

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
141/15	Plan- og miljøutvalet	PS	23.09.2015
094/15	Kommunestyret	PS	24.09.2015

Saksbehandlar	ArkivsakID
Arnold Matre	15/3417

Uttale til høyring av framlegg til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

Vedlegg:

Høyring - høyring og offentleg ettersyn - regional areal- og transportplan for BergensområdetHøyringsforslag_24_06_2015Konsekvensutgreiing RATP

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

Lindås kommune støttar dei overordna måla i framlegg til regional areal- og transportplan for Bergensregionen. Det er stor semje om at ein monaleg større del av transportarbeidet må dreiest over til kollektiv transport, samt at prosentandelen som går eller sykklar må aukast. Ein viktig strategi her vert å følgja opp prinsippa om fortetting som ligg til grunn for m.a den nyleg vedtekne regionale plan for attraktive senter i Hordaland.

Lindås kommune vil understreka at Regional areal- og transportplan for Bergensregionen må vera til for å styrka bydelssentra og dei regionale sentra, og ikkje for å verta nytta mot einskildplanar kring i dei einskilte kommunane. Dette ansvaret må vera å verta løyst gjennom opne kommunale planprosessar som før.

Lindås kommune m.fl vil difor peika på at store deler av kommunane i Nordhordland består av mindre bygdesamfunn med lite nyetableringar. Planframlegget må ikkje verta nytta som heimel for stogga utbygging/utvikling i desse bygdene. Det er viktig at desse bygdene og får eit kollektivtilbod til lokalsenter og regionsenter.

Utbetring av E39 nordover og Fv 57 mot Mongstad er særskilte viktige infrastrukturtiltak. Dette gjeld særleg i høve kollektivsatsing og næringsutvikling. Dette bør komma tydelegare fram i plandokumenta.

I endeleg planutkast bør det vera tydelegare kva status plandokumentet skal ha. Politikken i planen er stort sett formulert som retningslinjer (ikkje juridisk bindande), men har formuleringar som i for sterk grad kan overstyra den kommunale arealpolitikken dersom den vert nytta som grunnlag for uttalar/motsegn.

Det vert forøvrig synt til saksutgreiinga til administrasjonen.

.....

Plan- og miljøutvalet - 141/15

PM - behandling:

Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

PM - vedtak:

Lindås kommune støttar dei overordna måla i framlegg til regional areal- og transportplan for Bergensregionen. Det er stor semje om at ein monaleg større del av transportarbeidet må dreiest over til kollektiv transport, samt at prosentandelen som går eller syklar må aukast. Ein viktig strategi her vert å følgja opp prinsippa om fortetting som ligg til grunn for m.a den nyleg vedtekne regionale plan for attraktive senter i Hordaland.

Lindås kommune vil understreka at Regional areal- og transportplan for Bergensregionen må vera til for å styrka bydelssentra og dei regionale sentra, og ikkje for å verta nytta mot einskildplanar kring i dei einskilte kommunane. Dette ansvaret må vera å verta løyst gjennom opne kommunale planprosessar som før.

Lindås kommune m.fl vil difor peika på at store deler av kommunane i Nordhordland består av mindre bygdesamfunn med lite nyetableringar. Planframlegget må ikkje verta nytta som heimel for stogga utbygging/utvikling i desse bygdene. Det er viktig at desse bygdene og får eit kollektivtilbod til lokalsenter og regionsenter.

Utbetring av E39 nordover og Fv 57 mot Mongstad er særst viktige infrastrukturtiltak. Dette gjeld særleg i høve kollektivsatsing og næringsutvikling. Dette bør komma tydelegare fram i plandokumenta.

I endeleg planutkast bør det vera tydelegare kva status plandokumentet skal ha. Politikken i planen er stort sett formulert som retningslinjer (ikkje juridisk bindande), men har formuleringar som i for sterk grad kan overstyra den kommunale arealpolitikken dersom den vert nytta som grunnlag for uttalar/motsegn.

Det vert forøvrig synt til saksutgreiinga til administrasjonen.

Kommunestyret - 094/15

KO - behandling:

I saksutgreiinga mangler Lindås kommune i planområdet som vert omfatta, ny tekst:

Planområdet omfattar kommunane Bergen, Radøy, Meland, Lindås, Askøy, Fjell, Øygarden, Sund, Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Os. Planen har ein planperioden på 12 år (2016 – 2027).

Fellesframlegg

Tillegg til rådmannen sitt framlegg til vedtak:

- Planen må ikkje overstyra overordna kommunale planar for næringsutvikling , bustadbygging og arealutvikling.
- Høyringsuttale vert vedteke under føresetnad om at planen ikkje vert juridisk bindande.

