

Notat

Til: Styringsgruppa - Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Notat – Forslag til endringar etter høyringa

Det har kome 30 skriftlege høyringsinnspel til planforslaget. Desse er omtalt og kommentert i forslag til høyringsrapport. Første del av rapporten gir meir utfyllande informasjon og detaljer til føreliggande notat, andre del av rapporten er ei skjematisk gjennomgang der kvart enkelt innspel er kommentert. I rapporten vert det føreslått nokre endringar i plandokumentet. Dette notatet gjer kort greie for kva endringar som vert tilrådd.

Endringane som er tilrådd går i hovudsak ut på å stramme opp og tydeleggjere planen for å gjere den enklare å forstå og tolke. Dette går først og fremst på målstruktur og samanhengen mellom mål, planskildring og retningsliner. I kapitla om utbyggingsmønster, bustad, næringsareal og arbeidsplassar er det først og fremst ei tydeleggjering gjennom tekstlege og strukturelle endringar som er tilrådd. Dette betyr at retninga og strategiane i planen ligg fast. For kapitlet om regionalt transportsystem vert det tilrådd ei tett koordinering med utarbeidinga av regional transportplan. Dette inneber at det i dette kapitlet kan bli noko større endringar.

Målstruktur

Det har kome innspel på at det er for liten samanheng mellom mål, retningsliner og planskildring i planutkastet. Mellom anna er det peika på at nullvekstmål og klima- og miljømål burde vore løfta tydelegare fram i plandokumentet slik at det er betre samanheng med strategiane og planskildringa. Det vert difor tilrådd at målstrukturen vert gjennomgått og stramma opp i heile plandokumentet.

Fleire høyringspartar peiker på at Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har målkonfliktar bakt inn i seg. Dersom planen hadde hatt tydlegare målsettingar om klima- og miljøsyn kan det vere at desse konfliktane hadde vore enno meir tydelege, mellom anna knytt til kapasitetsauke på innfartsvegane frå regionsentera omkring Bergen. Det vert tilrådd at det vert utarbeidd tydlegare mål knytt til klima og miljø, i tillegg til at nullvekstmålet for personbiltransporten vert løfta fram.

Formell verknad av regional plan

Fleire kommunar etterlyser informasjon om kva juridisk status Regional areal- og transportplan for Bergensområdet vil ha, og korleis den står i høve til andre planar. Planen har ikkje juridisk bindande detaljering av utbyggingsområde, men er retningsgivande for kommunal planlegging. Kommunane

etterlyser likevel eit avsnitt som gjer greie for formell verknad av planen. Det vert tilrådd at det blir utarbeida eit slikt avsnitt eller kapittel.

Det er reelle interessemotsetnader i høyringsinnspela og mellom høyringspartane. Fleire kommunar meiner planen er detaljstyrande og den i for stor grad styrar deira arbeid med kommuneplanar. Andre kommunar stiller seg bak forslaget slik det føreligg og peiker på det den er i tråd med kommunen sine eigne mål. Fylkesmannen meiner planen ikkje er ambisiøs nok og at den burde hatt meir klåre og restriktive minimumsmål for kor mykje av framtidig bustadvekst som skal kome i senter og kollektivknutepunkt.

Det er relativt lang avstand mellom dei mest kritiske kommunane på den eine sidan og fylkesmannen på den andre. Det vert tilrådd at det blir arrangert felles møte med styringsgruppa og fylkesmannen.

Handlingsprogrammet for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er, som fleire høyringsinstansar peiker på, uferdig og treng betre gjennomarbeiding. Det vert tilrådd at handlingsprogrammet vert vidareutvikla.

Utbyggingsmønster og vekstsoner

Nokre kommunar er uroa for at den regionale planen vil bli brukt til å stoppe utbygging utanfor dei definerte vekstsonene, og at det vil resultere i at bygder ikkje vil kunne utvikle seg vidare.

Planen ønskjer ikkje å hindre moglegheitene til utbygging eller vekst av gode og stabile bygdemiljø, men peiker på at kommunane gjennom si kommuneplanlegging må vise at dei planlegg i tråd med strategiane om auka fortettingsgrad. Regional plan vil altså ikkje stoppe *all utbygging* utanfor regionale vekstsonar, men vil kunne vere grunnlag for motsegn dersom graden av spreitt bygging vert for stor.

