

Plan nytt

NR. 2/2010 UTGITT AV MILJØVERNDEPARTEMENTET

Tema: by- og stedsutvikling

Framtidens byer

side 4

Elver i byområder

side 24

Bymiljøprisen

side 34

Tema: areal og transport

Bystrategi region sør

side 40



Innhold i dette nummeret



4

FRAMTIDENS BYER



8

MILJØVENNLIG BYUTVIKLING



12

MOSAIKK



16

NYTT FRA NORDEN



19

STEDSUTVIKLING.NO

Framtidens byer med framtidens vyer!	4
Konferanse Framtidens byer 2010	6
Miljøvennlig byutvikling i Strømsø (Drammen)	8
Mosaikk – levende gårdsrom i Skien	12
Nytt fra Norden	16
Inspirasjonshefte fra KS	17
Stedsutvikling.no	17
Bylab - møteplasser i små og mellomstore byer	18
Groruddalssatsingen	22
Elver i byområder	24
Den europeiske landskapsprisen	27
Bymiljøprisen 2010	28
Plansamarbeid om areal og transport	30
Internettverktøy for bedre planlegging	32
Glitneprosjektet	33
Teknisk forskrift	34
RPR-SATP - arealutvikling og transportbehov	36
Bystrategi region sør	40
Innsigelser	43

Utgiver: Miljøverndepartementet
Avdeling for regional planlegging

Flere eksemplarer av denne publikasjonen kan bestilles fra:
Klima- og forurensningsdirektoratet (tidligere SFT).
Telefon 22 57 34 00
Telefaks 22 67 67 06
Epost: bestilling@klif.no

Ansvarlig redaktør: eksp. sjef Jarle Jensen

Redaktør: Jan Hausken

Redaksjon: Hans Jacob Neumann, Kristin Nordli, Knut Grønntun, Øyvind Aarvig, Ane Kolberg

Produksjon: Ligatur AS • www.ligatur.no

Opplag: 5500



Trykk: GRØSET™
Denne trykksak er produsert etter miljøstandardene ISO 14001, EMAS og Svanemerket.
Produksjonen er klimanøytral, CO₂-utslippet er kompensert.

Der ikke annet er oppgitt er fotos tatt av MD ansatte/hentet i egen fotobase.

Publikasjonen finnes også på internett:
www.planlegging.no

Denne publikasjonen er trykt på Cyclus Print

Nr. 2/2010
ISSN 1502-1467
T-1487



20

BYLAB



24

GRORUDDALSSATSINGEN



26

ELVER I BYOMRÅDER



38

TEKNISK FORSKRIFT

Gjennomgangstema for dette Plannytt er verdien av et godt miljø der folk bor og ferdes. Attraktive byer og tettsteder blir ikke til av seg selv. Det må samarbeid og planlegging til, ikke minst om transportbehov knyttet til stedsutvikling. Gode planer reduserer energiforbruk og klimagassutslipp, og gir økt livskvalitet på stedet.

Miljøverndepartementet går aktivt inn i satsinger for by- og tettstedsutvikling og areal- og transportsamarbeid. Framtidens byer, Forum for stedsutvikling, Groruddals-satsingen og plansamarbeid om areal og transport i Oslo og Akershus er de viktigste. Framtidens byer omfatter de 13 største byene i Norge, hvor nesten halve befolkningen bor. Forum for stedsutvikling arbeider for utvikling av mindre steder. På den store konferansen Framtidens byer 2010 foreslo jeg å starte et samarbeid også for de mellomstore byene, for eksempel ved å bygge på erfaringene gjort i Framtidens byer.

By- og tettstedsutvikling handler om å sikre de fysiske rammer for et godt hverdagsliv. I dette nummeret kan vi lese mer om hvordan det arbeides med utforming og bruk av offentlige rom på måter som er bra for både mennesker og miljø. Trondheim ble belønnet med Statens bymiljøpris i 2010 for åpningen av Ilabekken. Et grønnere bymiljø med nye møteplasser og turmuligheter ble til, samtidig som området ble gjort mer robust for økt nedbør som følge av klimaendringer. I Groruddalen har hyppigere t-baneavganger og oppgraderte stasjoner lagt grunnlag for økt bruk av miljøvennlig transport.

Den digitale utviklingen har skapt en ny virkelighet med nye måter å kommunisere på. Dette gir nye muligheter, også innenfor den kommunale planleggingen. Livskraftige kommuner har utviklet et internettverktøy for å dele miljø- og samfunnsinformasjon. Dette virker lovende, med potensial til å sikre bred og aktiv deltakelse i de viktige planprosessene som er med og bestemmer hvordan våre omgivelser skal se ut.

Erik Solheim
miljø- og utviklingsminister



Det nasjonale programmet Framtidens byer har nå pågått i gang i to og et halvt år. Programmet er et samarbeid mellom 13 byer, KS, næringslivet og fire departementer.

Framtidens byer med framtidens vyer!

Formell oppstart var 17. juni 2008 da samarbeidspartnerne undertegnet en intensjonsavtale. Samarbeidspartnerne var enige om å redusere klimagassutslippene, forberede byene på klimaendringene og forbedre bymiljøet. Intensjonsavtalen ble avløst av en forpliktende avtale mellom partene 19. mai i fjor. Samtidig sluttet de tre store næringslivsorganisasjonene NHO, HSH (handelsnæringen) og FNO (finansnæringen) seg til programmet.

Hva er spesielt ved Framtidens byer?

Framtidens byer er et vidtfavnende samarbeidsprogram. Fire departementer går sammen i et forpliktende samarbeid som inkluderer KS og de største byområdene, som utgjør om lag halve Norges befolkning. Og med næringslivsorganisasjonene i tillegg har vi et samarbeid som går på tvers av både forvaltningsnivåer og sektorer. Tar vi også med direktorater, statlige etater, organisasjoner, forskningsmiljøer, næringslivsbedrifter og andre som bidrar i programmet, ser vi at omfanget er stort. Bredden i nettverkene gjør at et meget stort antall aktører er direkte eller indirekte involvert i programmet.

Framtidens byer med framtidens vyer!

Det er gledelig at avtalepartene har ambisiøse mål og uttrykker stor vilje til å nå dem. Byene har i sine handlingsplaner satt mål for klimagassreduksjon som ligger klart høyere enn ambisjonene i klimaforliket. Også næringslivsorganisasjonene er offensive når det gjelder tiltak og målsettinger. Med et godt samarbeid mellom engasjerte parter ligger det til rette for å oppnå gode resultater. Samarbeidspartene rår samlet over mange og viktige virkemidler.

Arbeidet skal følges med argusøyne

Vi har startet en uavhengig følgeevaluering av Framtidens byer, ved hjelp av konsulentfirmaet Rambøll. En viktig del av evalueringen blir å svare på om man har nådd målene og hvorvidt måloppnåelsen kan knyttes til Framtidens byers innsats. For å lykkes må vi finne både kvalitative og kvantitative indikatorer, knyttet til aktivitet, omfang og synlige resultater i tillegg til rene utslippsverdier.

Status gjøres opp så langt

Til den store konferansen Framtidens byer 2010 i november ble det utarbeidet en statusrapport som oppsummerer arbeidet så langt, og presenterer gode eksempler på tiltak i byene. Dette er bare et utvalg, og mange andre aktiviteter er i gang eller under planlegging. Foreløpige tall for klimagassutslipp og indikatorer for bymiljø ble også presentert i forbindelse med konferansen.

BRETT SAMARBEID

13 byer i 9 byregioner

50 % av befolkningen



Miljøverndepartementet
Samferdselsdepartementet
Olje- og energidepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet

Næringslivets hovedorganisasjon
Handels- og servicenærings
hovedorganisasjon
Finansnærings
fellesorganisasjon

HOVEDMÅLET med Framtidens byer er å redusere de samlede klimagassutslippene fra vegtransport, stasjonær energibruk, forbruk og avfall i byområdene og samtidig utvikle strategier for å møte framtidige klimaendringer.

DELMÅL for arbeidet er å forbedre det fysiske bymiljøet med tanke på økologiske kretsløp, sikkerhet, helse, opplevelse og næringsutvikling.



Kontaktperson:
oyvind.aarvig@md.dep.no

www.framtidensbyer.no

Framtidens byers store konferanse ble avviklet i løpet av to hektiske dager helt i starten av november. Konferansen hadde overskriften: *Byer som lever og leverer*. Konferansen dokumenterte stor og positiv aktivitet i byene, selv om det stadig er mange utfordringer på veien mot målet om klimavennlige og attraktive byer. Intensjonen med konferansen var å *opplyse, inspirere og motivere*.

Konferansen Framtidens byer 2010 i Drammen

Programmet til konferansen rommet både politiske og faglige innlegg fra høyt profilerte gjester fra inn- og utland og presentasjon og diskusjon rundt igangsatte tiltak og hjemlige utfordringer av ulik art. Av de utenlandske gjestene var det Ken Livingstone som vakte mest oppmerksomhet. Han hadde et fascinerende innlegg om politisk lederskap og evne til å gjennomføre byutviklingstiltak fra sin åtte års lange periode som borgermester i London. Lokalene var fylt til randen på konferansen, og i tillegg til de 450 deltakerne hadde vi en lang liste over interesserte som denne gang dessverre ikke fikk plass.

Presentasjoner og videoopptak fra alle innlegg er lagt ut på www.framtidensbyer2010.no.

Statusrapport

Statusrapporten som var utarbeidet til konferansen er basert på rapporter fra de 13 byene. Spennvidden i de 16 eksemplene som presenteres er stor, fra omfattende regionalt plansamarbeid på transportområdet i Buskerud-byen, til anlegging av regnbed for absorbering av overflatevann i Trondheim. Statusrapporten er tilgjengelig på www.framtidensbyer.no.

Toppmøtet

Det årlige toppmøtet er Framtidens byers styringsgruppe, og består av toppledelsen fra alle avtalepartnerne. Denne gang hadde toppmøtet form som en åpen dialog integrert i konferansen.



Statsråd Erik Solheim møtte Londons tidligere ordfører Ken Livingstone under konferansen. Livingstone kalles “rushtidsavgiftens far” og anbefaler i likhet med Solheim tette byer som de mest klima- og miljøvennlige. (foto Jan V. Steen)

Temaet for dialogen var:

- Hvordan øke gjennomføringsnivåen for Framtidens byers program?
- Hva skal prege Framtidens byers samarbeid og satsing fremover?

Miljø- og utviklingsminister Erik Solheim åpnet toppmøtet med først å tegne de globale utfordringene, for så å trekke oppmerksomheten mot hjemlige forhold. I panelet satt tre statsråder, 11 ordførere eller byrådsledere samt topplederne for KS og de tre næringslivsorganisasjonene.

Paneldeltakerne ga uttrykk for stor vilje til å samarbeide for å nå felles mål. Alle var enige om at det er viktig å fremheve de gode eksemplene, som forbilder og inspirasjon for andre. Det ble også lagt vekt på nødvendigheten av tilskuddsordninger, som belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk og mindre biltrafikk og Enovas program, og viktigheten av å dreie avgifter og beskatning som stimulans for grønn atferd. Næringslivet ønsker å bli utfordret, og legger vekt på mangfoldet i løsningene. Det var enighet på tvers av alle skillelinjer om at vi alle må bli bedre innkjøpere.

Regjeringens politikk ble naturlig nok stilt i søkelyset, og statsrådene uttrykte vilje til å se kritisk på noen av dagens samhandlings- og planleggingsprosesser.

Parallelle sesjoner

Det var i alt 12 fagesjoner fordelt på tre bolker, med mange ulike temaer, også her med stor spennvidde. Det var stor interesse for utvikling av klimanøytrale byområder som ble presentert og diskutert i sesjonene om Strømsø i Drammen og Brøset i Trondheim. Interessante sesjoner var det også om samarbeid og medvirkning i byutviklingen. Ellers var alle temaområdene i Framtidens byer ivaretatt, areal og transport, energi i bygg, forbruk og avfall og klimatilpasning.

Hva nå?

Flere av innlederne var klare på at nye tider krever nye metoder, og Albert Einsteins uttalelse om at man ikke kan løse morgendagens utfordringer med gårdsdagens løsninger ble sitert. Og fra flere av byene ble det presisert at myke verdier må være premissgivende for byplanleggingen. Denne tilnæringsmåten blir det viktig å føre videre i arbeidet, i revisjonen av handlingsprogrammene som mange av byene er i gang med, i det ordinære planarbeidet, og i gjennomføringen i praksis.

Konferansen ga oss inspirasjon og motivasjon for å arbeide videre, med mange nye tanker og ideer, og med visshet om at arbeidet for klimavennlige og attraktive byer er et viktig arbeid, men også at det er en lang vei å gå.



Kontaktperson:
oyvind.aarvig@md.dep.no
tor-atle.odberg@md.dep.no

Gjennom bevisst planlegging kan bydelen Strømsø i Drammen bli en bydel som både bidrar til reduserte klimagassutslipp, bli en god bydel å leve i, og samtidig være et attraktivt område for næringsvirksomhet. Strømsø er et forbildeprosjekt i FutureBuilt.

Strømsø

– klimavennlig bytransformasjon

Landskapsarkitektstudentene Helene von Hanno Bast Sørum og Peer Lehn-Pedersen studerte Strømsø bydel som sommerjobb for Framtidens byer. Oppgaven var rettet mot utvikling av en levende bydel med miljøvennlig transport.

Transformasjon

Fagområdene innenfor miljøvennlig byutvikling er mange. Et av disse områdene er samordningen av areal- og transportplanleggingen der arealbruken og transportbehovene sees i sammenheng. Klimagassutslippene fra biltransporten i byene utgjør i dag 50 % av utslippene, og gjør byene mindre attraktive. Dette prosjektet tar for seg en transformasjon av Strømsø mot et område der den miljøvennlige bytransporten legger premissene for stedsutviklingen. Prosjektet bygger på veletablerte byplanleggingsteorier fra bl.a. Jan Gehl og Richard Florida, og en analyse av områdets situasjon lokalt og regionalt som beslutningsgrunnlag.

Prosjektet har lagt stor vekt på datainnsamling, analyse og metodeutvikling for gang- og sykkeltrafikk. Med utgangspunkt i analysegrunnlaget for området og Jan Gehls prinsipper for samling og konsentrering av myke trafikanter er det valgt ut en hensiktsmessig trasé for en mer konsentrert byutvikling. I denne traséen foreslås byutviklingstiltak for transformasjon mot bedre miljøvennlig byutvikling, næringsutvikling og selve livet i byen.

