



Innkalling til Formannskapet

Møtedato: 29.03.2017
Møtestad: Formannskapssalen
Møtetid: 09.00

Formannskapsmedlemmene vert med dette kalla inn til møtet. Den som har lovleg forfall, eller er ugild i nokon av sakene, må melde frå så snart råd er på forfallskjema på kommunen si heimeside, slik at varamedlem vert innkalla.

Varamedlemmer møter berre etter nærare avtale.

Dokument som ikkje er tilsende, kan du få kopi av på dokumentsenteret. Dokument som ikkje er offentlege, vil bli utlevert i møtet. Dersom medlemmene på førehand ynskjer å gjera seg kjend med innhaldet i desse dokumenta, er dei tilgjengeleg på dokumentsenteret.

Det vert gitt orientering om arbeidet med moglegheitstudie Frekhaug Fosse, med særleg fokus på utvikling av Langelandskogen.

Sakliste

Saknr	Tittel
27/2017	Godkjenning av innkalling og sakliste
28/2017	Godkjenning av møtebok
29/2017	Referatsaker
30/2017	Aktuelle saker
31/2017	Orientering av rådmannen
32/2017	Orientering om status kommunestruktur
33/2017	Budsjettrapport per februar 2017
34/2017	Finansrapport desember 2016
35/2017	Bustadmelding 2017 - 2020
36/2017	Opprensning og tiltak rundt Mjåtveittjørna
37/2017	Kommunal tiltakspakke 2017, aktuelle prosjekt
38/2017	Framlegg til utvida plangrense og revisjon av planprogram, områdeplan for Midtmarka og Rotemyra
39/2017	Oppstart av rullering av kommuneplan, arealdel på deltema
40/2017	Planprogram for kommunedelplan E39 Flatøy- Eikefet
41/2017	Høyringsuttale, Regional transportplan Hordaland 2018 - 2029
42/2017	Ny høyring - Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

18. april 2017

Øyvind H. Oddekalv
ordfører

Randi Helene Hilland
konsulent

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Randi Helene Hilland		17/632

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
27/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Godkjenning av innkalling og sakliste

Saksopplysningar:

Framlegg til vedtak:

"Innkalling og sakliste vert godkjent."

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Helge Kvam		17/632

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
28/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Godkjenning av møtebok frå møte 22.02.17

Saksopplysningar:

Framlegg til vedtak:

"Møtebok frå møte 22.02.17 vert godkjent."

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Randi Helene Hilland		17/632

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
29/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Referatsaker

Underliggende saker:

Saksnummer	Tittel
29/2017.1	Søknad om driftsstønad 2017

Saksopplysningar:

Framlegg til vedtak:

"Meldingane vert tekne til orientering."

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Øyvind H. Oddekalv		17/632

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
30/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Aktuelle saker

Saksopplysningar:

Framlegg til vedtak:

"Orienteringane vert tekne til vitande."

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Ingvild Hjelmtveit		17/632

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
31/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Orientering av rådmannen

Saksopplysningar:

Framlegg til vedtak:

"Orienteringane vert tekne til vitande."

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Ingvild Hjelmtveit		17/632

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
32/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Orientering om status kommunestruktur

Saksopplysningar:

Framlegg til vedtak:

"Orienteringane vert tekne til vitande."

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Per Inge Olsen	FE - 210	17/678

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
33/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Budsjettrapport per februar 2017

Vedlegg:

Vedlegg 1 - driftsrapport per 28.02.2017

Vedlegg 2 - investeringsrapport per 28.02.2017 - alle prosjekt

Vedlegg 3 - investeringsrapport per 28.02.2017 - kommentarar til diverse prosjekt

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Rapportformatet er endra i forhold til tidlegare rapportering. Rapporten i vedlegg 1 over budsjettstatus på drifta inneheld først ein enkel oversiktstabell på side 1 før det er på side 2 – 4 følgjer kommentarar til kvart tenestoområde.

Investeringsrapporten er todelt. Først følgjer vedlegg 2 som viser status for alle prosjekt per 28. februar samanlikna med budsjett for året totalt. Det er ikkje kommentarar til denne tabellen. I vedlegg 3 følgjer så rapport med kommentarar til dei største prosjekta og til prosjekt der det er trong for spesielle kommentarar. Her er det teke utgangspunkt i det totale budsjettet for prosjekta, uavhengig av år.

Vurdering

Per 28.02.2017 viser vedlegg 1, driftsrapporten, at dei fleste tenestoområda reknar med å halde seg innanfor dei tildelte budsjetttrammene. Innan barnevernet ventar vi meirforbruk og vi ventar lågare inntekter frå skatt, inntektsutjamning og rammetilskot enn budsjettet. Totalt reknar vi med eit budsjettavvik på kr 1,9 mill. for 2017. I tillegg er det signal frå fleire skular om manglande ressursar frå hausten 2017, men budsjettmessig konsekvens av dette er så langt ikkje berekna.

Det er fortsatt tidleg i året og rådmann har difor ikkje framlegg til budsjettendringar basert på denne prognosen. Dette vil ein vurdere nærare i samband med rapport per 1. tertial 2017 (30. april), som vil vere noko meir omfattande enn månadsrapporten som ligg ved denne saka.

Framlegg til vedtak:

«Budsjettrapport per februar 2017 vert teken til vitande»

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Per Inge Olsen	FE - 250	17/684

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
34/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017
	Kommunestyret	PS	

Finansrapport desember 2016

Vedlegg:

Meland kommune - Finansrapport 2016-12

Meland kommune - rapport gjeldsporteføljen - pr. 31.12.16

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Ihht. til det vedtekne Finansreglement for kommunen skal det utarbeidast finansrapport kvart tertial. Reglementet vart revidert siste gang i sak 38/2015 i Kommunestyret 6. mai 2015.

Det er kome endringar i forskrifta om kommunane sin finans- og gjeldsforvaltning gjeldande frå 1. januar 2017. Framlegg til endring av kommunen sitt finansreglement vert lagt fram som eigen sak.

Vedlagt følgjer rapport per 31.12.2016. Rapporten viser at finansforvaltninga følgjer gjeldande reglement.

Framlegg til vedtak:

«Kommunestyret tek Finansrapport per 31.12.2016 til vitande»

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Anny Bastesen	FE - 610	16/946

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
35/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017
	Kommunestyret	PS	

Bustadmelding 2017 - 2020

Vedlegg:

Investeringsmidlar kommunale bustader 2016

Saksopplysningar:

Bakgrunn

I budsjettvedtaket for 2016 ba kommunestyret rådmannen m.a. om å vurdere følgjande:

«..... Å inngå avtale med private tilbydarar for å sikre høvelege bustader til føremålet» (dvs bustader for vanskelegstilte) og «Vurdere noverande bruk av kommunale bustader med omsyn til tildeling, omløpshastighet, vedlikehald og organisering.»

Rådmannen la fram sak om bruk av investeringsmidlar for 2016, som kommunestyret behandla i møte 15.06.2016, sak KS-54/2016. Kommunestyret tok saka til orientering, og ba administrasjonen komme tilbake med ei bustadmelding for den kommunale bustadpolitikken. Saka skulle behandlast i samband med årsbudsjettet for 2017 men er forsinka pga sjukefråvêr og kapasitetsproblem.

I samband med revisjon av investeringsbudsjettet, behandla av kommunestyret i møte 08.03.2017, sak KS-11/2017, godkjente kommunestyret kostnadsramma for kjøp av bustader i 2017.

Framlegg til bustadmelding er no klar. Bustadmeldinga synleggjer status for noverande bustadportefølgje, og organisering / forvaltning av denne. Bustadmeldinga tek ikkje opp generell bustadpolitikk knytt til arealplanlegging, og den er heller ingen bustadsosial handlingplan.

Vurdering

Gjennom bustadmeldinga meiner administrasjonen at det er avdekka eit behov for skaffe fleire kommunale bustader. Dette gjeld både i høve til folketallet generelt, og til etterspørselen frå dei som har eit lovfesta krav på å få tilbod om kommunal bustad. Det er eit stort behov for at kommunen får større kontroll med kven som bur kvar, både i høve til brukaren sjølv, nærmiljøet og den kommunale tenesteytinga.

Både omsorgsbustader og bustader for vanskelegstilte bør vere lokalisert tett på busstilbod, daglegvaretilbod og servicetilbod generelt. Som regel passar det at kommunen har bustader

tilgjengeleg i sentrale, etablerte bumiljø, med ei viss spreining. Bustader for vanskelegstilte skal normalt vere tilgjengeleg for brukaren i ein periode av livet, med mål om at bebuaren blir i stand til å handtere eigen busituasjon. Her bør kommunen opp på eit høgare nivå enn i dag når det gjeld talet på bustader, for i større grad å kunne finne rett plassering for brukaren. Like viktig er det å etter kvart gradvis fase ut dei eldste bustadene, for å redusere vedlikehaldsbehovet og dermed driftskostnadene.

Omsorgsbustader er permanente bustader for brukarar i ulike aldersgrupper som treng pleie og/eller tilrettelegging, men ikkje nødvendigvis sjukeheimplass. På dette området bør kommunen auke innsatsen vesentleg, evt i nye driftsformer. Presset på sjukeheimplassar kan reduserast ved t.d. å tilby fleire omsorgsbustader i gruppe, sentralt plassert og med felles base for heildøgns tenester.

Bebuarar med særskilte utfordringar vil i nokre tilfelle ha behov for eit meir skreddersydd tilbod. Slike butilbod er ikkje tilgjengeleg i bustadmarknaden og krev kommunal utbygging. Det kan vere bebuarar som treng avskjerming i høve til nærmiljøet av ulike årsaker. Andre kommunar har t.d. god erfaring med enkle, robuste bustader i klynge, særskilt tilrettelagt for rehabilitering. Bebuarar med utfordringar innan rus og psykiatri er døme på brukarar som treng eit meir skreddersydd tilbod, som kommunen ikkje kan tilby i dag.

