



## Statens vegvesen

ALVER KOMMUNE

Postboks 4

5906 FREKHAUG

Behandlande eining:  
Transport og samfunn

Sakshandsamar/telefon:  
Ingelin Garen / 55516345

Vår referanse:  
22/128039-2

Dykkar referanse:  
22/1694-22/48071

Vår dato:  
15.09.2022

### Uttale til Kommuneplanen sin arealdel – Alver kommune – Kunngjering av planoppstart, høyring og offentleg ettersyn av planprogram og innspelsperiode for planarbeidet

Vi viser til brev datert 21.06.2022 med varsel om planoppstart, høyring og offentleg ettersyn av planprogram for arealdel av kommuneplan i Alver kommune.

#### Saka gjeld

I samsvar med plan- og bygningslova § 11-12 og 11-13 vedtok utval for areal, plan og miljø den 15.06.2022 oppstart av arbeid med arealdelen i kommuneplanen og å leggje ut planprogram for kommuneplanen sin arealdel til høyring og offentleg ettersyn. Arealdelen skal til 1. gangs handsaming innan sommaren 2023.

#### Statens vegvesen si rolle i planlegginga

Statens vegvesen har ansvar for at føringar i *Nasjonal transportplan (NTP)*, *statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, vegnormalane og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar blir ivaretekne i planlegginga. Statens vegvesen sitt samfunnsoppdrag er «å utvikle og leggje til rette for eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert, og miljøvennleg transportsystem».

Vi uttalar oss på vegne av staten som forvaltar av riksveg og etaten sine egne kulturminne, og som statleg fagmyndigheit med sektoransvar innanfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet inneber eit overordna ansvar for at trafikkikkerheit, klima- og miljøomsyn, og heilskapleg bypolitikk blir ivareteke i alle planforslag som vedkjem samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlege, fylkeskommunale og kommunale vegar, gater og løysingar for gåande og syklende.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Transport og samfunn  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Nygårdsgaten 112  
5008 BERGEN

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Fakturamottak DFØ  
Postboks 4710 Torgarden  
7468 Trondheim

Statens vegvesens rolle i denne saka er som forvaltar av riksveg og som sektormynde med ansvar for trafikktryggleik.

## Arealpolitiske føringar for planarbeidet

### Nullvisjonen

Stortinget vedtok i 2002 en Nullvisjon. Dette er en visjon om ingen drepte eller hardt skadde i vegtrafikken.

I Nasjonal transportplan for 2022–2033 er det fastsett eit etappemål for utviklinga i talet på drepte og hardt skadde. Ambisjonen er at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i 2030. Nullvisjonen er en klargjering av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk vert drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene ein kostnad ved trafikksystemet som vi ikkje kan godta, trass i dei fordelane vegtrafikken gir.

Nullvisjonen er altså både en etisk vegvisar og en retningslinje for det vidare arbeidet med trafikktryggleik i Noreg. Dette inneberer mellom anna at transportsystemet, transportmidlane og regelverket for åtfærd skal utformast på en måte som fremjar trafikksikker åtfærd hos trafikantane, og i størst mogleg grad medverkar til at menneskelege feilhandlingar ikkje fører til alvorlege skader eller død.

### Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Det følgjer av retningslina at *«Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.*

*Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*

*Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsnings på tvers av kommunegrensene».*

### Nullvekstmål for personbiltransporten

Med ein forventning om auka befolkning og økonomisk vekst, følgjer også ein forventning om auka persontransport. Nullvekstmålet inneberer at persontransportveksten i byområda skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og kan betraktast som en kombinasjon av fire tiltak: å redusere personbiltransport og å fremme kvar av dei tre alternative transportmåtene gange, sykkel og kollektiv. Dette tiltaksarket fokuserer på klimagasseffekten av tiltaket, men det er viktig å peike på at det politiske målet har fleire formål enn å redusere klimagassar, som effektiv arealbruk, redusere støy og bidra til betre luftkvalitet og framkomelegheit.