Metoden

Registreringer av de eksisterende forholdene som gjelder i bydelen er helt avgjørende som bakgrunn og som beslutningsgrunnlag for videre prosjekteringstiltak på stedet. Det registreres gående og syklendes bruk av området, regionale forbindelser, grønnstruktur, byromskvaliteter og fortettingspotensial.

Ut fra registreringene i bydelen velges det en trasé for konsentrering



av bevegelsesstrømmen av myke trafikanter. Potensialet for næringsutvikling, handel og møter mellom mennesker vil kunne øke.

Utviklingstiltakene for miljøvennlig bytransport og mer levende og attraktive byrom konsentreres i det valgte gateløpet med tilhørende plasser.

Byrommets utforming tar opp i seg faktorene for den helhetlige stedsutviklingen og viser et scenario om hvordan byutviklingstiltakene kan settes i verk.

Drøftingen tar opp i seg ulike problemstillinger som finnes i eksisterende situasjon og i de planlagte utviklingsforslag.

Strømsø bærer i dag sterkt preg av hvordan gatene har blitt tungt trafikert av biler, og store arealer til parkering av biler. Situasjonen er et resultat av den modernistiske byplanleggerideologien sammen med veksten i bilindustrien i etterkrigstiden.

Attraktive byer

En av de mest innflytelsesrike byplanleggerne i vår tid, Jan Gehl, mener at det å gjenvinne gatene for fotgjengere og syklistene, i den hensikt å invitere til bruk av offentlige byrom, er det som skal til for å skape et attraktivt og godt byliv. Hans drivende prinsipp i sitt arbeid er at «mennesker er fjernet fra likningen i den modernistiske byplanleggingen, og at det er byens innbyggere som bør komme først.»

Richard Florida mener det er en sammenheng mellom graden av urbanitet og hvor attraktive byene er for fremtidens ettertraktede mennesker. Bydeler og områder med stort mangfold i befolkning og omgivelser vil ha en sterk økonomisk utvikling. Mennesker etterspør i stadig større grad urbane kvaliteter der de etablerer seg.

Det fjerde byrom er det området der mennesker møtes og utveksler kunnskap i en overgangssone mellom private og offentlige byrom. Tilretteleggelse for dette byrommet muliggjør

stor grad av nettverksbygging og kommunikasjon. Dette er noe av grunnlaget for å skape et innovativt og levende miljø i byene.

Registreringer

Tellingene av gående gir et klart bilde på hvor potensialet for utviklingen er størst. Flest gående var det i området rundt Drammen stasjon og Strømsø torg.

Grønnstrukturen som finnes på Strømsø i dag er konsentrert til sørøstre del av bydelen. Her ligger kirkegården til Strømsø kirke kantet med trekker og en allé som krysser over feltet og deler kirkegården i to. Bydelen Strømsø ligger med transportårer på alle fire kanter. Fra gammelt av var det Drammenselva som var den viktigste transportforbindelsen til og fra Strømsø. I dag er den en viktig estetisk kvalitet for byen

Det er i byrommene bylivet utspiller seg. Det er her mennesker møtes og



Tellingene av gående gir et klart bilde på hvor potensialet for utviklingen er størst.

Traséen for konsentreringen av bevegelsesmønsteret på Strømsø velges ut fra en helhetlig vurdering av de registreringene som er gjort.
Ill. av: Peer Lehn-Pedersen

opplever den største attraksjonen byen har å by på; menneskelig aktivitet. Strømsø har flere klare definerte byrom som gjennom enkle transformasjonsgrep kan utvikles til gode inviterende møteplasser for byens innbyggere. Langes plass, som ligger i krysset mellom Tollbugata og Langes gate, er et godt eksempel på et byrom med stort utviklingspotensial.

Sykkel

Sykkelen som transportmiddel har mange positive effekter for bo- og oppholdsmiljøet i byen. I tillegg til å bidra til redusert støy, forurensning og kødannelse gir sykkelbruk viktige helsegevinster.

Samling av opplevelser

Traséen for konsentreringen av bevegelsesmønsteret på Strømsø velges ut fra en helhetlig vurdering av de registreringene som er gjort i området og de funksjonene som Strømsø er koblet opp mot regionalt. Traséen er lagt der registreringene samlet gir et bilde av hvilket gateløp som vil være mest hensiktsmessig som en stedsutviklingsåre gjennom Strømsø.

Den valgte traséen strekker seg fra Drammen stasjon, gjennom gatene der det er registrert mange gående og syklende, gjennom byrommene med stort utviklingspotensial og langsetter kirkegården med sin veletablerte vegetasjon. Gateløpet knytter det fragmenterte eksisterende sykkelvegnettet sammen, og bringer disse til knutepunktet på Strømsø, nemlig jernbanestasjonen.

Den levende bydelens utvikling avhenger av engasjement og vilje til forandring hos både lokale politikere, næringen og beboerne i området. De viktigste overordnede byutviklingstiltakene i området er følgende:

- Tilrettelegge for miljøvennlig bytransport og redusere bilbruken
- Utarbeide attraktive næringsområder ved gode byrom
- Forsterke stedsidentiteten
- Foreta fortetting der det er hensiktsmessig

Drammen har i løpet av de siste ti årene sett konsekvensen av hvilken kraft de urbane kvalitetene har på stedets attraktivitet for etablering av bedrifter og nye beboere. Strømsø har til nå ikke inngått i denne utviklingen. Stedsidentiteten der skal forsterkes og det skal opparbeides gode byrom som inviterer til opphold, bruk og møter mellom mennesker.

De viktigste tiltakene i traséen:

- Skape ny gateprofil som prioriterer gående og syklende fremfor bil.
- Opparbeide gode byrom for opphold, bruk og møter mellom mennesker.
- Redusere tilgjengelige parkeringsplasser.
- Regulere fasadene på gateplanet til bruk for utadvendte næringer som service- og handelsbedrifter.
- Skape variasjon i gateløpet mellom gater, plasser og torg.
- Foreta fortetting som tar hensyn til stedets identitet gjennom arkitektonisk uttrykk, byggelinjer og grøntområder.
- Utplassere gateelementer som inviterer til opphold og bruk
- Spre kunst og installasjoner i byrommene som skaper opplevelser og lek.
- Anlegge lokal overvannshåndtering som tar hånd om regnvannet og som ikke belaster det kommunale nettet.
- Utarbeide sammenhengende felt for syklende.

Samlet utgjør de forskjellige tiltakene et godt grunnlag for et mer levende og miljøvennlig Strømsø. Byrommene her ligger lett tilgjengelig fra kollektivknutepunktene i Drammen, og kvalitene som finnes langs traséen inviterer folk til bruk av miljøvennlig bytransport samtidig som tilgjengelige parkeringsplasser reduseres. Korte avstander til stasjonen og holdeplasser sammen med opplevelsene i og rundt de levende byrommene, gjør området attraktivt for videre næringsetableringer av nytenkende bedrifter med kreative mennesker. Det er i de gode byrommene det kreative i menneskene forløses, og nye idéer oppstår.

Tollbugata vil fremstå som en attraktiv inngangsportal fra Strømsø torg og Drammen stasjon. Vegetasjonen



Eksisterende situasjon, Tollbugata



Framtidig situasjon, Tollbugata

tilfører gaten et grønt element som virker positivt på trivselen og opplevelsen for de som beveger seg i byrommet. Tollbugata blir et sted hvor gående og syklende kan møte kjente og ukjente, og bevege seg friere uten bekymring for den tette biltrafikken.



Kontaktpersoner:
landskapsarkitektstudentene
Helene von Hanno Bast Sørum
og Peer Lehn-Pedersen
Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB)
helenebast@hotmail.com
peerlehnpedersen@hotmail.com
tor-atle.odberg@md.dep.no

Tema

by- og stedsutvikling

Gjennom en systematisk utvikling av gårdsrommene innenfor et avgrenset område har man i Skien oppnådd et frodigere og mer levende sentrum – en mosaikk av ulike gårdsrom. Prosjektet har skapt en forbindelse på tvers av sentrum mellom Ibsenhuset og Brekkeparken. Opplevelse av kultur i vest og park i øst har fått en kobling både strukturelt og innholdsmessig til byaksen.

Mosaikk

– levende gårdsrom i Skien

Alle foto i artikkel er tatt av fotograf Tom Riis

Mosaikk av levende gårdsrom - byfornyelse

Det er et ønske å fokusere på gårdsrommene i området i samarbeid med de ulike gårdeierne der kostnadene deles 50/50. Tanken er at ved å spleise på kostnad, kan kommunen, eieren, fylkeskommunen og Husbanken skape en mosaikk av levende gårdsrom med ulikt innhold. Gårdsrommene vil i seg selv være attraktive mht opphold, bespisning, hage, utstilling, friluft, lek og aktiviteter tilknyttet innhold i de omkringliggende gårdene. Gårdsrommene kan være utgangspunkt/premiss for å se på bygningsmassen, og utvalg av de første prosjektene som innlemmes i samarbeidsprosjektet "Mosaikk".

Gjenbruk av eksisterende bygningsmasse til bolig, kultur og næring

Ønsket er å utvikle et levende sentrum gjennom bruk av potensialet i eksisterende bygningsmasse. Mens bykjernen har stor aktivitet på gateplan med butikker, kaféer etc., er det betydelige ledige arealer oppover i bygårdene. Lokalene må gjennomgå en total reno-

vering for å kunne leies/selges i dagens marked. Det er et ønske om å se på nye konsepter for gjenbruk i de tomme etasjene, noe som tolker murbyens skala og kulturhistorisk karakter på nytt. Byrommene i de ulike prosjektene: gårdsrom, tak, passasjer, gater og park skal være premissgivende for prosjektene som innlemmes i prosjektet "mosaikk", slik at byliv i sin helhet ivaretas.

Spennende kunstutstillingsprosjekt i gårdsrommene av lokale kunstnere bidrar til overraskelser og uventede opplevelser bak fasaden. Grønne, frodige gårdsrom styrker parkstrukturen. Prosjektet baseres på en 50/50 kostnadsfordeling mellom kommunen og gårdeieren.

Det er et ønske om å se på nye konsepter for gjenbruk oppover i de tomme etasjene. Som del av et større stedsutviklingsprosjekt er også boliger del av et helhetlig og levende sentrumsmiljø.



Kontaktperson:
laurie.vestol@skien.kommune.no

Med en systematisk utvikling av gårdsrommene innenfor et avgrenset område, er målet å oppnå et grønnere og mer levende sentrum.

- Byliv og kunst i byrom
- Byfornyelse og attraksjonskraft
- Gjenbruk av en gammel by
- Sosiale møtesteder for alle
- Bomiljø
- Næring og funksjoner til sentrum
- Lokal produktutvikling
- Miljøetsatsing og grønne løsninger
- Tverrsektoriell satsing





IBSENPASSASJEN: Gårdsrommene bak Henrik Ibsensgate 10 og Torgata 9 Ibsenpassasjen består av et øvre og et nedre gårdsrom bundet sammen med en passasje. I passasjen bygges det også et prosjektlokale med funksjoner tilknyttet Mosaikk og Mersmak.

Gårdsrommene er preget av belysning, kunst, grønt og møblering og står i kontrast til steinlandskapet som bybildet ellers er preget av. Hvert av disse gårdsrommene har sin egen karakter; et urbant og et grønt. Øvre gårdsrom har et enkelt og rent uttrykk. Møbleringen inviterer til et sosialt fellesskap. Et hovedelement er glasskunsten til Tuva Gonsholt. Prosjektkontoret har inngang fra dette gårdsrommet.

Gårdsrommet i nedre del av passasjen mot Torggata er nå forvandlet til en hage. Prydgrass, bambus, buksbomhekker, og et vell av stauder utgjør en frodig oase. Hagen tenkes brukt av Mersmak-festivalen til utstilling av nyttevekster fra Telemark. Tuva Gonsholt har utformet 25 lamper i glass som skaper en magisk kveldsstemming i hagen. Hagen skal være åpen for alle og kunne benyttes i ulike anledninger som f.eks. hageselskap.



Glassblomster av kunstner Tuva Gonsholt.





Foto: Terje Kaldager

NORDISK Planmyndighetsmøte

Nordisk planmyndighetsmøte avholdes årlig for representanter fra statlige planorganer i Island, Finland, Sverige, Danmark og Norge. Fra hvert av landene møter det representanter fra miljøvern-departementene på høyt administrativt nivå sammen med lederskapet i eventuelle plandirektorater.

Nordisk planmyndighetsmøte 2010

Hensikten med møtene er erfaringsutveksling, fellesprosjekter og nettverkssamarbeid. Norge var arrangør for planmyndighetsmøtet 2010. Det utarbeides årsberetninger for planaktiviteten i hvert av de nordiske landene.

Det er nå utarbeidet et forslag til nytt "Handlingsprogram 2011 – 2014 - Planlegging som instrument for bæredyktig utvikling i Norden", med to prioriterte temaer:

- bærekraftig byutvikling og klimatilpasning
- maritim fysisk planlegging

Forslaget er drøftet i nordisk planmyndighetsmøte (embetsmannsgruppe) og godkjent av de nordiske planministrene i september 2010.

De foreslåtte temaene er valgt ut fra hva som nå er aktuelle problemstillinger i nordisk planlegging og som alle land arbeider med. Målet er å styrke dialogen og samarbeidet på disse områdene med sikte på nasjonal og nordisk nytteverdi. Arbeidsformen vil være konferanser, seminarer og verksteder med deltakere fra kommuner, regionale og sentrale myndigheter.



Kontaktperson:
terje.kaldager@md.dep.no

Inspirasjonshefte fra Kommunenes Sentralforbund om kommunale planstrategier

Heftet gir kommunene rom for å gjøre strategiske valg, mulighet til å videreutvikle et godt lokaldemokrati og en anledning til å foreta en samlet vurdering av planbehov for valgperioden.