Administrasjonen meiner elles at avtale med utbyggjarar der kommunen har tildelingsrett til ein viss grad kan kompensere for mangelen på kommunalt eigde bustader. Administrasjonen ser ikkje at kommunen er stor nok til at løysinga vil ha særleg omfang, men det bør vere mogeleg å auke talet på avtalar ut over dei 9 avtalane som eksisterer i dag, dersom det er interesse for det. Kommunen har erfaring med ressurskrevjande husleigetvist og det er nødvendig å arbeide vidare med utlysing, avtaleverk og krav til utleigar før ein eventuelt vidarefører denne modellen.

Elles er det framleis aktuelt med framleige av private bustader, i visse tilfelle. Framleige er ikkje aktuelt i alle samanhengar; avtalane kan vere krevjande å administrere dersom forventningane hjå huseigar er for store eller urealistiske.

Folkehelse: Ordna busituasjon er vesentleg for den enkelte innbyggjar sin livskvalitet, og for rehabilitering når det er aktuelt.

Miljø: Ikkje aktuelt i denne saka

Økonomi: Ved å setje av tilstrekkeleg midlar i økonomiplan investeringar og årlege investeringsbudsjett vil ein kunne redusere presset på sjukeheimplassar, driftskostnader til eigedomsforvaltning og effektivisere tenestetilbodet innan NAV, helse, pleie og omsorg.

Konklusjon

Rådmannen rår til at bustadmeldinga blir lagt til grunn for disponering av midlar sett av i årlege investeringsbudsjett og økonomiplanperioden. Rapporteringa følgjer den ordinære årsmeldings- og budsjettprosessen.

Framlegg til vedtak:

«Kommunestyret sluttar seg til Bustadmelding 2017 – 2020 og legg denne til grunn for arbeidet med økonomiplan og årsbudsjett i perioden.»

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Berit M.Eskeland	FA - K10	17/676

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
36/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Opprensning og tiltak rundt Mjåtveittjørna

Saksopplysningar: Bakgrunn

I kommunestyresak 124/2016 om budsjett 2017, vart det vedteke å løyve 450 000 kr til tiltak i og rundt Mjåtveittjørnet. Pengane vart foreslått brukt på følgjande aktiviteter:

- *Rense opp i selve tjørna ved at en fjerner "flytende" myr/gjord øyer langs de naturlige kantene rundt tjørna.*
- *Lage gangsti rundt tjørna for ferdsel.*
- *Veilys i område.*

Administrasjonen har starta førebuingane av arbeidet og gjort ei nærare vurdering av dei foreslåtte aktivitetane med omsyn til gjennomføring og kostnader.

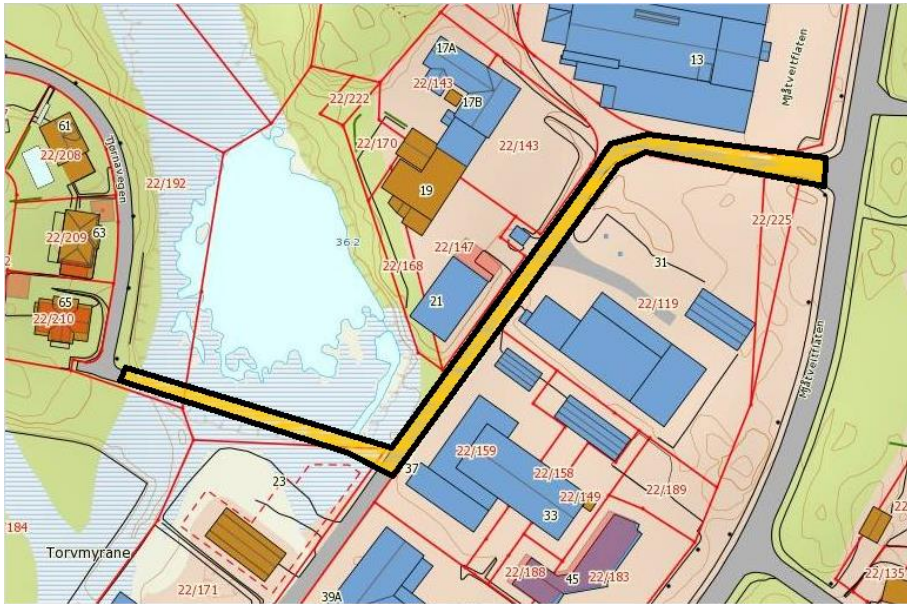
Vurdering

Opprensning av tjørnet

Rensking av tjørnet bør gjerast med mobilkran med grabb. Utrenskinga vil føre til mykje overskotsmassar som må fraktast ut av området. Det er transporten av massar som vil vere mest tid- og kostnadskrevjande. Det er lite sannsynleg at opprenskinga vil ha ein negativt påverknad på miljøet i Mjåtveittjørnet. Gjengroingsprosessen vil halde fram, og over lengre tid omdanne stadig større delar av tjørnet til myr.

Veglys i området

Administrasjonen har vurdert etablering av veglys frå krysset ved Mjåtveitflaten til Tjørnavegen. Det vil vere behov for ca. 7-8 veglys på strekninga. Strekninga med planlagte veglys er vist i gult i kartet på neste side.



Gangsti rundt tjørnet

Det er etablert tilkomst for gåande sør for tjørnet. Her manglar det berre ein kopling med Tjørnavegen i vest. Denne koplinga har Kolos informert administrasjonen om at dei vil etablere. Vest for tjørnet kan gåande nytta Tjørnavegen. Nord og aust for tjørnet er etablering av ein ny gangsti meir utfordrande.

Nord for tjørnet er det eit stort myrområde. Dette myrområde har tidlegare vore ein del av tjørnet, som over tid har grodd igjen. Etablering av gangsti over myr er vanskeleg fordi ein ikkje har fast grunn å leggje stien på. Det vil ikkje vere trygt for maskinar å gå ned på myra, og administrasjonen ser ikkje at det er mogeleg å få etablert sti over myra ved hjelp av dei midlane som er løyvd.

Øst for tjørnet går terrenget bratt ned frå industriområde, og det vil nok ikkje vere mogleg å bygge gangsti her uten å fylle massar i tjørnet eller sprengje seg inn i industriområdet. Administrasjonen ser heller ikkje at det er løyvd nok midlar til å gjennomføre dette.

Konklusjon

Opprensning av tjørnet og etablering av veglys vil vere positive tiltak som bidrar til høgare kjensle av tryggleik i området. Tiltaka kan senke terskelen for å bevege seg ute og dermed også vere positive for folkehelsa.

Opprensning av tjørnet og etablering av veglys er kostnadsrekna til ca. 400 000 kr eks mva. Budsjettet for prosjektet er på 450 000 kr eks mva. Administrasjonen anbefalar likevel å halde budsjettet uendra for å ta høgde for uforutsette kostnader. Administrasjonen ser ikkje at det er mogeleg å etablere ein gangsti rundt tjørnet i denne omgang grunna vanskelege grunnforhold som vil gjere eit slikt arbeid både vanskeleg og kostbart.

Framlegg til vedtak:

«Formannskapet godkjenner at prosjekt 791 Utbetring, opprensning, gangsti og veglys Mjåtveittjørna vert nytta til opprensning av Mjåtveittjørnet og etablering av veglys frå Tjørnavegen til Mjåtveitflaten.»

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Anny Bastesen	FA - Q10, FE - 610, TI - &46	16/1385

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
37/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Kommunal tiltakspakke 2017, aktuelle prosjekt

Vedlegg:

Rundskriv H-2391 - Engangstilskudd til kommunalt vedlikehold på Sørlandet og Vestlandet
Fordeling tilskudd(1)
Revisjonsuttale - Tilskot til kommunalt vedlikehold
Rapport prosjekt 258 Rossland skule ventilasjon

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Gjennom rundskriv H-2391 datert 10.02.2017 frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet har Meland kommune fått kr 1 435 000,- i ekstraordinært tilskot som kan nyttast til rehabilitering av bygg, veger og anlegg. Det er ein føresetnad at kommunen, kommunalt foretak eller kyrkjeleg fellesråd eig bygningane / anlegga. Tilskotet skal gå til kjøp av tenester og kan ikkje nyttast til prosjekt som vert utført av kommunen sine egne tilsette. Tilskotet kan nyttast til eksisterande bygg og anlegg, det kan ikkje nyttast til nyinvesteringar.

Tiltaka må vere sett i gang i 2017 men treng ikkje vere fullført same år. Midlane må nyttast til prosjekt som kjem i tillegg til oppgåver kommunen normalt ville budsjettet og planlagt.

Regjeringa sitt siktemål med ordninga er å auke aktiviteten på Sørlandet og Vestlandet, der arbeidsløysa er høgare enn landsgjennomsnittet på grunn av nedgangen i oljebransjen.

