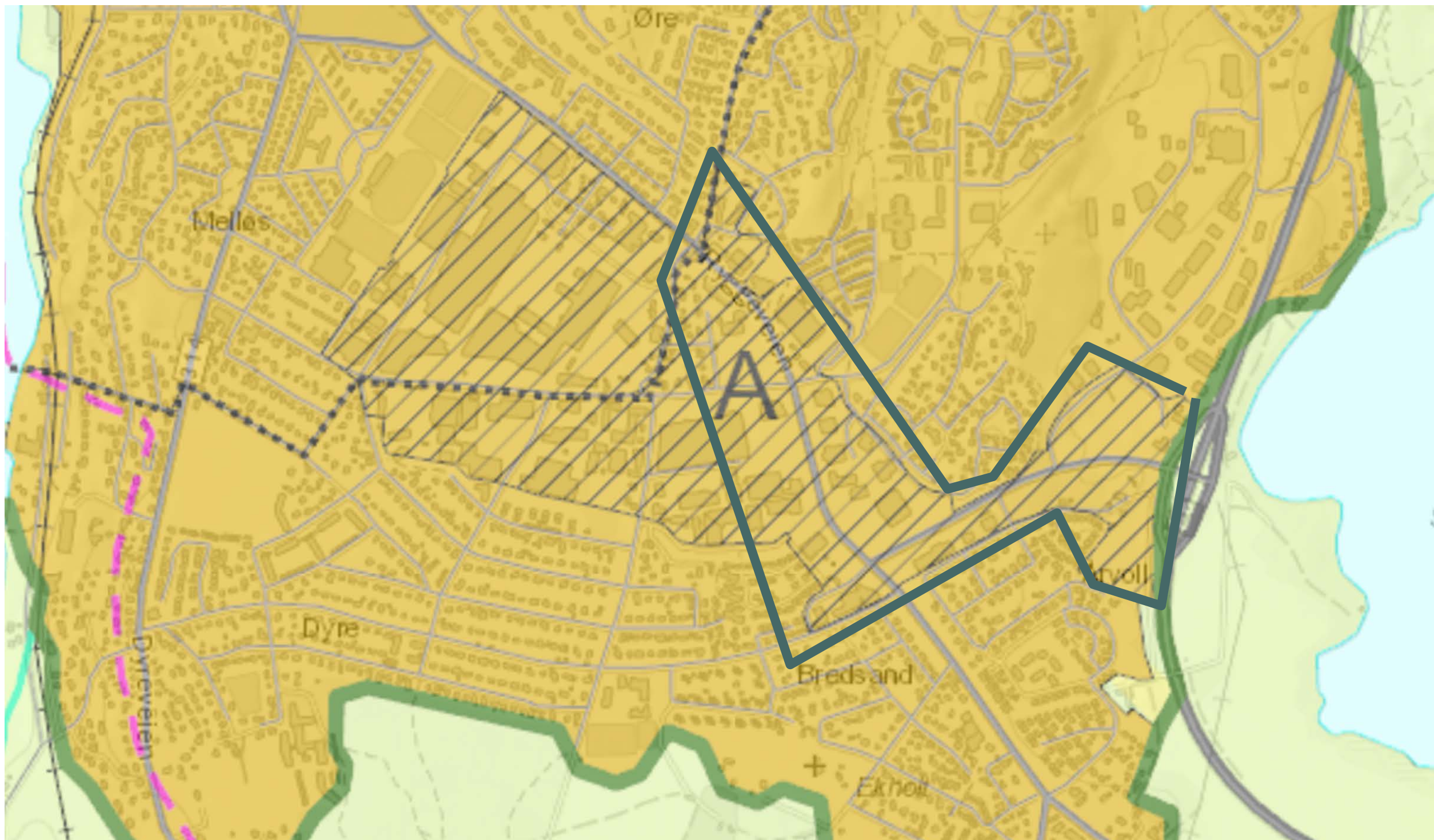
Høyda

Høyda er en bydel i sterk transformasjon med økende andel boliger. Boliger skal primært lokaliseres i områder med mindre trafikk og bør sikres gang- og sykkelveier og tilgang til rekreasjonsområder.

