



Sakspapir

SAKSGANG

Utval	Møtedato	Saknr
Formannskapet (FS)	08.03.2017	012/17
Kommunestyret (KS)	15.03.2017	014/17

Arkiv: FE - 121

Arkivsaknr: 16/2869 - 3

Sakshandsamar: Jarle Kåre Oen

Avgrensa høyring - Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028

Kort samandrag:

Hordaland Fylkeskommune (Hfk) har sendt plandokumentet Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028 på høyring. Ein tilsvarande plan var på høyring til kommunane i Bergensområdet hausten 2015, og kommunestyret i Øygarden fatta høyringsvedtak 9. desember same år. Av ulike årsaker fann Hfk det rett å ikkje ta planen opp til politisk slutthandsaming då. Dei valde i staden å gjere delar av det administrative arbeidet på nytt, involverte kommunale politikarar meir direkte i planarbeidet, og omarbeidde plandokumentet for ei ny «avgrensa» høyring med uttalefrist 1. april 2017. Høyringspartar er dei 12 kommunane som utgjer Bergensområdet, i tillegg til Fylkesmannen, Vegvesenet og Jernbaneverket (Bane Nor).

Fylkeskommunen og Fylkesmannen har leia prosessen på høgt administrativt nivå heilt frå starten. Kommunane har delteke på rådmannsnivå administrativt, og ordførarane har vore direkte med i den siste delen av prosessen.

Planen er eit viktig grunnlag for å oppnå ei felles forståing om kva retningsliner og styringsprinsipp som skal ligge til grunn for utviklinga av Bergensregionen i åra som kjem. Rådmannen sine synspunkt og framlegg til vedtak legg til grunn ei heilheitleg vurdering ut frå Øygarden kommune sin ståstad, men legg også stor vekt på perspektiv med utgangspunkt i den nye storkommunen vi vert ein del av frå 2020.

Dokument vedlagt saka:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
27.02.2017	Avgrensa høyring - Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (L)(55066)	34067
27.02.2017	Utkast -Regional areal- og transportplan for Bergensområde 2017-2028	34068
27.02.2017	Regional areal- og transportplan for Bergensområdet -	34069

	Høyringsuttale 2015 (L)(278163)	
27.02.2017	Stalige planretningslinjer for samordnet bolig,areal- og transportplanlegging	34070

Aktuelle lover, føresegner, avtalar, planar:

- Plan- og bygningslova
- Forvaltningslova
- Offentleglova

Saksopplysningar:

Etter fleire års arbeid i Hordaland fylkeskommune og dei 12 kommunane ein her definerer som Bergensområdet, vart Regional areal- og transportplan for Bergensområdet for første gong sendt på offentlig høyring i juni 2015. På grunn av lokalvalet vart høyringsfristen sett til 1.desember. Kommunestyret i Øygarden kommune handsama planen i møte 09.12.2015 og vedtok følgjande:

1. *Øygarden kommunestyre er positiv til at det no vert utarbeida ein regional plan for å få til ei sterkare samordning av arealbruk og transportopplegg for Bergensområdet – og kan difor slutta seg til dei overordna målsettingane slik dei er formulerte under pkt. 1.1 i høyringsforslaget.*
2. *Øygarden kommunestyre vil likevel be om at planen vert gjennomgått på nytt, slik at planframlegget kan verta tydelegare og at kommunepolitikarane kan verta tryggare på dei rammene som skal gjelda for forvaltninga i medhald av planen.*
3. *Øygarden kommunestyre tilrår at det vert innarbeida strategiar for den einskilde kommune, evnt for kommunetype, for å nå måla. Sjå punkt 1.3 i planen.*
4. *Øygarden kommunestyre ber om at retningslinene og tiltaka vert omarbeid og tilpassa nye og modifiserte strategiar, jfr punkt 3.*

Grunna lokalvala var det mange nye politikarar i fylkeskommunen og kommunane som ikkje hadde delteke i planprosessen. Divergerande syn mellom fleire av kommunane, fylkeskommunen og fylkesmannen på innhald og konklusjonar i plandokumentet var også medverkande til at Fylkesutvalet i 2016 avgjorde å ikkje slutthandsama planen slik han då låg føre. I ettertid har fylkeskommunen gjennomgått plandokumentet på nytt. Dei har nytta same administrative arbeidsgruppe som i første del av prosessen. Øvste politiske leing i kommunane har også vore med i ei ny politisk styringsgruppe. Det nye plandokumentet er no sendt på ny «avgrensa» høyring til dei 12 kommunane i Bergensområdet, Fylkesmannen, Statens Vegvesen og Jernbaneverket. For å tilpasse prosessen i kommunane til vedtaksprosessen i fylkeskommunen, er høyringsfristen sett til første april 2017.