I plan- og bygningsloven av 2008 er planstrategi innført som et virkemiddel for å få til en ønsket samfunnsutvikling. Alle kommunene skal minst en gang i hver valgperiode, og senest innen ett år etter konstituering, utarbeide og vedta en kommunal planstrategi. Dette innebærer at de fleste kommuner vil

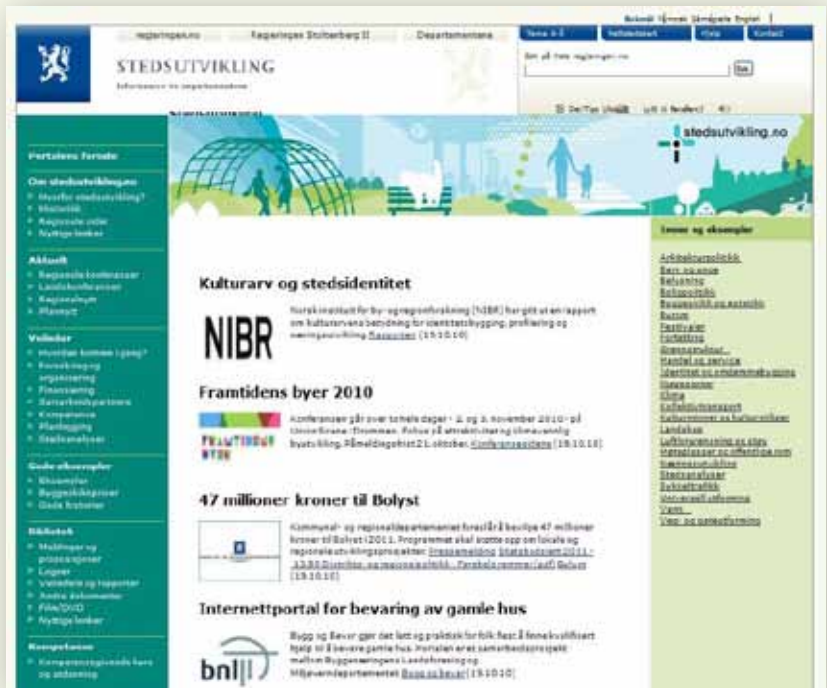
arbeide med sine planstrategier samtidig, noe som åpner for samarbeid både lokalt og regionalt. Heftet formidler erfaringer fra kommuner som allerede har utarbeidet planstrategier og gir innblikk i hvordan Tønsberg, Vågå og Asker tenker å arbeide med sine planstrategier. Disse kommunenes tanker om framdrift og innhold belyser sentrale sider ved å utarbeide og behandle en kommunal planstrategi – til inspirasjon, refleksjon og lokal tilpasning for andre. Heftet er utarbeidet i samarbeid med programmet Livskraftige kommuner, der KS driver kommunenettverk for miljø og samfunnsutvikling, og er finansiert av Miljøverndepartementet. KS håper og tror at heftet vil komme til nytte i arbeidet med kommunale planstrategier. Heftet ligger på www.ks.no



Kontaktperson: solveig.viste@ks.no

stedsutvikling.no i **NY** utgave

stedsutvikling.no fremstår nå i en mer aktuell og brukervennlig drakt. Portalen skal gi ideer, inspirasjon og støtte til kommunenes arbeid med å utvikle mer miljøvennlige og attraktive byer og tettsteder. Her finner du nyheter, fagstoff, gode eksempler, oversikt over publikasjoner, konferanser, nyttige lenker og mye annet.



stedsutvikling.no kan imidlertid bli enda bedre og vi setter derfor stor pris på kommentarer og forslag til ytterligere forbedringer av innholdet. Vi ønsker også tips om aktuelle saker som kan egne seg som nyheter. Ta kontakt med vår nettedaktør; Jan Hausken på jan.hausken@md.dep.no.

Nettportalen ligger på regjeringen.no og er et resultat av samarbeid mellom medlemmene i Forum for stedsutvikling og fylkeskommunene. Forumet består for tiden av Miljøverndepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Husbanken, Statens vegvesen, Riksantikvaren og Direktoratet for

naturforvaltning. Hovedmålet er å styrke kommunenes kompetanse innen stedsutvikling i hele landet. I tillegg ønsker Forumet å bedre informasjonsflyten og samarbeidet på tvers av forvaltningsnivåer og sektorer, og å sette fokus på betydningen av god stedsutvikling i samfunnet.

Fylkeskommunene er Forumets viktigste samarbeidspartnere.



Kontaktpersoner:
kristin.omholt-jensen@md.dep.no
jan.hausken@md.dep.no

Tema

:by- og stedsutvikling

Norsk Form har lang tradisjon med å stimulere til økt oppmerksomhet på utforming og bruk av det offentlige rom, boligens uteareal i tett by, barns fritidsarenaer og eldres bomiljø. Arbeidsfeltet er nå samordnet i form av et ”bylaboratorium” vi har kalt Bylab.

Bylab-prosjektet i Norsk Form

Bylab setter barn, unge og eldre på dagsordenen og arbeider med sosiale og fysiske omgivelser i små og mellomstore norske byer. Målsettingen er bedre byer å vokse opp i – og bli gammel i.



Barn i by
Foto: Lars Holtet

Byen for alle

Bylab ser på samfunnsperspektivet og arbeider med lokale fysiske sammenhenger og byfolks hverdagsmiljø. Satsingen er en reaksjon på nyere bolig- og byutvikling som har skapt dårlige møteplasser, hemmet barn og unges aktivitetsmuligheter og eldres kontaktmuligheter med nærmiljøet. Bylab mener at bevisst planlegging, som involverer hensynet til disse gruppene, fører til inkluderende og levende bymiljø til beste for alle. En langsiktig ambisjon er at Bylab skal styrke kommunenes kompetanse på dette feltet.

Våre viktigste målgrupper er kommunale planetater og fagetater med delansvar i byutviklingen, samt kommunepolitikere.



Moelv er en av Norges nye byer og fikk bystatus 1. januar 2010
Foto: Ringsaker kommune

Bylab på befaringsreise med planleggere i Sarpsborg sentrum. Fra venstre: Marianne Borgås Glomvik, (Arealplanlegger, Sarpsborg kommune) Marianne Rye Beck, Norsk Form og Anne-Elisabeth Ramtvedt, (enhetsleder Plan og utvikling Sarpsborg kommune)



Laboratorium og arkitektur.nå

Et laboratorium er et arbeidsrom eller en bygning hvor det drives vitenskapelig forskning, eksperimentering og måling under kontrollerte forhold. Bylab er et laboratorium for byutvikling som inngår i regjeringens arkitekturpolitiske handlingsplan, arkitektur.nå; «BYlab skal arbeide for et inkluderende lokalmiljø ved å styrke kommunenes kunnskap og bevissthet, spesielt med tanke på barn/unge og eldre i by- og stedsutvikling» (arkitektur.nå, side 41)

Byutvikling er komplekst. Bylab har ikke fasiten på alle utfordringer som måtte finnes, men som laboratorium ønsker vi å eksperimentere, ved for eksempel å prøve ut nye metoder for innbyggerinvolvering.

Bylab ønsker å ta ambisjonene i arkitektur.nå på alvor og vil sette byene på kartet i arkitekturpolitikken. «Altså ikke bare arkitektur.nå, men Florø.nå, Haugesund.nå, Sarpsborg.nå osv.». Etablering av en kommunal arkitekturpolitikk i samarbeidsbyene kan være relevant og mulig tema for Bylab fremover.

Bylab støttes av Kulturdepartementet med en årlig prosjektbevilgning. Prosjektet er uavhengig og har ingen private interesser.

Små og mellomstore byer

I 1996 var det 46 byer i Norge, men etter en lovendring for bystatus det året, ble det opp til kommunene selv å definere om de var en by. Lovendringen har gitt 50 tettsteder bystatus etter 1996.

Da Norsk Form og Bylab i april 2010 inviterte kommunenes planavdelinger til samarbeid mente vi disse kriteriene måtte være på plass:

- Byen har et folketall over en viss størrelse
- Bebyggelsen har en bymessig tetthet
- Byens sentrum er inne i en fortettingsprosess

Kommuner med mellom 5 000 og 100 000 innbyggere ble oppfordret til å delta. Hele 21 byer i Sør Norge meldte interesse. Supplerende kriterier for deltakelse i Bylab er at byen har et pågående plan- eller utviklingsarbeid og utfordringer med dette arbeidet. Videre må det ha overføringsverdi til tilsvarende byer.



Barn legger inn sine registreringer i digitalt barnetråkk. Foto: Lars Holtet

I 2010 har Bylab kapasitet til samarbeid med seks byer. Florø, Jessheim, Moelv, Kongsberg, Sarpsborg og Haugesund ble invitert. De utvalgte byene dekker til sammen alle temaer Bylab skal arbeide med, og de ligger i ulike deler av Sør-Norge.

I 2011 håper vi å kunne invitere nye byer inn i samarbeidet og byer fra Nord-Norge spesielt.

Bylabs temaer

Bærekraftig byutvikling krever gode møteplasser

Byen må gi rom for møter og samhandling – ikke oppdeles i spesialutformete reservater og soner. Et sosialt byliv forutsetter mangfoldige steder der folk kan møtes. Gode møteplasser har betydning for menneskers mentale helse og øker tryggheten i offentlige rom.

Blanding av bolig, næring, kultur og offentlig virksomhet bidrar positivt til en holdbar/ bærekraftig byutvikling. Det finnes gode erfaringer med nabo- skap og sambruk, eksempelvis mellom

skole, kulturhus, idrettsanlegg og omsorgssenter. Slike løsninger kan bidra til å skape kontakt mellom generasjonene – eller eldre, barn og unge.

Fremtidens eldre

Mange lokalmiljøer har ikke rom for felles aktiviteter som kan samle beboerne.

Målet er at nye omsorgsboliger skal ha omgivelser som legger til rette for sosiale, kulturelle og fysiske aktiviteter. Dersom omsorgsenteret er åpent for beboere i nærmiljøet, kan dette bli et samlingssted for alle generasjoner.

Innbyggerinvolvering.

Plan- og bygningsloven krever et minstemål av medvirkning; jf. § 5-1 om Medvirkning

Disse kravene er først og fremst knyttet til offentlige høringsrunder. Her kommer de sterke stemmene til orde, stemmene til eiendomsbesittere og andre profesjonelle aktører. Bylab vil skape arenaer for de svakere stemmene. Når kommunen involverer innbyggerne i en planprosess, må

metode og framgangsmåte avpasses etter plantype, tematikk, kompleksitet og ikke minst hvem som deltar. Medvirkningen må skje så tidlig som mulig i planprosessen, for alle vesentlige beslutninger er tatt.

Barns arealbruk

Arealknapphet og fortetting kan fort føre til konflikter der barn og unges arealbehov overses eller nedprioriteres i forhold til voksnes interesser. For å sikre barn tilgang til utfordrende og trygge leke- og oppholdsarealer, bør barns arealbruk dokumenteres. Barnetråkk er en nettbasert metode utviklet av Statens kartverk og Norsk Form. Målet er at metoden benyttes i det ordinære planarbeidet i norske kommuner. Gjennom denne konkrete metoden for medvirkning og informasjonsinnhenting, gis planleggerne mulighet for å ta hensyn til disse til nå ukjente faktorene og politikerne gis mulighet til å ta kunnskapsbaserte valg. Valgene kan vise seg å være både kloke og dristige når byer og steder skal videreutvikles.

Forståelige planer

Planleggerne i kommunene har ansvaret for kommunikasjon med lokalbefolkningen. De må formidle forståelige planer. Hva innebærer egentlig arkitektens og planleggerens tegninger? Er de forståelige slik at det er mulig å ta stilling til dem? Til tross for at mange føringer legges nettopp i en kommuneplan eller for eksempel en sentrumsplan er det lite engasjement blant folk.

Bylabs laboratoriumsdel ligger primært her. Bylab vil lytte til publikums forståelse av planprosesser og planforslag. Vi inviterer formelle kanaler som ungdomsråd, barn og unges kommunestyre, eldreråd, men også andre

Bylab i samtale med eldre i Sarpsborg Sentrum. Foto: Lars K. Halleraker

stemmer som vanligvis ikke blir hørt. Bylab skal bistå og stimulere byene til å belyse problemstillinger og generere aktiviteter som kan peke på løsninger.

Bylab tilbyr:

- Generelt fagstoff om byboliger, uteområder, fortetting, medvirkning, eldrebølgen, skolens utearealer, kjøpesentre, grøntområder med mer.
- Veiledning til gjennomføring av barnetråkkregistrering.
- Foredrag og deltakelse i offentlig debatt.
- Studiereiser.
- Formidling fra planprosessen i byene fra første kontakt på våre nettsider.
- På nettsidene til Norsk Form om byutvikling finnes informasjon om prosesser i Kongsberg, Sarpsborg, Jessheim, Moelv, Florø og Haugesund.

Først og fremst vil Bylab lytte til behovet i byene og ønsker å møte de utfordringene som finnes i hver enkelt by. Vi kan gjøre enkle registreringer, stille spørsmål, kommentere, vise til eksempler og kontaktpersoner, men vi skal ikke konkurrere med konsulentbransjen. Hensynet til barn, unge og eldre vektlegges i alt vi gjør.

Kunnskapsdeling

Bylabsamarbeidet gir mulighet for å dele erfaringer og få inspirasjon fra andre norske byer. Flere av byene arbeider med utvikling av sentrumsplaner. Byene ønsker for eksempel innspill på rullering av planprogram, diskusjon om normer for utearealer for boliger i småby, eller en studiereise med lokalpolitikere. Alle byene ønsker innspill og gode måter å involvere innbyggerne på. Å delta i Bylab innebærer å dele kunnskap. Alle byene kan tilby noe andre har nytte av.



Erfaringen så langt.

Kontakten og møte mellom Bylab og byene er etablert, og dialogen er positiv. Bylab ser at det finnes mye god plankompetanse i byene, men samtidig er det behov for erfaringsutveksling og inspirasjon. Erfarne planleggere arbeider ved siden av unge krefter som kanskje har nye måter å nærme seg byutviklingen på.

Kommunen har det lokale ansvaret for byutviklingen. Bylab vil være en støttespiller og inspirator. Den politiske forankringen er avgjørende for å lykkes. Mange kommuner blir i økende grad først og fremst tilretteleggere for private planinitiativ. Hvordan kan kommunen igjen bli initiativtaker og få reell påvirkningskraft som gir retning i egne byutviklingsprosesser?

