



RAPPORT

Bærekraftig areal- og transportplanlegging

// UTARBEIDET AV BNL 2022

› Oppsummering

De neste ti årene skal det bygges rundt 275.000 nye boliger i Norge. Det skal både fornyes og fortettes i etablert boområder, og det skal skapes helt nye lokalsamfunn. Med boligbygging følger også behov for skoler, barnehager og annen sosial infrastruktur. Og med boliger følger arbeidsplasser og reiser mellom hjem, og arbeid og fritid.

Hva må på plass for å sikre bærekraftig areal- og transportplanlegging?

- › Bruken av byvekstavtaler bør utvides til flere byer og regioner og beløpet som er satt av bør økes.
- › Boligbygging må utredes i forbindelse med byvekstavtalene i dialog med private.
- › Det er behov for standardiserte planbestemmelser som sikrer større likebehandling mellom kommunene og innad i en kommune.
- › Ved utarbeiding av arealplaner må det utarbeides plan for kostnader til aktuell infrastruktur og tilhørende kostnadsdeling som legges til grunn for avtaler mellom kommuner og utbyggere.

- › Kommunene må klargjøre sine investeringsplaner som er nødvendig for utbygging.
- › Planprosessen må legges opp slik at reguleringsrisikoen for en aktuell utbygging reduseres etter hvert som planarbeidet gjennomføres. Tunge kostnadselementer må løftes frem og håndteres på et tidligere stadium i planprosessen.
- › Kommunen bør legge til rette for tilbakeføring av merverdiavgift på teknisk infrastruktur.
- › Reguleringsprosessen og utbyggingsavtaleforhandlinger bør gjennomføres parallelt.
- › Den foreslåtte områdemodellen fra departementet må få et slik innhold av den tas i bruk av kommunene samtidig som den gir nødvendig forutsigbarhet for utbyggere.
- › Det må gjennomføres et felles kompetanseheving-program for offentlig og private aktører.



1. Samfunnsmessige utfordringer

1.1 Bakgrunn

De neste ti årene skal det bygges rundt 275.000 nye boliger i Norge. Det skal både fornyes og fortettes i etablert boområder, og det skal skapes helt nye lokalsamfunn. Med boligbygging følger også behov for skoler, barnehager og annen sosial infrastruktur. Og med boliger følger arbeidsplasser og reiser mellom hjem, og arbeid og fritid.

For å nå de klimamålene som er satt, må utviklingen av denne type lokalsamfunn sees under ett.

Det samlede klimaavtrykket vil derfor bli en helt sentral styringsparameter for alle fremtidige utbyggingsprosjekter av både bygg og infrastruktur. Målet om helt karbonnøytrale prosjekter innen 2050 skal realiseres. Samtidig som byområder skal utvikles med kvaliteter og muligheter for alle samfunnslag, og gjennom prosjekter som gir nødvendig økonomisk lønnsomhet for de som tar ansvar og risiko. Alle bærekraftmålene må altså sees i sammenheng.

I områder med videre befolkningsvekst må det stilles strenge miljøkrav til utbygging av boliger og utvikling av effektive transportløsninger.

En del grep er åpenbare. Det må legges til rette for infrastruktur med tilhørende planer for hvor og hvordan utbygging skal skje. Planene må omfatte både tilstrekkelig og miljøvennlig infrastruktur. Det må utvikles bedre løsninger for transport i og rundt de større byene og mellom byene og regioner, ikke bare for å løse hverdagen for de som bruker veinettet eller kollektivtransport i dag, men også for å sikre at nye løsninger er bærekraftige og har nok kapasitet for fremtiden.

Det er først når vei og bane er på plass at vi kan løse de store byggeoppgaver vi har foran oss. Da vil markedet respondere, tomtearealer blir attraktive å utvikle, boliger blir bygget, og næringslivet vil finne grunnlag for etablering. Behovet for storstilt utbygging av infrastruktur krever mer effektiv planlegging og planbehandling.

Det er det offentlige og dermed politikernes ansvar å legge forholdene til rette for god utvikling av samfunnet i årene som kommer.