I 2016 fekk kommunen om lag 1,5 mill kroner i ekstraordinært tilskot. Formannskapet behandla tiltakslista som administrasjonen då presenterte, i møte 01.06.2016. Prioriterte tiltak var følgjande:

1. *Maling av Lerketunet og omsorgsbustadene (Tiltaket står i vedlikehaldsplanen men ikkje prioritert der). Erfaringsmessig inneber dette ein kostnad på kr 170 000,- for tomannsbustad. Anbud for eit større tal bygningar vil kunne redusere kostnaden.*
2. *Skifte taket på kyrkjestova, grovt rekna til kr 190 000,-. Eventuell etterisolasjon eller skifting av taksperrer er ikkje medrekna. Tette taket (supplere med takstein) står i vedlikehaldsplanen, pga hol og lekkasjar, men det er avdekka mykje meir omfattande arbeid pga råteskader.*
3. *Ventilasjonsanlegg svømmehall Rossland. Står ikkje i vedlikehaldsplanen, då mindre innvendige utbetringar og reparasjonar er meint å gjere situasjonen tilfredsstillande. Grovt kostnadsrekna til kr 850 000,- for ein del år sidan.*

4. *Skifte gamle vindauge i rådhuset bygg A (trekkfulle vindauge, medfører energitap og er problematiske i høve solskjerming) (Tiltaket står i vedlikehaldsplanen men ikkje prioritert der)*
5. *Reparere fortauskantar og legge nytt dekke Havnevegen.*

På grunn av vêrtilhøva sommaren 2016 kunne ikkje malingsarbeidet som var prioritert, utførast. Det vart derfor henta inn prisar på ventilasjonsanlegget i svømmehallen på Rossland og for arbeidet med taket på kyrkjestova. Ventilasjonsanlegget vart kostnadsrekna til omtrent heile tilskotssummen, og dette prosjektet vart gjennomført. Rapportering tilbake til fylkesmannen og departementet ligg ved saka. Ein lokal entreprenør i Bergen fekk arbeidet etter anbudsrunde. Tilskotet for 2016 er såleis nytta til eit tiltak som det var stort behov for, men som det ikkje har vore høve til å prioritere i kommunale budsjett verken i 2016 eller i økonomiplanperioden.

Taket på kyrkjestova er no sett opp i investeringsbudsjettet for 2017. Prioritering av dei kommunale investeringsmidlane som er sett av til vedlikehald i 2017, vart gjort av Utval for drift og utvikling i møte 7. mars 2017. Maling av Lerketunet må gjerast no og er derfor sett opp som tiltak i kommunen sitt eige budsjett. Dei gamle vindaugene i rådhuset bygg A må på eit eller anna tidspunkt skiftast; her meiner administrasjonen at det er greitt å ferdigstille energimerkinga av kommunale bygg før det blir tatt stilling til prioritering.

Det er til saman sett opp vedlikehaldstiltak for kr 2 618 000 over kommunale budsjett (drift og investering), medrekna overføring av ubrukte investeringsmidlar frå 2016 til 2017. Det er likevel ikkje sikkert at alle tiltaka i driftsbudsjettet kan gjennomførast, t.d. malingsarbeid.

Vurdering

På lista over tiltak som ikkje kan prioriterast over ordinære budsjett i 2017, er det vedlikehaldsoppgåver for over 6,5 mill kroner. Administrasjonen rår til å plukke ut tiltak frå denne lista, og då tiltak som det heller ikkje vil vere mogeleg å prioritere framover i økonomiplanperioden. Lista over ekstraordinære tiltak som det ikkje er rom for i kommunale budsjett ser dermed slik ut no:

- Skifte låssystem på skulane, frå nøkkelsystem til kode/kortsystem. Det er eit stort arbeid knytt til tilgangskontroll og nøkkeloversikt ved utlån / utleige, kveldsarbeid, alarmer, utrykningar osv fordi det er sær mange ulike nøklar i ukontrollert sirkulasjon. Dete er ein kjent situasjon som det ikkje har vore mogeleg å prioritere.
- På Sagstad skule er det eit behov for å oppgradere 5 eldre toalett. Materialbruk og utforming gjer reinhaldet sær krevjande. Tiltaket kjem likevel langt nede på prioriteringslista fordi behovet for ordinært vedlikehaldarbeid er meir påtrengande.
- Ventilasjonsanlegg Marihøna Barnehage. Etter at barnetalet auka er det avdekka at luftkvalitet og oppvarming ikkje er tilfredsstillande.
- Utvendig maling av ulike bygg dersom det er nok midlar til slutt. Dette for å ligge i forkant av framtidige vedlikehaldsbehov, noko kommunen ikkje har høve til i dag. Behovet for maling er større enn det drifts- og vedlikehaldspersonalet har kapasitet til å ta seg av.

Det er vidare eit stort behov for å oppgradere Havnevegen. Slik administrasjonen ser det, må det kommunale investeringsbudsjettet dekke det tiltaket. Når arbeidet i Grønlandsfeltet er ferdig, dvs når tungtransporten er over, har ikkje kommunen noko anna val enn å reparere Havnevegen. Sidan midlane berre kan nyttast til ekstraordinære tiltak, dvs dei må komme i tillegg til det kommunen normalt ville ha budsjett og planlagt, tilfredsstillar ikkje Havnevege kriteria for tilskot.

Folkehelse: Ikkje relevant for denne saka

Miljø: Ikkje relevant for denne saka

Økonomi: Ikkje relevant for denne saka, men dei ekstraordinære tiltaka vil kunne ha stor positiv effekt for framtidige driftsbudsjett

Konklusjon

Rådmannen rår til at formannskapet sluttar seg til dei prioriteringane som administrasjonen gjer framlegg om. Dette er tiltak som er høgst påkrevd, men som det ikkje mogeleg å gjennomføre verken i år eller i økonomiplanperioden.

Framlegg til vedtak:

«Formannskapet sluttar seg til at ekstraordinært statstilskot blir nytta til følgjande tiltak i 2017, etter anbodsinnhenting:

- Skifte låssystem på skulane, frå nøkkelsystem til kode/kortsystem.
- Oppgradere 5 eldre toalett på Sagstad skule er det eit behov for å oppgradere 5 eldre toalett.
- Etablere ventilasjonsanlegg Marihøna Barnehage.
- Utvendig maling av ulike bygg dersom det er nok midlar til slutt.»

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Alexander Helle	FA - L12	15/581

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
38/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Framlegg til utvida plangrense og revisjon av planprogram, områdeplan for Midtmarka og Rotemyra

Vedlegg:

- 20.03.17 Framlegg til ny plangrense, områdeplan Midtmarka og Rotemyra
- 05.03.17 Notat frå Opus i samband med revisjon av plangrense Midtmarka og Rotemyra
- 20.03.17 Revisjon av planprogram for Midtmarka og Rotemyra
- 02.03.15 Planprogram for områderegulering av Midtmarka og Rotemyra, Flatøy i Meland kommune

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Kommunestyret i Meland vedtok i møte 15.10.2014, sak KS-59/2014, oppstart av ein offentleg områdeplan for Midtmarka og Rotemyra på Flatøy. Til vedtaket er det knytt eit planprogram som gjer greie for planformål, prosess, medverknad, konsekvensutgreiingar med meir.

Planarbeidet vert gjennomført som eit offentleg-privat samarbeid mellom Meland kommune og Vest-Land-Eiendom AS, i tråd med reglane i plan og bygningslova §12, 2. Vest-Land-Eiendom har engasjert Opus og 3RW arkitektar som sine plankonsulentar. I samband med arbeidet har det mellom anna vore arrangert to planverkstader, to folkemøte og vore fleire oppslag i lokal og regional media. Det er også etablert eit godt samarbeid med Lindås kommune, Statens vegvesen og regionale mynde.

Utvida plangrense i sør

I vedteke planprogram er det lagt opp til at hovudtilkomst til planområdet skal skje via regulering av eit toplanskryss på E39. Planen skal også leggje opp til ei utbetring av det lokale vegsystemet på Flatøy, og planleggje for eit regionalt gang- og sykkelvegnett. Dette har det, i dialog med Statens vegvesen, vore arbeida med i planprosessen. Hausten 2015 starta Statens vegvesen opp førebunde arbeid med kommunedelplan for E39. Dette planarbeidet skal leggja til rette for ny 4-felts E39 frå Flatøy til Eikefett, mellom anna med ny bru over Hagelsundet. Planprogrammet til KDP E39 konkluderer med at det i Midtmarka og Rotemyra på Flatøy bør utgreiast eit halvt vestvendt kryss, og at kommunens områdeplan bør regulera trasé for ein framtidig lokalveg frå dagens eksisterande kryss sør på Flatøy, over Flatøy, til eksisterande Hagelsund bru. Med bakgrunn i dette tilrår no Statens vegvesen frå å regulere og byggje kryss/bru over E39 i Midtmarka/Rotemyra før framtidig trasé for E39 er detaljregulert. Dette kan ta fleire år, og såleis utsette ei utbygging av planområdet. Det vert i staden tilrådd at ein for fyrste byggetrinn ser på mogeleg tilkomst til planområdet frå eksisterande kryss sør på Flatøy, og at denne tilkomstvegen til Midtmarka i framtida kan inngå i eit

samanhengande lokalvegssystem vidare over E39 og Rotemyra til eksisterande Hagelsundet bru.

Føresetnaden for planarbeidet er med dette endra. Plankonsulent Opus har difor utarbeida vedlagte notat: «05.03.17 Notat frå Opus i samband med revisjon av plangrense Midtmarka og Rotemyra». I notatet gjer konsulenten greie for prosessen som har leia fram til framlegget om planendring, korleis dei ser for seg endelege løysningar for infrastruktur, og korleis dei ulike utbyggingsfasane kan gjennomførast.

Utvida plangrense i aust

Om naudsynt ber Opus om at plangrensa også vert utvida mot Knarvik i aust. Dette for å kunne regulera ny gang og sykkelveg som ei utviding av dagens Hagelsund bru. Tiltaket er vist og omtala i tidlegare nemnt notat frå konsulent.

Utvida plangrense i nordvest

Eit av utviklingsmåla i planprogrammet er å betra tilgjenge for friluftslivet på Flatøy og Håøya. I planprosessen vert det difor mellom anna arbeida med utvikling av ein kyststi langs Flatøyosen mot Håøya og gang- og sykkelveggar samt turstiar gjennom Midtmarka. For å sikra høveleg tilkopling til eksisterande turstiar/kulturveggar på Håøya, samt leggja til rette for friluftsliv i Sørø Eidavika, ser administrasjonen det som ynskjeleg at plangrensa her vert utvida slik at planområdet grensar til det statlege sikra friluftsområdet på Håøya.

