

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Anny Bastesen		15/1894

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
100/2015	Formannskapet	PS	26.08.2015

Høyring, Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Vedlegg:

Høyring og offentlig ettersyn - Regional areal- og transportplan for Bergensområdet
Høyringsforslag_24_06_2015 - høyringsforslag juni 2015
Konsekvensutgreiing RATP

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Hordaland Fylkeskommune, Regionalavdelinga, har ved brev datert 23.06.2015 sendt framlegg til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet på høyring. Høyringsfristen er 1. oktober 2015.

Planområdet omfattar Bergen og dei næraste kommunane: Radøy, Lindås, Meland, Askøy, Fjell, Øygarden, Sund, Os, Osterøy, Vaksdal og Samnanger.

Planen byggjer på eit planprogram som Fylkesutvalet vedtok i møte 29.08.2013. Formannskapet sin uttale til planprogrammet peikte på at det då vart lagt til rette for eit godt planarbeid, og at Meland ønskte ta del i prosessen med utarbeiding av planen. Jf Fs-sak 023/13, møte 20.03.13.

Fylkeskommunen har hatt ei rad andre planarbeid gåande dei siste åra: Regional plan for attraktive senter i Hordaland, Regional næringsplan for Hordaland, Strategi for innfartsparkering, Kollektivstrategi mm.

Regional areal- og transportplan for Bergensområde er i prinsippet det regionale dokumentet som i størst grad kan påvirke lokalsamfunnsutviklinga i kommunane. Det har derfor vore viktig å prioritere deltaking i planprosessen. Plan, utbygging og kommunalteknikk v/sectorsjef har teke del i faglege temagrupper for senterstruktur, bustad- og næringsareal, transport og natur, kulturmiljø og landskap. Rådmann har teke del i administrativ koordineringsgruppe i lag med øvrige rådmenn og leiarar frå ulike regionale fagområde. Ordførar har teke del i Styringsgruppa, i lag med øvrige ordførarar og politisk leiing i fylkeskommunen.

Engasjementet frå deltakarkommunane har variert, men det har i stor grad vore mogeleg å komme med innspel og merknader til planen. Meland kommune har, i alle fora, vore oppteken av at den regionale planen må ha ei positiv vinkling ved at ein skal legge til rette for vekst og utvikling – ikkje hindre, men styre. Vidare har det vore viktig å få fram at den regionale planen ikkje må bli for detaljert, den må ikkje overta kommunane sitt ansvar for kommuneplanlegginga.

Planmaterialet har vore presentert i bolkar, og det er først gjennom høyringsutkastet at kommunen no får ei komplett framstilling.

Vurdering

Det går an å ha ulike tilnærmingar til eit planarbeid. Administrasjonen si oppfatning er at kommunen (kommunane?) ønskjer å bruke arealplan som eit verktøy for å leggje til rette for ei ønska utvikling. Det inneber m.a. å rydde vekk uønska hindringar, og styre aktiviteten i den retningen som er best for kommunen (innbyggjarane) og omgjevnadene (nabokommunar, region), no og i framtida. I dette ligg det mellom anna eit verdisyn, knytt til å verne om goder, miljø og kulturar og ta dette med inn i krystallkula. I planteori blir det kalla for berekraftig utvikling, miljøvenleg utvikling, klimavenleg utvikling osb. Vi har ei rad særlover og kartleggingar som hjelper oss til å gjere dei rette valga når kommuneplanen skal formast.

I prosessen knytt til den regionale areal- og transportplanen (heretter: ATP), har det vore interessant å oppleve ei litt anna tilnærming. Her er det tale om ei venta utvikling fordi prognosane seier det; det er lite eller ingenting sagt om kva grep Bergen og Bergensregionen skal ta i høve til vekst, rolle, posisjon...verken i høve til regionen eller til Vestlandskysten, Norge, Europa. Biletet som har festa seg i prosessen er at fordi prognosane tyder på vekst, må vi gjere det beste ut av det og hindre at veksten øydelegg for mykje. Framskrivning av no-situasjonen på visse vilkår.