I høyringsbrevet ber fylkeskommunen om at uttalene særleg fokuserer på følgjande:

- Om planen er tilstrekkeleg tydeleg på korleis den vil bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål.
- Prinsippet om differensiert arealforvaltning. Spesielt om det er viktige omsyn som bør vere gjeldande innanfor dei regionale vekstsonene, og som burde vore inkludert i retningslinene 4.4 – 4.9.

Regional areal og transportplan er ein regional etter plan- og bygningslova, -jfr. pkt.1.2.2 i innleiinga. Mål, retningslinjer og handlingsprogram skal vere retningsgjevande for fylkeskommunen og statlege regionale organ. Den vil og...» vere retningsgivande for

kommunal areal- og transportplanlegging. Planen har ikkje juridisk bindande verknad og inneheld ikkje regionale planføresegner.»

*«Mål og retningslinjer.....**kan** danne grunnlag for motsegn til kommunale planforslag for dei styresmakter som har motsegnrett. Motsegn skal alltid vurderast heilskapleg og ha ei konkret grunnngjeving.»»Regional plan....er retningsgivande og har ikkje tilbakeverkande kraft».*
(vår utheving)

I kapitel 5, som er ei samling av retningslinene frå underkapitla, står m.a følgjande i 5.1.1:
*«Dersom kommunale arealplanar er i strid med mål og retningslinjer i regional plan, **er det grunnlag for motsegn frå statlege og regionale forvaltningsnivå.»*** (vår utheving)

Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging har vore sentrale for arbeidet med den regionale planen. I tillegg har planarbeidet referansar til Regional transportplan for Hordaland 2013-2024, Regional plan for attraktive senter i Hordaland, Regional kulturplan for Hordaland 2015-2025 m.v.

Planen inneheld tre overordna mål og fem delmål knytt til temaene Senterstruktur og utbyggingsmønster, Regionalt transportsystem, Bustadområde, Næringsareal og arbeidsplassar og Natur, kulturmiljø og landskap. Jf kap.2 i planen. Fleire av desse er utvida eller utdjupa i høve førre plan. Med bakgrunn i fylkeskommunen sitt primære fokus i denne høyringa, og i Fjell kommunestyre sitt vedtak i november 2015 er kanskje desse dei mest relevante:

Hovudmål:

- *«Utbyggingsmønster og transportsystem skal gje effektiv utnytting av samfunnsressursar og infrastruktur. Samordna planlegging og eit klimavenleg utbyggingsmønster skal leggje til rette for at transportveksten skjer i tråd med nullvekstmålet»*
- *«Det skal vere ein balansert fordeling av bustader og arbeidsplassar i Bergensområdet.»*

Delmål:

- *«Utbyggingsmønsteretskal vere arealeffektivt og klimavenleg basert på den regionale senterstrukturen. Hovudtyngda av veksten i arbeidsplassar og bustader skal kome innanfor regionale vekstsonar».*
- *«...Veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange».*
- *«... attraktive og gunstig lokaliserte areal til bustad som dekker eit langsiktig behov».*
- *«...attraktive og gunstig lokaliserte næringsareal som dekker eit langsiktig behov».*

Desse måla vert utdjupa i kap.4 Planskildring:

Regionale vekstsonar (sjå delmål) vert omtalt som «strategisk utvalde senter», og er heilt sentralt i tenkinga i planen. I omegnskommunane til Bergen vert desse definert som regionsentra i dagens senterstruktur slik den tidlegare er vedteke av Fylkestinget; -Straume, Kleppstø, Knarvik og Osøyro. Jfr kart fig. 21.

Kap. 4.1 Strategiar – korleis nå måla- inneheld nærare presiseringar av innhaldet i målformuleringane.