Nye funksjoner (handel) skal dekke lokale behov.

Avlastningsområdet for arealkrevende varehandel skal avgrenses på en måte som ivaretar en god stedsutvikling for de nye boligområdene.

Fokus på å utvikle grønnstruktur, møteplasser og nærmiljøkvaliteter

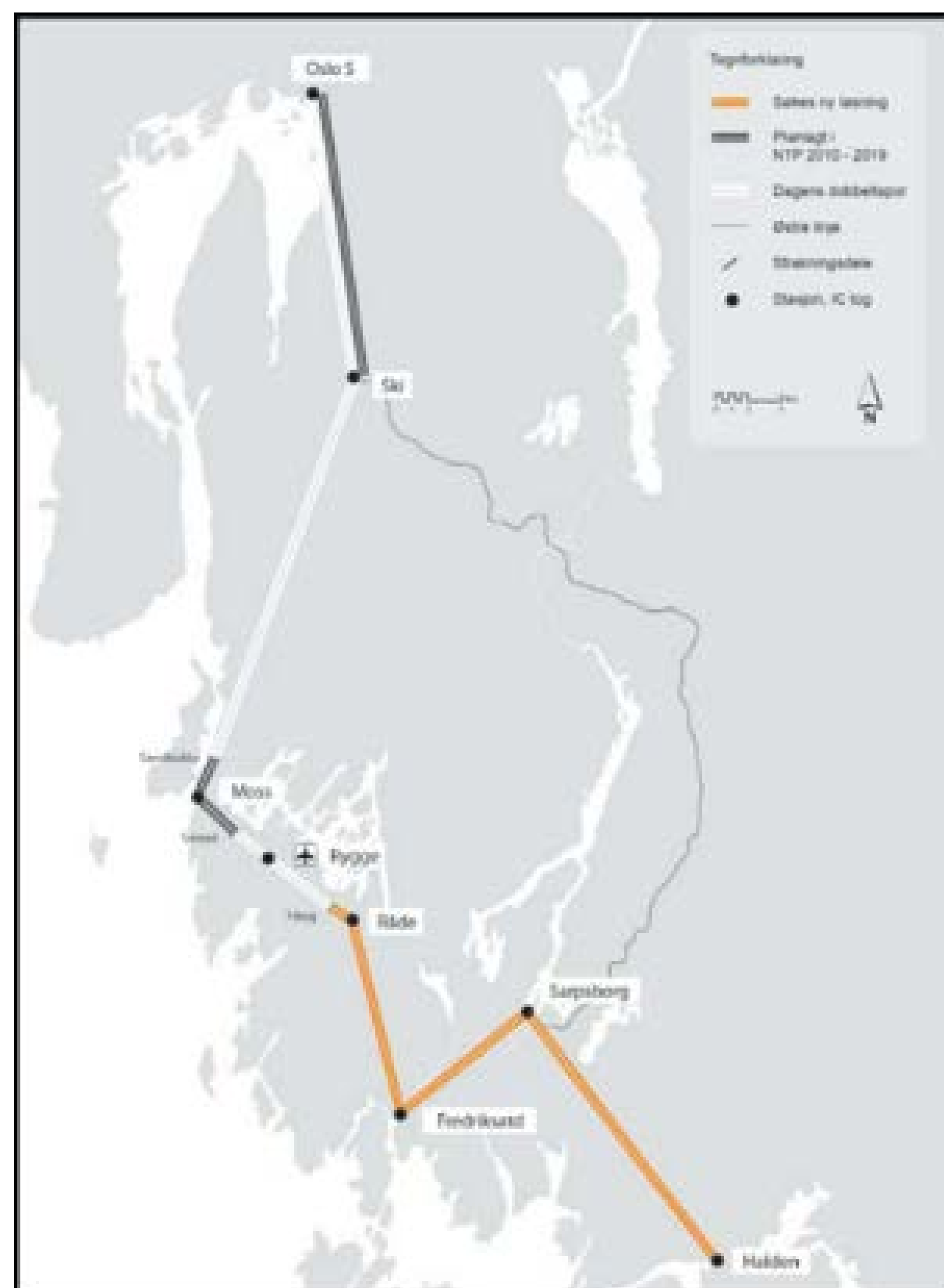


Bærekraftige transportløsninger

- Transportbehovet skal reduseres gjennom sentralisering av boliger og arbeidsplasser.
- Vi satser på trygge, sammenhengende gang- og sykkelveinett, og kollektivtrafikken og næringstrafikken sikres framkommelighet.
- Transportplanleggingen tar hensyn til klima, kulturlandskap og verneverdier, og den fremmer en positiv byutvikling.
- Planen legger til grunn vedtatt jernbanetrasé
- Rv19 og plassering av fergeleie gjennomføres som egen planprosess



Nytt dobbeltspor Sandbukta-Såstad



- ✓ 10 km nytt dobbeltspor
- ✓ 2 tunneler
- ✓ Nytt stasjonsområde
- ✓ Oppstart 2018
- ✓ Ferdigstillelse 2024
- ✓ Reisetid Oslo-Moss <30 min
- ✓ Samlet kostnad ca 12 mrd kr



Knutepunktutvikling rundt ny stasjon

«Sjøsiden Moss AS»



- Samarbeid mellom ROM Eiendom AS / Bane Nor Eiendom og Moss kommune
- 50/50 eierskap
- Etablert i januar 2015
- Skal drive by- og knutepunktutvikling på frigjorte jernbane- og havnearealer

SJØSIDEN MOSS

Miljøløftet Moss

- Samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mosseregionen siden 2014
- 0-vekstmål for lokal personbiltrafikk
- Samarbeider om en langsiktig løsning for hovedvegssystemet i Moss med særlig vekt på Rv 19
- Samarbeider om kortsiktige tiltak med særlig vekt på framkommeligheten for næringstransport, kollektivtrafikk og gående og syklende