Innstillinga frå plan- og miljøutvalet med tillegg vart samrøystes vedteke.

KO - vedtak:

Lindås kommune støttar dei overordna måla i framlegg til regional areal- og transportplan for Bergensregionen. Det er stor semje om at ein monaleg større del av transportarbeidet må dreiest over til kollektiv transport, samt at prosentandelen som går eller sykklar må aukast. Ein viktig strategi her vert å følgja opp prinsippa om fortetting som ligg til grunn for m.a den nyleg vedtekne regionale plan for attraktive senter i Hordaland.

Lindås kommune vil understreka at Regional areal- og transportplan for Bergensregionen må vera til for å styrka bydelssentra og dei regionale sentra, og ikkje for å verta nytta mot einskildplanar kring i dei einskilte kommunane. Dette ansvaret må vera å verta løyst gjennom opne kommunale planprosessar som før.

Lindås kommune m.fl vil difor peika på at store deler av kommunane i Nordhordland består av mindre bygdesamfunn med lite nyetableringar. Planframlegget må ikkje verta nytta som heimel for stogga utbygging/utvikling i desse bygdene. Det er viktig at desse bygdene og får eit kollektivtilbod til lokalsenter og regionsenter.

Utbetring av E39 nordover og Fv 57 mot Mongstad er særskilte viktige infrastrukturtiltak. Dette gjeld særleg i høve kollektivsatsing og næringsutvikling. Dette bør komma tydelegare fram i plandokumenta.

I endeleg planutkast bør det vera tydelegare kva status plandokumentet skal ha. Politikken i planen er stort sett formulert som retningslinjer (ikkje juridisk bindande), men har formuleringar som i for sterk grad kan overstyra den kommunale arealpolitikken dersom den vert nytta som grunnlag for uttalar/motsegn.

Det vert forøvrig synt til saksutgreiinga til administrasjonen.

- Planen må ikkje overstyra overordna kommunale planar for næringsutvikling ,

bustadbygging og arealutvikling.

· Høyringsuttale vert vedteke under føresetnad om at planen ikkje vert juridisk bindande.

Saksopplysningar:

Politisk handsaming

Saka skal til innstilling i Plan- og miljøutvalet

Saka skal avgjerast i Kommunestyret

Bakgrunn

Framlegg til Regional plan for attraktive senter i Hordaland er sendt på høyring med høyringsfrist 01.10.15. Planprogrammet vart vedteken av Fylkesutvalet 29.08.13.

Planområdet omfattar kommunane Bergen, Radøy, Meland, Askøy, Fjell, Øygarden, Sund, Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Os. Planen har ein planperioden på 12 år (2016 – 2027).

Regional areal- og transportplan er ein regional plan etter plan- og bygningslova (§ 8-1). Mål, retningslinjer og handlingsprogram i planen skal vera førande for fylkeskommunen og statleg regionale organ i fylket når det gjeld verksemdsplanar, forvaltningsvedtak og budsjett.

Innhald i planen:

Kapittel 1 definerer mål og strategiar. I tillegg er det mål og delmål for kvart temakapittel i plandokumentet.

Overordna mål:

Bergensområdet skal vere ein berekraftig og konkurransedyktig vekstregion.

Utbyggingsmønster og transportsystem skal gje effektiv utnytting av samfunnsressursar og infrastruktur.

Det skal vere ein god fordeling av bustader og arbeidsplassar i Bergensområdet.

Mål for Senterstruktur og utbyggingsmønster

- Bergensområdet skal ha ein fleirkjerna senterstruktur med sjølvforsynte senter i samsvar med definert senterhierarki.
- Hovudtyngda av veksten i arbeidsplassar og bustader skal kome innanfor definerte vekstsoner.

Mål for Regionalt transportsystem

- Bergensområdet skal ha eit effektivt transportsystem som gir miljøvenleg og trygg transport, god mobilitet og tilgjenge til viktige reisemål.

Mål for Bustadområde

- Bergensområdet skal ha attraktive og gunstig lokaliserte areal til bustad som dekker eit langsiktig behov.

Mål for Næringsareal og arbeidsplassar

- Bergensområdet skal ha attraktive og gunstig lokaliserte næringsareal som dekker eit langsiktig behov.

Mål for Natur, kulturmiljø og landskap

- Utbygging i Bergensområdet skal ta omsyn til naturmangfald, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv, og legge særskilt til rette for aktiv og berekraftig bruk av kulturmiljø, natur og friluftsområde.

Kap 2: Senterstruktur og utbyggingsmønster.