Når det gjeld **bustadbygging** vert det m.a omtalt slik: «*Satsinga på konsentrert vekst i utvalde senter vil krevje eit kompakt utbyggingsmønster om ein skal romme den forventede befolkningsauken. Det må byggjast meir arealeffektivt enn det ein tradisjonelt har gjort i Bergensområdet*». I kap.4.4 presiserar ein dette ved å peike på at prognosar tilseier 44.000 nye bustader i Bergensområdet, som i hovudsak ...»*bør kome som leilegheiter eller andre kompakte utbyggingsformer. ... i tilknytning til senter og kollektivaksar / kollektivknutepunkt*».

Når det gjeld **næringsutvikling og arbeidsplassar** seier planskildringa m.a følgjande: «*Næringsareal som mogeleggjjer prinsippet om rett verksemd på rett stad må gjerast tilgjengeleg. Planen identifiserer gunstige område for lokalisering av ulike næringsstypar*».

Kap.4.1 formulerar også meininga med planen slik: «*Ein felles plan med klåre føringar for arealbruk vil gjere plandialogen meir føreseielig mellom stat, fylke, kommune og private interesser. Denne planen avklarar kor hovuddelen av veksten bør kome, og kor omsynet til arealverdiar bør vektast føre utbygging*». Målformuleringane i kap.4.5 seier at «*Det skal vere vekst i arbeidsplassar og næringsareal i alle delar av Bergensområdet. Vekst bør skje ved at arbeidsplassintensiv næringsutvikling og offentleg verksemd vert lokalisert knytt til hovudstrukturen for kollektivsystemet*».

Det er utvikla eit sokalla ABC-kart for å vise forholdet mellom arealbruk og transportbehov, sjå fig.35. Planen inneheld også ei kartlegging/ ein analyse av dette på overordna nivå. Kapitlet (4.5) konkluderer med at ...»*Kartet er berre å rekne som ei analyse, planavklaring må skje gjennom kommunal planlegging*».

Kap.4.2.3 Balansert utvikling omhandlar m.a balansen innafor dagens (fleirkjerna) **senterstruktur**. Ein peikar på behovet for at bydelsentra og regionsentra blir «*meir sjølvforsynte og utvikla med arbeidsplassar og tenester,..*», m.a for å dempe transportbehovet inn mot Bergen. Ein nyttar her eit døme med «kritisk masse» for etablering av kontorarbeidsplassar, og seier at ...»*analyser tyder på at det kan liggje i storleiken 10.000. Regionsentera er eit stykke unna å vere på eit slikt nivå med sitt næraste omland*».

Fjell kommune vert vurdert å fungere godt som ein regionsenterkommune. Planen er positiv til ei satsing på utvikling av arbeidsplassar i regionsentra, og peikar særleg på Knarvik, Os og Kleppstø. Planen er også tydeleg på at...»*endra arealbruk i regionsenterkommunane omkring Bergen er ein føresetnad for å nå måla i planen*».

Planen plasserer Sund og Øygarden og dei andre mindre kommunane utanfor dei regionale vekstsonane. Dei bør ...»*gjennom planlegging legg til rette for å minimere transportbehovet og utslepp.....og ... i hovudsak prioritere fortetting og utbygging i lokale vekstsoner kring kommunesenteret og definerte lokalsenter...og... prioritere omsynet til grøntstruktur og arealverdiar sterkt*».

Basert på ulike data, kart og berekningar, seier planen også at»*det kan vera trong for å vurdere fleire definerte lokalsenter i Os, Fjell, Askøy og Lindås. Føresetnaden for alle nye senter er at dei er knytt til og står opp om hovudstrukturen for kollektivsystemet,....*».

Kap. 4.3 fokuserar på mål og strategiar for utviklinga av **regionalt transportsystem**. I denne saka er planen sitt fokus på kollektivtransport og dei mest miljøvenlege transportformene kanskje særleg viktig. Planen legg opp til ...»*ei markant endring i reisemiddelfordelinga. Mobiliteten til persontransporten skal vere den same som i dag, men med kraftig auke i bruken av dei miljøvenlege transportformene. viktig med ein balanse mellom restriktive tiltak, styrking av kollektivtrafikken, og meir og betre tilrettelegging for*

sykkel og gange.» Og vidare (kap.4.3.2) ...»Ein skal leggje til rette for nedgang i personbiltrafikk i sentrale delar, men samtidig tillate noko vekst i personbiltrafikk i ytre delar av Bergensområdet».

Dei regionale stamlinene for kollektivtransport som følgjer hovudkorridorane mellom Bergen og regionsentra inkl. Straume, vil vere basisen i det framtidige kollektivnettet. Ein vil også utarbeida ein eigen handlingsplan for innfartsparkering, og utvikla regionale sykkelruter.