Det er det offentlige og dermed politikernes ansvar å legge forholdene til rette for god utvikling av samfunnet i årene som kommer. Dersom markedsaktørene skal kunne fylle sin rolle med å realisere løsningene, må det foreligge tydelige, forutsigbare og forpliktende planer på nasjonalt, regionalt og overordnet kommunalt nivå. Planene må også ha en klar og tydelig politisk forankring.

Gode utbyggingsstrategier som gir sammenheng mellom regionplan og kommuneplan vil være et nødvendig grep for å utnytte miljøvennlig kollektivtransport. Med store nasjonale investeringer i ny infrastruktur vil det være behov for mekanismer som forplikter kommunene til utvikling av bolig og arbeidsplasser nær kollektivknutepunktene. Byvekstavtalene og føringer for lokal regulering med hensyn til formål og utnyttelsesgrad, vil bidra til at veksten styres mot de mest effektive transportløsningene. En balansert utvikling er avhengig av at virkemidlene sees i sammenheng, og at finansiering av infrastrukturprosjekter faktisk medvirker til økt bolig- bygging og næringsutvikling og god utnyttelse av investeringene i infrastruktur.

En del kommuner nøler med å legge til rette for nødvendig vekst i antall boliger og arbeidsplasser i tettsteder og nær kollektivknutepunkter. Det begrunnes bl.a. med for svak kommuneøkonomi til å møte behovet for ny sosial infrastruktur som skoler og barnehager. For å sikre at kommuner i byområder med befolkningsvekst og utbyggingspress forplikter seg til å realisere bolig- og næringsutvikling, vil en avtalebasert belønningsordning for kommuner være et viktig virkemiddel for å nå boligmålene og at infrastrukturinvesteringer blir utnyttet.

1.2 Boligbehov

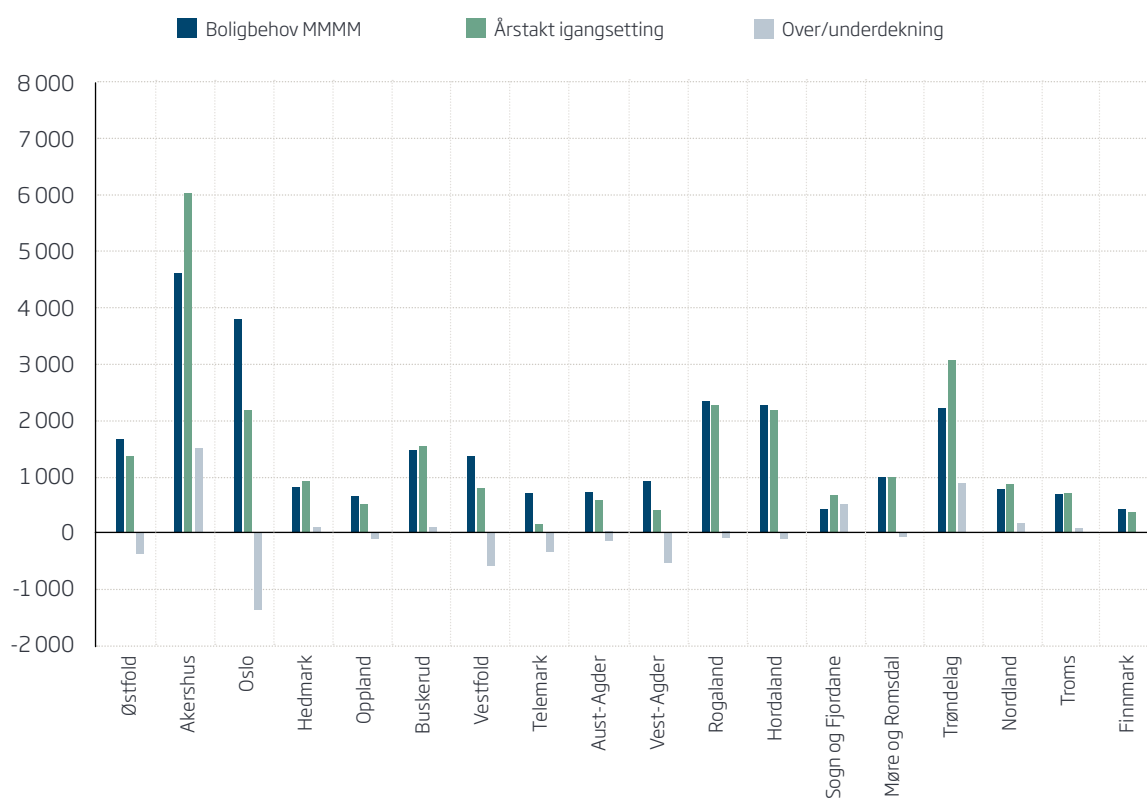
Boligutvikling er et av områdene hvor norske politikere vil avgjøre den fremtidige samfunnsutviklingen:

- Hvor skal nye boliger bygges?
- Hvordan skal vi forflytte oss mellom bolig og arbeid?
- Skal selveiermodellen videreføres for nye generasjoner?
- Hvordan skal kostnadsdelingen for infrastruktur være mellom kjøper av ny bolig og fellesskapet?

Bolig og infrastruktur er grunnleggende velferdsgoder. Det prispresset vi over lang tid har sett i de større byene viser at boligforsyningen i urbane områder er for lav i forhold til behovet. Figuren under illustrer den aktuelle årstakten i boligbyggingen (nye boliger bygget de siste 12 månedene), sett i forhold til et boligbehov kalkulert pr. fylke på grunnlag av middelalternativet i SSBs befolkningsframskriving (MMMM). Avgang fra boligmassen er satt lik 5.000 boliger i året. Dette gir et etterspørselsdrevet behov for å bygge nye boliger på 27.500 boliger pr. år for å opprettholde den samme boligdekningen som vi har i dag.

Framtidig boligbehov og tilførsel

Årstakt igangsetting sammenlignet med gjennomsnittlig årlig boligbehov neste 5 år.
(basert på MMMM begjningsendring)



Figuren viser dekingen i den årlige boligforsyningen. Negativ verdi markerer underdekning av boliger.

Ingangsatte boliger	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Viken	9 025	8 797	8 545	9 665	9 153	9 085
Oslo	4 080	5 061	3 125	2 097	2 703	2 890
Innlandet	1 762	1 820	1 844	1 438	1 349	1 627
Vestfold og Telemark	1 988	2 264	2 330	2 359	2 156	2 487
Agder	1 986	1 870	1 791	1 235	1 614	1 730
Rogaland	2 324	2 606	2 125	2 172	2 396	2 214
Vestland	3 959	3 693	2 861	3 475	2 797	2 768
Møre og Romsdal	1 178	1 216	1 082	1 253	1 094	1 028
Trøndelag	3 907	3 226	3 691	2 797	2 700	2 661
Nordland	1 101	1 486	810	617	987	838
Troms og Finnmark	1 333	1 301	1 507	1 259	961	1 106
Totalt ingangsatte boliger	32 643	33 340	29 711	28 367	27 910	28 434

Tabellen viser samlet igangsetting av boliger siste 6 år fordelt på fylker (SSB 05940). Den samlede boligbyggingen har gått betydelig ned de senere årene, til tross for en stadig betydelig underdekning i boligmarkedet.

1.3 Behov for kollektivtransport

Antall kollektivreisende med buss og bane økte med rundt 5 prosent årlig i perioden 2010-2020. Antall reiser med buss og bane i 2020 var 625 millioner. Andelen som reiser med kollektivtransport er høyest i byområdene og utgjorde halvparten av alle motoriserte reiser. Folketallet vil vokse mest i de store byene. Det innebærer at transportbehovet vil øke mest for de delene av transportsystemet med de allerede største kapasitetsutfordringene.

