



Hordaland Fylkeskommune
Postboks 7900

5020 BERGEN

Referanser:
Dykkar:
Vår: 17/910 - 17/9952

Saksbehandlar:
Tove Mette Arnø Fyllingen
ftm@lindas.kommune.no

Dato:
29.03.2017

Regional areal og transportplan for Bergensområdet 2017 - 2028 (RATP) - til begrensa høyring

Vedlagt følgjer vedtak.

Med helsing
Tove Mette Arnø Fyllingen
avdelingsleiar

Dokumentet er signert elektronisk.



Andre mottakarar:

Hordaland Fylkeskommune

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
012/17	Eldrerådet	PS	21.03.2017
011/17	Råd for menneske med nedsett funksjonsevne	PS	20.03.2017
022/17	Levekårsutvalet	PS	21.03.2017
032/17	Plan- og miljøutvalet	PS	22.03.2017
029/17	Formannskapet	PS	23.03.2017

Saksbehandlar	ArkivsakID
Frøydis Ones	17/910

Regional areal og transportplan for Bergensområdet 2017 - 2028 (RATP) - til begrensa høyring

Vedlegg :

Avgrensa høyring - Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

Formannskapet vedtek uttalen slik den ligg føre i saka.

Råd for menneske med nedsett funksjonsevne - 011/17

RMNF - behandling:

RMNF ønsker at det må sikrast at det vert teke med i retningslinjene. God tilgjengelighet og universell utforming. Alle områder skal være tilgjengelig for alle mennesker i alle livsfaser.

Samrøystes vedteke.

RMNF - vedtak:

RMNF ønsker at det må sikrast at det vert teke med i retningslinjene. God tilgjengelighet og universell utforming. Alle områder skal være tilgjengelig for alle mennesker i alle livsfaser.

Levekårsutvalet - 022/17

LE - behandling:

Ettersendt sak "Regional areal og transportplan for Bergensområdet 2017-2028 (RATP) - til begrensa høyring" vart handsama i møte.

Orientering til saka v/avd.leiar Plan Frøydis Ones

Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

LE - uttale:

Ingen merknader.

Plan- og miljøutvalet - 032/17**PM - behandling:**

Orientering til saka v/avd.sjef Plan Frøydis Ones:

Fellesframlegget v/Thomas Larsen-H vart samrøystes vedteke.

PM - vedtak:**Innstilling i Plan-og miljøutvalet -22.03.2017:**

PMU si innstilling til Formannskapet:

Lindås kommune ser utfordringer og problemer med å etablere en RATP som gir så store mulige begrensninger i lokaldemokratiet sin mulighet til å utvikle lokalsamfunnet.

Forslag til RATP legger store begrensninger for Lindås selvråderett til å utvikle kommunen i den retning lokaldemokratiet ønsker, og åpner for uheldig overstyring fra fylkeskommunen. Slik RATP ligger i forslaget, støtter den ikke opp under kommunereformen som skal gi flere oppgaver og mer ansvar til kommunene.

Lindås kommune mener at RATP bør være retningsgivende, og ikke være hjemmel for motsegn på vedtak og kommunale planer.

Det blir ellers vist til vurderingen av saken.

Formannskapet - 029/17**FO - behandling:****Framlegg til vedtak i formannskapet 23.03.2017**

1. Kommunestyret i Lindås er positiv til intensjonane med å lage ein regional plan for å styrka samordninga av arealbruk og transportutvikling i Bergen og i nabokommunane.
2. Kommunestyret ønskjer ikkje ein plan som kan heimla motsegn mot planar og vedtak i primærkommunane. Ein må unngå at planen vert eit dokument som heimlar høvet til å detaljstyre kommunane. Slik det no er formulert utfordrar denne planen vedtekne arealpolitiske mål nedfelt i Lindås kommune sin kommuneplan (arealdel) knytt til vidare utvikling og fortetting av lokalsentre og viktig bustadbygging i bygder, samt i område som har gangavstand til skular og barnehagar.
3. Kommunestyret meiner at planutkastet legg opp til ei for sterk sentralisering, og at premisser knytt til kollektivtransport er for sterkt styrande for utviklinga av andre viktige samfunnsfunksjonar. Planen vil kunne hindre ei positiv utvikling for fleire geografiske område, både i mindre bygdesentre og i meir spreidbygde område. Forvaltning av planen må ikkje hindre ei positiv utvikling i bygdene utanfor regionsentra, og leggja band på kommunane sitt handlingsrom i framtidige arealplanar.