Planen nemner også framtidig strategi for båttrafikken, det nye regionale hamnesamarbeidet mellom kommunane i tidlegar BOH, og vedtak i Bergen og Fjell om at dei sentrale regionale hamnefunksjonane i Bergen skal flyttast til Ågotnes. Ein viser også til Fylkestinget sitt vedtak i 2016 om å vurdere vidare planprosess for Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet.

Innfartsparkering er blant overskriftene i Kap.4.3.5, der det m.a står følgjande»*Innfartsparkering som tiltak vil ikkje ha større innverknad på årsdøgntrafikk og miljøutfordringar. Det er likevel ein målsetnad at innfartsparkering skal bidra til å redusere rushtidstoppane på innfartsårene.....vil dempe negative effekter for dei som er avhengige av bil i område der kollektivtilbodet ikkje er godt utbygd».* Og vidare ...»*For å følgje opp vedtatt strategi for innfartsparkering skal det utarbeidast ein eigen handlingsplan for innfartsparkering».*

Kapitel 4.6 har fokus på **natur, kulturmiljø og landskap**. Planen (kap.4.6.1) peikar på at ...»*Langsiktig forvaltning av natur- og kulturverdiar er sentralt for å lukkast med å byggje ein attraktiv og berekraftig region»...* Og vidare ...»*Størstedelen av utbygginga bør kome i dei regionale vekstsonene. Eit konsentrert utbyggingsmønster med høg tettleik i desse sonene vil gje betre vern av naturmangfald, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv i resten av regionen. Dette inneber ei særleg vektlegging av dei nemnde arealverdiane utanfor desse vekstsonene».*

I den avsluttande delen av plandokumentet har ein samla og tydeleggjort ei rekkje retningsliner og eit mindre tal tiltak i hhv kap. 5 og 6.

Retningslinene er inndelt etter tema som vist ovanfor. Dei bygger på dei hovudlinene som måla og strategiane tidlegare i planen la til grunn, og er relativt mange og detaljerte. Dei seks tiltaka i kap.6 Handlingsprogram 2017-2021 føreset i stor grad aktiv deltaking og samarbeid mellom regionale styresmakter og kommunane, og har form av utgreiingar . Arbeidet med ein byvekstavtale med staten er allereie igangsett. Ein skal også starte arbeidet med å utvikla måleindikatorar for å vurdere om måla i Regional areal og transportplan vert nådd. Ein vil likeins utforma det faglege grunnlaget for parkeringsnormer i Bergensområdet, sette fokus på massehandtering, vurdere korleis ein skal skape god kvalitet i tette bustadområder, og utarbeide eit retningsgjevande bustadbyggeprogram for Bergensområdet. Alle prosjekta er føresett igangsett innan 2019.

Økonomiske konsekvensar:

Dei økonomiske konsekvensane av dei ulike tiltaka framgår ikkje av planen.

Miljøkonsekvensar:

I kap.4.6 har ein denne målformuleringa om natur, kulturmiljø og landskap:

«Utbygging i Bergensområdet skal ta omsyn til naturmangfald, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv. Arealbruken skal leggje til rette for ein aktiv befolkning med god tilgang på samanhengande natur og friluftsområder og fremje kulturminna som

identitetsskapande ressursar.»

Folkehelseperspektiv:

Folkehelseperspektiva er ikkje nemnd i spesielt i planframlegget.

Vurdering og konklusjon:

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028 er eit sær omfattande plandokument. Det har på mange måtar ei «leksikal» form med mykje informasjon om ei rekkje tema. Men det er også eit dokument som gjennom ei rekkje mål, delmål, strategiar m.v tydeleggjer kva utvikling dei regionale styresmaktene ser føre seg og ønskjer for dei komande åra.

Dokumentet sin storleik og ordrikdom gjer truleg at det kan opplevast som krevjande å få eit oversyn over på kort tid. Rådmannen har difor vald å presentere det ved å nytte utvalde men representative utdrag og sitat. Det kan vere ein god måte for å gje lesaren eit mest mogleg heilskapleg bilete av kva som er hovudinnhaldet i planen, og kva den kan og vil bety for Øygarden, og likeins få eit perspektiv på denne planen i høve til den nye storkommunen som Øygarden vil utgjere saman med Fjell og Sund om ikkje lenge.