Hovedgrepene for å nå målet om nullvekst i privatbiltransport er:

- Satse mer ved at staten tar et større finansielt ansvar
- Satse helhetlig ved tettere samarbeid mellom forvaltningsnivåer og etater
- Satse smartere gjennom mer effektiv organisering og drift

De langsiktige målene i Nasjonal transportplan (NTP) om at persontransportveksten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (Nullvekst-målet) står fast. Samtidig ser vi etter pandemien at reisemønstrene har endret seg, og at både behovet for kollektivreiser og bilbruk kan bli påvirket i fremtiden.¹ Ved å tilrettelegge for god fremkommelighet, bygge opp under en arealpolitikk som gir et godt kundegrunnlag også ved bruk av fleksible og el-baserte kollektivløsninger, kan man øke kollektivtransportens attraktivitet og ressursbehov i gunstig retning.

1.4 Sosial infrastruktur

Befolkningsvekst i en kommune innebærer behov for utbygging av sosial infrastruktur, slik som barnehager og skoletilbud. Kraftig utbygging av regional kollektivtransport som utvider et regionalt bolig- og arbeidsmarked, vil kunne innebære utbyggingsaktivitet og befolkningsvekst med behov for sosial infrastruktur utover hva selv en veldreven kommune selv klarer å finansiere. Vekst utover 1 prosent vil normalt skape finansielle problemer med utfordringer i kommunene. Når kommunen selv ikke kan finansiere eller bygge ut sosial infrastruktur, vil dette begrense boligutbyggingen og også grunnlaget for utbygging av regional kollektivtransport. Vesentlig vekst i utbygging av kapasiteten i den regionale kollektivtransporten, vil derfor ikke uten videre føre til vekst i boligtilbudet, selv om kommunenes planer viser befolkningsvekst i tråd med framskrivningene fra SSB. Underkapasitet for barnehager og skole vil dermed bidra til at boligforsyningen holdes lav, med de uheldige konsekvensene dette vil ha for usunn prisvekst for boliger, gjeldsoppbygging i husholdningene og stigende lønnspress i offentlig og privat sektor.

Sammen med statlige og regionale investeringer i infrastruktur bør det sikres gjennomførbare planer for finansiering av sosial infrastruktur for å oppnå utvikling av regionale bolig- arbeidsmarkeder.

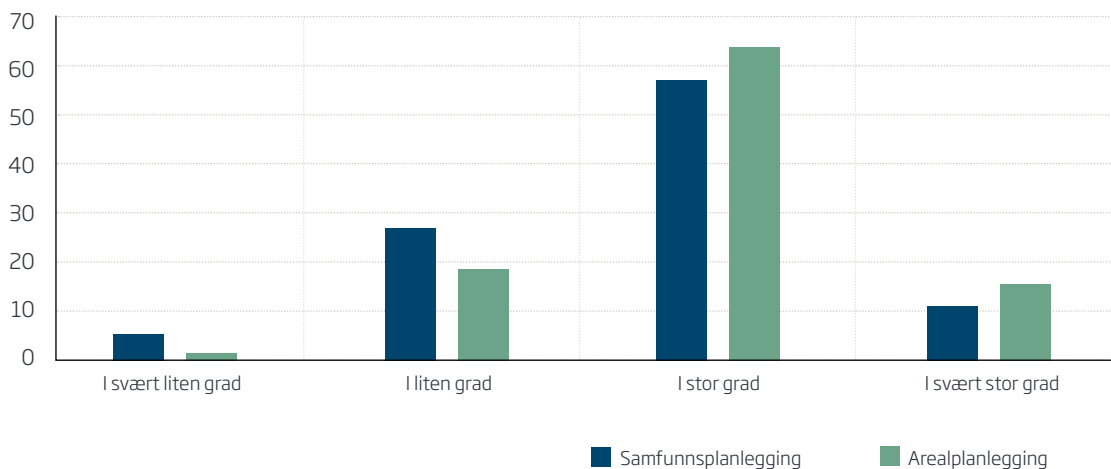
1. Asplan Viak for KS: "Kollektivtransport i omstilling", april 2022

1.5 Kompetanse/utdanning og kapasitet

Antall kollektivreisende med buss og bane økte med rundt 5 prosent årlig i perioden 2010-Mangel på kompetanse og kapasitet når det gjelder planleggere både i kommunene og hos private utbyggere kan utvikle seg til å bli en flaskehals for økt utbygging av boliger, næring og infrastruktur.