Revisjon av planprogram og konsekvensutgreiing

I samband med endring av plangrensa må planprogrammet endrast på enkelte punkt. Det vert også nye krav til konsekvensutgreiing. Framlegga til endring ligg i vedlagte notat «20.03.17: Revisjon av planprogram for Midtmarka og Rotemyra».

Vurdering

Folkehelse

Betre tilgjenge til friområdet Håøya og nye gang- og sykkellinjer over Flatøy vil kunne ha positiv effekt på folkehelsa. Eit framtidig regionalt lokalvegnett over Flatøy kan ha positiv effekt for kommunens beredskap.

Miljø

Nye gang- og sykkelveggar i planområdet vil gjera det meir attraktivt å gå og sykle i kvardagen. Mindre bilbruk vil ha ei positiv miljøeffekt. Ny lokalveg kan gje negativ effekt for eksisterande bumiljø sørvest for planområdet. Lokalveg kan leggje beslag på landbruksjord, med negativ miljøeffekt.

Økonomi

Ein framtidig regional lokalveg over Flatøy kan ha positiv samfunnsøkonomisk effekt som alternativ til E39. Beslag av landbruksareal kan få negativ effekt for næringsgrunnlaget for landbruket.

Konklusjon

Områdeplanlegginga i Midtmarka og Rotemyra er forankra i kommuneplan og tek omsyn til regionale og statlege føringar. Framlegget til utvida plangrense i sør kjem som resultat av ein omfattande planprosess i samråd med Statens Vegvesen. Utvidinga i nordvest er for å sikra ålmenta tilgang til det tilgrensande regionalt viktig friluftsområde Håøya og for å leggja til rette for friluftsliv i det utvida planområdet.

Utviding i aust, langs Hagelsund bru mot Knarvik, vert ikkje fremja ved denne revisjonen. Administrasjonen ser det som positivt og nødvendig med ein utvida gang- og sykkelveg over brua, men sidan brua går over kommunegrensa tilrår ein at det vert fremja ein eigen reguleringsplan for dette tiltaket i samarbeid med Lindås kommune og Statens Vegvesen. Dette planarbeidet bør gå parallelt med arbeidet med områdeplanen, og gjennomføring bør sjåast i samanheng med gjennomføring av områdeplanen.

Endring av plangrense og planprogram vert etter vedtak sendt på 6 vekers offentleg ettersyn for innspel frå offentlege etatar og partar. Grunneigarar og naboar vert varsla i brev og innkalla til eit informasjonsmøte. Deretter vil kommunestyret handsama framlegget til utvida plangrense og revisjon av planprogram.

Framlegg til vedtak:

«Formannskapet i Meland sluttar seg til framlegget til utviding av plangrensa og revisjon av planprogram for områderegulering av Midtmarka og Rotemyra på Flatøy i Meland kommune med konsekvensutgreiingar. Framlegg til ny plangrense og revidert planprogram vert lagt ut til offentleg ettersyn. Vedtaket er heimla i plan og bygningslova § 4-1 samt forskrift om konsekvensutgreiing § 7.»

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Kristin Nåmdal	FE - 141, FE - 142	17/338

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
39/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Oppstart av rullering av kommuneplan, arealdel på deltema

Saksopplysningar: Bakgrunn

Planstrategi for Meland kommune 2016-2020 vart vedteke i kommunestyresak 104/16, der var rullering av arealdelen til kommuneplan ein plan som skulle rullerast på deltema. Saka om oppstart var behandla i Formannskapet i sak 23/17. I framlegget frå formannskapet var det skissert fem tema som peiker seg ut for ei avgrensa rullering av kommuneplanen sin arealdel:

- Meland golf- reiselivsrelatert næringsutvikling
- Sambandet Vest AS sitt val av vegløysningar over Meland
- Areal for parkering til attraktive turområder og rasteplasser
- Vurdering av omsynsoner kulturmiljø med grunnlag i temaplan kulturminne
- Areal for havbruksrelatert næring på land og vann

Meland kommunestyre handsama saka(17/2017) i møte 8 mars, det kom fyljande tilleggsframlegg i møtet:

Areal tilrettelagt for rosport, seglbrett og småbåtsegling.

Kartlegge eigna areal for gjenbruksmasser(div. typer jord og stein) i kommunen.

Havbruksrelatert næring..., samt areal for djupvassskai.

Vurdere område til ny barneskule i området Frekhaug - Dalstø.

Reiselivsrelatert næringsutvikling, t.d Meland Golf.

I saka vedtok kommunestyret at formannskapet skal gjere prioriteringar av tema. Formannskapet får difor saka attende med ei drøfting av korleis vi kan legge opp arbeidet med rulleringa.

Vurdering

Formannskapet er styringsgruppe for planarbeidet. Administrasjonen skal utarbeide planprogram som skal vedtakst av kommunestyre. Kommunestyre slo fast at formannskapet skal gjere ei prioritering i rulleringa av arealplan. Prosessen med å rullere arealdelen av kommuneplan, heilt eller delvis er eit omfattande arbeid.

Det er nokre deltema som peiker seg ut der formannskapet bør gjere ei vurdering i høve omfanget av rulleringa før vi går i gang med å lage planprogrammet.

Reiselivsrelatert næringsutvikling, t.d Meland Golf

Kommunestyret ynskter å gjere ei vurdering av reiselivsrelatert næring i heile kommunen, ikkje berre knytt opp mot utviklinga av Meland golf. Når det gjeld temaet reiselivsrelatert næring har Meland golf omfattande planer som kan vere med å skape arbeidsplasser og videreutvikle merkevara Meland golf. I desse planane ligg areal for bustadar, hotel, sosial infrastruktur og småbåthavn. Dersom det skal vere mulig å gå vidare med planane om å utvikle Meland golf, må vi gå i gang med prosessen med å endre arealformålet i dette området. Dette er eit arbeid som vil ha i seg komplekse problemstillingar i høve til bruk og vern av areal.

Når det gjeld arbeidet med reiselivsrelatert næringsutvikling i heile kommunen, vart det gjort ein grundig jobb i samarbeid med landbruksnæringa med å vise arealformål knytt til landsbruksbasert reiselivsutvikling i gjeldane kommuneplan, arealdel. Plan- og bygningslova opnar for at det kan setjast av område med føremål for spreidd verksemd utover landbruksomgrepet i LNF- områda i kommuneplanen. Dette gjeld tiltak for å leggja til rette for ny landbrukstilknytta næringsverksemd, ofte omtalt som bygdenæringar. I planframlegget er det framlegg om 10-12 gardstun der ein vil leggje til rette for næring i tilknytning til landbruk. Områda er lagt ut der det alt i dag fins ein kjerne av aktivitet og der grunneigarar har gjeve uttrykk for at det er interessant å utvikle området. Det er landbruksdrifta som er grunnlaget for ulike typar erverv i mindre skala knytt til natur- og kulturressursar, som fins i området og korleis desse kan nyttast i næringsutvikling knytt til turisme, servering og inn på tunet.

Område	Areal i daa	Føremål
SN_1 Hopland	20	Familiebarnehage, kurslokale, utleige
SN_2 Tveit	5	Produksjonslokale gardsmat, gardsbutikk/kafé, kurslokale, gardsturisme, 2 utleigehusvære knytt til: Inn på Tunet, kurs, avløysar, anna utleige.
SN_3 Bjørndal	4	Område for sagbruk, lagerplass/lagerbygg
SN_4 Håtuft	2	Smådyrkrematorium og minnelund
SN_5 Gripen	9	Næringsbygg knytt til Inn på tunet, gardsturisme, verkstad, kurslokale
SN_6 Ypsøy	3	Servering, matforedling, kurs, gardsturisme, overnatting, Inn på Tunet.
SN_7 Ypsøy	1	Saltebu, lager, gjestemottak, kai/brygge, småbåthamn
SN_8 Rossland	4	Gardsturisme, driftsbygning, overnatting/utleigehusvære
SN_9 Kårbø	32	Gardsturisme, servering, gardsmatproduksjon, bygdemuseum, utleigehusvære med parkering, fruktlager, hestesenter, stallanlegg, luftegard, smie.
SN_10 Fosse	7	Servering/besøksgard.
SN_11 Espetveit	1	Utleigehusvære/næringslokalar.
SN_12 Myrtveit	2	Grøn omsorg, utdanning, arbeidstrening, matproduksjon/foredling.
SN_13 Ryland	11	Oppstillingsplass campingvogn og -bil.
Totalt nytt areal	101	

Tabellen er teke frå planskildinga og syner oversikt over kva næring ein tenker seg kan utviklast i arealkategorien spreidd næring.

Slik administrasjonen ser det er dette området svært godt ivareteke i gjeldane arealplan. Det er ikkje så mange aktørar som har starta arbeidet med å etablere ny verksemd i LNF- spreidd, men etter det administrasjon kjenner til er det fleire planar på gang. Det er og lagt ut eit større areal for ein campingplass og småbåthavn på lo i gjeldane kommuneplan.

Det er truleg innan dette området Meland med sitt særprega kulturlandskap, aktive bønder og korte avstand til Bergen, har størst potensiale til utvikling av reiselivstilbod. Reiselivsrelatert næringsutvikling utover det, er nødvendigvis ikkje tema som må vurderast i samband med endra arealbruk.

Areal for havbruksrelatert næring på land og vann- samt djupvasskai

Det kome tilleggsframlegg om å gjere vurderingar på eigna areal på djupvassskai i samband med dette arbeidet. Det var planlagt og godt tilrettelagt med sjødybde for djupvassskai på Hjertås. Det er ikkje høve til å utvikle denne på grunn av forbudssone som er etablert av forsvaret i dette området. I arbeidet med å vurdere areal for havbruksrelatert næring, vil vi gjere ei vurdering på å finne eigna areal for djupvasskai i Meland.