4. Kommunestyret meiner at planen lukkast med å formidle nasjonale og regionale klima- og miljømål, men at den i for liten grad har vurdert situasjonen for stader med låg eller ingen kollektivdekning, og spreidd busetnad. Utvikling av fleire nullutslepps-bilar i områda utanfor regionsentra i kombinasjon med utvikling av betre innfartsparkering har i for liten grad vorte vurdert som strategi for å oppnå miljømål.

5. Plandokumentet manglar omtale, drøftingar og perspektiv for kva utvikling som bør skje når fleire av kommunane i Bergensområdet den 01.01.2020 går saman i nye og vesentleg større einingar. Kommunestyret vil be om at dette vert prioritert ved at fylkeskommunen tek initiativ til snarleg igangsetting av eit slikt arbeid saman med primærkommunane. På den måten kan planen støtte opp under kommunereformen om å gje fleire oppgåver og meir ansvar til kommunane.

6. Kommunestyret er positivt til tanken om differensiert arealforvaltning, men meiner planen på dette området er for detaljert og har for mange styrande føringar. Sjølvrådet til primærkommunane må vera førande og at det er ulike utfordringar rundt omkring i regionen.

7. Kommunestyret vil be om at planen får med at fylkeskommunen skal laga ein konkret handlingsplan for innfartsparkering langs alle viktige transportkorridorar inn mot Bergen.

FO - vedtak:

1. Kommunestyret i Lindås er positiv til intensjonane med å lage ein regional plan for å styrka samordninga av arealbruk og transportutvikling i Bergen og i nabokommunane.

2. Kommunestyret ønskjer ikkje ein plan som kan heimla motsegn mot planar og vedtak i primærkommunane. Ein må unngå at planen vert eit dokument som heimlar høvet til å detaljstyre kommunane. Slik det no er formulert utfordrar denne planen vedtekne arealpolitiske mål nedfelt i Lindås kommune sin kommuneplan (arealdel) knytt til vidare utvikling og fortetting av lokalsentre og viktig bustadbygging i bygder, samt i område som har gangavstand til skular og barnehagar.

3. Kommunestyret meiner at planutkastet legg opp til ei for sterk sentralisering, og at premisser knytt til kollektivtransport er for sterkt styrande for utviklinga av andre viktige samfunnsfunksjonar. Planen vil kunne hindre ei positiv utvikling for fleire geografiske område, både i mindre bygdentre og i meir spreidbygde område. Forvaltning av planen må ikkje hindre ei positiv utvikling i bygdene utanfor regionsentra, og leggja band på kommunane sitt handlingsrom i framtidige arealplanar.

4. Kommunestyret meiner at planen lukkast med å formidle nasjonale og regionale klima- og miljømål, men at den i for liten grad har vurdert situasjonen for stader med låg eller ingen kollektivdekning, og spreidd busetnad. Utvikling av fleire nullutslepps-bilar i områda utanfor regionsentra i kombinasjon med utvikling av betre innfartsparkering har i for liten grad vorte vurdert som strategi for å oppnå miljømål.

5. Plandokumentet manglar omtale, drøftingar og perspektiv for kva utvikling som bør skje når fleire av kommunane i Bergensområdet den 01.01.2020 går saman i nye og vesentleg større einingar. Kommunestyret vil be om at dette vert prioritert ved at fylkeskommunen tek initiativ til snarleg igangsetting av eit slikt arbeid saman med primærkommunane. På den måten kan planen støtte opp under kommunereformen om å gje fleire oppgåver og meir ansvar til kommunane.