### Statens vegvesen sitt innspel til planforslaget

Alver kommune gjer på ein tydeleg måte greie for organisering og framdrift og kva som er skilnaden mellom ulike dokument knytt til kommuneplanprosessen; Samfunnsdel, Arealdel og Planprogram. Kommunen har etter vår vurdering synleggjort ein god strategi for å sikre brei medverknad i planarbeidet. I kapittel 3 i framlegget til planprogram er det skildra tre fasar for deltaking og medverknad i prosessen knytt til arbeidet med ny kommuneplan (KPA). Det er positivt at det vert lagt opp til brei medverknad, mellom anna gjennom bruk av internett, digitale presentasjonar og sosiale media. Som høyringsinstans ynskjer Statens vegvesen å få framtidige høyringsdokument oversendt i samla form, eller med moglegheit for nedlasting som pdf-fil, då det er noko tungvint for ein høyringsinstans å arbeide med dokumenta når dei berre er presentert med lenkjer på kommunen si heimeside.

I framlegget til planprogram for kommuneplanen sin arealdel, er hovudtema i planarbeidet omtala i kapittel 4. Val av hovudtema er basert på samfunnsdelen for Alver, erfaringar og utfordringar med dei seks gjeldande kommunedelplanane og overordna føringar.

- Alver er eit berekraftig samfunn med attraktive senter og levande bygder og grender
- Alver har eit berekraftig næringsliv med Mongstad som landets fremste industriklynge
- Alver har eit rikt kulturliv som er ei drivkraft i samfunnsutviklinga
- Innbyggjarane i Alver har god livskvalitet, trygge oppvekstvilkår og god helse

### Alver er eit berekraftig samfunn med attraktive senter og levande bygder og grender

Byvekstavtalar er regjeringas viktigaste grep for å nå målet om at all vekst i persontransporten i dei største norske byområda skal takast med kollektiv, sykkel og gange, også omtalt som "nullvekstmålet". I byvekstavtalane koordinerast areal- og transportutvikling på tvers av statleg, regionalt og lokalt nivå.

Alver kommune legg opp til ein tredelt senterstruktur med Knarvik som kommune- og regionsenter, Manger, Frekhaug, Lindås og Ostereidet som lokalsenter og Vikebø og Bøvågen som nærsenter.

Startens vegvesen meiner denne inndelinga utgjer eit godt grunnlag for arbeidet med KPA. Som det vart peikt på i vår uttale til høyringa av Samfunnsdelen til kommuneplanen må behovet for oppgradering av tilbod til mjuke trafikantar på einskilde strekningar innanfor senterområda inngå som eit vurderingspunkt i arbeidet med KPA og ivaretakast gjennom tilhøyrande føresegner.

Av kapittel 4 går det og fram korleis Alver kommune tenkjer med omsyn til utvikling av bygder og grender; «*Vi skal ha størst bustadvekst i dei definerte sentra våre, men vi ønskjer også å ta vare på å styrke kvaliteten som ligg i det å ha spreidd busetnad og bustadutvikling i heile kommunen. Når ny utbygging støtter opp om bygdene, vert grunnlaget for eksisterande eller nye funksjonar i bygdene oppretthalde (skule, forretning, kultur- og idrettsaktivitetar).*»

I planarbeidet må det gjerast greie for om nye bustadfelt og nye felt for anna arealbruk er i tråd *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, og korleis de byggjer opp om nullvekstmålet for personbiltrafikken som inngår i gjeldande byvekstavtale. Basert på dette må ein vurdere grad av utnytting og tilrettelegging av infrastruktur for meir miljøvennleg transport.

Det er positivt at det av utkastet til planprogram går fram at ein ved utbygging av nye større bustadområde i Alver kommune, vil sikre at kvalitetskrav som universell utforming, trafikktryggleik og gang- og sykkeltilbod vert oppfylt. I arbeidet med kommuneplanen må ein konkretisere nærare kva som i denne samanhengen er meint med «større bustadområde» og sørgje for å innarbeide tilhøyrande rekkefølgjekrav knytt til desse. I trafikkfarlege område bør ikkje ny kommuneplan leggje opp til nye bustadfelt i det store og heile. Små bustadfelt som ikkje kan bære nokon rekkefølgjekrav til tiltak for mjuke trafikantar vil normalt sett vere å sjå på som bilbaserte. Slike utbyggingar støttar ikkje opp om nullvekstmålet i personbiltrafikken.