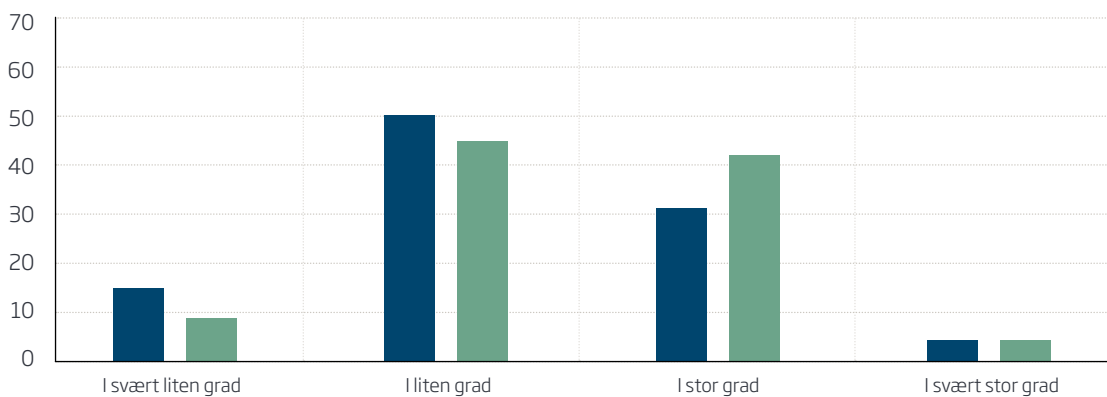
Etterspørselen etter areal- og samfunnsplanleggere betydelig, og mangelen på fagfolk er stor. Eksempelvis ser vi at statlige aktører som Statens Vegvesen finansierer stillinger og ph.d-stillinger ved utdanningssteder for å sikre sine rekrutterings og kompetansebehov for arealplanleggere. En kartlegging gjennomført i 2014 viser at kommunene over hele landet mangler både kapasitet og kompetanse når det gjelder areal- og samfunnsplanlegging.² En kartlegging av studiekapasiteten innenfor planleggingsfagene, utført av blant andre KS i 2019, viser at kapasiteten er omtrent den samme i 2018.³

Kompetanse



Har kommunen nødvendig kompetanse til å utføre sine oppgaver når det gjelder areal- og samfunnsplanlegging? (N=199)

Kapasitet



Har kommunen nødvendig kapasitet til å utføre sine oppgaver når det gjelder areal- og samfunnsplanlegging? (N=192)

2. Kartlegging av plankapasitet og plankompetanse i kommunene, Nivi 2014

3. Hvordan øke utdanningskapasiteten i offentlig planlegging? KS m.fl 2019



2. Areal- og transportpolitikk

Fremtidig utbygging krever bedre samordning av areal- og transportpolitikken. Bare slik kan vi sikre et utbyggingsmønster av boliger, næring og andre formål som er bærekraftig miljømessig, økonomisk og sosialt over hele landet.

Utfordringen er at ansvaret for areal- og transportvirkemidlene er fordelt på ulike forvaltningsnivåer og etater. Mens kommunene har hovedansvaret som planmyndighet og vedtar kommuneplaner og reguleringsplaner, er ansvaret for å planlegge og investere i infrastruktur og transport fordelt på flere forvaltningsnivå og flere transportetater. I tillegg drives det meste av utbyggingen av private aktører. Det gjelder både boligbygging, bygging av næringsbygg og utvikling og transformasjon av større områder.

Dagens forvaltningsstruktur forutsetter avtaler mellom forvaltningsnivåene, for å sikre at utbygging av samferdselsinfrastruktur og drift av kollektivtransporten er samordnet med utbygging av boliger og lokalisering av arbeidsplasser.