Når høyringsframlegget no blir presentert samla, ser administrasjonen ein plan som har eit stort fokus på detaljar i kommuneplanane. Planen har fått ei vinkling som tyder på eit sterkt ønskje om å avskjære og avgrense kommuneplanlegginga. Administrasjonen meiner at ATP i større grad burde operert på eit overordna nivå, på tema som kommunane kvar for seg ikkje kan løyse. I dette tilfellet kollektivsatsing og transportnett. ATP burde også gjort det meir interessant for kommunane å ta sin del av ansvaret for berekraftig utvikling, ved å vise tillit til kommunane. Den raude tråden gjennom dei regionale planane er å halde kollektivsatsinga og transportnettet på eit relativt nøytralt nivå (sannsynlegvis på grunn av knapp økonomi) og heller avgrense arealplanlegginga i kommunane.

Det er likevel gjort ein del endringar og forbetringar i plandokumentet gjennom prosessen. Om ein ser vekk frå at ein manglar det verkeleg overordna grepet, inneheld planen mange gode overordna føringar. Det er t.d. lett å slutte seg til at hovudtyngden av utbygginga i regionen må vere samordna med hovudstrukturen i kollektivnettet. Det er heller ikkje vanskeleg å vere einig i at ei langsiktig forvaltning av natur- og kulturverdiar er sentralt om ein skal tenkje berekraftig utvikling. Eller ein senterstruktur som er inndelt i fylkessenter (Bergen), regionsenter (Knarvik for vår del), kommunesenter, lokalsenter og nærsenter. Det er vidare naturleg å legge til rette for gang- og sykkeltransport, og sikre grønstruktur og gode korridorar ut frå utbyggingsområda. I så måte er det gledeleg at Midtmarka er oppfatta å stette krava til lokalisering av nye utbyggingsområde.

Når det så gjeld kollektivnettet, er det fylkeskommunen sjølv som heilt og fullt styrer tilbodet. Det er i så måte svært gledeleg at båtruta Knarvik – Frekhaug – Bergen endeleg er teken inn som eit element i den samla kollektivstrukturen.

På den andre sida inneber ikkje ATP særleg styrking av kollektivtilbodet, utover dagens rutenett. Det er noko sortering og systematisering, men det er ingen stor satsing på kollektivtransport. Det blir ingen betring av busstilbodet for Nordhordland. Det er få tankar om innfartsparkeringsplassar.

Planen inneheld så godt som ingen satsing på vegnettet. Det er ingen signal om tiltak for å motvirke manglande trafikksikring langs fylkesvegnettet. Det er alment kjent at utfordringane knytt til fylkesvegnettet er store; det er rikeleg med smale køyreveggar og manglande trafikksikring, der folk bur. Eller – folk skal ikkje bu ute i «distriktet» lenger?

ATP går langt i å styre utforming av kommuneplanane. Det er det største ankepunktet mot planen. Administrasjonen meiner det er svært problematisk at planen detaljerer kommuneplanane ved m.a. å kartfeste utbyggingsområda. Kartlegginga er til ei viss grad henta frå kommuneplanane. Det har vore overraskande å oppleve det sterke behovet for å samle innbyggjarane i nokre få, urbane punkt rundt Bergen, og berre der det frå før er ei viss kollektivsatsing. Dette mønsteret er sukra med omgrep som bærekraft, klimaomsyn, nullutslepp, nullvekst i biltrafikken, satsing på gang- og sykkeltransport, naturvern, omsyn til truga artar osb osb.

Det å berre plukke ut enkelte element frå kommuneplanane, fører til at heilskapen forsvinn. Det ligg mykje arbeid til grunn for kommuneplanen, det blir gjort ei heil mengde kartleggingar, vurderingar og balanseringar i prosessen som fører fram til endeleg plan. Det er noko lettvtint å velje ut nokre område – enten det er friluftsverdiar eller byggeområde – som får «vere med vidare», i ATP.

Det er naturleg å sentralisere hovudtyngden av utbygginga, men administrasjonen er svært skeptisk til at planen inneheld sterke motforestillingar mot at folk også skal kunne bu andre stader. Ønskje om eit variert bustadtilbod har ikkje fått gjennomslag når det kjem til stykke. Kystkulturen og bygdemiljøet er nedvurdert og vil på sikt dø ut, om planen blir ståande.

For Meland sin del er det berre opna for utbygging nær Frekhaug senter, nær Vikebø senter og på Midtmarka. Det er bekymringsfullt at det regionale nivået ikkje tek inn over seg at det skal mykje lokalkunnskap til for å skape gode utbyggingsområde, gode næringsområde, gode lokalsamfunn. Det er nødvendig med mykje lokal fagkunnskap om infrastruktur, sosiale samanhengar, lokal identitet, eigartilhøve, naturtilhøve, mikroklima, landskap, ferdselsårer, terreng, gjennomføringsevne osb. Ved å sjå vekk frå desse kvalitetane i plankompetansen, vil dei (gode) overordna føringane på sikt bli snudd til negative avskjeringar, og hindre vekst. Det er underleg at arealplanlegging kan framstillast såpass enkelt. ATP og tilhøyrande konsekvensutgreiing har fått eit svært smalt fokus, einsretta.