- Byutredning med særlig vekt på arealbruk som virkemiddel for å nå 0-vekstmålet





Ifølge liste

Deres ref	Vår ref	Dato
	19/172-5	08. mai 2019

Nasjonal transportplan 2022-2033: Oppdrag 5

Vi viser til brev av 28.03.2019 med oppdrag 3 der det ble varslet at Samferdselsdepartementet ville komme tilbake med et eget oppdrag for videre arbeid med byområdene som grunnlag for ny Nasjonal transportplan (NTP). Samferdselsdepartementet gir med dette et felles oppdrag til Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Vegdirektoratet i tråd med dette. Samferdselsdepartementet legger vekt på at sentrale myndigheter som Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Sjøfartsdirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat og Miljødirektoratet kan bidra med sin kompetanse inn i NTP-arbeidet, og ber om at disse og eventuelt andre aktører involveres på en hensiktsmessig måte.

Hensikten med oppdraget er å få virksomhetenes vurderinger av hvordan det overordnede målet for byvekstavtalene bør innrettes og om gjeldende rammeverk for byvekstavtalene er tilfredsstillende. Videre ønsker departementet en vurdering av målene om hhv. sykkelandel og tilnærmet nullutslipp i varedistribusjonen i byområdene, samt en vurdering av hvordan det kan legges til rette for god fremkommelighet og redusert miljøpåvirkning i mindre byområder.

Vi viser til arbeidet med den løpende nasjonale reisevaneundersøkelsen, der endelig datasett skal foreligge før sommeren. Resultatene fra undersøkelsen vil gi ny og verdifull informasjon om reisevanene i byområdene, og dermed bli et viktig grunnlag for vurderingene i dette oppdraget.