6. Kommunestyret er positivt til tanken om differensiert arealforvaltning, men meiner planen på dette området er for detaljert og har for mange styrande føringar. Sjølvrådet til primærkommunane må vera førande og at det er ulike utfordringar rundt omkring i regionen.

7. Kommunestyret vil be om at planen får med at fylkeskommunen skal laga ein konkret handlingsplan for innfartsparkering langs alle viktige transportkorridorar inn mot Bergen.

Framlegget vart samrøystes vedteke.

Saksopplysningar:

Politisk handsaming

Saka skal til uttale i Eldrerådet og Råd for menneske med nedsett funksjonsevne, Levekårsutvalet, Plan- og miljøutvalet, Formannskapet

Saka skal til innstilling i Levekårsutvalet

Saka skal avgjerast i Plan- og miljøutvalet

Bakgrunn

Regional areal og transportplan (RATP) til begrensa høyring

RATP er no på andre gongs høyring. Fylkeskommunen ber i brevet av 17. februar i år spesielt om innspel på om planen er tilstrekkeleg tydeleg på korleis den vil bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål. Dei ber i tillegg om innspel på prinsippet om differensiert arealforvaltning, og om det er viktige omsyn som bør vere gjeldande innanfor dei regionale vekstsonen, og som bør vere inkludert i retningslinene 4.4 til 4.9.

RATP

Framlegg til RATP støttar opp om utvikling av regionsenteret Knarvik, både med omsyn til etablering av arbeidsplassar, og konsentrasjon av bustader. Transportgunstig utbygging vert vektlagt i planperioden. Ut frå berekningar som er gjort er potensialet stort i fylkessenter, bydelssenter, lokalsenter i Bergen og regionsenter. I desse områda kan størstedelen av veksten i planperioden kome.

Kollektivtransport bør vera strukturerande for eit framtidig utbyggingsmønster. Veksten i arbeidsplassar og busette bør først og fremst kome innanfor hovudstrukturen for kollektivsystemet.

Veksten bør i første rekkje kome i og i tilknytning til regionsenteret Knarvik. Men det er og sagt noko om lokalsenterutvikling, etablering av næringsplassar. I tillegg er det utarbeidd retningsliner som vert lagt til grunn for regionale mynde sine vurderingar av kommunale planar.

Kva er hovudpunkta i RATP?

- Bakgrunnsbiletet: Parisavtalen. Klimareduksjon. Regionen si løysing på denne utfordringa.
- Satse på regionsenterutvikling, fortetting innanfor 5 km avstand frå regionsentert. Her bør hovudveksten kome både i forhold til bustader og arbeidsplasser.
- Innfører nye begrep:
 1. Vekstsone (rundt regionsentert)
 2. Differensiert arealforvaltning (prioritere utbygging ved regionsenter, og prioritere andre kvalitetar framfor utbygging i lokalsentra)
- Men det er rom for å byggje opp om lokalsentra og evt. etablere nye
- Kommunen må ta stilling til desse spørsmåla i sine egne planar i dialog med regionale mynde
-
- RATP definerer ein hovudstruktur for kollektivsystemet i Bergensregionen, der Knarvik representerer ei nordleg grense. Hovuddelen av investeringar i kollektiv skjer i dette definerte området. Innfartsparkering må lokaliserast inn til desse årene. Kommunar med regionale vekstsoner bør utarbeide strategi for å auke andel sykkel og gange.
- Kommunane skal sørge for at det er eit heilskapleg bustadtilbod for alle livsfasar og behov, med utgangspunkt i lokal og regional demografisk utvikling. Arbeidet bør knyttast til kommuneplan og bustadprogram.
- Analysar viser at det er tilstrekkeleg arealreservar i gjeldande kommuneplanar til å dekke forventa vekst, men det er ikkje lagt ut nok arealreserver innan dei definerte regionale og lokale vekstområda, og behovet for nye arealreserver må vurderast der.
- Fortetting med kvalitet er viktig for å leggje til rette for leik, opphald, grønne lungar, landskapstrekk, trafikktryggleik, m.m. Kommunen må ta ei aktiv rolle i å definere korleis eit fortettingsområde skal utformast.
- I område med meir enn 500 meter til større samanhengande friluftsområde er det særleg viktig å ta vare på grønne lungar og natur/nærgrønt område i arealplanlegginga.
- RATP har som mål å bidra til meir føreseieleg tilgjenge på attraktive og gunstig lokaliserte næringsareal i Bergensområdet. Næringsareal har stor påverknad på transport utviklinga, difor bør desse planleggast etter prinsippet «Rett verksemd på rett stad» Det er naudsynt å leggje til rette for vidare vekst i arbeidsplassar, og det er tenleg at kommunane har romslege arealreserver og næringsareal av ulike typar.
- Tre næringskategoriar vert innført:
 1. Tilsettintensive verksemdar
 2. Allsidig verksemdsgrad
 3. Arealkrevjande verksemdsgrad