Grunngjevinga for planen har med bærekraft og miljø å gjere. Det er mange påstander om rekkefølge og konsekvensar, der særleg miljø- og naturverninteressene har fått sterkt gjennomslag. Det er svært mange andre faktorar som påverker samfunnsutviklinga, men desse har fått liten eller ingen plass i ATP. Faktorar som kommunen tar inn i si arealplanlegging.

Det er elles mykje å kommentere i sjølve teksten. Nokre kapittel er vanskeleg å finne meining i pga ufullstendig språk. Det er noko uklart kvifor planen inneheld mykje faglitteratur om arealplanlegging. Mange fagområde er utelate. Det er elles ein del innebygde motsetningar i teksten. Det er ingen føresegner lenger, i staden er det ei rekkje retningslinjer. Retningslinjene inneheld elles ein del sjølvsaagte formuleringar.

Slik planen til slutt er utforma, er administrasjonen usikker på kven sin plan dette eigentleg er. Sannsynlegvis er det embetsverket sin plan, sjølv om kommunane har vore invitert inn i prosessen. Retningslinene skal leggjast til grunn for motsegner til kommunale arealplanar frå regionalt nivå. Innspela frå deltakarane i prosessen har i nokon grad fått betydning for dokumentet, men ikkje på vesentlege område. Det er høgst uklart kva planen er meint å løyse.

Administrasjonen er redd for at det kjem til å vere svært uinteressant å slå seg ned i kommunen i framtida, også i ein eventuell storkommune. Hindringane for vekst og utvikling er strenge og sterke. Planen nemner ikkje i det heile kva for potensiale som fins i kommunane rundt Bergen: areal, landskap, attraksjonar, naturressursar, kultur, næringsaktivitet, reiseliv, friluftsliv, landbruk, økologisk drift, kortreist mat, personressursar, bumiljø, identitet, korte avstandar, frisk luft, for å nemne noko. Ein samla Bergensregion kunne blitt løfta fram som ei perle på Vestlandskysten, i Norge, i Europa, der vi kunne ønske fleire innbyggjarar velkomne til eit variert og spennande liv, i eit berekraftig perspektiv.

Konklusjon

Administrasjonen oppfattar at ATP ikkje er tilpassa den faktiske situasjonen i regionen vår. Vi har korkje avstandsproblem eller arealutfordringar. Vi har eit kollektivtrafikk- og transportproblem, som ATP (av økonomiske grunnar?) vil løyse ved å presse folk saman i urbane punkt medan resten av regionen blir avfolka og gror ned.

Planen bør omarbeidast til å stille opp overordna retningsliner for kommunane si arealplanlegging, løyse utfordringane på regionale nivå, gå vekk frå detaljert arealplanlegging, styre i staden for å hindre. Ambisjonsnivået for berekraftig vekst og utvikling må bli høgare, i tillit til kommunane.

Detn tekstlege og språklege kvaliteten på plandokumentet må elles hevast.

Framlegg til vedtak:

«Formannskapet i Meland ber om at den regionale areal- og transportplanen for Bergensområdet blir omarbeidd som påpeika i saksutgreiinga her. Planframlegget går for langt i å planlegge arealbruken i kommunen, og det er gjort på eit spinkelt grunnlag. Dersom ein regional areal- og transportplan skal ha nokon verdi, må den tilrettelegge for vekst og utvikling, i eit berekraftig perspektiv. Det framlegget som no ligg føre stetter ikkje vilkåra for ei slik utvikling.»

Formannskapet - 100/2015

FS - behandling:

FS - vedtak:

«Formannskapet i Meland ber om at den regionale areal- og transportplanen for Bergensområdet blir omarbeidd som påpeika i saksutgreiinga her. Planframlegget går for langt i å planlegge arealbruken i kommunen, og det er gjort på eit spinkelt grunnlag. Dersom ein regional areal- og transportplan skal ha nokon verdi, må den tilrettelegge for vekst og utvikling, i eit berekraftig perspektiv. Det framlegget som no ligg føre stetter ikkje vilkåra for ei slik utvikling.»