Areal tilrettelagt for rosport, seglbrett og småbåtsegling

Det kom framlegg om å vise areal for umotorisert sjøsport i Meland. I områdeplan Rotemyra/ Midtmarka som er under arbeid, vil det i Flatøyosen bli regulert for anlegg for umotorisert sjøsport. Kystlina vår er bratt og det er avgrensa kvar det eignar seg å legge ut areal for umotorisert sjøsport. Det er lagt ut tre områder for småbåthavner i gjeldane plan og eit areal på Rossland der ein kan kome seg til sjø med ulike båtar. I gjeldane plan er det areal for grønstruktur til sjø, omsynssone ved Rylandsvassdraget og føresegnene peiker på tilgang til sjø som ein premiss ved nye tiltak. Slik administrasjonen ser det er areal for tilkomst til sjø godt ivareteke i gjeldande plan. I arbeidet med

ulike planformål ved utviklinga av Meland golf kan det gjerast vurderingar på umotorisert sjøsport. I planprogramet bør det drøftast i kva omfang vi skal gjere vurderingar på nye areal for sjøsport.

Kartlegge eigna areal for gjenbruksmasser(div. typer jord og stein) i kommunen

Kommunestyre vil i rullering av arealplan gjere vurderingar på temaet håndtering av overskuddsmasser. Dette er eit tema som er relevant i ein utbyggingskommune som Meland. I planprogrammet vil vi drøfte på kva omfang dette temaet skal ha i rulleringa. Problemstillingar som må drøftast er skal vi peike på større areal for massedeponi, eller velje ein enklere skala der vi viser korleis håndtere masser i utbyggingssaker? Kva omfang ein vel å håndtere temaet vil ha betydning for framdrift av arealplanarbeidet og kva ressursar vi skal setje inn i arbeidet med planen.

Rettleiaren «Jordmassar frå problem til ressurs» vil vere grunnlag for vurderingar i planprogrammet.

Areal for ny barneskule i området Dalstø -Sagstad

Det er sett av areal til offentleg føremål i gjeldane plan ved Sagstad skule. Kommunestyre ynskjer å gjere vurderingar på plassering av barneskule i området Dalstø- Sagstad. Området som er foreslått ligg i dag i arealdelen av kommuneplan, med arealformål bustad. Dersom det skal plasserast skule i dette området krev det ei omregulering av areal. Det kan vere gode grunner for å legge ein ny barneskule i området. Det vil kreve endring av planformålet i gjeldane arealplan, dersom vi skal peike på areal for barneskule her. Rulleringa av arealplan er eit arbeid på overordna nivå. Det kan det vere utfordrende å peike på kvar ein barneskule bør plasserast i dette plannivået.

Reguleringsplanarbeidet i området kan gje svar på dette. Slik vil vi og kunne sjå utviklinga av området i samanheng med infrastruktur og plassering av bustader. Dersom arbeidet med å utvikle reguleringsplaner for området og rullering av arealdel på deltema går paralelt, vil vi kunne vurdere dette i arealplanrulleringa. Desse må problemstillinga drøftast i planprogrammet.

Konklusjon

Prosessen med å rullere arealdelen av kommuneplan, heilt eller delvis er eit omfattande arbeid. Det er i kommunestyresak 17/17, kome så mange nye moment at det er nærast ei full rullering av kommuneplanen sin arealdel vi no skal i gang med. Tema som skal utgreiast er lista opp under:

- Reiselivsrelatert næringsutvikling, t.d Meland Golf
- Sambandet Vest AS sitt val av vegløysningar over Meland
- Areal for parkering til attraktive turområder og rasteplasser
- Vurdering av omsynsoner kulturmiljø med grunnlag i temaplan kulturminne
- Areal for havbruksrelatert næring på land og vann, samt areal for djupvassskai
- Areal tilrettelagt for rosport, seglbrett og småbåtsegling
- Kartlegge eigna areal for gjenbruksmasser(div. typer jord og stein) i kommunen
- Vurdere område til ny barneskule i området Frekhaug - Dalstø

Dette er både tid og ressurskrevande arbeid. For å få dette arbeidet gjort i denne kommunestyreperioden, må vi vere konkrete i kva tema og kva omfang på tema vi vil rullere planen. Fleire av punkta er kompliserte og har i seg komplekse problemstillingar, til dømes er arbeidet med å kartleggje areal for gjenbruksmasser eit stort planområde. Planprogrammet skal formidle kva som skal planleggast med mål, strategiar og tidshorisont for arbeidet. Problemstillingane som er løfta fram i saksutgreiinga vil planprogrammet kunne gje svar på. Formannskapet gjer vedtak om offentlig ettersyn og høyring av planprogrammet, kommunestyre gjer endelig vedtak av planprogrammet.

Framlegg til vedtak:

Formannskapet vil i planprogrammet for rullering av kommuneplanen sin arealdel, synleggjere og prioritere kva omfang dei ulike tema skal ha. Det er særleg reiselivsrelatert næringsutvikling, kartlegge eigna areal for gjenbruksmasser (div. typer jord og stein) i kommunen, og omfanget av areal tilrettelagt for rospott, seglbrett og småbåtsegling som vil drøftast i planprogrammet.

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Kristin Nåmdal	FE - 143	15/3118

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
40/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017

Planprogram for kommunedelplan E39 Flatøy- Eikefet

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Statens vegvesen har med heimel i plan- og bygningslova § 3-7 utarbeidd framlegg til planprogram for kommunedelplan for ny E39 på strekninga Flatøy-Eikefettunnelen i kommunane Lindås og Meland. Formålet med planarbeidet er å vedta ein framtidig vegkorridor for E39 mellom Flatøy og Eikefettunnelen.

Meland kommune skal som planmynde melde oppstart på planarbeid, og etter høyring handsama planprogrammet for den delen av planen som ligg i Meland.

Det vert vist til vedlegga, planprogram og oppsummering av merknader.

Vurdering

Det er eit overordna samfunns mål å få ny trase for E39 planlagt. Målet for arbeidet er fastsett i planprogrammet, og det vidare arbeidet vil tydleggjere konsekvensar på ulike nivå og for ulike grupper og eigedomar.

Planprogrammet var sendt på høyring (Sak 94/2016) med høyringsfrist 20.12.16. I høyringsperioden har det vore folkemøte på Rådhuset i Meland og opne kontordager.

Det er kome inn 27 merknader til planprogrammet. Administrasjonen har delteke på arbeidsmøte med Statens vegvesen der vi gått gjennom merknader til planprogrammet. Statens vegvesen har vurdert merknadane. Rapport med samandrag av merknader med kommentarer ligg ved. Merknadane frå Arvid Vatnøy og Vest-Land AS knytter seg til E39 over Flatøy i Meland. Når det gjeld merknaden frå Vest-Land AS er det under oppsummeringa til Statens vegvesen skrive at utbyggjer ynskjer fullt kryss. Dette er ikkje det utbyggjer ynskjer, men det kan tolkast slik ut frå formuleringa i merknaden frå Vest - Land AS. Eit fullt kryss vil vere svært areal og kostnadskreivande, det er ikkje teneleg for ei god utvikling på Flatøy. Utbyggjer aksepterer at det må byggjast halvt kryss, men ynskjer og å vurdere miljølokk. Dette er og presisert ovanfor Statens vegvesen i epost frå kommunen. Statens vegvesen har i oppsummeringa heller ikkje tilrådd fullt kryss på Flatøy, denne kommentaren i saksutgreiinga vert ei presisering av oppsummeringa av merknadane.

Konklusjon

Planprogrammet vert godkjent slik det ligg føre.

Framlegg til vedtak:

Meland kommunestyre fastset planprogram for Kommunedelplan E39 Flatøy- Eikefettunnelen, revidert 1.mars 2017. Vedtaket vert gjort i samsvar med plan og bygningslova & 4.1

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Anny Bastesen	FE - 121	15/2396

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
41/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017
32/2017	Kommunestyret	PS	29.03.2017

Høyringsuttale, Regional transportplan Hordaland 2018 - 2029

Vedlegg:

Regional transportplan Hordaland 2018-2029 - Høyring av planforslag
Høyring - Planprogram for regional transportplan Hordaland 2018 - 2029 (RTP)

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Hordaland Fylkeskommune v/Samferdselsavdelinga har ved skriv datert 24.02.2017 sendt Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 (RTP) ut på høyring, etter vedtak i fylkesutvalet dagen før. Høyringsfristen er 7. april 2017, med sikte på endeleg vedtak i fylkestinget juni 2017.

Planframlegget er tilgjengeleg på heimesida til fylkeskommunen, www.hordaland.no

Planarbeidet starta i 2015, med vedtak om planprogram i november same år. Kommunestyret gav høyringsuttale til planarbeidet i møte 25.11.2015, sak KS-103/2015.

Ei administrativ prosjektgruppe har stått for arbeidet, sett saman av fylkeskommunen, samferdselsetatane, regionråda og Bergen kommune. Elles har det vore regionvise møte der øvrige kommunar har vore invitert inn, før endeleg planframlegg vart utarbeidd.

RTP skal utarbeide mål, strategiar og tiltak for ulike plantema innan transport i fylket. I tillegg omfattar transportplanen tema frå andre regionale planar, som areal- og transportplanen, klimaplanen, kollektivstrategien, senterstrukturplanen, strategi for innfartsparkering og folkehelseplanen. Det er såleis blitt eit omfattande dokument, som skal legge rammer for regionale etatar, staten og kommunane si versemnd og planlegging.