Byen trenger barn, unge og eldre

Familier med barn fortjener en selvfølgelig plass i den tette byen. Levende byer trenger gode boligløsninger for

barnefamilier fordi barn bidrar sterkt til sosialt og etnisk mangfold. Skal noen lykkes i å utvikle reelle sosiale fellesskap, så er det mennesker som vokser opp sammen.

Oppvekst i et sosialt miljø med mange valgmuligheter styrker individualitet og toleranse. For å skape gode oppvekstmiljøer i byene, vil Bylab få innbyggerne på banen og ta deres medvirkning på alvor.

Bylab i Norsk Form er etablert for å samarbeide med norske byer for å diskutere hva slags møteplasser, byboliger og byliv vi vil ha i fremtiden. Det er store spørsmål og en lang vei å gå. Interessen og entusiasmen i byene er avgjørende for å lykkes. Aktørene i byene ønsker oss velkommen, og vi har tro på samarbeidet.



Kontaktperson:
Lars.Halleraker@norskform.no

Groruddalssatsingen er et bredt samarbeid mellom Regjeringen og Oslo kommune, og er det største by-løftet i nyere norsk historie. Satsingen varer fra 2007 til 2016, og berører 130 000 mennesker. De fire første årene har Oslo kommune bevilget 200 og staten 460 millioner kroner.

Groruddalssatsingen

Hovedmålet er bærekraftig byutvikling og synlig miljøopprustning i Groruddalen med bedre livskvalitet og levekår. Det utvikles et lokalt og inkluderende samarbeid med beboere, organisasjoner, borettslag, næringsliv, bydeler og offentlige institusjoner. Groruddalens identitet og stolthet skal styrkes.

Organisering

Groruddalssatsingen er organisert med fire program som hver er forankret i et departement og i en byrådsavdeling i kommunen. De fire bydelene i Groruddalen er involvert i alle programmene. Av 214 tiltak under arbeid i 2009 ble 82 sluttført eller videreført.

Miljøvennlig transport

Samferdselsdepartementet støtter arbeidet gjennom de årlige handlingsprogrammene i Nasjonal transport-

plan. Grorudbanen og Furusetbanen (linje 5 og 2) har fått 7.5 minutters rute som følge av satsingen. Nesten alle stasjonene i dagen langs Grorudbanen har fått bedre tilgjengelighet og er oppgradert til metrostandard. Andre tiltak er bygging av støyskjermer, planlegging av miljøprioritert gjennomkjøring, trafiksikkerhetstiltak samt planlegging og bygging av sykkelfelt og gang- og sykkelveier.

Alna, grønnstruktur, idrett og kulturmiljø

Miljøverndepartementet har sammen med Friluftsetaten i Oslo kommune hovedansvar for program 2. Hovedmålet her er å styrke Groruddalens blågrønne struktur og naturmangfold, gi bedre forhold for friluftsliv, fysisk aktivitet og idrett, og bedre luftkvalitet. Kulturminner skal vernes og brukes og dalens historieforståelse skal styrkes.



Foto: Roy Tjomsland



Foto: Inger Lise Pettersen

Det arbeides etter tre strategier:

- Sikre sammenhenger i grønnsstrukturen på langs og tvers av dalen.
- Etablering av en bydelspark i hver bydel.
- Verne og utvikle en Akergård som møtested i hver bydel.

Aksjon vakrere Groruddal

I 2009 bevilget departementet 10 mill kr av regjeringens tiltaksmidler til å rydde og forskjønne dalbunnen i Groruddalen. Regjeringen ønsket et samarbeid mellom næringslivet og offentlige etater, og målet var økt sysselsetting og bedre miljø, samt lettere tilgjengelighet til miljøvennlig transport. Prosjektet er godt i gang sammen med bydelene og næringslivet. Prosjektet ledes av Samferdselse-taten i samarbeid med Miljøverndepartementet.

Bolig-, by- og stedsutvikling

3A Områdeløft og stedsutvikling

Områdeløft støttes av Kommunal- og regionaldepartementet ved Husbanken og er en helhetlig satsing innenfor et geografisk avgrenset område med spesielle utfordringer i hver bydel. Satsingen omfatter både fysiske, sosiale, kulturelle og miljømessige tiltak. Hovedfokus for område-løftene er å bedre bomiljøet slik at livskvalitet og levekår blir bedre for beboerne.

3B Områdeplanlegging og byutvikling

Målene for dette programmet er å gjennomføre en fremtidsrettet byutvikling i bolig- og næringsområder, der lokal-sentra og stasjonsnære områder styrkes. Det skal være høy standard på uteområder og bygninger som oppgraderes. Videre skal bo-, oppvekst- og nærmiljøer være gode og oppleves som trygge. Satsingen skal gi gode eksempler på et variert tilbud av bolig- og leilighets-typer tilpasset ulike husholdningstyper.

Oppvekst, utdanning, levekår, kulturaktiviteter og inkludering

Dette programmet støttes av Barne-, likestillings-, og inkluderingsdepartementet ved Integrerings- og mangfoldsdirektoratet. Det er satt i gang tiltak for norskopplæring, gratis kjer-netid i barnehager, åpne skoler og kunnskapsentre i hver bydel samt arbeidsrettet innsats overfor innvandrere.

Det legges stor vekt på formidling av informasjon om tiltak og resultater blant annet gjennom følgende nettside: <http://www.prosjekt-groruddalen.oslo.no>



Kontaktpersoner:
siri-gasemyr.staalesen@md.dep.no
trine.nohr@md.dep.no
kjell.spigseth@md.dep.no

Tema

:by- og stedsutvikling

Oversikt over elvene i Oslo-området

- | | |
|---------------------------|-------------------|
| 1 Lysakerelva | 7 Alna |
| 2 Mærradalsbekken | 8 Østensjø |
| 3 Hoffselva | 9 Ljanselva |
| 4 Sogn-Frogner-vassdraget | 10 Ellingsrudelva |
| 5 Akerselva | 11 Gjørsjøelva |
| 6 Hovinbekken | |



Oslo Elveforum

- erfaringer fra elvene i Oslo.

Vårt perspektiv fra en frivillig organisasjon vil være medvirkning og samarbeid med offentlige myndigheter og andre frivillige aktører. Økt kompetanse og innsikt er nødvendig i en befolkning som vil verne vassdragene.



Oslo Elveforum ser det som sin hovedoppgave å støtte opp om Oslo kommunes, nabokommunenes og andre offentlige og private institusjoners arbeid med å gjenskape byens blågrønne årenett fra Marka til Fjorden. Vi ønsker å være et kraftsenter i et omfattende miljønettverk som arbeider fram rene og rensede vassdrag - med optimal vannføring, med et rikt biologisk mangfold og med grønne, publikumsåpne elvebredder. Vi avgrenser vårt arbeid til vassdragene i byggesonen mellom Marka og Fjorden.

Den andre hovedoppgaven retter seg mot byens befolkning, særlig barn og unge, gjennom prosjektet "Blågrønn hovedstadsaksjon". Vi arbeider for å informere om betydningen av Oslos blågrønne struktur som et element for

trivsel og glede i nærmiljøet og for å inspirere flest mulig barn, unge og voksne til å engasjere seg i et "lokalt eierskap" gjennom en ordning med elveadopsjon for skoler, boligsameier, institusjoner, bedrifter og andre interesserte. En styrking av bydelenes engasjement i den blågrønne sektor er ønskelig i denne sammenheng.

Hvordan arbeider Oslo Elveforum:

Oslo Elveforum går aktivt inn i saker som kommer fra Oslo kommune, for eksempel meldinger, kommunedelplaner og kommuneplaner. Disse er blitt drøftet og kommentert ut fra vårt blågrønne ståsted. Både styringsgruppen, elvegrupper og foreninger gir høringsuttalelser, både til de store byutviklingssakene og til byggesaker

nær åpen eller lukket elv og bekk. Vi støtter oss her til den historiske blålisten, som Oslo Elveforum og Vann- og avløpsetaten har utarbeidet over skjulte og åpne vannstrenger i byggesonen. Vi kontakter utbyggere og arkitekter og minner om sjekklisten for vurdering av relevante vanntema i byggesaker, en liste som er utviklet av Samarbeidsforum for vassdrag i Oslo. Oslo Elveforum har i 2009 uttalt seg i mer enn 40 regulerings- og andre plansaker.

En av de viktige sakene som ligger til behandling i Byrådet, er Grøntplan for Oslo.

Kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone.

Her har det vært opprettet referansegruppe hvor Oslo Elveforum har vært en aktiv medspiller. Videre er det under utarbeidelse kommunedelplaner for Alna og Lysakerelva. Oslo Elveforum sitter i referansegrupper for begge vassdragene og bidrar aktivt. OE er også representert i Miljøforum for Gaustadbekkdalen, og i referansegruppen for utvikling av Nedre Foss området.

Kart over Oslos elver – Oslo kommune – Plan og bygningsetaten.

OSLO ELVEFORUM

Oslo Elveforum (OE) ble stiftet i år 2000 og er utviklet til et arbeidsfelleskap for 12 elvegrupper og ideelle foreninger, som virker til det beste for Oslos "blågrønne struktur". Dette dreier seg om de ni vassdragene og Østensjøvannet – både blå vannløp og vannspeil og grønne kantsoner, som sammen er viktige deler av det biologiske mangfoldet i hovedstaden.

MEDLEMSORGANISASJONER

For noen av vassdragene ivaretas arbeidet av medlemsorganisasjoner: Lysakervassdragets Venner (LvV), Miljøforeningen Akerselvas Venner (MAV), Alnaelvas Venner (ALV) og Østensjøvannets Venner (ØVV).

ARBEIDSGRUPPER

Mærradalsbekken, Hoffselva med Makrellbekken, Frognerelva, Hovinbekken, Ljanselva og grensevassdragene Gjersjøelva mot Oppedgård og Ellingsrudelva mot Lørenskog har arbeidsgrupper med en kjerne av aktive vassdragsvenner, som driver sitt arbeid i kontakt med et lokalt nettverk av veforeninger, historielag, miljøforeninger og andre ideelle organisasjoner.



Bilde fra Høllaløkkka- Alna. Foto Ida F. Tønnessen.

Det er grunn til å gi anerkjennelse til Oslo kommune for aktiv holdning til rehabilitering av Oslovassdragene.

Elveadopsjon.

Gjennom dette prosjektet, som startet opp i 2006, utvides arbeidet med barn og unge med sikte på å engasjere boligsam-eier, velforeninger og bedrifter som "lokale verter" for byens blågrønne miljø langs elver, bekker, vann og dammer.

Vi innbyr skolene til å adoptere en bekk eller en elv i nærmiljøet. Dette gjøres i nært samarbeid med de lokale elvegruppene. Når avtale er inngått med en skole, utarbeider Oslo Elveforum (OE) adopsjonsbrev og kart i samarbeid med Vann- og avløpsetaten i Oslo kommune.

Skolene mottar adopsjonsbrev der de forplikter seg på:

- å oppleve og bli kjent med natur- og kulturverdiene
- å ta hensyn til planter, dyr og kulturminner
- å melde fra om ulovlig forurensning og holde vann og strandkanter fri for søppel.

Oslos ordfører underskriver adopsjonsbrevet sammen med en representant for skolen og for Oslo Elveforum. Skolene mottar en undervisningsmappe og kart til hjelp spesielt for hver enkelt skole. Adopsjonsbrevet henges på veggen i glass og ramme på et lett synlig sted.

Overleveringen av adopsjonsbrevet kombineres ofte med en samling for skolens elever eller lærere, ofte med visning av filmen Elveadopsjon i skolen. Skolene Årvoll, Kastellet og Hallagerbakken medvirker i filmen, som ligger på nettet med link fra www.osloelveforum.no.

Det er ca. 35 skoler som i dag er med i ordningen. Lokalaviser følger gjerne opp adopsjonen og arrangementene. Referansegruppen som følger opp dette prosjektet, ledes av Oslo Elveforum og har representanter fra Oslo kommune v/ Vann- og avløpsetaten (VAV), Friluftsetaten og Rusken-generalen, foruten Oslo og Omland Friluftsråd, Kontaktutvalget for Velforeninger og OBOS.

Elvevandring i fakkellys langs Hovinbekken og langs Alna den er årlige begivenheter. Guidede elvevandring forøvrig er gjennomført ved en rekke anledninger langs Osloelvene i regi av elvegupper og foreninger innen nettverket Oslo Elveforum.

Økt kompetanse og innsikt er nødvendig i en befolkning som vil verne vassdragene.



Kontakt:
Ida Fossum Tønnessen leder i Oslo Elveforum ida.fossum@gmail.no

Foreslå norsk kandidat til Europarådets landskapspris 2011!

Den europeiske landskapskonvensjonen har som mål å fremme vern, forvaltning og planlegging av landskap, og fremme europeisk samarbeid på landskapsfeltet. Europarådets landskapspris skal belønne gode praktiske tiltak som sikrer landskapskvaliteter og øker samfunnets bevissthet om landskapsverdier og hva som påvirker det.

Søknader med forslag til norsk kandidat for den europeiske landskapsprisen for 2011 må sendes innen 20. desember 2010 til Miljøverndepartementet, Postboks 8013 Dep, 0030 Oslo. E-post: postmottak@md.dep.no. Merk med "landskapsprisen". En jury velger ut norsk kandidat og sender søknaden videre til Europarådets sekretariat innen 31. desember.

Vi gjør oppmerksom på at de nominerte prosjekter skal være avsluttet/iverksatt.

