



Fylkesmannen i Hordaland

Saksbehandler, innvalgstelefon
Torgeir Flo, 5557 2146

Vår dato
10.03.2015
Deres dato
05.02.2015

Vår referanse
2015/2047 421.3
Deres referanse
14/1512

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Høring av utkast til Regional areal- og transportplan for Haugalandet

Vi viser til brev datert 05.02.2015 med høring av utkast til regional areal- og transportplan for Haugalandet.

I følge plandokumentet er formålet med planen å legge til rette for vekst og utvikling, styrke by- tettsteds- og grendesentre, bygge slik at det blir korte avstander til daglige gjøremål, stimulere til økt gange, sykling og bruk av kollektivtransport, samt utvikle veinettet og sikre tilgjengelighet og trafikksikkerhet.

Slik vi ser det, er formålet i utgangspunktet godt i samsvar med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Fylkesmannen merker seg at hovedstrategien «By og tettsted» innebærer at kommunene ikke viderefører en ekstensiv og bilbasert arealutvikling der hovedvegene blir strukturerende for utbyggingen. Vi ser videre positivt på tiltakene for prioritering av boligutbygging slik disse er fremstilt i planen med førsteprioritet til ny boligutbygging som fortetting og transformasjon i sentrumsområdene. Vi merker oss også at det legges en ABC-planlegging til grunn for lokalisering av næringsvirksomhet.

Særlig fokus på tilrettelegging for effektiv kollektivtransport i bystrøket er også et tiltak vi har merket oss.

Utfordringer med og potensielle miljøgevinster av en ATP-planlegging varierer svært fra de mest urbane områdene til de mer rurale strøkene (bl.a. indre del av Haugalandet). Det kunne derfor ha vært ønskelig med en mer differensiert tilnærming til denne problemstillingen i planen. Vi vil her vise til at i Regional plan for areal og transport i Hordaland er planen avgrenset til de sentrale deler av fylket (Bergensregionen).

Vi registrerer at det er lagt til grunn høy vekstrate når det gjelder framskrivning av befolkningsveksten. Grunnlaget for ekstra høy vekst er basert på fortsatt relativ høy arbeidsinnvandring til regionen. Vi savner her en nærmere vurdering av grunnlaget for konklusjonen, samt en vurdering av hvordan man skal håndtere usikkerheten knyttet til spørsmålet om forventet befolkningsvekst. Det burde også vært sett nærmere på hvilke bosettingsmønstre (bostedspreferanser/boligstandard og lignende) denne gruppen har og om den avviker merkbart fra resten av befolkningen.

Fylkesmannen har merket seg omtalen av regionens utfordringer når det gjelder by-/tettsteds-spredning, arealekstensiv planlegging og særlig høy andel bilreiser. Vi støtter analysen mht. drivkreftene bak en slik uheldig utvikling. De grep som lanseres i kap. 4 om samhandling, funksjonslokalisering og struktur på handel vil kunne snu denne utviklingen i riktig retning.

Vi finner at forslag til retningslinjer for senterutvikling gir klare rammer for fremtidig utvikling av handelsstruktur på Haugalandet. Vi merker oss særlig at nærbutikker får en størrelsesbegrensning på 1000 m² BRA og at det settes rammer for handel med plasskrevende varer.

Fylkesmannen merker seg imidlertid at det opereres med benevnelsen regiondelssenter i det som faktisk vil være kommunesenter. I Regional senterplan for Hordaland benevnes tilsvarende senter i senterhierarkiet for kommunesenter (så også Etne). Det kan skape en viss usikkerhet at Etne i planen for Haugalandet får status som regiondelssenter.

Videre finner vi det positivt at det i forslag til retningslinje 10 c åpnes for relokalisering av areal godkjent i kommuneplanen som har lavere sentrumstilknytning og lavere potensiale for miljøvennlig transport. I retningslinjene for boligutbygging fremstår det ellers noe uklart hvordan ledig boligareal utenfor bynære områder (merket som gule områder i plankartet for boligbygging) skal behandles.

Lokalisering av næringsvirksomhet er i planen basert på ABC-planlegging. Vi finner det positivt at det er utarbeidet plankart for overordnet prinsipp for lokalisering av næringsvirksomhet med basis i en slik planleggingsmetodikk. Det er videre positivt at erfaringer med, og videre utvikling av næringsområdene Norheim og Raglamyr er omtalt spesielt. Vi finner det også positivt at det foreslås omdisponering av eksisterende utnyttet næringsareal innenfor avgrensning av bynære områder.

Innenfor transporttemaet merker vi oss at andel kollektivreiser er relativt lavt mens andel gående og syklende (på korte distanser) er relativt høyt på Haugalandet. Det foreslås å videreutvikle G/S-infrastrukturen særlig innenfor regiondelssentre og andre sentre. Planen legger videre opp til å styrke kollektivtilbudet der potensielt kundegrunnlag er størst og der det er reell konkurranse mellom kollektivtransport og privatbilbruk, bl.a. skisseres etablering av et effektivt bybussnett som binder sammen sentrum med boligområder og knutepunkt i ytre bydeler. Dette vil ventelig kunne få opp den lave kollektivandelen.

Når det gjelder hovedveinettet, merker vi oss utfordringen som beskrives i kap. 4.5.4 knyttet til regionforstørring gjennom riksveiutbygging som tilrettelegger for mer biltransport og utfordringene i byområdene om å ta veksten i persontransport med G/S og kollektivtransport. Vi støtter konklusjonen her om at i byområdet Haugesund må veikapasitet og fremkommelighet for personbil tilpasses slik at ikke attraktiv sentrumsutvikling og mulighetene for styrking av G/S-transport og kollektivtransport vanskeliggjøres.

Vi ser også positivt på at det legges opp til mer restriktiv parkeringspolitikk i bynære områder. Det gjenspeiles i forslag til retningslinjer for samferdsel (retningslinje nr. 26). Vi finner det også særlig positivt at det foreslås å settes krav til mobilitetsplan ved etablering av relativt større virksomheter, jf. retningslinje 24.

Vi finner det positivt at det i planen er tatt inn kart som viser kjerneområde landbruk og at det er foreslått retningslinje om at slike områder vises som hensynsoner i kommuneplanenes arealdel. Vi har ellers ingen merknader til retningslinjer for LNF-områdene i planen.

Regional grøntstruktur er også viet et eget kapittel i planforslaget, hvor det bl.a. er tatt inn kart over friluftsområder i kommuneplanene, regionale friluftsområder og grøntstruktur med høyt prioriterte landbruks/kulturverninteresser. Det er videre gitt generelle retningslinjer for grønnstruktur i planen.

I kapittelet om gjennomføring fokuseres det på betydningen av oppfølging i kommunal planlegging både på kommuneplannivå og i reguleringsplaner, handlingsprogram og plan for evaluering og måloppnåelse.

Med bl.a. bakgrunn i klimaendringer kunne det vært aktuelt med en omtale av risiko og sårbarhet i planen. Det fremgår ikke av plandokumentet hvordan dette temaet er håndtert i planarbeidet. Vi vil her vise til at det er listet opp som utredningstema i planprogrammet.

Fylkesmannen har registrert at regional ATP-plan for Nord Jæren har gitt et godt styringsdokument for arealutviklingen i stavangerregionen. Vi håper denne planen vil få tilsvarende styring med videre arealutvikling på det sentrale Haugalandet.

Med hilsen

Rune Fjeld
assisterende fylkesmann

Arve Meidell
seksjonsleder

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor ingen underskrift.