Tydeleggjing av RATP for Lindås kommune (– kva seier RATP om Lindås i teksten)

- Areal- og transport planlegginga i Lindås kommune må leggje til grunn planen med retningslinjer.
- Vi får ei satsing i sentraene Lindås, Knarvik og Ostereidet
- Knarvik er med i tenkinga om fleirkjerna senterstruktur; der regionsentra og bydelssentra vert meir sjølvforsynte og utvikla med arbeidsplassar og tenester. Etablert vegnett kan nyttast betre med trafikk i begge retningar.
- Større arbeidsplasskonsentrasjonar bør kome i Knarvik.
- Konsentrasjon av bustadutvikling i regionsenteret.
- Senterutvikling; det bør ikkje vere meir enn 2 km til næraste senter frå større busetnader, men det kan vere trong for å vurdere fleire lokalsenter i m.a. Lindås kommune som støttar opp om hovudstrukturen for kollektivsystemet, evt. utnyttar ledig kapasitet i kollektivsystemet i andre område. Bakgrunn i figur 24 side 33
- Ein bør leggje til rette for at den største veksten i busette og arbeidsplassar kjem knytt til regionsentra. Fordi det er lite truleg å få høg nok tettleik av busette og funksjonar til at det vil vere hensiktsmessig å spreie utbygginga på mange senter.
- Sykkelreiser er i hovudsak mindre enn 5 km. Utbyggingssonene rundt sentera bør avgrensast for å stimulere til at fleire går og sykklar i kvardagen.
- Regionale vekstsoner er definert – der hovuddelen av veksten bør skje. Knarvik er merka av som ei regionalt vekstsona i figur 26. I kommunar som ikkje har regionale vekstsoner kan det med fordel byggjast ut knytt til sentra. Meir for å leggje til rette for gode lokalsamfunn enn av transportmessige omsyn. Kommunane bør vurdere om det er behov for nye sentre dersom eksisterande utbyggingssområde med stor befolkningstettleik har lang avstand til næraste senter, eller om eksisterande senter ikkje har rom for å handtere den veksten som er venta. Lokal senterstruktur bør bli fastsett i kommuneplanen.
- Knarvik bør leggje til rette for vesentleg vekst nær regionsenteret, og hovuddelen av veksten bør kome innanfor den regionale vekstsona. Resterande vekst bør i hovudsak kome i lokale vekstsoner, men etter prinsipp om differensiert arealforvaltning.
- Den regionale vekstsona i nord omfattar aksa mellom Knarvik og Frekhaug.
- Det vert definert ein hovudstruktur for kollektivsystemet i Bergensregionen, der Knarvik representerer ei nordleg grense. Hovuddelen av investeringar i kollektiv skjer i dette definerte området. Det er og behov for liner som dekkjer transportbehov utanfor hovudstrukturen.
- Nye båtruter kan vurderast, her kan det vere mogleg å få til senterutvikling.
- Kommunane med regionale vekstsoner bør utarbeide ein strategi for å auke andelen sykkel og gange
- ABC kart for næringsområde, der Knarvik kjem ut som eit C1 område; god tilgjengelegheit for bil og tungtrafikk (inntil 1 km frå overordna veg). Det er store moglegheiter for at nye kontorarbeidsplassar skal kome gjennom fortetting og transformasjon i senterområda. Sidan dette i stor grad vil omfatta areal som ligg i C område, vil det vere behov for nye areal til arealkrevjande verksemd.
- I RATP er det gjennomført analyse arbeid der det er tatt utgangspunkt i alle område som ligg inntil 2 km frå overordna hovudvegnett, jf RTP. Analysen viser store areal som ligg nær hovudvegnettet, og indikerer at moglegheitene for å dekkje behovet for areal bør vere til stades. Det er utarbeidd eit kart som viser store areal i Lindås kommune, langs E39 og fv 57 som vert vurdert som D-område med sannsynleg lavt konfliktnivå. Denne kartlegginga er på overordna nivå og må følgjast opp med lokale vurderingar, i arbeid med kommuneplanane. (D-område = arealkrevjande verksemd)