Rådmannen vil difor primært ha fokus på mål, retningsliner og strategiar i planen.

Føreliggjande plandokument er ein omarbeida versjon at planframlegget som kommunestyret for eit drøyt år tilbake tok stilling til. Det nye dokumentet inneheld, naturleg nok, redaksjonelle endringar og tilpassingar. Men det viktigaste er om og på kva måte ein har vald å tilpasse planen til dei mange merknadene som ikkje berre kom frå vedtaka i kommunestyra i Øygarden og andre kommunar, frå ordførarar og byråd i den nye styringsgruppa, og frå den administrative arbeidsgruppa.

Før rådmannen går nærare inn på dette, vil han likevel meine at planen er vorte meir oversiktig og betre redigert. Ein har m.a samla retningsliner og tiltak/handlingsprogram i eit samla oversyn på slutten av dokumentet.

For mange primærkommunar vil det viktigaste med planen vere i kva grad den kan nyttast av regionale styresmakter til å styre planar og tiltak i kommunane, t.d gjennom bruk av motsegn. Dette hadde stort fokus i førre handsaming av planen, og har vore det kanskje viktigaste temaet i arbeidet med det føreliggjande utkastet.

Som det går fram av saksopplysningane, så har planen to «versjonar» av dette temaet. Innleiingsvis seier ein at planen *«kan danne grunnlag for motsegn til kommunale planforslag* «, mens ein i retningslinene i kap.5 innleiar med å seie at... *«er det grunnlag for motsegn frå statlege og regionale forvaltningsnivå»*. (våre uthevingar). Dette gjer det utydeleg på kva fylkeskommunen eigentleg til grunn, og må avklarast i det vidare.

I den samanheng vil rådmannen peike på at planen innleiingsvis slår fast at planen er meint å vere **retningsgivande** (vår utheving) for kommunal areal- og transportplanlegging. Planen har ikkje juridisk bindande verknad og inneheld ikkje regionale planføresegner.»

For rådmannen er dette heilt avgjerande i vurderinga av om planen har heimel som motsegngrunnlag. I all planlovhistorikk har bruken av retningsliner v.s føresegner vore avgjerande for kva rettar loven heimlar. Denne planen legg primært statlege retningsliner (sjå vedlegg) til grunn, og gjer ikkje bruk av føresegner. Den nyttar også ordet «bør», og i liten grad «skal» i dei fleste samanhengar.

Denne forståinga ligg også til grunn for rådmannen sitt framlegg til vedtak.

Fylkeskommunen ber om tilbakemelding på om planen er tilstrekkeleg tydeleg på korleis den vil bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål. Rådmannen opplever at ein har lukkast med å få fram intensjonane. Det kan likevel sjå ut som fokuset og forståinga av situasjonen er for mykje knytt til dei mest sentrale og folketette områda, og i for liten grad tek omsyn til område der folk bur spreidd, og der t.d kollektivtilbodet manglar eller er lite utbygd.

Det kan sjå ut som ein i alt for stor grad meiner at innbyggjarar, busetnad og næringsliv skal innrette seg etter kva kollektivtilbod som finst i augneblinken, og i mykje mindre grad det «motsette» - at kollektiv- og samferdsletilbodet skal utvikle seg på andre forhold i samfunnet sine premisser. Rådmannen saknar ei meir fleksibel (og kanskje meir realistisk) haldning frå fylkeskommunen i denne samanhengen.

Rådmannen er også redd for at eit slikt utgangspunkt er meir sementerande heller enn utviklande for samfunnet.

Fylkeskommunen ber også om tilbakemelding på prinsippet om differensiert arealforvaltning. Rådmannen opplever at arealforvaltninga i kommunane er differensiert i dag. Grunnen til det skuldast ikkje primært kommunale eller regionale planar, men at arealbruken over tid har utvikla seg i samsvar med innbyggjarane sine ulike behov, og at m.a politikarar og administrasjonar i kommunane har vore nært nok til å forme sine avgjerder i samsvar med behova i samfunnet. Rådmannen ser samstundes heilt klart behovet for ein auka grad av planmessig og overordna styring av samfunnsutviklinga, og på basis av større geografiske område enn primærkommunane. I den samanheng vil slike planar som Regional areal og transportplan vere tenlege, om ein unngår at det vert stringente dokument som kjem i veien for den gode dialogen og det gode samarbeidet mellom aktuelle partar og forvaltningsnivå.