Kontaktperson:
liv-kirstine.mortensen@md.dep.no

Viktige kriterier for nominasjon:

- må føre til konkret vern, forvaltning og/eller planlegging av landskap
- må utgjøre et eksempel til etterfølgelse
- aktiv deltakelse fra publikum, lokale og regionale myndigheter og andre aktører og gjenspeile landskapets kvalitetsmål
- formidlingstiltak for å øke bevisstheten om landskap

Krav til søknad:

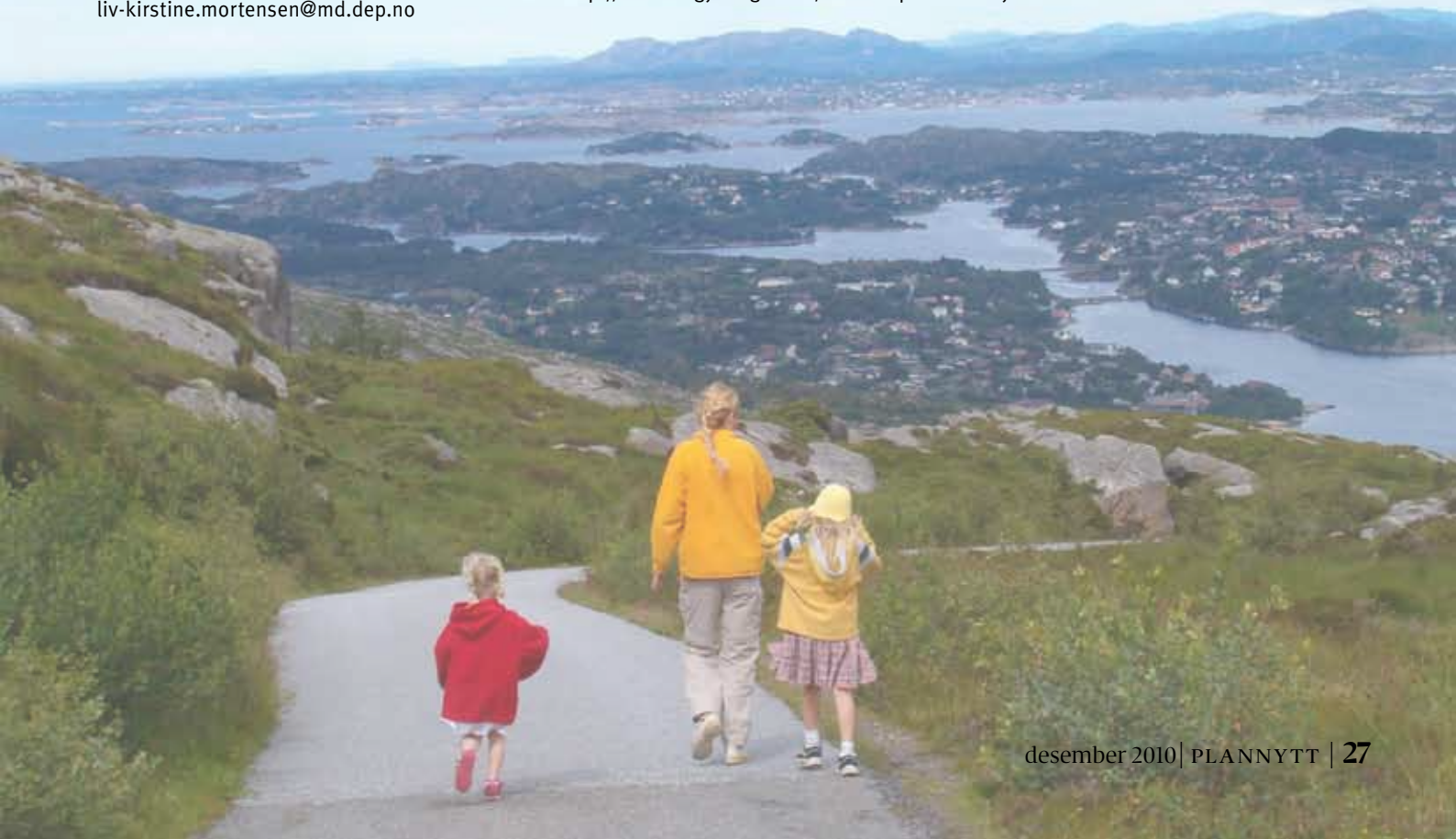
- Lokale og regionale myndigheter, og frivillige organisasjoner kan delta.
- Søknadsskjemaet må fylles fullstendig ut på engelsk eller fransk.
- Materiale som sendes må være til fri bruk for Europarådet.
- Søknader som er ufullstendige blir ikke tatt i betraktning.

Etter fristen 31. desember vil Europarådet velge en vinner og prisen deles ut den 20. oktober 2011 som er datoen for etablering av konvensjonen.

Mer informasjon om landskapsprisen og konvensjonen finnes på Europarådets nettsted: <http://www.coe.int/EuropeanLandscapeConvention>

Skjema for nominasjon til prisen:

<http://www.regjeringen.no/landskapskonvensjonen>



Trondheim kommune er tildelt Statens Bymiljøpris for 2010. Tema for årets pris er "vannet og byens liv". Trondheim får prisen for åpningen av Ilabekken som tidligere lå i rør. I begrunnelsen: "Årets vinnerkommune har gjennomført et prosjekt som demonstrerer at den tenker og handler langsiktig og tverrfaglig. I tillegg viser prosjektet hvordan god bruk av vannet kommer hele byutviklingen til gode".

Statens bymiljøpris 2010

Vannet og byens liv

700 meter av Ilabekken fra Benneches veg til Ilsvik-bassenget er åpnet, 30 daa friområde, turveg, ballplass og lekeplass er opparbeidet. I tillegg kommer omfattende miljøtiltak for å reetablere et naturlig biologisk mangfold i vassdraget. Godt tverrfaglig samarbeid og en helhetlig plan for området har vært viktig for å oppnå gode løsninger.

Behovet for bynære rekreasjonsarealer har økt i takt med fortetting av byen. Fjorden, elva og bekkedragene har vært naturlige utgangspunkt for å utvikle attraktive turvegforbindelser og rekreasjonsarealer integrert i bystrukturen. Dette gjør det miljøvennlige transportnettet mer attraktivt og det gir helsegevinster og økt livskvalitet for befolkningen.

Kommuneplanens arealdel definerer følgende målsetting for grønnstrukturen: "Grønnstrukturen skal være et nettverk av sammenhengende store og små, åpne og naturpregete areal som

skal binde sammen marka, Nidelvkorridoren, sjøen og kulturlandskapet med steder der folk bor og arbeider. Alle skal ha enkel og sikker adgang til grønnstrukturen." Dette er også forankret i "Strategier for langsiktig byutvikling i Trondheim fram mot 2030".

Åpning av bekker gir mange fordeler

Bynære bekker er blant de biologiske systemer som er mest påvirket og truet av menneskelig aktivitet. Trondheim kommune arbeider målrettet for å gjenåpne bekker som tidligere er lagt i rør. Bekkene er særlig utsatt for forurensning fra aktivitet i nedslagsfeltet. Selvrensingen på åpne strekninger er svært stor.

Flomsikring er et annet viktig hensyn som tiltak for tilpasning til klimaendringene. Kulverter og bekkelukkinger er flaskehals i vassdragene, og ved flommer som er større enn kapasiteten



Foto: Trondheim kommune

ved bekkeinntakene, er det risiko for flomveier som kan gjøre stor skade. Åpne vassdrag er i tillegg viktige leveområder og vannkilder for fisk, fugler, dyr og insekter. Åpning øker opplevelsen av landskapet og gir bedre muligheter for friluftsliv og rekreasjon langs vassdragene. Idéer og ønsker om bekkeåpninger brukes nå som en positiv drivkraft i byutviklingen. Trondheim kommune har gjennomført bekkeåpningsprosjekter i mange bekker.

Ilabekken historie

Ilabekken er del av et vassdrags-system på 10 km² som strekker seg fra Trondheimsfjorden, vest for bykjernen og innover i Trondheim Bymark. Vassdraget har hatt betydning både som byens vannkilde og som grunnlag for næringsvirksomhet. Mølle drift ble drevet av munkene på Munkholmen allerede

i 1130 og mange steder langs elven ble det vasket klær. Ved elveutløpet vokste det fra siste halvdel av 1700-tallet fram en fiskerlandsby.

Nederste 700 meter av bekken har de siste hundre år vært lagt i rør og lukket og vannkvaliteten har vært dårlig. Sjøørretbestanden var borte i over 100 år.

Prosjekt: gjenåpning av Ilabekken

Utløsende faktor for bekkeåpningen var byggingen av en miljøtunnel for ny E6 Nordre avlastningsveg som skulle krysse en gammel bekkekulvert. Prosjektet utviklet seg etter hvert til et omfattende og helhetlig miljø- og byutviklingsprosjekt der mange aktører samarbeidet. Trondheim kommune, Statens vegvesen og Ila bydel ferdigstilte prosjektet i 2008. Åpningen av bekken og tilretteleggingen av den nedre delen av vassdraget har skapt en ny og spennende ferdselsåre med en

sammenhengende tursti i grøntdrag fra fjorden og byen, helt til Bymarkas høyeste punkt.

Viktige suksessfaktorer

- Utformingen av området er basert på et godt fundert konsept; en naturlig park som blir mer ren natur jo nærmere Bymarka en kommer, og som ut mot fjorden får sterkere bypreg.
- Området fikk, gjennom kommunens kunstordning for kunst i offentlig rom, kunstinstallasjoner som også spiller på naturtemaet og historien.
- Det ble valgt stedegen vegetasjon og planter og etablert en dam med gode levevilkår for fisk og fugl. Bekken er gjenskapt som sjøørretbekk, laks har gytt og vannfugler er tilbake i området.
- Prosjektet har tatt vare på verneverdig trehusbebyggelse.
- Befolkningen har bidratt i prosessen og fått eierskap til prosjektet.

Prosjektet viser hva det er mulig å få til når mange krefter drar i samme retning, når man tør å tenke nytt og har tro på at det går.



Foto: Trondheim kommune



Kontaktpersoner:
magnhild.wie@md.dep.no

Ot. prp. nr 10 (2008-09) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen) er utgangspunktet for arbeidet med felles areal- og transportplanlegging i Oslo og Akershus. Her foreslo regjeringen et pålagt regionalt plansamarbeid under ledelse av Miljøverndepartementet. Stortinget sluttet seg til dette. I hovedstadsmeldingen (St. meld. nr. 31 (2006-2007)) pekte regjeringen på behovet for å løse styringsutfordringene, særlig innenfor areal- og transport, gjennom koordinert planlegging. Siden vinteren 2009 har Miljøverndepartementet ledet en politisk styringsgruppe med representanter fra kommunene i Akershus, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og Fylkesmannen i Oslo og Akershus. Planarbeidet har involvert en rekke andre aktører som de viktige transportaktørene (Statens vegvesen, Sekretariatet for Oslopakke 3, NSB, Jernbaneverket, Ruter AS og Kystverket) og sentrale departementer (Kommunal- og regionaldepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet).

Plansamarbeid

om areal og transport i Oslo og Akershus

Areal og transportsituasjonen i Oslo og Akershus

Prognosene viser at folketallet kan øke med 350 000 i Oslo og Akershus i løpet av 20 år. Det er konsekvensene av, og tilretteleggingen for, denne veksten som er det sentrale utgangspunktet for felles planlegging av arealbruk og transportsystem i Oslo og Akershus. Som følge av økt transport vil utslippsmengden av klimagasser kunne øke med over 40 % fra 1990 (referanseår) fram til 2030 dersom dagens trend får fortsette.

Hovedutfordringen i Osloområdet er å håndtere vekst på en bærekraftig måte. Med økende biltrafikk vil de mest sentrale byområdene utsettes for økte miljøbelastninger i form av dårlig lokal luftkvalitet og støyplager, økt trengsel og køer på gatenettet og i kollektivnettet. Dette rammer de tettest befolkede byområdene som allerede har de største miljøbelastningene, og kan på lengre sikt medføre at de sentrale byområdene får redusert attraktivitet som bosted, arbeidssted, kultur- og handelssentrum.

Oslo er navet både for gods- og persontransporten i landet. Hovedstadsregionen er avhengig av velfungerende transportkorridorer. I tillegg er det avgjørende at kapasiteten gjennom sentrum og til og fra sentrum fungerer tilfredsstillende.

Plansamarbeidets anbefalinger

Plansamarbeidet legger til grunn at Oslo/Akershus også i fremtiden skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa med et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur. Regionen skal ha et effektivt og miljøvennlig kollektivtransportsystem som gir tilgjengelighet for alle og lavest mulig behov for biltransport.

Gjennom plansamarbeidet skal regionen bidra til å oppfylle de nasjonale målene om at Norge skal være klimanøytralt innen 2030, om at den årlige omdisponeringen av dyrka jord halveres og at naturmangfoldet forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om naturtyper og arts- mangfold. Samtidig må det legges til rette for å håndtere en sterk framtidig vekst i befolkningen slik at byer og tettsteder i Oslo og Akershus utvikles med kvalitet og innhold. Investeringer og prioriteringer i transportsystemet må understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk.

I avveiningen mellom målet om å bygge tettere og utvide knutepunkter i kollektivtransportsystemet og målet om å unngå nedbygging av dyrket mark og verdifulle grønne områder, ønsker fylkeskommunen og kommunene at målet om fortetting gis forrang på nærmere bestemte vilkår. En slik prioritering, kan legge til rette for en utbygging og et utbyggingsmønster som på lang sikt gir økt kollektivandel

og demper utbyggingspresset på dyrket mark, og slik sett øker muligheten for å oppnå målet om å unngå tap av dyrket mark.

Arbeidet peker på at alle involverte parter må forplikte seg til å følge opp de føringer som planarbeidet ender opp med. Fra kommunale og regionale myndigheter understrekes det at det er en forutsetning for å komme fram til gode og helhetlige løsninger at også regjeringen slutter opp om arbeidet.

Det må bli bedre sammenheng mellom nasjonale samferdselspolitiske mål, statlige og regionale transportplaner og kommunenes arealplaner. Det er behov for en bedre koordinering og forutsigbarhet fra statlig og regional side i arealforvaltningen.

I planarbeidet er det konkludert med at den nåværende fordelingen av veksten ikke kan fortsette. En ser for seg to utviklingsmuligheter, enten at veksten konsentreres til Oslo og noen få byer i Akershus eller at veksten kanaliseres til knutepunkter i kollektivnettet og stasjonsbyer i Akershus og til Oslo. Gjennom planarbeidet skal en utrede disse alternativene.

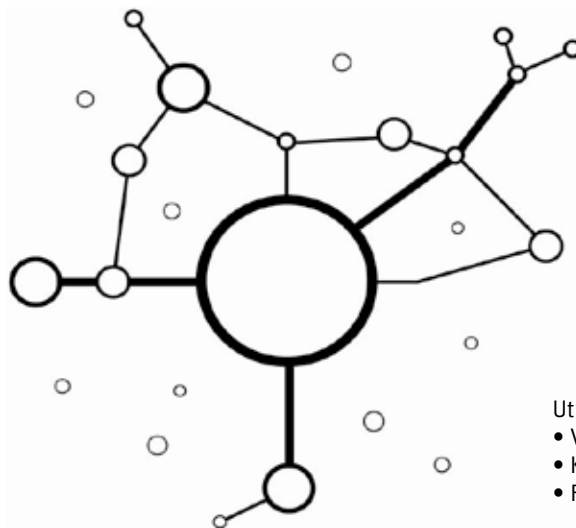
Det er konkludert med at det skal utarbeides en felles regional plan for areal og transport i Akershus og Oslo. Planen skal inneholde et strategisk arealkart som også avklarer prinsipper for grenser mot LNF-områder. Videre skal planen behandle virkemiddelbruk, finansiering og gjennomføringsforpliktelser.

