



## MØTEREFERAT

### Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

<b>Referat frå:</b>	Administrativ Koordineringsgruppe	<b>Møtedato:</b>	28.04.2015	<b>Tid:</b>	09:30 – 12:00
<b>Møteleiar:</b>	Bård Sandal	<b>Møtestad:</b>	Fylkeshuset – Wigandgården	<b>Arkivsak:</b>	
<b>Referent:</b>	Snorre Waage, Hans- Christian Engum	<b>Ref.dato:</b>		<b>Arkivnr.:</b>	
<b>Deltakarar:</b>	Bård Sandal, Torgeir Flo, Olav Terje Hove, Mette Svanes, Willy Sørensen, Anny Bastesen, Knut Terje Rekve, Thorbjørn Aarehun, Marit Rødseth, Hans-Christian Engum, Snorre Waage				

### Referat frå møte i Administrativ Koordineringsgruppe – Regional plan for Bergensområdet 28.04.2015

#### 11/15 Dagsorden og referat

Referatet frå møte 09.03.2015 vert godkjent. Referat frå møte i Styringsgruppa blei tatt til orientering, utan kommentarar.

Det ble kommentert at det er lågt oppmøte frå primærkommunane i desse møta i koordineringsgruppa.

#### 12/15 Utkast kapittel 3 – Regionalt transportsystem

##### a) Presentasjon av utkast til kapittel 3 – Regionalt transportsystem, Hans-Christian Engum

*Innspel:*

*Kollektiv:*

- Bør i større grad nemne kollektivstrategien. Saknar ein betre diskusjon på korleis / kor mykje vi manglar på kapasitet på kollektiv. Sei noko om kva investeringar som trengs. Kva reservar er det.
- Det må skiljast tydelegare mellom mål for kollektivandelar og prognosar for vekst i kollektivandelar, jf. andre avsnitt i kapittel 3.3.5.
- Statens vegvesen har utarbeida ein rapport som tek for seg behov for framkomelegheitstiltak for kollektivtransporten, noko dette planarbeider bør sjå på.

### *Sykkel:*

- SVV stiller spørsmål ved sykkelkartet og ønsker å kvalitetssikre dette kartet internt. Det er og andre innspel på at dette kartet ikkje stemmer med røynda, som mellom Knarvik og Frekhaug.
- Dårleg samheng mellom mål for sykkeltransport og sykkelkartet. Bør drøfte kva som manglar og kor investeringar bør vere for å kunne oppnå målet.

### *Veg:*

- Bør i større grad drøfte stamvegnettet og korleis ein kan redusere trafikk gjennom Bergen sentrum. Problematisere sårbarheit og forureining (støy/støv/luftforureining) i Bergen. Utfordre dagens stamvegnett?

Saknar omtale av privatbilen si rolle i framtida.

### *Parkering:*

- Parkering må sjåast i samheng med andre behov, og mellom anna diskuterast i forhold til omgrepa mobilitet og tilgjengelegheit. Ein bør ytterlegare sjå på skilnader mellom korte og lange reiser, moglege verkemidlar som til eksempel felles parkeingsanlegg, avgiftsparkering. Parkering koplas no for mykje mot verksemdsetablering.
- Det må settast større fokus på tema om innfartsparkering og arealbruken knytt til dette. Planskildringa kunne med fordel vore meir nyansert i drøftinga av innfartsparkering, og synleggjort både positive og negative konsekvensar av innfartsparkering.
- Parkeringspolitikk i kapittel 3.3.8 må koplast opp mot innfartsparkering og gis meir fokus. Det bør vere skilje mellom parkeringskostnad ved innfartsparkering og parkeringskostnader ved å køyre heilt fram.
- Innfartsparkering handlar og om å gjere noko med adferdsmønster til folk. Legge til rette for at fleire nyttar seg av kollektivtilbod. Når ein diskuterer bil vs. kollektiv er særleg tre element viktige for reisevanar: «tid, kostnad, komfort»

### *Generelt:*

- Dette er eit viktig kapittel der *transport* og *areal* møtes. Den røde tråden i dette kapittel må vere å etablere ein transportpolitisk forståing som har arealmessege implikasjonar/konsekvensar. Og at er tydeleg kva det føreslåtte transportsystemet vil bety for arealbruk. Det er òg ein visjon om å revidere den regionale transportplanen i 2017 – her kan det bli gjort nye grep. Bymiljøavtalen må omtalast og synleggjerast i dette dokumentet.
- Kapittelet diskuterer ikkje nok kva som verkar og kva som ikkje verkar. Tiltak må settast saman slik at dei forsterkar kvarandre – og dei må ikkje vere motstridande. Gjerne bruke døme på kva som verkar.
- Dokumentet er lite tilgjengeleg og hefta med repeterande poeng. Nynorsk-korrektur er naudsynt. Bør vere betre skilje mellom notid/fakta – og mål/retning.
- Kleppstø manglar som Regionsenter i oversikt over regionale stamliner, kapittel 3.3.5.

- Ein bør prøve å vere meir nytenkande og ikkje bere vidareføre mål og føringar frå andre dokument.
- Det står ikkje noko spesifikt om el-bil. Dette er eit tema som i stor grad vert omtalt i regional klimaplan.

**b) Gjennomgang retningsliner og drøfting, Marit Rødseth**

Retningsliner for utgreiingar/analysar:

- Retningsline 1) Kva meiner ein med «tilgjengelegheit». Foreslått å endre: «tilgjengelegheit for» til «tilgjengelegheit med...». Denne retningslina må tydeleggjerast.