Kap 3: Regionalt transportsystem

Kap 4: Bustadområde

Kap 5: Næringsareal og arbeidsplassar

Kap 6: Natur, kulturmiljø og landskap

Kvar kapittel er bygd opp etter malen; mål, innleiing, planskildring, retningslinjer og tiltak. Som vedlegg til planen er det utarbeida ein konsekvensutgreiing av

utbyggingsstrategiar RATP for Bergensregionen.

Vurdering

Regional areal- og transportplan er eit omfattande dokument. Det er eit resultat av ein lang prosess der det har vore invitert til brei medverknad. Planen er definert å gjelda for Bergensområdet. Det vil seia Bergen samt omegnskommunar. I praksis betyr det kommunar som har ein sams bustad- og arbeidsmarknad. I Nordhordland er Lindås, Meland og Radøy samt Osterøy inn forbi planområdet.

Planen tek for seg å møte framtidige utfordringar i høve befolkningsvekst i regionen. Dette skapar nye mogelegheiter, men fører samstundes til auka trong for transport og utvida arealbehov til bustad og næring. Det er stor semje om at ein monaleg større del av transportarbeidet må dreiest over til kollektiv transport, samt at prosentandelen som går eller sykklar må aukast. Ein viktig strategi her vert å følgja opp prinsippa om fortetting som ligg til grunn for m.a den nyleg vedtekne regionale plan for attraktive senter i Hordaland.

For å komma dit legg planen opp til at det skal liggja føre sentrale føringar/retningslinjer for kommunane sin planlegging. Når det gjeld konkrete strategiar for å nå desse måla er planutkastet grundig, kanskje for grundig. Det er viktig at planen tek omsyn til at fleire av omegnskommunane også har store områder der det ikkje er utbyggingspress, der det i stor grad handlar om å halda liv i bygdene.

Planen kan verta vurdert ut frå fleire innfallsvinklar:

Overordna nivå.

Regional areal- og transportplan har gode overordna mål for dei 5 kapittelområda. Måla er generelle og det er lite kontroversielt i dei.

Knarvik er utpeika som regionsenter for Nordhordland. 18. juni i år vedtok Lindås kommunestyre områdeplan for Knarvik sentrum. Her vert det lagt opp til ei bymessig utvikling på gåande og syklande sine premiss. Det er også lagt opp til ein høg utnyttingsgrad med funksjonsblanding i sentrum, men med vekt på at det skal verta lagt til rette for inntil 2000 bustader i sentrum.

Regional areal – og transportplan har gode strategiar for å styrka Knarvik og andre region-/bysentra. Det vert lagt opp til gode kollektivruter frå Bergen sentrum via Åsane til Knarvik. På side 32 heiter det m.a : Regionale stamlinjer skal få frå Bergen sentrum og ut til regionsentra i Bergensområdet, Straume, Kleppestø, Knarvik, Osøyra og Indre Arna. Dette er viktig.

Planen legg opp til at ein i regionale vekstsoner kan prioritera utbygging sterkt i høve til omsynet til naturmangfald, landskap, landbruk og friluftsliv. Det motsette vil

vera tilfelle utanfor dei regionale vekstsentra. Regionale vekstsentra er her definert som areal som er knytt til bydelssenter eller regionsenter og samstundes er i gangavstand til kollektivstopp.

Det vil vera i Lindås kommune, og Nordhordlandsregionen generelt si interesse, at ikkje Bergen vert «kvelt» av privatbilar. Det er såleis viktig for vår region å ha ein overordna areal- og transportpolitikk som byggjer opp om at fleire kan utføra arbeids og nytte reiser anten kollektivt eller med sykkel.

Lokalt nivå:

Planframlegget har mange gode overordna strategiar. Som nemnt over så høver dei godt til å styrka bydelssenter og regionsenter, samt til å førebyggja at utviklinga i Bergensregionen stoggar opp grunna store transportproblem. Utfordringa ligg i at fleire av kommunane kring Bergen ikkje har vekt i alle deler av kommunen. For Lindås sin del så er store deler av kommunen grissgrendte bygdar som har utfordringar med å halda på folketalet og såleis tilbod som skule, barnehage, butikk m.m.

I høve til vidare utvikling for desse bygdene så er det usikkert i kva grad framlegg til regional areal- og transportplan er føremålstenleg. Fleire av retningslinjene er formulert slik at planen kan verta brukt mot framtidige kommunale planar for utbygging/utvikling her. Dette er ikkje ønskjeleg.