Planen skal legges til grunn for kommuneplanenes arealdel, fylkeskommunale prioriteringer innen areal og transport, statlig sektorplanlegging.

Plansamarbeidet skal utarbeide planstrategi og planprogram som skal sendes på høring vinteren 2011. Det er de regionale planmyndighetene Oslo kommune og Akershus fylkeskommune som sender strategi og program på høring og som fatter de endelige vedtak. Planstrategien skal godkjennes av Kongen i statsråd. Det er de regionale planmyndigheter som vedtar planprogrammet.



Kontaktperson:
terje.kaldager@md.dep.no



Utviklingsalternativer

- Videreføre historisk utvikling
- Konsentrert utvikling av byer
- Fortetting i knutepunkter

Internettverktøy for bedre planlegging

Kommunene er viktige miljø- og samfunnsutviklere, men informasjon knyttet til dette arbeidet er ofte lite tilgjengelig. Prosjektet Livskraftige kommuner har utviklet et webverktøy som kan bedre kommunenes evne til å dele miljø- og samfunnsinformasjon.



Binder sammen og legger til rette for deling

Portalen er åpen og løfter frem gode eksempler i form av tekst, bilde og video fra en rekke kommuners arbeid med sin miljø- og samfunnsutvikling. Portalen samler også viktige grunnlagsdata i form av kommunerelevante kartløsninger, miljødata og statistikk.

Kommuner som benytter seg av www.livskraftigekommuner.no til fremstilling av egen miljø- og samfunnsutvikling har et fleksibelt verktøy, da løsningen gir frihet til å bygge opp sidene etter egne satsingsområder og metoder.

Planstrategiene

Planstrategiene, som skal utarbeides av alle norske kommuner innen høsten 2012, vil forutsette en fremstilling av kommunens utviklingstrekk, utfordringer og strategiske mulighetsrom. Kommunesidene på www.livskraftigekommuner.no har en oppbygning som kan løse kravene kommunal planlegging. Kommunene kan skrive tematiske analyser hvor det redegjøres for utviklingstrekk, utfordringer og muligheter.

Hvordan komme i gang?

Det har vært gjennomført et kursopplegg høsten 2010. I tillegg er det utviklet videoveiledere som gjør brukerskelen lav.



Kontakt webredaktør og eventuelt coacher for mer informasjon:

Bjarne Aksnes Martinsen, webredaktør/
spesialkonsulent, (tlf. 40065290)
bjarne.martinsen@ks.no
Hilde Sofie Hansen, miljøvernleder Rana
kommune (coach), (tlf. 75145212)
hilde.sofie.hansen@rana.kommune.no
Robert Svendsen, miljøvernrådgiver Arendal
kommune (coach), (tlf. 99698141)
robert.svendsen@arendal.kommune.no

FIGUR1:

Hvordan bruker kommuner verktøyet
Verktøyet har blitt utviklet i samarbeid med et nettverk av kommuner. Rana kommune og Lørenskog kommune har for eksempel vinklet sine sider i retning av miljøinformasjon. Lørenskog har i tillegg til den tekstlige fremstillingen satset på videokommunikasjon for å synliggjøre sine aktuelle prosjekter. Arendal kommune har satset på å integrere sosiale medier som youtube, facebook og twitter. I tillegg har Arendal, for å oppnå et innbyggernært miljøvernarbeid, satset på en integrering av egne elever og skoler i produksjonen av videoer.

FIGUR2:

Tilpasset statistikk og rapportgenerator

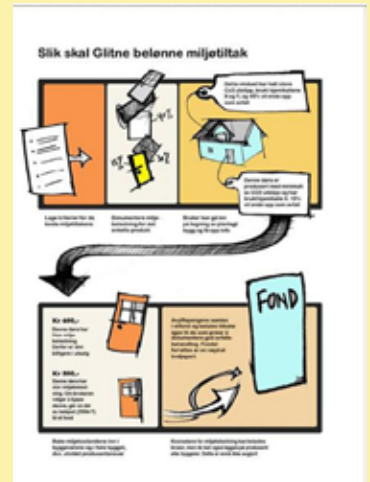
Det er i tilknytning til portalen utviklet et brukervennlig og kommunerelevant statistikkverktøy (<http://livskraftig.bedrekommune.no>). Verktøyet gir gode og lettfattelige fremstillinger av viktig miljø- og samfunnsstatistikk. Sammenlikninger og ulike fremstillingsformer kan velges for alle norske kommuner og for en rekke ulike indikatorer og år. I tillegg kan informasjon og fremstilling eksporteres til excel, pdf, som lenke eller som html-lenke.

FIGUR3:

Rapporter fra kommunesidene kan tilpasses og fremstilles i pdf-format. Rapporter produseres ved hjelp av rapportgeneratoren og kan brukes som vedlegg i for eksempel kommunal saksbehandling eller i plansammenheng.

GLITNE – verdsetting av miljøeffekter for en grønnere byggenæring

Byggenæringens virksomhet har stor innvirkning på miljøet, blant annet står drift av bygg, anlegg og eiendom for opp mot 40 prosent av innenlands sluttbruk av energi i Norge. Prosjektet GLITNE vil gi byggebransjen muligheten til å gjøre noe med noen viktige miljøutfordringer.



Illustrasjon: Raymond Nilsson/SINTEF

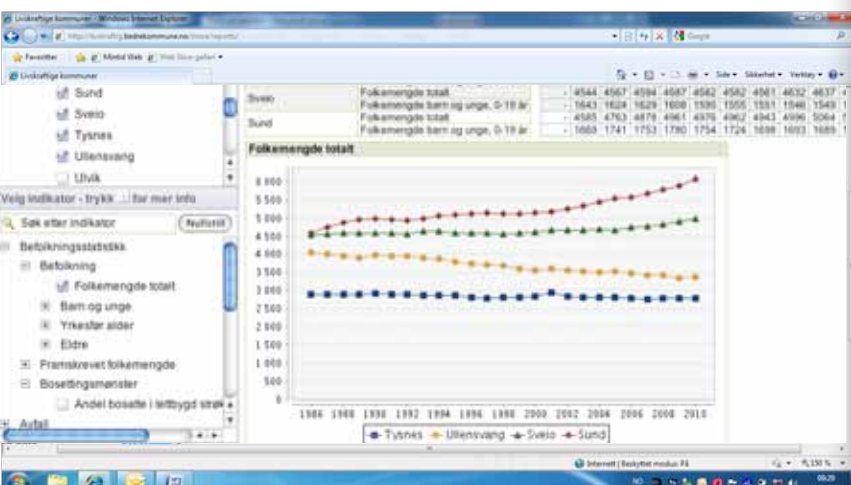
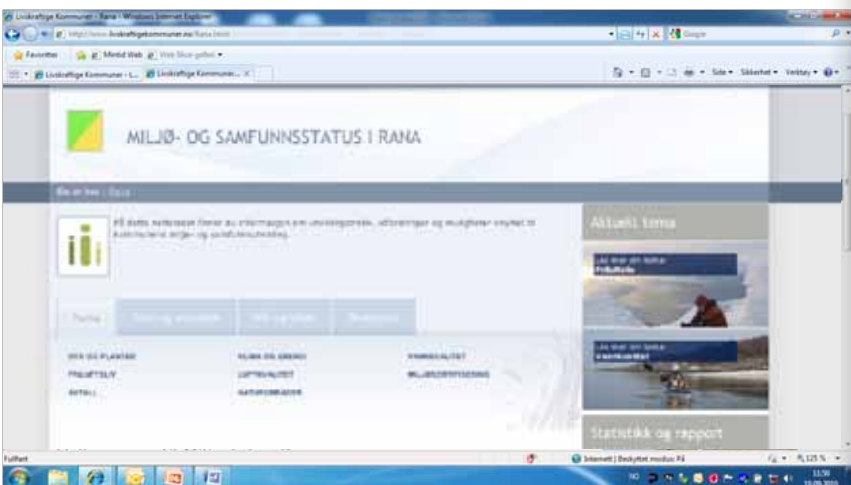
Ideen er å opprette et Byggenæringens Miljøfond der byggherre betaler et miljødeposittum før oppføring, og når bygget en dag skal rives, dekker fondet håndteringen av avfallet. De 7 millioner nye kvadratmeter som årlig bygges i Norge vil med dette bli satt inn i et livsløpsperspektiv.

Prosjektet har bidratt til utvikling av et verktøy for beregning av miljøbelastning (klima og avfall) for planlagte bygg. Med en utvikling i retning av mer lavenergi- og passivhus, så vil dette bidra til at energibruken i bruksfasen av bygg går ned, og miljøbelastningen knyttet til oppføring av bygget blir mer viktig. Undersøkelser av casebygg i GLITNE viste at hele 50 prosent av klimabelastningen er knyttet til oppføring og produksjon av materialer og resten er knyttet til driften.

GLITNE er et brukerstyrt prosjekt eid av Snøhetta. Prosjektledelsen har ligget hos SINTEF Byggforsk. Blant partnerne finner vi blant annet entreprenørfirmaet NCC, Miljøstiftelsen Bellona og Veolia miljø. Mer informasjon, se www.sintef.no/glitne.



Kontaktperson:
kristin.holthe@sintef.no
SINTEF Byggforsk



Fra 1. juli 2010 gjelder ny byggesaksdel til plan- og bygningsloven, med tilhørende forskrifter. I ny lov er rammene for miljøkrav til bygg og materialer i bygg blitt tydeligere, og det er vedtatt å forankre krav om avfallsplaner i plan- og bygningsloven. I den nye byggt tekniske forskriften er kravene presentert i en ny, logisk struktur. Siktemålet er en forskrift som er enklere å forstå og praktisere for aktørene.

Teknisk forskrift

- energieffektivitet i bygg og avfallsplan

Energieffektivitet og energibruk i bygg

Kravene til energieffektivitet i bygg ble skjerpet med ca 25 % fra 1. februar 2007 (TEK 07). Det var imidlertid en overgangsperiode på 2 ½ år før kravene trådte inn for fullt fra 1. august i fjor. Det er derfor relativt få bygg som er oppført etter kravene. I TEK 07 er det også krav om at en vesentlig del av varmebehovet skal dekkes med annet enn fossilt brensel eller elektrisitet. Den nye byggt tekniske forskriften viderefører dagens oppdeling i separate krav til energieffektivitet og energiforsyning. I arbeidet med nye energibestemmelser var det denne gangen energiforsyningen for bygg over 500 m² som stod i fokus. Hovedregelen for disse byggene er at 60 prosent av netto varmebehov skal dekkes med annen energiforsyning enn direktevirkende elektrisitet eller fossile brensler, mens hovedregelen for øvrige bygg er en likelydende regel på 40 prosent.

Den nye byggt tekniske forskriften har også et nytt krav om at det ikke er tillatt å installere oljekjel for fossilt brensel til grunnlast.

Videre er det foretatt noen justeringer i kravene til energieffektivitet. Kravene i TEK 07 ble møtt med kritikk på enkelt punkt. Dersom man tok i bruk varmegjennvinnere med høyere gjenvinningsgrad enn det som var lagt til grunn i kravsnivået (70 %), så ville det være mulig å bygge næringsbygg med mye glass i fasade. Slike løsninger kan gi bygg med stort varmetap vinterstid og stort kjølebehov resten av året. Dette er bakgrunnen for at det nå foretas justeringer i energikravene. Kravene vil baseres på 80 % varmegjenvinning for næringsbygg mot 70 % i TEK 07. I tillegg introduseres to nye minstekrav som også har som formål å sikre mer fornuftig bruk av glass i fasade. Dette omfatter en grense for andel glassareal i fasade i forhold til oppvarmet bruksareal (BRA) og en totalsolfaktoren for solbelastede fasader.



Passivhus – Løvåshagen - Foto: Knut Egil Wang Arkitekt: Abo Plan & Arkitektur

En full revisjon av kravene kan forventes i løpet av de nærmeste årene. Da vil kravene kunne rykke et godt stykke nærmere passivhusnivå. I Klimaforliket ble det lagt opp til en innføring av passivhus som forskriftsnivå innen 2020. Det foreligger utredninger og rapporter som indikerer at det kan være mulig å innføre passivhus som kravsnivå tidligere enn dette. Kommunal- og regionalministeren har satt ned en arbeidsgruppe for energieffektivisering i bygg som skulle gi forslag til opptrapping av energikravene. Arbeidsgruppen overleverte sin rapport til kommunal- og regionalministeren 23. august. Gruppen mener det er realistisk å redusere energibruken til drift av bygg med netto 10 TWh per år innen 2020, fra 80 TWh per år til 70 TWh per år. Da er det tatt hensyn både til antatt bygge- og riverate. Innen 2040 mener gruppen det er mulig å halvere dagens energibruk til drift av bygg til netto 40 TWh per år.

Avfallsplan:

God avfallshåndtering bidrar til et bedre miljø og er derfor en viktig side av byggesaken. Hvert år oppstår det nesten like mye avfall fra nybygg, rehabilitering og riving som den samlede mengde husholdningsavfall i Norge. Å redusere avfallsmengden og sikre en forsvarlig behandling av avfallet som oppstår har derfor stor betydning. Reglene om byggavfall er overført fra forurensningslovgivningen til plan- og bygningslovgivningen. Plan- og bygningsloven er den sentrale loven for byggesaker, og vi drar nytte av lovens saksbehandlingsregler. Videre er de fleste aktører i byggebransjen mer kjent med plan- og bygningslovens system og regler. Kravene er nå tatt inn i byggt teknisk forskrift. I denne runden ble det funnet riktigst å overflytte kravene i den form de forelå uten vesentlige materielle endringer. For å oppnå en god tilpasning til byggesaksbestemmelsene er det ikke krav om innsending av avfallsplan og miljøsaneringsbeskrivelse, men der dette

kreves, jf. byggt teknisk forskrift § 9-6 og § 9-7, skal sluttrapport som dokumenterer faktisk disponering av avfallet vedlegges ved søknad om ferdigattest.