Retningsliner for medverknad:

- Retningsline 2) ingen kommentar

Retningsliner for arealbruk:

- Retningsline 3) Kva er kriteria for «*ikkje tilfredstillande*»? Dette må presiserast, men einigheit om at rekkjefølgjekrav er bra.
- Retningsline 4) Mobilitetsplan: Kva skal ein slik mobilitetsplan innehalde, og kva krav skal ein slik mobilitetsplan ha? Krav om mobilitetsplan bør gjelde for verksemdar, men ikkje bustadfelt.
- Retningsline 5) Utfordrande mtp finansiering. Kven skal betale for å gjere dette? Korleis skal vi få gjort desse investeringane. Kan vi kople investeringsordningar til den mest fornuftige løysinga?
- Retningsline 6) samle retningsline 5 og 6 til eitt punkt.
- Retningsline 7) Strykast.
- Retningsline 8) Skrivast saman med retningsline 5 og 6
- Retningsline 9) Legge til for «*kollektiv*».
- Det bør vere eigen retningsline parkering under arealbruk.

Retningsliner for transportplanlegging

- Skriv saman retningsliner – må bli færre retningsliner
- Retningsline 11) Her bør vi vere meir framsynt: «*vi skal sikre god overgang*» ville vore betre. Bør stryke det som går på «*terminalfunksjonar*».
- Retningsline 12) Retningslina strykast. Dette bør heller omtalast i planskildring.
- Retningsline 13) Opplevast som direkte påverknad for kommunal budsjett. Kan lesast som overføring av kostnader frå Fylket til Kommunane. Forslag om å slette «*kommunal*».
- Retningsline 14): Inngår i hovudruter.
- Retningsline 15): Ved prioritering av transportinfrastrukturtiltak skal følgjande leggest til grunn:
  - Bør vi slå fast at vi berre bør satse på å ferdigstille det som ligg i eksisterande planar?
  - Dette bør heller innlemmast i tekst/planskildring
  - Om ein skal kome inn med noko nytt her – så må dette synleggjeras i teksten, ikkje berre rett i retningsliner.

### Generelt om retningslinjer:

- Mye som tar for seg sykkel og gange, men det er nesten ingenting som omhandler biltransport.
- Ein bør sjå på bruken av *bør* og *skal* i retningslinjene
- Må sjå alle kapitla i samanheng. Alle retningslinjene. Kva er det overordna denne planen skal løyse? Kva kan denne planen skal gje oss?
- Bør prøve å redusere retningslinjer, og heller tydeleggjere det planen ønskjer å oppnå i plan-skildringa.
- Alle retningslinjer bør ha ein tydeleg referanse i teksten.
- Planen kan sei noko om prioritering og finansiering
- Skal alle retningslinjer stå i kvart kapittel, eller skal desse samlast?

## 13/15 Kapittel 6 – Natur, kulturmiljø og landskap

### a) *Presentasjon av utkast til kapittel 6,– Natur, kulturmiljø og landskap, Snorre Waage*

- *Innspel:*
- Det vart stilt spørsmålsteikn ved om kvifor vekstsonene er omtalt i dette kapitlet. Retningslinjene som er utforma er for generelle prinsipp som bør gjelde overalt. Slik det er utforma no ser det ut til å berre gjere det vanskelegare for kommunane si planlegging.
  - HFK presiserer at tanken bak å skilje mellom regionale vekstsonar og andre område i dette kapitlet er meint som ei hjelp for å skape føreseielege rammar for områda der dei største voluma av vekst bør skje.
- Det er fleire plassar i kapitlet nytta omgrepet «vi», mellom anna i kapittel 3.6.6. Dette skapar uklårheit og bør ikkje nyttast.
- Vanskeleg å tolke karta, har for liten målestokk. Det er og uklårt om dei er i tråd med kommunale kartleggingar og liknande. Karta bør vere med, men må referere tydeleg til kva kjelder som ligg til grunn.
- Det ser ut til at kvart avsnitt avsluttar med det som er «politikken». Det bør vere tydelegare framheva der det blir gitt føringar.

### b) **Gjennomgang av retningslinjer og drøfting, Marit Rødseth**

- Retningsline 1 slår fast at tilgjenge til friluftsområde bør inkludrast i analysen. Det verkar som om det skal bli prioritert høgare enn andre tema, dette bør i så fall tonast ned.
- Retningslinjene listar opp ei heil rekkje vilkår for at det skal skje utbygging i regionale vekstsonar, mellom anna knytt til verna område og freda objekt. Spørsmålet er om slike område i det heile burde vore definert inn i vekstsonene i utgangspunktet.
  - Er det mange verna område i desse sonene? Kor stor er denne problemstillinga?
  - Ein burde kanskje ha testa ut retningslinjene på nokre eksemplar.
- Det er nytta omgrepet høg utnyttingsgrad som vilkår for utbygging, men det er betre å nytte arealeffektivitet fordi kva som er høg utnytting er avhengig av lokalisering og føremål.
- Korleis vil dette fungere for arealkrevjande næring utanfor vekstsonene? Vil det gjere det vanskelegare å planlegge for denne typen verksemd?

- HFK visar til næringsarealkapittelet som syner at det er stort potensiale for å finne eigna areal til denne typen verksemd i område med middels og lågt konfliktnivå.
- For at retningsline 3 ikkje skal bli oppfatta som ein rein snubletråd, bør ein sette punktum etter ordet vern, slik at den lyder: «I dei regionale vekstsonene kan omsynet til vekst gå føre omsynet til vern».

#### **14/15 Framdriftsplan og eventuelt behov for nytt møte**

Det er ønskjeleg med eit nytt møte i denne gruppa **13. mai etter lunsj**, for å kunne gjennomgå planen i sin heilheit.