Videreutvikling av nullvekstmål for persontransport med bil i ny NTP

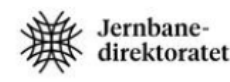
I NTP 2018-2029 er nullvekstmålet for persontransport med bil vurdert som viktig både av hensyn til god fremkommelighet og effektiv arealbruk, investeringsbehov i byområdene, og

Mindre byområder

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er ordningen med byvekstavtaler avgrenset til de ni største byområdene. I mindre byområder er ordinære bypakker med bompengefinansiering pekt på som et aktuelt virkemiddel for å finansiere transporttiltak. Dette forutsetter lokalt initiativ og vedtak.

Departementet vurderer det som lite hensiktsmessig å utvide ordningen med byvekstavtaler eller etablere/utvide andre tilskuddsordninger, som for eksempel belønningsordningen, til mindre byområder. Ordningen med byvekstavtaler krever store administrative og økonomiske ressurser, og de mindre byområdene vil ofte ha mer begrensede fremkommelighets- og miljøutfordringer enn de større byene. Vi ber imidlertid virksomhetene vurdere om og eventuelt hvordan det kan legges til rette for god mobilitet, fremkommelighet og samtidig redusert påvirkning på klima og lokalt miljø i mindre byområder, hvor det ikke er aktuelt å etablere byvekstavtaler. Det bør vurderes om lokale tiltak kan gi kostnadseffektiv måloppnåelse.

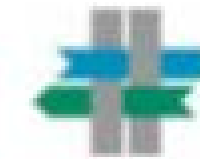
Postadresse Postboks 8010 Dep 0030 Oslo postmottak@sd.dep.no	Kontoradresse Akersg. 59 www.sd.dep.no	Telefon* 22 24 90 90 Org.nr. 972 417 904	Avdeling Veg-, by- og trafikksikkerhetsavdelingen	Saksbehandler Mari Braaten Larssen 22 24 83 56
---	--	---	---	---



Nasjonal transportplan 2022-2033
Oppdrag 5: byområdene

1. oktober 2019

Nasjonal transportplan 2022-2033



MELLOMSTORE BYOMRÅDER

Utredningsrapport 15. oktober 2018



Om byvekstavgiftene

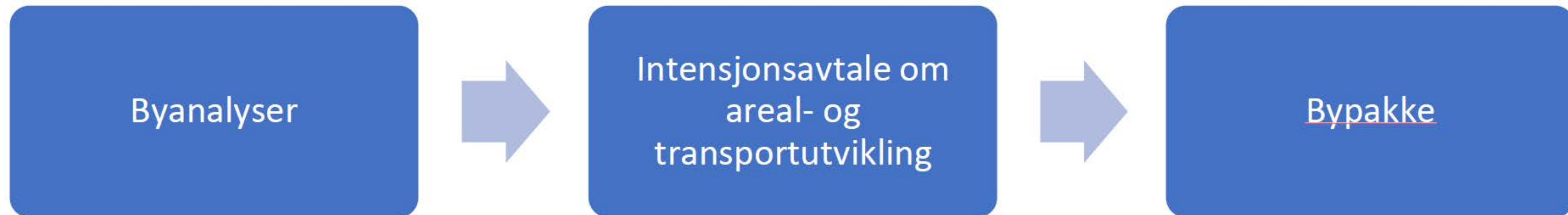
Vår vurdering:

Avgrensningen av hvilke byområder som er aktuelle for byvekstavgift bør revurderes. Dagens modell kan for eksempel justeres slik at det åpnes for at flere byområder kan konkurrere om å bli aktuelle for byvekstavgifter, basert på gitte kriterier. Endringen bør ikke gjelde byområdene som i dag har bymiljø-/ byvekstavgift. For å unngå for stor spredning av midlene bør antallet byområder som er aktuelle for byvekstavgift begrenses til ni eller færre. Det må jobbes videre med å konkretisere en slik tilnærming.