I denne planen opplever rådmannen kanskje at prinsippet om fleirkjerna senterstruktur vert fremja på ein måte som kan kome i vegen for ei positiv utvikling utafor dei mest sentrale kjerneområda, men har von om at dialogen og samarbeidet mellom forvaltningsnivåa kan hindre dette.

Rådmannen meiner dette er særleg relevant når det, mens planen vart skriven, vart vedteke at fleire av kommunane i Bergensområdet vil gå saman i vesentleg større einingar. Planen har i liten grad teke dette innover seg, og manglar perspektiv og vurderingar i høve kommunesamanslåingane som vil vere iverksett heilt tidleg i planperioden. I regionrådet sitt møte den 20. februar drøfta styret «**Regional areal- og transportplan for bergensområdet/regional transportplan for Hordaland**». Her heiter det i nyhendesak som er lagt ut på heimesida:

«Regionrådet er oppteken av at planen ikkje må koma i strid med det som går klart fram av intensjonsavtalen for ny kommune i regionen der det står at det skal arbeidast for å «vidareføra ein desentralisert busetnad med levande bygder». Fjell-ordførar Marianne Sandahl Bjørøy tek kontakt med Askøy, Lindås og Os kommunar i tillegg til samanslåingskommunane i vest og Nordhordland med siktemål om å utarbeida forslag til felles uttale som tek i vare våre synspunkt på dette. Det er også aktuelt å innarbeida desse synspunkta i saksutgreiinga i den enkelte kommune når det skal gjevast uttale til planen.»
Kjelde: Vigleik Brekke

Rådmannen avventar fellesframlegg frå desse kommunane. Om desse ikkje rekk Øygarden si

utsending, kan dei leggjast direkte fram i møte. Innstillinga har i fleire punkt, etter rådmannen si vurdering, påpeika regionkommunane si uro for motstrid mellom intensjonsavtalen om desentralisert busetnad og delar av planframlegget sine forslag.

Rådmannen gjev slik

Innstilling til vedtak/tilråding:

1. Øygarden kommunestyre er positive til regional planlegging i eit samarbeid mellom regionale og lokale forvaltningsnivå, og støtter intensjonane med å lage ein regional plan for ei auka samordning av arealbruk og transportutvikling.
2. Øygarden kommunestyre meiner at føreliggjande høyringsutkast ikkje er tydeleg nok på kva formell verknad planen skal ha. Kommunestyret ønskjer ikkje ein plan som i utgangspunktet formelt heimlar motsegn mot planar og vedtak i primærkommunane. Motsegn skal berre unntaksvis vurderast, og då berre når alle regulære måtar for kontakt og dialog mellom partane er nytta og desse ikkje har ført fram til rimeleg semje. Ein må unngå at planen vert eit dokument som heimlar høvet til å detaljstyre kommunane.
3. Øygarden Kommunestyre meiner at det nye planutkastet framleis legg opp til ei for sterk sentralisering, og at premissar knytt til kollektivtransport er for sterkt styrande for utviklinga av andre viktige samfunnsfunksjonar. Dette kan virke sentraliserande og samstundes hindre ei positiv utvikling for fleire funksjonar og geografiske område, særleg i meir spreidbygde område.
4. Plandokumentet manglar omtale, drøftingar og perspektiv for kva situasjon som vil gjelde når ei rekkje av kommunane i Bergensområdet om kort tid går saman i nye og vesentleg større einingar. Kommunestyret vil be om at dette vert prioritert ved at fylkeskommunen tek initiativ til snarleg igangsetting av eit slikt arbeid saman med primærkommunane.
5. Fylkeskommunen ber om tilbakemelding på om planen er tilstrekkeleg tydeleg på korleis den vil bidra til å nasjonale og regionale klima- og miljømål. Kommunestyret meiner at planen lukkast med å formidle dette, men at ein i for liten grad har vurdert situasjonen for stader med låg eller ingen kollektivdekning, og spreidd busetnad.
6. Kommunestyret er positivt til differensiert arealforvaltning, men meiner planen er for detaljert og stringent i den samanheng.
7. Kommunestyret vil elles vise til innhaldet i sitt vedtak 09.12.2015, sak KS. 100/15.

Behandling i Formannskapet (FS) 08.03.2017:

Samrøystes vedtak i samsvar med innstillinga.

Vedtak i Formannskapet (FS) - 012/17

Innstillinga vart tilrådd.