Fokus på miljø og bærekraftig utvikling har kommet for å bli. Vi skal redusere produksjonen av avfall og øke omfanget av gjenbruk. KR D kommer derfor til å jobbe aktivt med krav til avfallshåndtering også i fremtiden.



Bilder av konteinere for avfallsortering er fra byggeplassen til nye R6. Foto: Sindre Samsing



Kontaktperson:
sindre.samsing@krd.dep.no

Bosettingstettheten i landets tettsteder har økt svakt de siste ti årene. Siktemålet med de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging om å få til mer konsentrert og tettere utbygging har dermed bare vært en betinget suksess. Målet om en endring i transportmiddelfordelingen i favør av mer gange og sykkel samt kollektive transportmidler, har en ikke lykkes å realisere. Vi utfører en stadig større del av våre reiser med privatbil – og vi reiser stadig lengre. Målet om en demping av transportomfanget blir dermed heller ikke imøtekommet. Det ser ikke ut til at kommunene gjør jobben sin slik staten vil. Det må nok sterkere lut til, f eks når det gjelder parkering. Men situasjonen ville kanskje vært enda verre uten disse retningslinjene?

På gjensyn om areal- utvikling og transportbehov

Det er 17 år siden de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR-SATP) ble innført. Intet jubileumsår, men kanskje kan vi likevel stanse opp og se hva den har ført med seg. Skjønt, det er ikke lett å si noe om hva som ville skjedd uten retningslinjene. Så historieskrivingen må mer bli kort å skissere noen trekk av hva som har skjedd i retningslinjenes levetid, enn å påpeke dens betydning. En forskningsbasert evaluering bør for øvrig være klar til retningslinjenes 20-årsmarkering.

Transportmengde og transportmiddelfordeling

Siktemålet var mindre transportmengde og mer bruk av alternative

transportmidler til privatbilen. Virkemidlene skulle være arealbruk og prioritering av å tilrettelegge for kollektivtrafikken, heller enn å utvide vegkapasiteten hvis køsituasjoner oppstår. Slik prioritering har ikke vært en særlig utbredt aktivitet. Den eneste evalueringen om bruken av denne paragrafen – 3.5 - er ti år i år (Moen og Strand 2000). Den viste at retningslinjenes paragraf i liten grad ble fulgt opp ved det forberedende planleggingsarbeidet knyttet til utvikling av ny transportinfrastruktur. Det er i tråd med det senere inntrykket av at retningslinjene først og fremst har vært gode å ty til i tekstlig planleggingsarbeid, og i mindre grad virksomme i de konkrete utbyggingssituasjonene.

Bak anbefalingene i de rikspolitiske retningslinjene om å begrense trans-



Foto: Marianne Gjørsv

portmengden, endre transportmiddel-fordelingen, samt bygge med høy tetthet, og særlig i kollektive transportknutepunkter, lå antakelser om at den enkelte reiser kortere, og reiser mer med kollektive transportmidler og

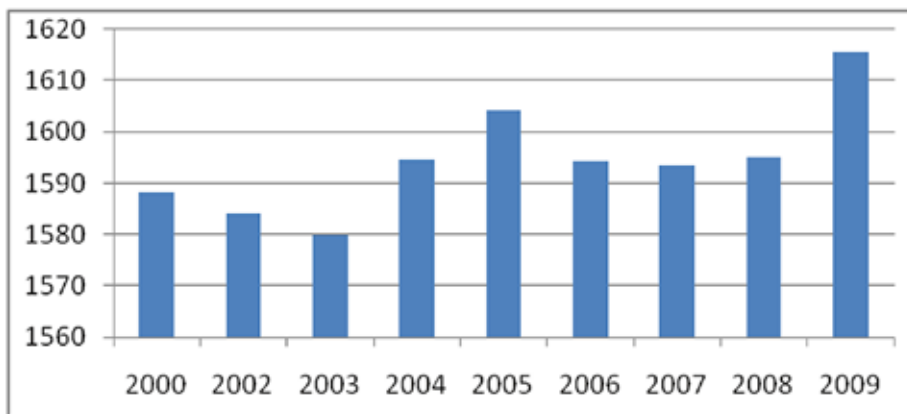
To dr gradsavhandlinger står sentralt her blant norske studier; Petter Næss' avhandling *Urban form and energy use for transport: A Nordic experience* med studier av 30 boligområder i Osloområdet (kap 5 i avhandlingen), av 6 arbeidsplasser i Osloområdet (kap 6), av 22 nordiske byer (kap 3) og av 67-100 svenske byer og 15 svenske pendlingsregioner (kap 4), og Kathrine Strømmens studie av ABC-prinsippene i avhandlingen *Rett virksomhet på rett sted*. Også Engbretsens studie (2003) basert på reisevanedata betoner bystrukturens betydning for reiseomfang og reisemiddelfordeling.

går og sykler mer om en bor eller arbeider i områder med høy utbyggingstetthet – og i områder med stort mangfold av aktiviteter. Da den rikspolitiske retningslinjen ble vedtatt i 1993, var forskningsresultatene ganske beskjedne i omfang om de nevnte sammenhengene. I årene som har gått, er imidlertid de antatte sammenhengene blitt bekreftet i en rekke studier. Den siste av norske studier som underbygger betydningen av utbyggingens tetthet, dens avstand til sentrum og mangfoldet av aktivitet innenfor det området utbyggingen foregår, er Engbretsen og Strands studie (2010) av kjøpesenterlokalisering og tilhørende transportmengder og transportmiddelfordeling. Studien viser at transportomfanget med bil øker med senterets økende avstand fra sentrum. Transportmiddelfordelingen er på tilsva-

rende vis påvirket av avstand til sentrum, befolkningstettheten i senterets omland og mangfoldet av aktiviteter i næromlandet, blant annet. Det er heretter ingen grunn til å tillate kjøpesenterlokaliseringer i byenes og tettstedenes utkanter, dersom en vil følge opp RPR-SATP.

Utbyggingstetthet

Mer konsentrert utbygging og fortetting innenfor eksisterende tettsteder skal gi både mindre transportomfang og mer miljøvennlig transport. Statistisk sentralbyrås data om befolkningstettheten i landets tettsteder viser at det har skjedd lite med tettheten i landets tettsteder. Fra 2000 og fram til 2009 økte tettheten 0.2 prosent per år (figur 1). Bosettingstettheten har økt svakt i de mest folkerike tettstedene,

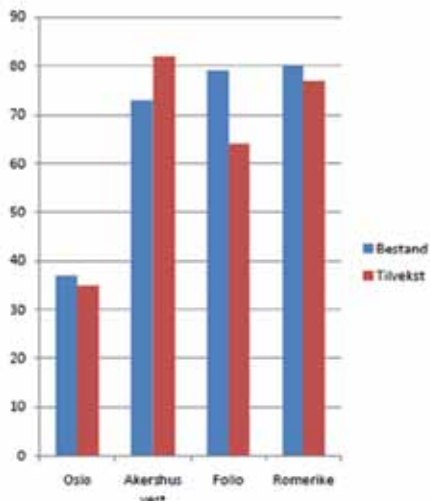


Figur 1: Utviklingen i bosettingstetthet (befolkning per km²) i norske tettsteder i perioden 2000-2009. Kilde: SSB tabell o4862 Areal og befolkning i tettsteder

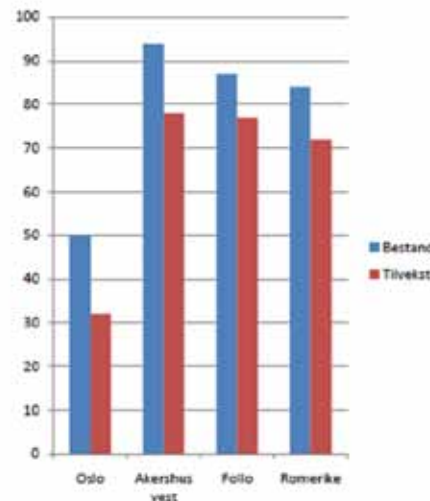
mens den har avtatt noe i mindre folkerike. I perioden fra 2000 til 2005 var det bare tettsteder med over 100.000 innbyggere som reduserte sitt tettstedsareal per innbygger. De minste tettstedene hadde den minste tette utbyggingen. I 20-årsperioden fra 1985 til 2005 ble fra 59 til 86 prosent av ulike boligtyper etablert innenfor eksisterende tettstedsgrenser. De mest arealkrevende og også vanskeligste å betjene med kollektivtransport – eneboligene – ble i størst utstrekning etablert utenfor de eksisterende tettstedene. (Riksrevisjonen 2007).

Selv om tendensen til fortetting er svak på landsbasis, finner vi den noe sterkere i Oslo. Etter årtusenskiftet har befolkningstettheten i Oslo økt med knapt en prosent i året, fra 38 personer per hektar til vel 42 (Næss m fl 2009). Utvikling av knutepunktsutbygging har også skjedd i en viss utstrekning, men langt de fleste både arbeidsplasser og boliger lokaliseres fortsatt utenfor kollektivknutepunktene, eksempelvis i Akershus-kommunene. Mens fra 6 til 17 prosent av boligene i ulike deler av Akershus i 2002 var lokalisert innen 500 meter fra kollektive knutepunkter, er tilveksten i perioden fra 2002 til 2007 av boliger for 20-30 prosent vedkommende lokalisert til slike områder (figur 2). Den samme tendensen gjelder for næringslivets lokalisering (Oslo kommune 2009). En drastisk endring i slike forhold bør komme istand, og de nye retningslinjene for regional planlegging i den nye plan- og bygningsloven bør kunne bidra til en slik nødvendig endring i utviklingen.

Næringsarealer – eksisterende 2002, og nye 2002-2007 – utenfor 500 meter fra knutepunkt i Oslo og delregioner i Akershus



Boliger – eksisterende 2002, og nye 2002-2007 – utenfor 500 meter fra knutepunkt i Oslo og delregioner i Akershus



Figur 2: Lokalisering av boliger og næringsarealer i Akershus i perioden 2002-2007 – andel utenfor 500 meter fra knutepunkter i Oslo og delregioner i Akershus. Kilde: Oslotrender 2009

Tabell 1 Daglige reiser i Oslo og Akershus (Kilde: RVU 2005)

Variasjoner i befolkningstetthet, utbyggingsmønstre og transportsystem i de to delene av Osloregion gjenspeiles i reisevanene og reisemønstrene. Oslos befolkning reiser kortere per dag, de reiser sjeldnere, de reiser oftere med kollektive transportmidler og de bruker mindre tid daglig til å reise enn

folk bosatt i Akershus. De mest pålitelige data om dette har vi fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra Transportøkonomisk institutt, sist gjennomført i 2005, hvis resultater er gjengitt i tabell 1 (Denstadli m fl 2006). Det tabellen viser er helt i tråd med de antakelsene som lå bak utformingen av de rikspolitiske retningslinjene; bygget tett, bygge i kollektivknutepunkt, prioritere kollektivtransporten. En rekke forskningsarbeider dokumenterer disse sammenhengene mellom byplanfaktorer og transportmengde og transportmiddelfordeling. Fakta taler sjelden taler for seg selv, men data om reisevaner for Oslo og Akershus er i hvert fall svært så talende.

Parkering inn i retningslinjen

Bilhold og bilbruk er avhengig av at det også finnes parkeringsmuligheter. At parkeringsvilkårene ved arbeidsplassen har stor betydning for transportmiddelvalg ved reiser til jobben, er godt dokumentert gjennom en rekke undersøkelser (blant annet Hansen 2002, Næss & Sandberg 1998, Næss, Mogridge & Sandberg 2001, Tennøy & Lowry 2008). Senest har vi vist det i forundersøkelsen av Bybanen i Bergen (Christiansen, Engebretsen & Strand 2010).

En parkeringspolitikk uttrykt ved eksempelvis maksimumsnormer i ulike områder, og gjerne kombinert med frikjøpsordninger, kan være nyttige virkemidler for forming av lokalmiljøer. Ved at parkeringsplassene i mindre grad reserveres til spesielle brukere eller virksomheter, sikres en bedre utnyttelse av de plassene som tillates. Skattlegging av det godet som tilgang til parkering ved eksempelvis arbeidsplass representerer, virker også som en overmoden sak.

Det synes inkonsekvent, og som en klar mangel, at parkering som politikkom-

	Oslo	Akershus
Reiselengde totalt (km)	30.2	44.6
Reisetid totalt (min)	63	74
Antall reiser	2.91	3.25
Andel reiser med bil som fører	36	56
Andel reiser med bil som passasjer	10	11
Andel reiser kollektivt	20	12
Andel reiser til fots	30	17
Andel reiser med sykkel	4	3

Tabell 1 Daglige reiser i Oslo og Akershus (Kilde: RVU 2005)

råde ikke inngår i de rikspolitiske retningslinjene som gir instruksjoner om hvordan arealplanleggingen og transportplanleggingen skal koordineres. Det er på tide å få dette elementet på plass.