Transportplanen gjev grunnlag for å reise motsegn mot kommunale planforslag. Føresetnaden er at kommunale arealplanar er i strid med viktige nasjonale og regionale interesser, og motsegn skal grunngjevast. Viktig regional interesse er truleg om kommunale planar føyer seg inn under transportplanen og dei andre tema som er teke inn der.

Det overordna målet for RTP er at «Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet.»

Vurdering

Administrasjonen har i hovudsak sett på tema som omfattar økonomi, veg og transport.

Fylkesvegnettet, kapittel 5

Planen erkjenner at forfallet på fylkesvegnettet i Hordaland er stort, og at det er behov for vesentleg auka innsats for å ta vare på vegnettet. Målet er eit trafiksikkert og framkomeleg fylkesvegnett, der vedlikehaldet blir styrka slik at veksten i forfallet blir stoppa. For Meland sin del er dette eit svært viktig mål. Målet er rett nok modifisert gjennom at planen tek atterhald om økonomiske rammer og politiske prioriteringar; slik vil det alltid vere.

Det overordna vegnettet skal ha samanhengande god standard, minst tilsvarende «utbetningsstandard». I Meland gjeld det strekningen Flatøy – Frekhaug – Dalstø. Den første delen (Flatøy – Frekhaug) har såkalla «høg funksjonsklasse» medan den andre delen (Frekhaug – Dalstø) er ein «sekundærveg med høg trafikkbelastning». Det overordna fylkesvegnettet er kvalifisert for strekningsvise standardhevingstiltak med vedlikehaldskarakter, og alle desse strekningane i Hordaland er kartlagt.

Fylkesvegane elles i kommunen er i klassen «øvrigte fylkesvegar». Målet for desse er utbetring / sikring av særleg utsette punkt.

Sidan dei økonomiske rammene ikkje er større enn dei er, er det vesentleg å utnytte midlane best mogeleg. Planen inneheld ein del strategiar som byggjer opp under dette, t.d. å legge nøktern standard til grunn ved utbetring av eksisterande vegar og enkeltpunkt (s. 38 i planen). Etter administrasjonen sitt syn er dette fornuftige grep. Fylkeskommunen ønskjer å vere tydeleg på standardval tidleg i nye vegprosjekt. Målet er brukbar standard ved utbetring, der trafikktryggleiken for mjuke trafikantar står høgast i kurs.

Fylkeskommunen ønskjer elles å prioritere drift og vedlikehald av eksisterande vegnett (medrekna utbetring og sikring) framfor nye anlegg. Det er sett opp ein del gode overordna mål for drift og vedlikehald på s. 43 i planen. Dei største utfordringane på kostnadssida er knytt til tunnelar, bruer og vegkropp. Det skal lagast gjennomføringsprogram for dei tre elementa. Meland har tre bruer over fylkevegen; ved Frekhaug senter, ved Dalstø og ved Hjertås. I eit gjennomføringsprogram må desse tre omtalast særskilt, slik administrasjonen ser det.

Planen tek elles til orde for auka satsing på sykkel og gange. I dette ligg prioritering av gang- og sykkelnettet i tettstader. Administrasjonen saknar ei satsing på gang- og sykkelvegar langs vegnettet ut til store bustad- og næringsområde utanfor kommunesentra også.

Når det gjeld beredskapen på fylkesvegnettet, har fylkeskommunen ansvar for å leggje til rette for regionalt tilpassa transportberedskap ved ekstraordinære hendingar. Omkøyringsvegar ved stengingar på riksvegnettet har fått ein eigen plass i dokumentet, men her er ikkje konsekvensane for Nordhordland nemnt. Det tyder at hyppige stans i trafikken på E39, særleg gjennom Åsane, ikkje kvalifiserer for høve til omkøyring. Administrasjonen synes ikkje dette er bra.

Planen tek elles til orde for omklassifisering av fylkesvegar, ut frå vegkategori i høve til vegnormalen, trafikkmengde og trafikal funksjon.

Kapittel 5 blir avslutta med punkt 5.3 Tiltak. Med tanke på dei gode strategiane som er lista opp tidlegare i kapitlet, er det overraskande at strategiane – særleg knytt til utbetringar og auka satsing på vedlikehald – ikkje er følgt opp på tiltakslista. Dette gjer at tilstanden framleis er problematisk i høve til tilrettelegging for mogeleg vekst og verdiskaping.

Økonomiske rammer 2018 - 2021, kapittel 4

Dei økonomiske rammene er for ein stor del bunde opp av tidlegare vedtekne prosjekt i Bergensprogrammet og andre kommunevise vegpakker/prosjekt. Det er sett av ein god sum til standardhevingstiltak kvart år (til saman 1,18 mrd i perioden), elles er det ein mindre sum til disposisjon til andre tiltak (til saman 108 mill i perioden). Konkrete tiltak skal prioriterast i Investeringsprogrammet for Fylkesvegnettet. Investeringsprogrammet blir såleis eit viktig politisk tema.

Transport i Bergensområdet, kapittel 7

Dette kapitlet er felles med kapittel 4.3 i den andre planen som er ute på høyring, Regional areal- og transportplan i Bergensområdet. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange. Då må kollektivtilbodet styrkast, og ein stor del av resterande person- og næringstransport må over på låg- eller nullutsleppsteknologi.

Der kapittel 5 syner ei god forståing for tilstanden på fylkesvegnettet og behovet for å ta grep, syner kapittel 7 at samordning ikkje er enkelt. Det er ei einsidig vektlegging på at personbiltrafikken skal ned, utan at kollektivtilbodet skal styrkast tilsvarende. Det som provoserer mest i dette kapitlet, er kravet om at arealutviklinga i kommunane skal skje i tilknytning til stamlinene i kollektivsystemet. Dette kravet slår beina under all satsing på klimavenleg arealplanlegging. Kollektivtilbodet i tilknytning til stamlinene er langt frå godt nok til å vere eit reelt alternativ til auka biltrafikk. Sentrale deler av Bergen har eit godt kollektivtilbod, men ein skal ikkje langt utanfor Bergen kommune sine grenser før tilbodet raknar. Det fins mange andre kriterer for klimavenleg og berekraftig arealplanlegging enn å klistre seg til stamlinene i kollektivsystemet.

Båttilbodet er nemnt, her skal det lagast ein eigen trafikkplan som skal gje tilråding om framtidige båtsamband i fylkekommunal regi. Administrasjonen legg til grunn at aktuelle kommunar blir trekt inn i dette arbeidet. Eit utvida båttilbod frå Nordhordland / Frekhaug vil i særklasse avlaste den vegbaserte trafikken til og frå Bergen sentrum. Det bør vere aktuelt å satse på utvikling av null- og lågutsleppsteknologi, med statleg støtte.

Regionsenter, kapittel 8

Her blir det slått fast at det blir ingen satsing på transportreducerande tiltak, auka kollektivtilbod eller auka satsing på sykkel og gange for Meland sin del eller ute i kommunane generelt, utover noko tilrettelegging i regionsentra. Sentraliseringa fører til auka transportbehov, fordi regionale tenestetilbod som tidlegare låg i komunesentra skal flyttast til regionsenter eller til Bergen.

Handlingsprogram 2018 - 2021

Hordaland Fylkeskommune vil samarbeide med kommunane om program for tiltak til trygg skuleveg (tiltak 5.2), reiseliv og kollektivtransport (tiltak 6.1) og ansvar for fysisk tilrettelegging for drosjenæringa (tiltak 7.6). Ansvaret for finansiering av tiltak på fylkesvegnettet i høve til reiseliv er tenkt delt på fylkeskommunen, kommunane og private aktørar (tiltak 5.6).

Når det gjeld Trafikkplan for båttilbodet (tiltak 7.4) og Handlingsplan for innfartsparkering (tiltak 7.5) er ikkje kommunane nemnt som samarbeidspartar. For begge desse tiltaka bør kommunanen førast opp som samarbeidspartar.

Folkehelse: Ingen verknad; ingen satsing på gang- og sykkelveggar utanom regionsentra

Miljø: Nullvekst i personbiltrafikken i Bergensområdet er lagt til grunn, men det er ikkje lagt inn tiltak som kan avlaste biltrafikken utover smale målgrupper langs stamlinene

Økonomi: Tronget økonomiske rammer regionalt medfører at store utbetningskostnader på vegnettet bli lagt på utbyggjarar av bustad- og næringsområde

Konklusjon

Regional transportplan for Hordaland er blitt eit omfangsrikt dokument. Planen tar opp i seg fleire andre regionale plandokument. Det er for så vidt naturleg at transportpolitikken er samordna med arealplanlegginga, men det hadde kanskje vore lettare å få oversikt om tekstoffanget var litt mindre. Med tanke på rullering av dei ulike planane til ulike tidspunkt, vil transportplanen fort kunne gje «forelda» informasjon.

Når dette er sagt, er RTP eit godt plandokument og godt bygd opp, med logiske samanhengar. På ein måte minner RTP om den samordna areal- og transportplanlegginga som det er behov for, men den er likevel ikkje omfattande nok til å femne om alle tema som då er aktuelle.

Dei økonomiske rammene er stramme, og i stor grad bunde opp av tidlegare vedtak. Ei nasjonal satsing på klimavenleg utvikling burde i større grad vore synleg i fylkeskommunale budsjett slik at fleire tiltak kunne gjennomførast. Prioriteringar i gjennomføringsprogrammet for strekningsvise utbetningar og investeringsprogrammet for Fylkesveggar blir såleis viktige politiske saker. Eit velfungerande vegnett er avgjerande for vekst og utvikling, og nødvendig for Bergensregionen si framtid. Det same gjeld for båtruta, og den varsla Trafikkplanen for båttilbodet er ei like viktig politisk sak.