Vi rår vidare til at en gjennom arbeidet med kommuneplanen også gjer ei konkret vurdering av om det er eksisterande eldre bustadfelt der trafikksituasjonen tilseier at arealføremålet bør endrast. Etter det vi kan sjå av framlegget til planprogram har kommunen ein intensjon om å gjere dette; *«Vi skal vurdere å tilbakeføre areal med ulike byggeføremål (til dømes bustad, næring og fritidsbustad) til landbruk-, natur- og friluftsområde LNF), i dei tilfelle kor det ikkje er mogleg å realisere eller at utbygginga ikkje lenger er i tråd med ønska utvikling, jamfør føringar i kap. 5.»*

Alver har eit berekraftig næringsliv med Mongstad som landets fremste industriklynge  
Arealdelen skal sikre at kommunen har gode næringsareal med tilhøyrande infrastruktur. Hovudprinsipp for næringsareal i KPA er jf. framlegget til planprogram:

- Arealintensiv næring ligg langs hovudvegnettet
- Vi skal som hovudprinsipp vidareutvikle og fortette og bygge på eksisterande næringsområde, framfor å etablere nye næringsområde på ubebygde areal
- Vi skal ivareta og styrke etablerte næringsområde, med tilrettelagt infrastruktur (veg, vatn og avløp, strøm)

Hovudprinsippa som er presentert gjev etter Statens vegvesen si vurdering eit godt utgangspunkt for å kunne utvikle nye og eksisterande næringsområde. Statens vegvesen rår til at ein på same måte som ved utbygging av nye større bustadområde gjer ei vurdering av kva kvalitetskrav som må vere oppfylt for at det skal vere grunnlag for å kunne etablere og vidareutvikle næringsområde med tilhøyrande arbeidsplassar, og at dette kjem tydeleg fram av KPA.

Vi vil rå til at kommunen som ein del av dei vurderingane som skal gjerast også ser på vekst i busetnad i eit heilskapleg perspektiv, opp mot planar for framtidig utvikling av næring i kommunen. Val knytt til lokalisering av næring vil kunne påverke transportbehovet i Alver kommune.

### Alver har eit rikt kulturliv som er ei drivkraft i samfunnsutviklinga

Gjennom ny arealdel skal det leggjast til rette for at innbyggjarane i Alver har eit godt tilbod innan kultur og idrett. Gjennom planarbeidet skal ein mellom anna vurdere behov for nye areal til kultur – og idrettsanlegg.

Generelt bør ein i kommuneplanarbeidet legge til rette for vekst og arealbruk som bidreg til auka bruk av gang- og sykkel og kollektivtransport, saman med etablering av eit attraktivt gang- og sykkeltilbod og sterke kollektivaksar. Vekst og arealbruk bør ikkje bidra til arealspreiing. Lokalisering av funksjonar og idrettsanlegg bør difor lokaliserast slik at dei bidreg til å redusere transportbehovet og ikkje legg opp til vekst i personbiltrafikken.

### Innbyggjarane i Alver har god livskvalitet, trygge oppvekstvilkår og god helse

Det er positivt at innfartsparkering, sambruk og tilrettelegging av infrastruktur for nullutsleppskjøretøy i senterområda vert omtalt som eit viktig tema i utkastet til planprogram.