Det vert tilrådd at strategiane med vekstsoner vert oppretthaldast, men at mål, planskildring og retningsliner vert gjort tydelegare for å unngå misforståingar, og at det er tydeleg at planen ikkje stoppar all utbygging utanfor regionale vekstsoner.

Differensiert bruk av befolkningsprognoser

Det har kome innspel på at det er utfordrande med føringar for om kommunane skal leggje høg eller middels befolkningsprognoser til grunn i si planlegging. Det er vurdert som tilstrekkeleg at planen gir føringar for at det blir fortetta i vekstsoner. Det bør likevel vere føringar for at kommunale planar bygger på relevante og realistiske prognoser for befolkningsutvikling og samansetting. Det vert tilrådd at planen vert endra i tråd med dette.

Prinsippet om vekst og vern

Regional areal- og transportplan formidlar eit signal om at forvaltningsregimet bør vere differensiert. I regionale vekstsonar bør transportreducerande fortetting bli vektlagt. Retningslinene i kapittel 6 sikrar likevel at dette ikkje går utover verneverdiar eller store arealverdiar. Det er lagt vekt på at tradisjonsuttrykka blir ivareteke og vidareutvikla og at kulturminne bør bli integrert i ny utbygging. Utanfor regionale vekstsoner skal grøne verdiar bli vekta høgare.

Nokre kommunar peiker på at dei støttar prinsippa bak «vekst og vern», men at det er for mange unntak frå regelen. På den andre sidan meiner fleire aktørar på vernesida at prinsippet er for unyansert og kan gå på tvers av andre føringar gitt gjennom lovar og forskrifter.

Vi kan ikkje sjå at desse prinsippa skal stride i mot anna lovverk eller føringar, men samtidig kan nok omgrepsbruken (vekst og vern) vere med å skape forvirring og feilaktig inntrykk. Teksten og ordlyden kan med fordel bli endra. Det vert tilrådd at prinsippa om differensiert forvaltning vert vidareført, men at teksten vert omarbeidd og klargjort.

Regionalt transportsystem

Det har kome mange innspel til dette kapittelet og det kjem mellom anna fram at kapittelet bør bli tydelegare på strategiar og føringar. I stor grad er kapittelet ei gjennomgang av transportstrategiar som er definert gjennom andre planar og strategiar. Kapittelet framhevar at dersom ein skal nå nullvekstmålet er det naudsynt at sykkel og gange må vere sentrale for å dekke transportveksten på korte reiser, mens kollektiv bør vere sentral på lengre reiser. Dette er eit sentralt grunnlag også opp i mot arealstrategiane i planen.

Fleire innspel har og peika på at det må klargjerast kva forholdet er mellom Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional transportplan for Hordaland (RTP). Både gjeldande RTP 2013-2024, og rulleringa av planen, har med «Transport i Bergensområdet» som eit plantema. Det er behov for å sikre ei god koordinering og samhandling mellom desse to planane. Det vert tilrådd at planane vert koordinert ved å:

- Utforme felles mål og strategiar
- Utforme felles overordna prinsipp for transportsystemet
- Ha ulikt detaljnivå; Regional areal- og transportplan skal ikkje innehalde omtale og prioritering av konkrete vegprosjekt.

Regional transportplan skal på høyring våren 2017, med endeleg vedtak av planen i fylkestinget i juni. Det vert tilrådd at kapitlet i Regional areal- og transportplan vert omarbeidd i tett samarbeid med Regional transportplan og i tråd med kulepunkta over. I tillegg er arbeidet med å få på plass ein bymiljøavtale for Bergen starta opp, og målstrukturen for avtalen og dei to regionale planane bør samordnast. Det vert og tilrådd at planen får eit innleiande kapittel/avsnitt der forholdet til andre planar og strategiar som gir føringar for transportpolitikken vert skildra.