RTP er ein transportplan der særleg kapittel 4 og 5 har verdi for handling og tiltak. Om kommunane kan påvirke noko må det vere gjennom Investeringsprogrammet, og elles samarbeid med regionale mynde om nøktern standard på vegnettet når utbygging er tema. Kollektivsatsing, senterstruktur og annan arealplanlegging er tema i eigne plandokument og blir ikkje nærare kommentert her.

Handlingsprogrammet bør oppdaterast slik at kommunane blir trekt inn som samarbeidspartar på fleire punkt som nemnt over.

Framlegg til vedtak:

«Kommunestyret i Meland oppfattar Regional transportplan for Bergensområdet 2018 – 2029 som eit godt plandokument når det gjeld tilstanden på fylkesvegnettet og strategiar for å oppgradere / trygge trafikksituasjonen. Prioriteringar i gjennomføringsprogrammet for strekningsvise utbetningar, investeringsprogrammet for fylkesveggar og trafikkplan for båttilbodet blir viktige politiske saker som det er naturleg at kommunen blir trekt inn i. Handlingprgrammet må oppdaterast slik at kommunane blir teke inn som samarbeidspartar i tiltak 7.4 (båttilbod) og 7.5 (innfartsparkering). Dette gjeld også tiltak 5.6 (fylkesvegnettet og reiseliv) i den grad det er aktuelt for kommunane å vere med på finansiering.»

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Anny Bastesen	FE - 121	15/1894

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
42/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017
31/2017	Kommunestyret	PS	29.03.2017

Ny høyring - Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Vedlegg:

Avgrensa høyring - Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.pdf

Høyring, Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Kartvedlegg ATP

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Hordaland Fylkeskommune v/Regionalavdelinga har ved skriv datert 17.02.2017 sendt Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (ATP) ut på ny, avgrensa høyring, etter møte i politisk arbeidsutval dagen før. Høyringsfristen er 1. april 2017.

Planframlegget er tilgjengeleg på heimesida til fylkeskommunen, www.hordaland.no

Planarbeidet starta i 2013 med vedtak om planprogram. Formannskapet gav høyringsuttale til planarbeidet første gong i møte 26.08.2015, FS-sak 100/2015. Etter dette er planframlegget omarbeidd / endra og vore lagt fram i administrativ arbeidsgruppe der rådmennene deltek, og politisk styringsgruppe der ordførarane deltek. Eit politisk arbeidsutval har behandla planen som no er sendt på ny avgrensa høyring.

Hordaland Fylkeskommune ber spesielt om innspel på om planen er tilstrekkeleg tydeleg på korleis den vil bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål. I tillegg ønskjer dei innspel på prinsippet om differensiert arealforvaltning, særleg innfor regionale vekstsoner.

Planen knyter seg sterkt opp til klimautfordringane og Klimaplan for Hordaland sine strategiar for å redusere klimagassutslepp frå vegtrafikken med 50 % innan 2030. I tillegg peiker planen på Regional transportplan for Hordaland 2013 – 2024, Regional plan for attraktive senter i Hordaland, Regional kulturplan for Hordaland m.fl.

Vurdering

Plandokumentet er omarbeidd i ein viss grad, men det er ikkje gjort greie for kva som er endra sidan førre høyring. Det går heller ikkje fram om dei mange merknadene frå kommunane er teke omsyn til eller ikkje, eller korleis drøftingane i den politiske styringsgruppa og administrative

koordineringsgruppa er følgt opp. Inntrykket er likevel at sjølve dokumentet er blitt ryddigare.

Når det er sagt, er den regionale areal- og transportplanen framleis eit særst omfattande og ordrikt dokument med karakter av «lærebok» og mykje informasjon om utvalte tema. Det er uklart kvifor enkelte tema er gitt særleg fokus, og det er uklar kva det regionale nivået ønskjer med denne framstillinga, som fører til at heilskapen manglar.

Dokumentet startar positivt med å slå fast at Mål, retningslinjer og handlingsprogram skal vere retningsgjevande for fylkeskommunen og statlege organ i fylket når det gjeld verksemdplaner, forvaltningsvedtak og budsjett – ikkje førande, som det stod tidlegare. Planen skal òg vere retningsgjevande for kommunal areal- og transportplanlegging. Den har ikkje tilbakeverande kraft, og gjeldande kommuneplanar og reguleringsplanar er framleis gyldige. Jf pkt 1.2.2. Planen har ikkje juridisk verknad og inneheld ikkje regionale planføresegner.

På den andre sida står det innleiingsvis at mål og retningslinjer i ATP **kan** gje grunnlag for å reise motsegn mot kommunale planforslag. Eventuell motsegn skal grunngjevast. I kapittel 5, som er ei samling av retningslinjene frå underkapitla, står m.a. følgjande i pkt 1: «*Dersom kommunale arealplanar er i strid med mål og retningslinjer i regional plan, er det grunnlag for å motsegn frå statlege og regionale forvaltningsnivå*» (adm. utheving). Dette er utydeleg og juridisk uklart. I vanleg lovforståing og normalt planarbeid er bruk av retningslinjer vs. føresegner avgjerande for kva rettar og plikter planen heimlar. Administrasjonen ser dette som eit forsøk på å skaffe seg heimel til å detaljstyre kommunane.

Sjølv om det innleiingsvis står at gjeldande kommuneplanar og reguleringsplanar framleis er gyldige, står det i vidare i kapittel 5, under punkt 1 Verknad av planen: «*Gjennom rullering av kommuneplanen bør utbyggingsareal som enno ikkje er regulert bli vurdert på nytt dersom dei ikkje er i tråd med mål, strategiar og retningslinjer i den regionale planen. Eventuell vidareføring av utbyggingsområda må bli begrunna.*» Her blir det altså om å gjere å ikkje rullere kommuneplanen.

I kva grad regionale styresmakter kan nytte ATP for å styre planar og tiltak i kommunane hadde stort fokus i førre høyringsrunde også. Administrasjonen ser ikkje at det regionale nivået har teke dette inn over seg, tvert i mot er detaljstyringsbehovet oppretthalde, og dels forsterka.

Overordna mål, kapittel 2

Overordna mål og underkapitla om ein konkurransedyktig vekstregion (2.1) og berekraftig mobilitet (2.3) er godt formulert. Administrasjonen vurderer at det er gjort nokre endringar i tråd med høyringsuttaler og drøftingane i styringsgruppa / administrativ koordineringsgruppe. M.a. er det slått fast at mobiliteten skal oppretthaldast, men med miljøvenlege transportmiddel. For å nå nullvekstmålet for biltrafikken må det satsast på eit breitt spekter av verkemiddel. Den globale klimautfordringa (2.2) er greitt presentert.

Balansert utbyggingsmønster skal vere eit fundament for utviklinga (2.4). Utbyggingsmønsteret skal vere arealeffektivt og klimavenleg, basert på den regionale senterstrukturen. Hovudtyngda av veksten i arbeidsplassar og bustader skal kome innafor regionale vekstsoner.

Så kjem det som er mest utfordrande: «*Arealbruksmønsteret må bygge opp under kollektivtransporten og infrastruktur for gåing og sykling*». Dette kunne tolkast positivt som at arealbruksmønsteret kan skape nye vilkår for kollektivtransporten, føre til auka satsing, utvida tilbod og nye liner, og satsing på gang- og sykkelveggar framfor nye bilveggar. Men i planen er arealbruksmønsteret knytt til eksisterande kollektivmønster og eksisterande gang- og sykkelvegnett.

Begge deler er lite utvikla utanom Bergen.

Fokuset på eksisterande kollektivmønster gjennomsyrrer planskildring og tiltak.

Planskildring, kapittel 4

Dei overordna måla er utdjupa i kapittel 4, Planskildring. I det vidare er tema som i størst grad påverker kommunen omtala.

I underkapitlet om strategiar – korleis nå måla (4.1) kjem det fram at det balanserte utbyggingsmønsteret som er omtala i kapittel 2, er knytt til eksisterande regionsenter. Det er desse som er dei regionale vekstsonene, sjå figur 26 side 35, vedlagt. Planen tar til orde for konsentrert vekst i utvalde senter, noko som krev eit kompakt utbyggingsmønster om ein skal kunna ta i mot den venta folkeveksten.

I underkapittel 4.2 er denne balansert utvikling nærare omtala i avsnitt 4.2.3. Her blir det avslørt at all vekst eigentleg bør skje i Bergen kommune. Men sidan denne regionen har mange kommunar som alle har mål om vekst i eigen kommune, innser det regionale nivået at dette er lite realistisk. Kva verdiar og potensiale for vekst og utvikling som faktisk fins i kommunane, til beste for regionen og Bergen, seier den regionale? planen i denne samanhengen ingenting om. Når det først er så gale at kommunane ønskjer vekst og utvikling, må ein i alle fall sjå til at transportsystemet i Bergen ikkje blir overbelasta. Det skal løysast ved at den balanserte utviklinga skal gå føre seg i regionsentra, og under føresetnad av at dette blir innfridd er planen positiv til utvikling av bustader og arbeidsplassar i Knarvik, Os, Straume og Kleppestø. Dette er den fleirkjerna senterstrukturen.

Planen plasserer Meland og andre kommunar utan regionsenter utanfor dei regionale vekstsonene, med unntak for Midtmarka / Rotemyra på Flatøy (på grunn av nærleiken til Knarvik). Vi kan få lov til å legge til rette for meir arealkrevjande næringsverksemdar, under føresetnad av at vi gjennom planlegging legg til rette for å minimere transportbehovet. For bustadbygginga sin del må vi prioritere fortetting og utbygging i «lokal» vekstsoner kring kommunesenteret og definerte lokalsenter. Meland og Radøy får ikkje noko lokalsenter utanom kommunesenteret, men Lindås, Askøy, Fjell og Os kan få lov til å vurderer fleire definerte lokalsenter under føresetnad av at dei er knytt opp til hovudstrukturen for kollektivsystemet. For Meland sin del er utbygging nær Vikebø senter teke ut i den reviderte planen.