Retningslinjer

- Generelle retningslinjer
- Dersom kommunale arealplanar er i strid med mål og retningslinjer i regional plan (RATP) er det grunnlag for motsegn frå statlege og regionale forvaltningsnivå.

Retningslinjene har følgjande hovudtema:

- **Vidare planlegging, kunnskapsgrunnlag og prosess**
 1. Medverknad, presisering av medverknad frå grupper som treng spesiell tilrettelegging (er ei forsterking eller tydeleggjering av plan- og bygningslova)
 2. Kunnskapsgrunnlag og analysar, opplisting av arbeid som må gjennomførast i samband med rullering av arealdelen av kommuneplanen (arealreserve og potensiale for fortetting, tilgjengelegheit for transportmiddel, prognosar, næringsareal med arealreserve, kategorisering av arealreserven med tanke på eignaheit, oppdatert kartlegging av naturmangfald, funksjonell strandsone, landskap, kulturminne, landbruk, friluftsområde. (kanskje kommunen vil gjere noko av dette uansett avhengig av fokus i planarbeidet, men kan verte ressurskrevjande om alt skal gjerast ved kvar rullering, samstundes er noko av dette kanskje nyttig informasjon som kommunen kan ha nytte av i andre samanhengar som eit status bilete)
- **Senterstruktur og utbyggingsmønster** (Utbygging skal i hovudsak leggjast til Knarvik, medan Ostereidet og Lindås skal få ei utbygging for å oppretthalde gode tettstader og levande lokalsamfunn. Samstundes kan kommunen vurdere behovet for lokale vekstsoner som har gangavstand til kollektivstopp og nært andre sentra)
 1. Veksten i bustader og arbeidsplassar bør kome i regionale vekstsoner definert m.a. som er knytt til regionsenter om samstundes er i gangavstand til kollektivstopp, eller som er i nærleik til andre senter innanfor bystamlinene i kollektivsystemet og samstundes er i gangavstand til kollektivstopp.
 2. Kommunen må setje krav til arealeffektiv utbygging og krav til rekkefølge i utbygging av arealreservane. Sentrumsnære område bør prioriterast.
 3. Utanfor regionale vekstsoner kan ein få utbygging for å oppretthalde gode tettstader og levande lokalsamfunn.
 4. Vurdere behovet for lokale vekstsoner, dvs areal i gangavstand til kollektivstopp og samstundes er i nærleik til kommunesenter eller lokalsenter definert av kommunane.
 5. Nye utbyggingsområde bør utnytte eksisterande sosial og teknisk infrastruktur.
 6. Lokale omsyn skal leggjast til grunn for prioritering av byggeområde i vekstsonene.
- **Differensiert arealforvaltning** (kort sagt i regionsenteret planlagt fortetting vert prioritert, medan dette ikkje er ynskjeleg utanfor regionsenteret. Visse begrensingar til fortettinga vert gitt seinare i retningslinjene)
 7. Utbygging kan i regionale vekstsoner bli vektlagt sterkt i forhold til naturmangfald, landskap, landbruk og friluftsliv, med følgjande prinsipp:
 1. Høg utnyttingsgrad