Finansiering gjennom bypakker

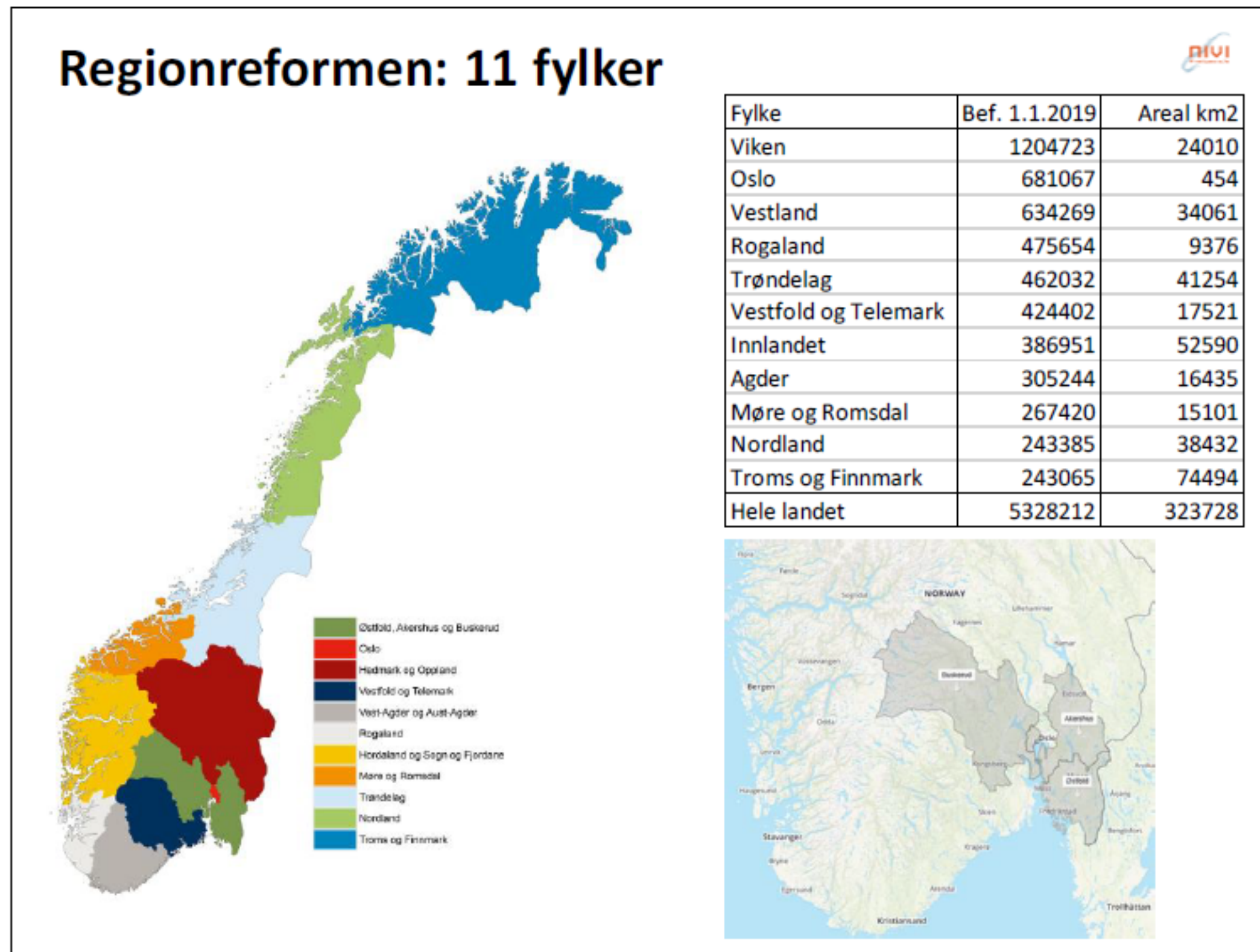
Vår vurdering:

Mål for bypakkene bør utvides til å også inkludere attraktive og bærekraftige byer. Dette er i tråd med det mange bypakker allerede har, og vil tydeliggjøre bypakkenes betydning for byutvikling og bymiljø. Videre er behov for en mer systematisk og metodisk gjennomgang av virkemidler tilsvarende det som ble gjort i byutredningene, og det bør utvikles en felles metode for dette tilpasset de mellomstore byområdene. Intensjonsavtaler om areal- og transportutvikling på tvers av forvaltningsnivåer er et godt verktøy for å sikre samordning av tiltak, og slike avtaler bør legges til grunn for bypakkerne der det finnes. For å få større kunnskap om transportutvikling og måloppnåelse i bypakkene bør det gjøres tilleggsutvalg i den nasjonale reisevaneundersøkelsen for alle byområder med bypakker.



Nye fylkeskommuner og gjeldende planer

Tabell 3.24: Regionale planer som vil være operative for Viken fylkeskommune fra 01.01.2020



Akershus	Buskerud	Østfold
Vedtatte regionale planer		
Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus	Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 - 23 Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018 - 35	Fylkesplan "Østfold mot 2050" Regional transportplan med handlingsplan for fylkesveier og kollektivtrafikk
Regional plan for handel, service og senterstruktur Regional plan for innovasjon og nyskaping i Oslo og Akershus	Regional plan for kunnskapssamfunnet Regional plan for næringsutvikling og verdiskaping	Kompetanseplan for Østfold Regional kystsoneplan for Østfold
Regional plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet	Regional plan for kulturminnevern Regional plan for Hardangervidda (2011 - 25)	Regional plan for næringsutvikling, forskning og innovasjon Fylkesdelplan barn og unge Regional plan for folkehelse 2012-15 (Utsatt rullering pga Viken)
Regional plan for vannforvaltning i Glommaregionen Regional plan for klima og energi Regional plan for masseforvaltning	Regional plan for Nordfjella (2014 - 25) Regional plan for vannregion Vest-Viken (2016-21) Regional plan for vannregion Glomma (16-21) Regional plan for vannregion Sogn-og fjordane Fylkesdelplan for avkjørsler og byggegrenser langs riksvegnettet i Buskerud- del 1 og 2	Regional plan for fysisk aktivitet 2018-29. Østfold i bevegelse. Kulturminneplan for Østfold 2010 -22 Regionalplan kultur 2018-29 Regional plan for vannforvaltning (grensevassdragene) Regional plan for vannforvaltning i Glomma - Oslofjorden Regional plan for vindkraft i Østfold
Regionale planer under utarbeidelse		
Regional plan for kulturminner og kulturmiljøer (oppdateres 2019) Regional plan for kompetanse Regional plan for kystsonen indre oslofjord (utsatt til 2020)	Regional plan for Ringeriksregionen Regional plan for lokalisering av tømmerhavn i Drammens-/Oslofjorden	Regional plan for klima og energi Regional vannforvaltningsplan for vannregion Glomma 2022 - 27 Regional vannforvaltningsplan for vannregion Västerhavet 2022 - 27

Kilde: Østfold fylkeskommune.

A wide-angle photograph of a busy outdoor playground on a sunny day. In the foreground, several children wearing bright yellow-green safety vests are gathered around a yellow metal play structure. To their left, a wooden sign with the word "TUMMEL" and a smiley face is visible. The playground features various equipment, including slides, climbing frames, and a large tree in the center. In the background, a parking lot with several cars and a modern building are visible under a clear blue sky. The overall atmosphere is bright and cheerful.

Takk for oppmerksomheten!

Foto: Vibeke Arnesen