Parkeringsdekning er eit av hovudvirkemidla for å redusere trafikkvekst. Av Byvekstavgift som Alver kommune har inngått, går det mellom anna fram:

*«Som oppfølging av handlingsprogrammet i Regional areal og transportplan er det gjennomført eit arbeid med eit fagleg grunnlag for differensierte parkeringsnormer i avtaleområdet. Dette vil vere eit felles grunnlag for å kunne utforme og fastsette føresegner for parkering i kommuneplanane. Parkeringspolitikken bør fremje ein attraktiv by- og tettstadutvikling og stimulere til auka bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. I sum må parkeringspolitikken bygge opp under byvekstavgiften sitt hovudmål.*

*Siktemålet er at kommunane ved revisjon av kommuneplanen sin arealdel skal innføre maksimalnormer for parkering for alle relevante arealformål innan næring og bustad. Normane kan differensierast geografisk....»*

Samstundes vert det i same planprogram peikt på at Alver kommune er ein geografisk stor kommune, med spreidd busetnad og at behovet for personbiltransport gjer at kommunen må leggje opp til fleksible løysingar tilpassa områda vi planlegg i. For områder der det vil vere behov for skuleskyss er det viktig å sikre trygg tilkomst til busstopp.

Behov for avklaring av aktuelle løysingar for bruk av LNF-spreidd bustad og nærare vurdering av om ein del tidlegare frådelt tomter i bygdene kan få endra status til LNF-spreidd bustad går fram av samletabell utgreiingsbehov for kommuneplanen sin arealdel.

Etter Statens vegvesen si vurdering er det uklart kva Alver kommune i praksis meiner med «fleksible løysingar tilpassa områda vi planlegg i» og i kva omfang kommunen ser føre seg at ein ny KPA kan opne for bilbasert utbygging. Nyleg vedteken samfunnsdel av kommuneplan har ein strategi om å leggje til rette for i bustadbygging som støttar opp om og utviklar bygdene og grendene i heile kommunen, utvikling av heile kommunen og å leggje til rette for utbygging og spreidd busetnad utanfor senterområda.

Statens vegvesen stiller seg ikkje utan vidare bak ein slik uttalt strategi, noko som også var kommentert på i vår uttale til høyring av kommuneplanen sin samfunnsdel. Som det vart sagt her har vegvesenet forståing for at det er behov for å halde liv i bygder, med dette må vurderast i lys av BATP og intensjonen i Byvekstavtala.

Statens vegvesen er generelt negativ til bruk av arealføremålet LNF-spreidd i kommuneplan. Dette fordi erfaring viser at ledige LNF-spreidd kvoter ofte kjem i konflikt med det faktum at det ikkje er mogeleg å få på plass gode løysingar for mjuke trafikantar på slike stader. Der trafikktilhøva er dårlege bør det etter Statens vegvesen ikkje opnast opp for utviding av LNF-spreidd føremål.

Slik vi vurderer det tilseier dei overordna arealpolitiske føringar at kommunen bør vere restriktiv i si arealplanlegging med omsyn til å opne for bilbasert utbygging.

KPA sitt tilhøve til intensjonen i Miljøløftet og Byvekstavtalen må synleggjerast på ein tydeleg måte i ny KPA.

#### Oppsummering

Det er ein klar samanheng mellom arealbruksmønsteret og utviklinga i ein kommune sitt samla transportbehov. Tett og konsentrert busetnad nær servicetilbod krev mindre dagleg transport og legg betre til rette for gange og sykkel, samt bruk av kollektive transportmidlar. Dette er viktige tiltak både for å redusere utslepp av klimagassar, trygge barn og unge sine oppvekstmiljø, skape gode bumiljø og bygge opp under ei god folkehelse. I arbeidet med KPA skal Alver kommune utarbeide eit arealregnskap for å bli meir tydeleg på kor mykje areal som vert avsett til utbygging og for å få oversikt over endringar i arealbruk over tid. I denne samanhengen må det gjerast ein heilskapleg vurdering av den planlagde veksten i Alver opp mot byvekstavtale og kapasitet på dagens vegnett på E39.

Vi ønskjer kommunen lykke til med det vidare planarbeidet.

Transport vest, Transportforvaltning

Med helsing

Frode Moen Aarland  
seksjonsleiar

Ingelin Garen  
senioringeniør

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.*

Kopi

STATSFORVALTAREN I VESTLAND, Njøsavegen 2, 6863 LEIKANGER

VESTLAND FYLKESKOMMUNE INFRASTRUKTUR OG VEG, Askedalen 4, 6863 LEIKANGER