- 2. Potensialet for fortetting og transformasjon er kartlagt og planlagt utnytta
 - 3. Arealdisponeringa byggjer på oppdatert kunnskap om arealverdiar
 - 4. Omsynet til arealverdiar påverkar rekkefølge av utbygging
 - 5. Behovet for utbygging er dokumentert
 - 8. Utanfor regionale vekstsoner skal det takast særleg omsyn til naturmangfald, landskap, landbruk og friluftsliv
 - 9. Forvaltning av arealverdiar innanfor regionale vekstsoner (gir føringar for omsyn som skal ivaretakast i regionale vekstsoner)
- Forvaltning av arealverdiar innanfor regionale vekstsoner (gir føringar for omsyn som skal ivaretakast i regionale vekstsoner)
- **Bustadområde**
 - 1. Kommunane bør ha bustadreserve i samsvar med befolkningsprognosar for mellom 12 og 20 år.
 - 2. Kommunane bør leggje til rette for eit variert tilbod av bustader i samsvar med regionale prognosar for hushaldssamansetnad (oppfølging av utgreiingsbehovet tidlegare omtala)
 - 3. Kommunane bør prioritere kollektivorientert utbygging ved å i hovudsak lokalisere bustader, regionale og lokale vekstsoner og langs eksisterande kollektivtrasear.
 - 4. Nye bustadområde på minst 15 einingar skal ha dokumentert trygg veg til grunnskule og til kollektivstopp (kva er trygg veg?)
 - 5. Sikre klimatilpassing og kvalitet i bustadområde
- **Næringsareal og arbeidsplassar**
 - 1. Kommunane bør setje av ei arealreserve i arealdelen av kommuneplanen som fekkjer eit prognosebasert behov for næringsareal i minimum 12 år fram i tid, maksimalt 20 år. Kommunen må ta utgangspunkt i kva type næringsareal dei bør ta ansvar for å dekkje (Kor kjem dette fram? Figur som er vist for aktuelle D område (arealkrevjande næringar) langs E39 og fv 57? Pluss tilsetteintensive arbeidsplassar i Knarvik? Kva er konsekvensen av dette?)
 - 2. Lokalisering av tilsettintensive og/eller besøkintensive verksemder bør leggje til grunn følgjande prinsipp:
 - 1. Arbeidsplass- og besøksintensive verksemder til senter med god tilgjenge for reisande med kollektiv, sykkel og gange
 - 2. Større konsentrasjonar av kontorarbeidsplassar til definerte område for arbeidsplassvekst, i Lindås i regionsentert
 - 3. Reguleringsplanar for tilsettintensiv og besøksintensive verksemder og sentrumsområde bør ha ei utbyggingsgrad på minimum 200%BRA
 - Kommunane bør setje av ei arealreserve i arealdelen av kommuneplanen som fekkjer eit prognosebasert behov for næringsareal i minimum 12 år fram i tid, maksimalt 20 år. Kommunen må ta utgangspunkt i kva type næringsareal dei bør ta ansvar for å dekkje (Kor kjem dette fram? Figur som er vist for aktuelle D område (arealkrevjande næringar) langs E39 og fv 57? Pluss tilsetteintensive arbeidsplassar i Knarvik? Kva er konsekvensen av dette?)
 - Lokalisering av tilsettintensive og/eller besøkintensive verksemder bør leggje til grunn

følgjande prinsipp:

1. Arbeidsplass- og besøksintensive verksemder til senter med god tilgjenge for reisande med kollektiv, sykkel og gange
 2. Større konsentrasjonar av kontorarbeidsplassar til definerte område for arbeidsplassvekst, i Lindås i regionsentert
 3. Reguleringsplanar for tilsettintensive og besøksintensive verksemder og sentrumsområde bør ha ei utbyggingsgrad på minimum 200%BRA
- Lokalisering av verksemder med allsidig verksemdsgrad bør leggje til grunn følgjande: desse bør lokaliserast innanfor etablert senterstruktur med god tilgjenge for reisande med kollektiv og sykkel, og med maksimal utnytting på 130-140%BRA
 - Lokalisering av arealkrevjande verksemd bør leggje til grunn følgjande: Desse bør leggjast i nærleiken til hovudvegare og i område som er definert som C og D område som gitt i kart. Utnyttingsgrad på maksimum 100% BRA. (ynskjer dei at vi skal ha arealkrevjande næring i regionsentert vårt pluss langs store delar av C og D områda? Konsekvensar av dette? For stor einisidighet, aksept av at det i Bergen ikkje lenger skal vere arealkrevjande næringsområde, desse skal transformerast, kva med mangfaldet i eit samfunn?)
 - Kommunen må stille krav til mobilitetsplan for planlegging av verksemd på over 5000m² og meir enn 50 tilsette.

· **Transport**

- Rekkefølgjekrav til utbygging av bustad- og næringsareal. Samordna i tid med utbygging av vegsamband, gang- og sykkelveggar, og kollektivtiltak. Planar skal ha rekkefølgjekrav dersom transport tilhøva ikkje er tilfredsstillande ut i frå omsyn til trafikktryggleik, tilrettelegging for gang- og sykkel og kollektivtransport. (Kva er tilfredsstillande i denne samanheng?)
- Strategi for å auke andel sykkel og gange i regionale vekstsoner
- Differensierte parkeringsføresegn i kommuneplanen ut frå type verksemd og lokaliteten sin tilgjenge med kollektivtransport, sykkel og gange. (korleis tolke lokaliteten sin tilgjenge)
- Utbygging av infrastruktur for kollektivsystemet vert høgt prioritert innanfor hovudstrukturen av kollektivsystemet (dette er vel ei forplikting til fylkeskommunen ?)

VURDERING

Hordaland fylkeskommune har gjennomført eit tungt og omfattande arbeid. Lindås kommune har i arealforvaltninga innarbeidd fleire av omsyna som ligg til grunn for RATP. Det er likevel fleire sider ved dei regionale retningslinene og RATP som er problematiske for kommunen.

Lindås kommune har i stor grad lagt til grunn prinsippa i RATP for utviklinga av regionsentert Knarvik. På same vis vart innspela til førre revisjon av arealdelen av kommuneplanen, vurdert ut i frå om tiltaka ville styrke hovudvegane i kommunen, fv 57 og E39.

Administrasjonen meiner det politisk må diskuterast følgjande:

- Er det greitt at det vert lagt begrensing for utbygging og utvikling nord og aust for Knarvik?
- Er det greitt at det vert utarbeidd føringar for rekkefølgjekrav til reguleringsplanar knytt til kollektivstopp m.a.?
- Er det greitt å utvikle arealkrevjande næringsområde i Lindås kommune sidan tilsvarande område i Bergen skal transformerast til andre føremål?

- Er det greitt at omsynet til utbygging i regionsenteret veg tyngre enn omsynet til naturmangfald, landskap, landbruk og friluftsliv?
- Er det greitt at omsynet til naturmangfald, landskap, landbruk og friluftsliv veg tyngre enn omsynet til utbygging for deler av Lindås kommune som ligg nord og aust for Knarvik?
- Er det tilstrekkeleg rom for lokal handlefridom i tilnærminga som RATP skildrar?