Regionale areal- og transportplaner må kombineres med avtaler mellom stat, fylke og kommuner om store infrastrukturinvesteringer og om drift av kollektivtransport (byvekstsavtaler) for å møte veksten på en bærekraftig måte.

Samtidig må kommunene være tilrettelegger for at planene er gjennomførbare gjennom økonomisk realiserbare rekkefølgebestemmelser, bruk av områdemodeller og bruk av utbyggingsavtaler.

2.1 Virkemidler i transportpolitikken - kobling til arealpolitikken

Nasjonal transportplan (NTP) er Stortingets styringsdokument for investeringer i samferdselsinfrastrukturen i Norge. Transportplanen gir rammene for utviklingen av transportsystemet og -tilbudet i tolvårsperioden, med spesiell vekt på prioriteringer i de første seks årene.

Planen skal bygge opp under verdens bærekraftsmål og Norges klima- og miljømål. Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022-2033 er: Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

Det er særlig i den delen av NTP som bidrar til utvikling av velfungerende regioner at det er viktig at areal- og transportpolitikken sees i sammenheng. Et godt regionalt transportsystem skal bidra til at regionen blir mer konkurransedyktig (regionforstørring, effektive arbeidsmarkeder, økt produktivitet, økt verdiskaping) samtidig som mobilitetsbehovet (reisemønsteret) ivaretas på en miljø- og klimamessig gunstig måte.

Nullvekstmålet, at veksten i persontransport i hovedsak skal tas gjennom kollektivtransport, sykkel og gange, ble videreutviklet i 2020.

Nullvekstmålet som nå legges til grunn, innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Et godt virkemiddel er byvekstavgifter. Det er satt av 80,1 mrd kroner til byvekstavgifter i inneværende NTP.

Byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavgifter, er Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Om lag halvparten av Norges befolkning bor i disse byområdene. Så langt er det inngått byvekstavgifter i de fire største byområdene og det ble inngått reforhandlede avtaler i de fire byområdene i 2019 og 2020. De fem øvrige byområdene har i dag belønningsavtaler med staten.

Byvekstavgifter er et vellykket virkemiddel som bidrar til en bærekraftig utvikling. Modellen sikrer at stat, fylke og kommune samarbeider om en bærekraftig utvikling til det beste for samfunnet. God kommunal involvering og medvirkning vil sikre gjennomføring av avtalene. BNL mener beløpet som er satt av til byvekstavgifter bør økes og at bruken av byvekstavgifter bør utvides til flere byer og regioner i Norge. Det gjelder bl.a. langs interCity-strekningene.

Nullvekstmålets videreutvikling av at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk, bør gi økt fokus på en bærekraftig tilrettelegging for utbygging av boliger.

Fremtidig boligbygging bør derfor utredes i forbindelse med byvekstavgiftene og regionale planer. Det er avgjørende at dette skjer i dialog med private, slik at den planlagte boligbyggingen blir realistisk og gjennomførbare.

2.2 Fra plan til gjennomføring

Det er viktig at de overordnede målene for bærekraftig utvikling og miljø- og klimavennlige transportløsninger blir realisert gjennom de konkrete prosjektene. Det forutsetter samarbeid, både mellom ulike offentlige forvaltningsnivåer og etater, og mellom offentlig forvaltning og private og offentlige byggherrer og utbyggere.

Det er derfor to typer avtaler som må etableres for å fremme bærekraftig byutvikling og transportutvikling:

1) avtaler mellom stat, fylke og kommune om finansiering av infrastruktur og drift av kollektivtransport samordnet med boligbygging og knutepunktbasert byutvikling innenfor naturlige byregioner (byvekstavgifter).

2) avtaler mellom kommuner og utbyggere om realisering av reguleringsplaner for større utviklings- og transformasjonsområder og finansiering av nødvendig lokal infrastruktur. Virkemidlet her er utbyggingsavtaler koblet til rekkefølgekrav i reguleringsplanene, og forutsigbare modeller for kostnadsdeling gjennom områdemodeller.