Til slutt i 4.2 er det likevel teke inn at aksen mellom Knarvik og Frekhaug vil bli eit viktig utviklingsområde i framtida.

I underkapittel 4.4 blir utbyggingsmønsteret vidare utdjupa til at nye bustader bør komme som leiligheter eller andre kompakte utbyggingsformer. Dette inneber at andre «arealreservar» for bustadbygging i kommunane bør «fjernast»; administrasjonen reknar med at ein her meiner ut av kommuneplanen. Utanfor dei regionale vekstsonene skal omsynet til arealverdiar vektleggjast sterkt. Etter det administrasjonen kan sjå er konsekvensane av å ta omsyn til arealverdiar – slik dette er presentert i planen – synonymt med fråflytting og gjengroing av landskapet. Administrasjonen vil sterkt understreke at arealverdiane er mykje meir grundig vurdert samanheng og betre ivaretatt i kommuneplanen.

Under strategiane i 4.1 kjem det også fram at ein gjennom planen meiner å ha lukkast med å identifisere gunstige område for lokalisering av ulike næringstypar. For å finne ut kva dette betyr, må ein studere avsnitt 4.5, der det mellom mykje anna står at det skal vere vekst i arbeidsplassar og areal i alle delar av Bergensområdet. Vekst bør skje ved at arbeidsplassintensiv næringsutvikling og offentleg verksemd blir lokalisert nær hovudstrukturen for kollektivsystemet. Meir arealkrevjande

verksemd skal bli lokalisert på eigna måte i høve til transportinfrastruktur og senterstruktur. Her skal ein kunna nytte eit såkalla ABC-kart (figur 35 side 55) som er laga for å forstå forholdet mellom arealbruk og transportbehov. Konklusjonen til slutt er at ABC-kartet berre er å rekne som ei analyse, planavklaring må skje gjennom kommunal planlegging.

Ein siste strategi i underkapittel 4.1 er at ein felles plan med klarer føringar for arealbruk vil gjere plandialogen meir føreseieleg mellom stat, fylke, kommune og private interesser.

Underkapittel 4.3 handlar om mål og strategiar for utvikling av det regionale transportsystemet. Dette er identisk med kapittel 7 i den andre planen som er ute på høyring, Regional transportplan for Hordaland. Kva for ein plan som eigentleg «eig» dette temaet er uklart.

Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange. Då må kollektivtilbodet styrkast, og ein stor del av resterande person- og næringstransport må over på låg- eller nullutsleppsteknologi. Men samordning ikkje er enkelt. Det er ei einsidig vektlegging av at personbiltrafikken skal ned, utan at kollektivtilbodet skal styrkast tilsvarande. Dei regionale stamlinene for kollektivtransport, for vår del mellom Bergen og Knarvik, skal vere basis også i det framtidige kollektivnettet. Sentrale deler av Bergen har eit godt kollektivtilbod, men ein skal ikkje langt utanfor Bergen kommune sine grenser før tilbodet raknar.

Det skal elles lagast ein handlingplan for innfartsparkering, og ein eigen trafikkplan som skal gje tilråding om framtidige båtsamband i fylkekommunal regi. Administrasjonen legg til grunn at aktuelle kommunar blir trekt inn i dette arbeidet. Eit utvida båttilbod frå Nordhordland / Frekhaug vil i særklasse avlaste den vegbaserte trafikken til og frå Bergen sentrum. Det bør vere aktuelt å satse på utvikling av null- og lågutsleppsteknologi, med hjelp av statlege tilskotsordningar / støtte.

Kapittel 5 og 6 inneheld retningslinjer og tiltak. Retningslinjene er svært detaljerte og til dels heilt sjølvsegte og unødvendige. Det er vel ingen kommunal arealplanleggjar, samfunnsplanleggjar eller politikar som treng å bli minna om at kommunane bør ha ein bustadreserve i samsvar med befolkningsprognoser, t.d. Her er mange døme på tilsvarande dokumentfyll.

Tiltak handlar for det meste om nye utgreiingar, m.a. om parkeringsnormer, massehandtering, kvalitet i bustadområde, og utarbeiding av bustadbyggeprogram for Bergensregionen.

Mange kartfigurar er små og uleselege, dette bør rettast opp. Mange er såpass utydelege at det ikkje eingong nyttar å forstørre skjermbiletet.

Konklusjon

Fylkeskommunen ber om tilbakemelding på om planen er tilstrekkeleg tydeleg på korleis den vil bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål. Administrasjonen meiner at ein har lukkast med å få fram intensjonane. Men administrasjonen ser ikkje at forståinga av heilskapen er til stades.

Planen har eit sterkt sentraliseringsfokus, er einsidig innretta etter kva kollektivtilbod som fins i dag og overser ei heil rekkje andre kriterie for klimavenleg utvikling. Ein regional areal- og transportplan burde i mykje større grad teke utgangspunkt i berekraftig samfunnsutvikling, der samferdsel og kollektivtilbod blir utvikla på samfunnet sine premiss. Den regionale areal- og transportplanen er framleis meir oppteken av detaljar i kommuneplanane enn kva grep regionen samla må ta på område som kvar kommune ikkje kan løyse åleine. Samstundes er kunnskapen om kommunal planlegging og lokalsamfunnsutvikling omtrent fråverande. Det å skrive inn utsnitt frå lærebøker er ikkje det same som at stoffet er forstått.

Arealutviklinga i kommunane skal skje i tilknytning til stamlinene i kollektivsystemet, blir det sagt. Dette kravet slår beina under all satsing på klimavenleg arealplanlegging. Kollektivtilbodet i tilknytning til stamlinene er langt frå godt nok til å vere eit reelt alternativ til auka biltrafikk. Det fins mange andre kriterer for klimavenleg og berekraftig arealplanlegging enn å klistre seg til stamlinene i kollektivsystemet, sjølv om regionale styresmakter ikkje ser det.

Fylkeskommunen ber også om tilbakemelding på prinsippet om differensiert arealforvaltning og regionale vekstsoner. Til dette er å seie at arealplanlegging og –forvaltning i kommunane er differensiert i dag. Arealbruken har utvikla seg i takt med innbyggjarane sine behov, og både politikarane og administrasjonen har stor lokalkunnskap og høg kompetanse til å forme utviklinga i samsvar med behova, innafor overordna rammer og nasjonale retningslinjer.

Igjen kunne ein regional plan vere tenleg for å samordne samfunnsutviklinga over eit større geografisk område, men det nyttar ikkje når den regionale planen blir eit nærsynt dokument. Her er verken rom for dialog eller samarbeid. Det foregår omfattande arbeid knytt til kommunale klimatiltak, spissa næringsutvikling, målretta samarbeid med universitetet, forskningsmiljø og andre utdanningsinstitusjonar, utstrekt samarbeid på tvers av kommunegrenser (t.d. i regi av det statlege Byregionprogrammet, ByR) og ikkje minst Unesco sitt Biosfæreprosjekt for Nordhordland sin del. I Nordhordland er det også mykje interkommunalt planarbeid, og ikkje minst interkommunalt samarbeid om næringsutvikling, med sterk deltaking frå store næringslivsaktørar. Den regionale planen overser dette fullstendig.

Dei regionale vekstsonene som er definert står i vegen for ei positiv utvikling, også i klimavenleg forstand. Det er t.d. ikkje teke omsyn til at økonomisk, kulturell, sosial og teknisk infrastruktur er avgjerande for aktivitetsnivået. Den regionale planen legg opp til bustadmangel fordi det vil bli bygd for få bustader til å dekke behovet, om planen skulle bli etterlevt. Det er prisdrivande og samfunnsøkonomisk lite gunstig, kan føre til uønska flyttestraumar og tappar regionen for arbeidskraft og kapital.

ATP manglar elles perspektiv på kommunesamanslåing, som mange kommunar står framfor.

Oppsummert er det vanskeleg å forså at det plandokumentet som ligg føre er i samsvar med den utviklinga som den politiske leiinga i styringsgruppa ønskjer for Bergensregionen.

Framlegg til vedtak:

«Kommunestyret i Meland er i prinsippet positivt innstilt til eit samarbeid mellom lokale og regionale forvaltningsnivå, og støtter i utgangspunktet intensjonane om å lage ein regional plan for auka samordning om arealbruk og transportutvikling.

Kommunestyret ser ikkje at framlegget til regional areal- og transportplan (ATP) representerer ei slik tenleg samordning. Kommunestyret ønskjer ikkje ein plan som gjev heimel for regionale styresmakter til å detaljstyre kommunane.

Planframlegget er utydeleg på formell verknad. Kommunestyret påpeiker at motsegn berre skal vurderast unntaksvis, og då berre når alle lov- og forskriftsfesta måtar for kontakt og dialog er nytta utan at det er oppnådd semje.

Kommunestyret meiner at det nye planframlegget framleis legg opp til ei for sterk sentralisering, og at premisser knytt til dagens kollektivtransport er for sterkt styrande for utviklinga av andre viktige samfunnsfunksjonar. Den sterke sentraliseringa hindrar ei heilskapleg og positiv utvikling i kommunane og regionen, og legg band på kommunane sitt handlingsrom i arealplanlegginga.

Planen lukkast med å formidle nasjonale og regionale klimamål, men lukkast ikkje med å omsette måla til ei samordna arealplanlegging, utover noko aktivitet i regionsentra. Prinsippet for differensiert arealforvaltning er bra, men planen er for detaljert og nærsynt til å få betydning.

For nærare kommentarar vert det vist til saksutgreiinga. Kommunestyret viser elles til formannskapet sin høyringsuttale frå møte 26.08.2015, sak FS-100/2015.»