Bustadområde

Det vert etterlyst at fortettingsstrategiane i større grad får fram behovet for å vektleggje grønne verdiar i og landskap i framtidige senter og at dette er viktig i eit folkehelseperspektiv. Dette er i tråd med intensjonane i planen, og er deler av grunnen til at kapittel 6 har ei rekke retningslinjer for å ta i vare slike verdiar i dei regionale vekstsonene. Ein ser likevel at det kanskje manglar tydelege retningslinjer i kapittel 4 som seier at nye bustadområde bør bli sikra tilgang på grønstruktur og friluftsområde i gangavstand. Det vert tilrådd at planen utbetrast på dette området.

Næringsareal og arbeidsplassar

Transportfagleg er det å lokalisere dei arbeidsplassintensive næringane i senterområde heilt riktig, ein politikk som og vil styrke senterområdas attraktivitet. På den andre sidan bør arealkrevjande verksemd bli lokalisert langsmed hovudvegnettet men meir perifert i bystrukturen. Det er likevel nokre næringskonsept som er av ein heilt annan skala og som så spesialiserte at dei ikkje passar inn i denne todelinga. Dette kan vere større klyngar med spesialiserte fagmiljø som vil styrke næringslivet i Bergensområdet. Planen fangar ikkje opp desse mellomkategoriane.

Løysinga på denne problemstillinga er ikkje nødvendigvis å ta inn fleire områder som vekstsonar, men at retningslinjene i kapittelet om næringsareal tek høgde for at slike mellomkonsept kan etablerast under gitte føresetnader. Retningslinjene for lokalisering må då vere ein mellomting mellom dei arbeidsplassintensive og arealkrevjande. Sidan det er viktig at slike konsept får god kollektivdekning vil ei lokalisering innanfor det regionale hovudnettet for kollektivtransporten vere fornuftig. Det vert tilrådd at planen blir endra for å ivareta desse tilhøva.

Kommunane er også i dette kapittelet uroa for at regional plan vil stoppe næringsutvikling utanfor vekstsonene. Planen har ikkje som hensikt å stoppe næringsutvikling, men søker å gi føringar for rett lokalisering slik at transportbehovet kan bli redusert, samtidig som verksemdene ligg i område som tilbyr dei

transporttenestene dei treng. Det vert tilrådd at kapittelet vert tydeleggjort på kva strategiar den førar med seg.

Andre moment

Det er nokre moment og tema som har blitt løfta fram som mangelfulle i planen av høyringspartane. Dette gjeld klimatilpassing, folkehelse og universell utforming. Omsyna til dei to siste ligg som premiss i planen, men er nok ikkje tydelege nok i planskildring og retningsliner. Planen har ikkje retningsliner for klimatilpassing.

Det vert tilrådd at universell utforming og folkehelse vert løfta tydelegare i planen. I tillegg vert det tilrådd å utarbeide retningsliner knytt til klimatilpassing.

Framdrift

Det vert tilrådd ei framdrift som sikrar at endringane som er skissert i dette notatet kan bli gjennomført og drøfta i styringsgruppe og administrativ koordineringsgruppe. Endringane som er tilrådd er ikkje så omfattande at det vil krevjast ny høyring. I hovudsak går endringane ut på å tydeleggjere mål, retningsliner og planskildring meir enn faktisk endring av strategiar og retning i planen.

Det vert tilrådd ei framdrift med mål om vedtak i fylkestinget i mars 2017 og med møteoppsett som følgjer:

Framdriftsplan - Vedtak mars 2017		
Tidspunkt	Organ	Handling
09.09.2016	Styringsgruppe	Presentasjon høyringsutkast og høyringsinnspel.
November	Adm. koordineringsgruppe	Presentasjon høyringsutkast og høyringsinnspel.
Desember/Januar	Adm. koordineringsgruppe	Drøfting av nytt utkast til plan
Januar	Styringsgruppe	Drøfting av nytt utkast til plan
01.02.2017	Fylkesrådmannen	Utsending
08.02.2017	MISA	Innstilling til vedtak av plan
15.02.2017	KIRU	Innstilling til vedtak av plan
22.02.2017	Fylkesutvalet	Innstilling til vedtak av plan
08.03.2017	Fylkestinget	Vedtak av plan