Døme på retningsliner er:

7. Nye utbyggingsområde bør utnytte eksisterande sosial og teknisk infrastruktur. Investeringar i ny infrastruktur bør i hovudsak skje knytt til senter.
8. Kommunane bør setje krav om rekkjefølgje i utbygging av arealreservane der transportreduserande og arealeffektive prinsipp er lagt til grunn. Sentrumsnære område bør prioriterast først.
13. Rekkjefølgje av utbygging i bustad- og næringsareal i kommuneplanen sin arealdel må bli samordna i tid med utbygging av vegsamband, gang- og sykkelveg og kollektivtiltak. Planar skal ha rekkjefølgjekrav om transporttilhøva ikkje er tilfredsstillande ut i frå omsyn til trafikktryggleik, tilrettelegging for gang og sykkel og kollektivtransport.
25. Kommunane bør prioritere kollektivorientert utbygging ved å i hovudsak lokalisere bustader i regionale og lokale vekstsoner og langs eksisterande kollektivtrasear.
26. Nye bustadområde skal ha dokumentert trygg veg til grunnskule og til kollektivstopp.

Dette er isolert sett greie målsetjingar. Dersom t.d retningslinje 26 (over) «nye bustadområde skal ha dokumentert trygg veg til grunnskule med kollektivstopp», betyr at berre utbyggingsområde som har gang-/og sykkelveg til skulen kan byggast ut, så vert det ikkje mange nye felt utanfor Knarvik, Ostereidet og Lindås.

Det er i plandokumenta (inkludert konsekvensutgreiinga) gjort analysar av areal og

arealbruksverdiar i dei einskilde kommunane utan at det er gått igjennom ein like grundig og inkluderande prosess som ligg til grunn for kommuneplanen, både arealdel og samfunnsdel.

Lindås kommune vil understreka at Regional areal- og transportplan for Bergensregionen må vera til for å styrka dei regionale sentra, og ikkje for å verta nytta mot einskildplanar kring i dei einskilde kommunane. Dette ansvaret må vera å verta løyst gjennom opne kommunale planprosessar som før.

Den overordna politikken med at det nasjonale og regionale verdiar/interesser som statleg/regionale etatar skal ivareta, må liggja fast. Lokale prioriteringar er det opp til kommunane å styra gjennom ordinære planprosessar.

Status til planen:

Alle kapitla er avslutta med framlegg til retningslinjer. Det er ikkje gjort framlegg til at nokon skal ha status som føresegner. Lindås kommune saknar eit innleiande kapittel der det tydelegare vert gjort klart kva status planen skal ha i høve statleg/regionale etatar sin handsaming av private og offentlege planar i den einskilde kommune. Det er viktig at dette er føreseieleg for kommunane, utbyggjarar, næringsliv og innbyggjarar.

E39

I kapittel 3 (3.3.4 og 3.3.5) er det m.a. vist til «effektivt vegnett» og «Mot 2040 – Regionforstørring». Her er særleg E39 Bergen – Stavanger og E16 Bergen – Voss trekt fram. Lindås kommune vil understreka at utbetring av E39 nordover forbi Knarvik samt Fv 57 til Mongstad er avgjerande for å oppnå måla som er satt i planframlegget

I planen omtales E39 som Stavanger-Bergen. Ein må hugse på at E39 går lenger nord enn Bergen, og spesielt er det trafikale utfordringar i aksa Åsane-Klauvaneset, samt spørsmål kva rolle E39 skal spille gjennom regionsenteret Knarvik og den nyleg vedtekne områdeplan for Knarvik. E39 er viktig for heile Hordaland. Som følgje av veksten på Mongstad betyr dette også enno meir trafikk på FV57. Det går i dag 140 vogntog på E39 mellom Bergen og Stavanger, og mange av desse kjem også innom Nordhordland og FV57. Vegaksen Knarvik-Mongstad/FV57 vert då også ei viktig arbeidsoppgåve for å møte forventningar og krav som næringslivet har til det offentlege. Me syns ikkje planen tek opp så mange ambisjonar og satsingar for denne aksa, verken når det gjeld trafikksikring, kollektivtrafikk eller investeringar/vedlikehald. Kor mykje av trafikken (godset) kunne vert sendt på kjøll? Generelt sett betyr ny infrastruktur nye moglegheiter for heile Nordhordlandsregionen, og planen burde kanskje vert enno meir påkopla infrastrukturprosjekta som nemnd ovanfor (i dag er fleire av dei uavklarte). Lindås kommune treng stimuli og rammebetingelsar, og ambisjonar for infrastruktur er i den samanheng ein kritisk suksessfaktor, som kan skapa nye bedrifter og arbeidsplassar.

Lindås kommune er nøgd med at planen er meir retningsgivande («bør») enn

styrande («må»). Det opnar for lokalt og regionalt skjønn.

.....