Behandling i Kommunestyret (KS) 15.03.2017:

Forslag til nytt punkt 2 - foreslått av: Børge Haugetun TVØ

2. Øygarden kommunestyre er positiv til at fylkeskommunen i innleiinga til Regional areal- og transportplan 2017-2028 presiserer at planen ikkje er juridisk bindande og ikkje inneheld regionale planføresegner, og føreset at dette også gjeld Regional transportplan Hordaland

2018-2029.

Kommunestyret er samstundes spørjande til retningsliner i begge planane som gjev uttrykk for at planane kan heimla motsegn mot kommunale planar og tiltak, og finn at dette ikkje er i samsvar med dei nemnte punkta ovanfor. Kommunestyret vil difor be fylkeskommunen gjere spesifikke vedtak til begge plandokumenta som tydeleg presiserer at evt. motsegn berre vil verte vurdert nytta heilt unntaksvis, føreset ei konkret og tydeleg grunngjeving, og berre kan vere aktuelt når ein har hatt ein grundig kontakt og dialog mellom partane for å søkje å verte samde om gode felles løysingar.

Røysting: Forslaget vart samrøystes vedteke.

Forslag til tilleggssetning i nytt pkt 2 - foreslått av: Silvia Haugland TVØ

Ein må unngå at planen vert eit dokument som heimlar høvet til å detaljstyre kommunen.

Røysting: Forslaget vart samrøystes vedteke.

Innstillinga vart vedteke slik ho låg føre med nytt punkt 2.

Vedtak i Kommunestyret (KS) - 014/17

1. Øygarden kommunestyre er positive til regional planlegging i eit samarbeid mellom regionale og lokale forvaltningsnivå, og støtter intensjonane med å lage ein regional plan for ei auka samordning av arealbruk og transportutvikling.
2. Øygarden kommunestyre er positiv til at fylkeskommunen i innleiinga til Regional areal- og transportplan 2017-2028 presiserer at planen ikkje er juridisk bindande og ikkje inneheld regionale planføresegner, og føreset at dette også gjeld Regional transportplan Hordaland 2018-2029.

Kommunestyret er samstundes spørjande til retningsliner i begge planane som gjev uttrykk for at planane kan heimla motsegn mot kommunale planar og tiltak, og finn at dette ikkje er i samsvar med dei nemnte punkta ovanfor. Kommunestyret vil difor be fylkeskommunen gjere spesifikke vedtak til begge plandokumenta som tydeleg presiserer at evt. motsegn berre vil verte vurdert nytta heilt unntaksvis, føreset ei konkret og tydeleg grunngjeving, og berre kan vere aktuelt når ein har hatt ein grundig kontakt og dialog mellom partane for å søkje å verte samde om gode felles løysingar. Ein må unngå at planen vert eit dokument som heimlar høvet til å detaljstyre kommunen.

3. Øygarden Kommunestyre meiner at det nye planutkastet framleis legg opp til ei for sterk sentralisering, og at premisser knytt til kollektivtransport er for sterkt styrande for utviklinga av andre viktige samfunnsfunksjonar. Dette kan virke sentraliserande og samstundes hindre ei positiv utvikling for fleire funksjonar og geografiske område, særleg i meir spreidbygde område.
4. Plandokumentet manglar omtale, drøftingar og perspektiv for kva situasjon som vil gjelde når ei rekkje av kommunane i Bergensområdet om kort tid går saman i nye og vesentleg større einingar. Kommunestyret vil be om at dette vert prioritert ved at fylkeskommunen tek initiativ til snarleg igangsetting av eit slikt arbeid saman med

primærkommunane.

5. Fylkeskommunen ber om tilbakemelding på om planen er tilstrekkeleg tydeleg på korleis den vil bidra til å nasjonale og regionale klima- og miljømål. Kommunestyret meiner at planen lukkast med å formidle dette, men at ein i for liten grad har vurdert situasjonen for stader med låg eller ingen kollektivdekning, og spreidd busetnad.
6. Kommunestyret er positivt til differensiert arealforvaltning, men meiner planen er for detaljert og stringent i den samanheng.
7. Kommunestyret vil elles vise til innhaldet i sitt vedtak 09.12.2015, sak KS. 100/15.

Siri Fahlvik Pettersen
Rådmann

Jarle Kåre Oen
Sakshandsamar

Dokumentet er elektronisk godkjent, og krev difor ingen signatur.