



MØTEREFERAT

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Referat frå:	Administrativ Koordineringsgruppe	Møtedato:	13.05.2015	Tid:	13:00 – 15:30
Møteleiar:	Marit Rødseth	Møtestad:	Grand Terminus	Arkivsak:	
Referent:	Snorre Waage	Ref.dato:	15.05.2015	Arkivnr.:	
Deltakarar:	Ingvild Hjelmtveit, Trine Pettersen Grønbech, Gerhard Inge Storebø, Knut Terje Rekve, Odd Ivar Øvregård, Rune Fjeld, Olav Terje Hove, Marit Rødseth, Hans-Christian Engum, Snorre Waage				

Referat frå møte i Administrativ Koordineringsgruppe – Regional plan for Bergensområdet 13.05.2015

15/15 Dagsorden og referat

Referatet frå møte 28.04.2015 vert godkjent, med merknad om at punkt under sykkel: «SVV stiller spørsmål ved sykkelkartet og ønskjer å kvalitetssikre dette kartet internt.» endras til at kartgrunnlag for status av sykkelvegnettet bør kvalitetssikrast.

16/15 Utkast til samla plan – drøfting

I tillegg til utsendt planutkast, vil det vere eit innleiingskapittel som seier noko om planarbeidet, organisering, m.m. etter same oppsett som Regional plan for attraktive senter.

Kap 2: Senterstruktur og utbyggingsmønster:

- Samkøyre prognosar for vekst i kapittel 2 og 4.
- Bør ikkje berre legge til grunn prognosar som strategi for vekst.
- 2.3.6: Meland vil bli omtalt særskilt i eige avsnitt.
- 2.3.6: I Bergen kommune bør ein ta(90-)100% av sin vekst innafor definerte regionale vekstsoner.
- 2.3.6: Omtale Arna som regionsenter for det austlege Bergensområdet. Må skrivast inn i planskildringa.

Kap 3: Regionalt transportsystem:

- Synleggjere at bybanen ikkje løyser alle utfordringane – andre reisemiddel er og viktig. Framtidig utbygging bør ikkje vere basert på matebussar.
- Skilje mellom sentrum og periferi når det gjeld mål om nullvekst?
- Nullvekstmål er i målkonflikt med regionforstørring basert på E39 som berre er bilbasert.
- Prioritering av sykkelruter: Har hatt møte med sykkelgruppa i Bergensprogrammet etter utsending av planutkastet. Signaliserer at alle hovudruter i Bergen blir på prioritering 1.
 - Kva med ruta Lindås – Meland?

- Endre status på strekninga over Sotrabraua.
 - «Nedprioriterer» regionale ruter fordi det ikkje er her det største potensialet for sykkelreiser ligg.
 - Utgreiinga har ikkje gjort eigne/nye kartleggingar i regi av dette arbeidet. Det gjer at liner som til dømes Lonevåg – Valestrand ikkje er med i datagrunnlaget (og kartet).
 - Dokumentet må omtale dei områda som ikkje er inkludert, men ein er og bevisst på volumskilnadene mellom stader, område og kommunar.
 - Hovudruter i Bergen kommune bør samla få høgste prioritet, fordi det er her det største potensialet finnst.
 - 3.3.2, s 26 figur 14: endre figurtekst.
Leggje til tekst om dei områda som ikkje er med på kartet. Understreke at ruter innafør vekstsoner må prioriterast
 - Separasjon av sykkel og gange bør omtalast meir
- 3.3.3.Kollektiv:
 - Om topline mot aust: s 29: «kapasitetssterkt» - bytte ut med en tekst som synleggjer potensialet i aust. Dette potensialet er underkommunisert. Togfrekvens bør aukast.
 - Det er store skalaskilnader i Bergensområdet, og planen sine tilnærmingar vil difor ha forskjellig verk-
nad på forskjellig stad/nivå. Kan vere utfordrande med generelle tilnærmingar/retningsliner som ikkje
skiljar mellom storleik og funksjon internt i planområdet.
 - Bør skrive meir om transportaksen mot Voss, og synleggjere potensialet som ligg i kollektivkorridoren
mot Aust. Denne aksen bør/kan vere ein viktig strukturerande line for vekst i/mot aust. Bør inn på kar-
tet.
 - Vaksdal er med i planområdet, togstrekninga viktig og effektiv og miljøvenleg transportalter-
nativ.
 - Det er ønskjeleg å balansere veksten i Bergensområdet med vekst òg mot aust (regional balan-
se).
 - Få med ein tog-strek til Vaksdal på kart.
 - Miljømesse og transportmesse gunstig. Stort potensiale som bør synleggjerast meir. Kan ta
imot ein god del fleire folk utan at det skapar utfordringar på transportnettet.
 - Tabell s. 30: «Behov for større infrastruktur»:
 - Kva er «større»?
 - Kollektivterminal Os? Kollektivterminal Arna? Forhold i Bergen sentrum?
 - 3.3.4. Effektivt vegnett:
 - Prioritering på vegnett:
 - B – Godsterminal: Om jernbane lokaliserer godsterminal utanfor sentrum – bør det vurderast å
kople på kollektivtransportsystemet: «Revurdere kollektivsystemet» jf godsterminal jernbane.
 - C – kollektivprioritering bør og nemnast når ein diskuterer E39 Bergen – Stavanger
 - Innleiinga s. 32 – Veldig rasutsatt òg mot aust. Innlemme i tekst. (ras, omkøyning m.m.).
 - Parkering
 - Sykkelparkering er og viktig for å få opp sykkelandelen og få folk over på kollektiv
 - Logistikknutepunkt:
 - Illustrasjon/tekst om kva alternativ som er framleis i spel i KVU arbeidet. Tabell?
 - Retningsliner:

- Ordlyden i retningslinjer på arealbruk er meir utilgjengeleg enn på transportplanlegging (1 vs 5):
- Tiltak:
 - 4: «transportpakke» - samla vurdering i ei utvald vekstsone vurderast som interessant.

Kap 4 Bustadområde:

Hurtig gjennomgang – ingen innspel.

Kap 5 Næringsareal:

- 5.3.8, Kart s. 57, vert føreslått tatt ut av planforslaget. Mellom anna i konflikt med hovudkjelde for drikkevatn i Sund/Søre Fjell
 - Eventuelt må det omtalast i tekst at dette er skisseprega med utgangspunkt i nokre utvalde kriterium, men at lokale høve må utgreiast i kvart særskilt tilfelle.
- Retningslinjer: Ordlyd må tilpassast retningslinjer i andre kapittel.
- Korleis heng dette kapitlet saman med ulike regionale næringsplanar i Bergensområdet?

Kap 6 Natur, kulturmiljø og landskap:

- Kart:
 - Kor «absolutte» er desse karta? Karta er basert på utval frå ein rekkje datakjelder, og sett saman i temakart for å synleggjere verdiar i område (ikkje juridisk bindande). Det må klargjerast at desse karta er på eit overordna (regionalt) nivå, og er ikkje meint som retningsgivande for detaljert planlegging. Må sjåast på som breipansla innspel for kategorisering, og for vidare detaljerte undersøkingar på lokalt nivå.
 - Vise til kapittel 2.3.6, der Vekst – Vern prinsipp diskuterast.
 - Det bør bli knytt kommentarar til karta?
 - Karta vert føreslått teke med som vedlegg.

17/15 Framdrift:

Denne gruppa møtast igjen etter høyring.

Oppdatert planutkast sendes også til administrativ koordineringsgruppe.