Kontaktperson:
Arvid.Strand@toi.no
Transportøkonomisk institutt

Referanser

Christiansen, Petter, Øystein Engebretsen og Arvid Strand 2010: Bybanen i Bergen. Forundersøkelse av arbeidspendling og reisevaner. TØI rapport 1102/2010 (kommer)
Denstadli, Jon Martin, mfl 2006: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 –nøkkelrapport. TØI rapport 844/2006
Engebretsen, Øystein (2003): Byreiser. TØI rapport 677/2003
Engebretsen, Øystein og Arvid Strand (2010): Fakta om handel, kjøpesenter og transport. TØI rapport 1087/2010
Hanssen, Jan Usterud 2002: Parkeringspolitikk og bærekraftig byutvikling. TØI rapport 615/2002
Moen, Bjørn og Arvid Strand 2000: "Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre...": (RPR-SAT, pkt. 3.5) NIBR prosjektrapport 2000:01 Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning
Næss, Petter, Teresa Næss og Arvid Strand 2009: Utfordringen om bærekraftig mobi-

litet i byplanlegging og byutvikling i Osloregionen. TØI rapport 1024/2009
Næss, P. & Sandberg, S. L. (1998): Choosing the fastest mode? NIBR-rapport 1998:15.
Næss, P.; Mogridge, M. H. J. & Sandberg, S. L. (2001): "Wider Roads, More Cars." Natural Resources Forum, Vol. 25, pp. 147 – 155
Næss, P. (1995): Urban Form and Energy Use for Transport: A Nordic Experience. Dr. Ing-avhandling. Trondheim: Norges tekniske høgskole.
Oslo kommune, Byrådsavdeling for finans og utvikling (2009): Oslostrender 2009
Riksrevisjonen 2007: Riksrevisjonens undersøkelse av bærekraftig arealplanlegging og arealdisponering i Norge. Dokument nr. 3:11 (2006-2007)
Strømmen, Kathrine (2002): Rett virksomhet på rett sted. Dr. ing.-avhandling.
Tennøy, Aud og Mike Lowry 2008: Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken TØI rapport 997/2008

Poenget med bystrategiprojektet er å skape helhetlige og avtalefestede areal- og transportpakker mellom forvaltningsnivåer og på tvers av kommunegrensene. Samarbeidet mellom fem fylker, 26 bykommuner, statlige transportetater og interesseorganisasjoner i Prosjekt Bystrategi Region sør har resultert i en felles strategi forankret i Nasjonal transportplan 2010–2019. Strategien er felles for de fire byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen og definerer utvikling av felles, forpliktende arenaer for samhandling.

Bystrategi Region sør

- et regionalt bystrategiprojekt av nasjonal betydning



kt gjennomføringsevne er hovedpoenget med forpliktende samarbeid om helhetlige bypakker.

Takket være kunnskapsutveksling i nettverk er det mulig for alle å bevege seg like raskt mot målene. Strategiene definerer utvikling av felles, forpliktende arenaer for samhandling for å skape helhetlige avtalefestede areal- og transportpakker mellom forvaltningsnivåer og på tvers av kommunegrensene.

Samarbeidet har sitt utspring i Prosjekt Bystrategi Region sør som ble startet av Statens vegvesen i 2007. Statens vegvesen har som samfunnsaktør et stort ansvar for å tenke helhet innen areal- og transportplanlegging. Dette krever gode prosesser for dialog og samarbeid, høy faglig kompetanse og

at man forholder seg til bredden i problemstillingene.

Fire byregioner

Bystrategien definerte de fire flerkjernede byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen som innsatsområder.

I bystrategiprojektet ble det tatt initiativ til å skape møteplasser for forpliktende samarbeid om areal og transport. Samarbeidsprosjektet blir gjennomført som et sektor-, kommune og fylkesovergripende prosjekt, og baserer seg blant annet på erfaringene fra ATP-prosjektet i Kristiansandsregionen.

Byregionene utgjør kjerneområder i de urbane delene av Region sør hvor det ligger godt til rette for å utvikle kollek-



Kart som viser byregionene med tilhørende kommuner

som bygger på innovasjon, nettverk, toleranse og livsglede. Næringslivet må trekke til seg kreative mennesker for å skape verdier. Disse dynamiske personene etterspør urbane kvaliteter. Byrom og urbane møteplasser vil derfor få stor betydning, for det er her de kreative hodene ønsker å møtes for å utveksle ideer og utvikle sine nettverk. Fremtidens by- og næringsutvikling må derfor sette møte mellom mennesker i sentrum for byutviklingen.

Mål

Overordnet mål for bystrategien i Region sør er å skape attraktive, konkurransedyktige og miljøvennlige byregioner. Areal og transportområdet spiller en avgjørende rolle for at det skal være mulig å nå dette målet.

Regionalt utviklingsprosjekt

Bystrategien omhandler tre hovedområder:

1. Samarbeid mellom aktørene i byutviklingen
2. Intern utvikling og samarbeid i Statens vegvesen Region sør
3. Kompetanseheving på byutvikling, samordnet areal- og transportplanlegging og virkemiddelbruk

Bystrategiarbeidet skal håndtere viktige sammenhenger og problemstillinger mellom disse tre områdene og få fram erfaringer fra byprosjekter i og utenfor Region sør som kan bidra til dette. Det er et nært samarbeid med det nasjonale utviklingsprosjektet Framtidens byer i den videre prosessen.

tivtransport som grunnstamme for transportsystemet.

Nasjonal transportplan 2010-2019

Samarbeidsprosjektet har definert to hovedstrategier i Nasjonal transportplan:

- Etablere en felles regional arena for samhandling, beslutning og gjennomføring innen areal og transport for hver av de fire byregionene i Region sør.
- Bidra til å etablere avtalefestede transport- og arealpakker mellom statlige transportetater, fylkeskommunene og kommunene med regional enighet om tiltak, arealforvaltning og finansiering.

Utfordringer

Attraktive og levende byer er et gode både for befolkningen, næringslivet og miljøet. Tradisjonell arealutvikling med byspredning, satellittutbygging og kjøpesentra utenfor byene og langs hovedveg er den største utfordringen både på kort og lang sikt. Denne arealutviklingen er direkte årsak til økte transportbehov og truer eksisterende bysentra. Utviklingen er miljøfiendtlig fordi den gir mer bilbruk og hindrer et godt kollektivtilbud og økt gang- og sykkeltrafikk. Et trendbrudd må til for å skape konsentrert arealutvikling i eksisterende byer og utvikling av knutepunkter langs kollektivaksjer.

Mange av de bedriftene vi skal leve av i fremtiden er ennå ikke skapt. Byene er viktige i en samfunnsutvikling



Sykkelbyen Sandefjord åpner ny strekning i forbindelse med en bystrategikonferanse

Konkret om arbeidet i byregionene

Prosjektet har så langt tatt initiativ til samarbeidsprosjekter i Buskerudbyen og Vestfoldbyen og bidratt til å styrke bystrategisamarbeidet i Grenland. Prosjektet har bidratt til areal- og transportsamarbeidet mellom Arendal og Grimstad. Prosjektet har også pekt på behovet for samarbeid om regionale problemstillinger innen areal og trans-

port mellom ATP Kristiansandsregionen og ATP Arendal-Grimstad.

Bystrategiprojektets åpne og dynamiske strategiprosess internt og eksternt, har blitt godt mottatt. Samarbeidspartnerne har gitt positive tilbakemeldinger til Statens vegvesen for å ha tatt på seg rollen som samfunnsaktør To av de tre byområdene som omfattes av fireårig belønningsavtale for kollektivtrafikk i Norge ligger i Region sør. Det er Buskerudbyen og Kristiansandsregionen. Det viser at bystrategiprojektet allerede har levert viktige resultater og lagt grunnlag for regionale og lokale initiativ i årene framover. Dette har lyktes gjennom en åpen og inkluderende samarbeidsprosess.

FOU-prosjekter

Miljøvennlig bytransport

Etatsprosjektet Miljøvennlig bytransport i Vegdirektoratet har i samarbeid med bystrategiprojektet utarbeidet en

mulighetsstudie med erfaringer fra mobilitetsrådgivning. <http://www.bystrategi.no/groenn-mobilitet.4788501-71096.html>

Indikatorer for miljøvennlig bytransport

Det jobbes også med et prosjekt for utvikling av indikatorer for miljøvennlig bytransport. Oppdraget omfatter en kartlegging av erfaringer med indikatorer nasjonalt og internasjonalt og en utvikling av et indikatorsett som skal implementeres i Statens vegvesen. Oppdraget skal ferdigstilles i 2011.

Prosjektet Bystrategi region sør har nettadressen www.bystrategi.no Her finnes ytterligere informasjon om

prosjektet, fagrapporter og egne sider for de ulike byregionene.



Kontaktpersoner:
eva.preede@vegvesen.no og
gunnar.ridderstrom@vegvesen.no



Innsigelsessaker

INNSIGELSESAKER FERDIGBEHANDLET 26.4.2010-7.10.10

Kommune (fylke)	Plantype, navn, formål R=reg.plan, K=kommuneplan, KDP=kommunedelplan	Innsigelsesorgan, begrunnelse FM=fylkesmann, FK= f.kommune, SV=Statens vegv. REIN=reindriftsforvaltningen	UT fra MD	Resultat
Innkomet 2009				
Flå (Buskerud)	R-vei til Sauvaldammen	FM: Ny hyttevei - urørt natur, grøntkorridor	26.4	TF
Vestby (O & A)	R- Sole skog skole og idrettsanlegg	FLS: Omdisp av dyrket mark – jordvern	29.4	IF
Norddal (M&R)	R – Murigrandane	FM: Hotell/helseinstitusjon – samfunnsikkerhet.	7.5	IF
Melhus (Sør-Trl)	KDP – Kommunedelplan LNF Melhus	FM, FLS – Spredt fritidsbebyggelse - avstand til vinterbrøytet vei, kulturlandskap og beiteinteresser, INON	25.5	DF
Rennesøy (Rogaland)	R – Askje nærings- og boligområde	FM: Forretningsområde – strid med FDP-J, boliger, kommuneplan og nærhet til E39	25.5	TF
Bergen (Hordaland)	K – Arealdel 2006-17	FLS: Boligbygging – landbruk. FM: Båt- og fritidspark – strandsoner. Boliger – ATP, natur-/friluftsliv. Spredt utbygging – arealkategori. JBV: Arealkategori for stasjonsområde. Forsvarsbygg: Hensynssone rundt Haakonsvern, sikring ammunisjonslager	18.6	DF
Kristiansand (vest-Agder)	R - Hamreheia Nord	FK: Leiligheter i byggeområde – RPR for barn og unge	22.6	IF
Stavanger og Sola (Rogaland)	R – Forus Næringspark, felt C1	FM: Kjøpesenter – strid med FDP, KP og nasjonal politikk	1.7	TF
Fjell (Hord)	R- Solvikundet Misje	FM: Boligbygging – strandsoner	12.07.	TF
Gjøvik (Oppland)	R – Gjøvik skystasjon	JV: Utbygging – byggenrese mot jernbane	08.09	IF
Larvik (Vestfold)	KDP – E18 Bommestad - Sky	SV: Lang tunnel E18 (FM – innsigelse til annet alternativ enn valgt av kom; støy og friluftsområde)	17.9	IF
Innkomet 2010				
Molde (M&R)	K - Arealdel (2009-2020)	Fiskeridir: Bruk av sjøarealer - utelukking av akvakultur MR fylke: Boligområde – landbruksinteresser	3.9	IF
Tinn (Telemark)	KDP - Hovin	FM: LNF med spredt hytte- og næringsutbygging – villrein, INON	24.9	DF
Svalbard	Delplan Haugen - Longyearbyen	Sysselmannen: Byggeområde - kulturminner	7.10	TF
Nord-Aurdal	KDP – Bygdene	SLF: Næringsareal – jordvern	7.10	DF

Departementet har behandlet 166 innsigelsessaker fra Regjeringen Stoltenberg II tiltrådte i oktober 2005. De fordeler seg på 6 avgjørelser i 2005, 37 avgjørelser i 2006, 32 avgjørelser i 2007, 40 i 2008 og 51 i 2009 (2 innkalte) og 26 saker mellom 15. mars og 7. oktober 2010. Dette er plansaker som bringes inn til departementet på grunn av uløste konflikter mellom kommunen og fylkeskommunen, nabokommune eller statlige fagmyndigheter. For det store flertall av plansakene, ca 98% av alle vedtatte arealplaner

i 2009, oppnås det enighet på lokalt og regionalt nivå, og planene kan engodkjennes av kommunestyret.

Departementets fullstendige avgjørelsesbrev finner du ved å gå inn på departementets nettside: www.planlegging.no

Fullstendig liste over innsigelsesmyndigheter ble sendt ut som brev til kommunene (15.12.2009) ligger på www.planlegging.no

Forkortelser:

Innsigelsesorgan: FM=fylkesmann FK= fylkeskommune SV=Statens vegvesen REIN=reindriftsforvaltningen
FLS=fylkeslandbruksstyret RA=riksantikvaren, JV=jernbaneverket,
Avgjørelse: TF = innsigelse tatt til følge, IF = innsigelse ikke tatt til følge, DF = innsigelse delvis tatt til følge
Andre: RPR ATP=rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging
R=reguleringsplan, K=kommuneplan, KDP=kommunedelplan,

Lyckliga gatan

Britt Lindeborg (1928-1998),

Minnena kommer så ofta till mig
nu är allt borta jag fattar det ej.
Borta är huset där murgrönan klängde
borta är grinden där vi stod och hängde.
Lyckliga gata du som varje då hörde vårt glam
en gång fanns rosor här där nu en stad fort växer fram.

ref

Lyckliga gatan du finns inte mer,
du har försvunnit med hela kvartéert.
Tystnat har leken, tystnat har sången.
Högt över marken svävar betongen,
när jag kom åter var allt så förändrat,
trampat och skövlav, fördärvat och skändat.
Skall mellan dessa höga hus en dag stiga en sång?
Lika förunderlig och skön som den, vi hört en gång.

ref

Lyckliga gatan du finns inte mer,
du har försvunnit med hela kvartéert.
Tystnat har leken, tystnat har sången.
Högt över marken svävar betongen,
när jag kom åter var allt så förändrat,
trampat och skövlav, fördärvat och skändat.
Skall mellan dessa höga hus en dag stiga en sång?

**Vi ønsker
alle lesere
en riktig god jul**

Ønsker du å abonnere på Plannytt kan
du tegne et eget abonnement.
Abonnementet er gratis.

Send en epost til P-forkontor@md.dep.no
med følgende informasjon:

Abonnement ønskes for Plannytt

Navn:

Etat/arbeidsplass:

Avdeling:

Postadresse:

Lika förunderlig och skön som den, vi hört en gång.
Ja, allt är borta, det är bara så!
Ändå så vill jag nog inte forstå,
att min idyll som ju alla vill glömma,
nu är en dröm som jag en gång fått drömma.
Allting är borta; Huset och linden;
Och mina vänner skingrats för vinden.
Lyckliga gata det är tidens som här dragit fram.
Du fått ge vika nu för asfalt och för macadam.

ref

Lyckliga gatan du finns inte mer,
du har försvunnit med hela kvartéert.
Tystnat har leken, tystnat har sången.
Högt över marken svävar betongen,
när jag kom åter var allt så förändrat,
trampat och skövlav, fördärvat och skändat.
Skall mellan dessa höga hus en dag stiga en sång?
Lika förunderlig och skön som den, vi hört en gång.