Fremtidig boligbygging bør utredes i forbindelse med byvekstavgiftene og regionale planer.



3. Plansystemet for gjennomføring av utbygging

Arealplanleggingen i Norge er i stor grad basert på private forslag, mens kommunens oppgave er å sikre helhet i planlegging og utbygging innen kommunen og i forbindelse med infrastruktur på tvers av kommunegrensene. Viktige økonomiske rammer for utbygging bør behandles tidligere i planprosessen for å sikre at ønsket utbygging blir gjennomført. Planer bør inneholde økonomiske vurderinger for å sikre mer realisme i gjennomføringen.

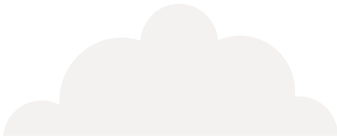
Mye kan oppnås gjennom forbedring av praksis. Det er en utfordring at praktiseringen av regelverket er svært varierende mellom kommunene. Det er derfor etter BNLS vurdering behov for bedre definisjoner av planreserve for boliger, sammenheng mellom statlig investering i infrastruktur og ny boligutvikling og mer ensartete og standardiserte planbestemmelser.

3.1 Statlige forventninger og virkemidler

For å utvikle effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner og sikre mer miljøvennlig transport, må befolkningsveksten lede til en større andel boliger og arbeidsplasser i konsentrert utbygging i og rundt kollektivknutepunkter, byer og tettsteder. Dette innebærer fortetting og transformasjon, og et utbyggingsmønster som aktivt støtter opp om økt kollektivtransport tilrettelagt gjennom samordnet bolig-, areal- og transportpolitikk.

For å understøtte denne politikken må det legges til rette for statlige virkemidler ved en kombinasjon av tydelige statlige forventninger og avtaler med kommunene som gir bindende rammer for kommunene i den videre planleggingen og som sikrer tilstrekkelige planreserver for boligbygging.

En bærekraftig utbygging krever realiserbare planer for å sikre et tilstrekkelig antall og varierte boligtyper i regionen. Realiserbare planer krever et samarbeid mellom offentlig og privat sektor.



3.2 Standardisering av planbestemmelser - forskjeller mellom kommuner

Det er i dag stor ulikhet mellom kommunene når det gjelder hva planene inneholder, hvordan planbestemmelser utformes, og hvordan dokumentasjonskravene ser ut.

Regelverket fungerer som en meny som sier noe om hva planer kan inneholde, men har ellers lite føringer om hva minimumskravene er, og hvordan bestemmelsene skal utformes. Regelverket sier også lite om hva planer og bestemmelser ikke skal inneholde. For eksempel må avgrensningen mot teknisk forskrift gjøres tydeligere. Det er gitt utførlige veiledninger fra departementets side om hva planene skal inneholde, men kommunene står ellers fritt til å utforme planbestemmelsene slik de selv vil.

Dette fører til større forskjeller mellom kommunene enn det som er nødvendig ut fra lokale forhold. For det første bør utformingen av bestemmelsene være lik og gjenkjennbar (selv om kravene kan variere), for det andre bør dokumentasjonskravene være like, og for det tredje bør kommunenes skjønn for eksempel med hensyn til lovtolkning kunne reduseres. En slik standardisering vil gjøre utforming av private planforslag enklere, skape større forutsigbarhet både i planprosessen og byggesaken, og ikke minst bidra til harmonisering av praksis mellom kommuner.

Mer standardiserte bestemmelser og tilhørende tolkninger vil bidra til å fjerne merarbeid i kommunene og hos private forslagsstillere. Med en felles struktur på bestemmelsene og felles terminologi kan planene dessuten forberedes for bruk i digital byggeprosess.

3.3 Økonomi i planlegging og utbyggingsprosjekter

Det er i dag sjelden kommunenes planlegging tar hensyn til kostnadene ved utbygging og gjennomføring av planer. Planene er ikke innrettet mot de økonomiske sidene ved utbygging, og mange kommuner har liten kompetanse i økonomiske vurderinger og konsekvensanalyser. Dette er et paradoks når all vesentlig utbygging forutsettes ivaretatt av markedet, og dermed er avhengig av privat finansiering for å kunne gjennomføres.

Kommunenes planprogrammer bør omfatte overordnede økonomiske forutsetninger, både for kommunen og for gjennomføringen av utbyggingsprosjekter, og inneholde krav til kommunens avklaringer for at planene skal kunne gjennomføres.

Arealplaner må inneholde økonomiske forutsetninger og konsekvenser, både for kommuner og utbyggere. Økonomiske vurderinger må ta utgangspunkt i kommunens prioritering av gjennomføring, markedsforhold og tilbud/ etterspørsel som følge av befolkningsvekst, infrastrukturutbygging, prisdannelser i området på grunn av regulering, kostnadsfordeling mellom utbyggere, stat og kommune mv. Planene for boligbygging må knyttes til kommunenes investeringsplaner og langtidsbudsjett (jf. krav til forutsigbarhetsvedtak for utbyggingsavtaler) for sosial infrastruktur.

Det bør klargjøres hvor stor økonomisk belastning utbygging vil medføre på de forskjellige områder og utbyggingstiltak. Slike avklaringer må forankres gjennom politiske prinsipp-

vedtak tidlig i planprosessen, og aller helst i forkant av den. Slik avklaring kan f.eks. omfatte avtale om tilbakeføring av merverdiavgift på teknisk infrastruktur.

3.4 Forhandlings- og avtalebasert utvikling

Hvis samfunnets behov for boliger og infrastruktur skal bli løst effektivt krever dette gode modeller for samarbeid mellom regulerende myndigheter og private utbyggere. Et eksempel er forslaget om områdemodell som foreslått av Kommunal- og distriktsdepartementet, et annet er standardisering av utbyggingsavtaler med tilhørende merverdiavgiftsavtale i regi av Standard Norge.

I dag ferdigstilles og vedtas planene av kommunene som grunnlag for utbygging. En utbyggingsavtale kan ikke inngås før en plan er vedtatt, selv om avtaleforhandlingene kan føres tidligere. Dette betyr at en vesentlig risiko for utbygger står åpen og mer eller mindre ubesvart helt frem til en plan er vedtatt og det kan inngås en utbyggingsavtale. Det må være et mål for planprosessen at denne kan legges opp slik at reguleringsrisikoen for en aktuell utbygging reduseres etter hvert som planarbeidet gjennomføres. Tunge kostnadselementer som del av utbyggingsavtaler må løftes frem og håndteres på et tidligere stadium i planprosessen.

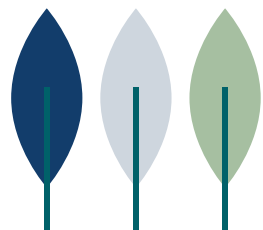
Avtalebasert planlegging vil ikke gå på bekostning av kommunenes planmonopol. Planmyndigheten utøves suverent med utgangspunkt i politiske føringer i kommuneplanen. Der det er gitt rom for utbygging i kommuneplanen, vil kommunen følge opp at overordnede rammer for utbyggingen blir gjennomført.

Større forutsigbarhet kan oppnås med bruk av en områdemodell. Kommunal- og distriktsdepartementet har utarbeidet et forslag som har vært på høring. Det er viktig at dette forslaget får et slikt innhold at kan tas i bruk av kommunene samtidig som forslaget gir utbyggere nødvendig forutsigbarhet for kostnadsdelingen.

BNL mener det er avgjørende for å lykkes med implementeringen at det gjennomføres et felles kompetanseløft for kommunene og private aktører.

Rapporten er utarbeidet av Norsk Eiendom, Boligprodusentenes Forening og Entreprenørforeningen -EBA, alle medlemmer av Byggenæringens Landsforening.





Middelthuns gate 27
Postboks 7187 Majorstuen
0307 Oslo
Tel: 2308 7500
E-post: firmapost@bnl.no

www.bnl.no

