

NotatDato: 27.07.2017
Arkivsak: 2016/5067-14
Saksbehandlar: gunradd

Til:	Hans-Christian Engum
Frå:	Gunhild Raddum

Ber om innspel - Kommuneplanens samfunnsdel - Lindås kommune

I utfordringsnotatet tek kommunen opp korleis kommunen kan jobbe vidare med å legge samordna areal- og transportplanlegging til grunn for utbyggingspolitikken i kommunen. Kommunen vedkjenn at det er utfordrande å redusere bilbruken. Eit hovudprinsipp er å fortette langs eksisterande kollektivaksar, og senterområda i kommunen (Knarvik, Ostereide og Lindås) skal utnyttas høgare enn dei som ligg område som ligg meir spreidd. Dette er positivt og i tråd med nasjonale og regionale føringar.

I kommuneplanens samfunnsdel er Knarvik peika som eit viktig knutepunkt og regionsenter for alle kommunane i Nordhordland, og ein trinnavis transformasjon skal gjere staden om ein by. Det er viktig at kommunen tek grep og samlar viktige funksjonar, tenester og busetting i Knarvik. Samstundes er det utfordrande å transformere ein stad med mykje gjennomgangstrafikk og høg bilbruk til ein by med dei kvalitetane som gjer det attraktivt for folk å ferdist i. Ei målsetting med samordna areal- og transportplanlegging er å legge til rette for at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Dette er eit krevjande arbeid, og handlar ikkje berre om infrastruktur og tilrettelegging av areal, men og om endring av reisevaner og haldningar. Det er i dag få som sykklar og går i Knarvik, og i arbeidet vidare må fokus vere retta på korleis reisevanane kan endrast. Kommunen har i dag ingen sykkelstrategi, og samferdselsavdelinga vil anbefale kommune å arbeide med mobilitet generelt og spesielt rette fokus på sykkelsatsing. I *Regional Transportplan 2018 – 2029* er ein av strategiane for transportsystemet i Bergensområdet å inngå sykkelbyavtale i regionsentra. Partane i ein sykkelbyavtale består av Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og kommunen. Gjennom ein slik avtale vert det jobba målretta med infrastruktur og endring av reisevaner gjennom informasjon, kampanjar og liknande. I sykkelbyavtalen vert det sett av både personressursar og midlar sykkelsatsing, og i tillegg er kommunar og fylkeskommunar med sykkelbyavtale prioritert i den nasjonale tilskotsordninga for auka sykkelsatsing¹.

Skal kommunen lukkast med arbeidet med gjere Knarvik til eit ettertrakta regionsenterområde må det jobbast målretta med mobilitet og endring av reisevaner, samt inngå sykkelbyavtale. Vi legg merke til at kommunen i sitt utfordringsdokument ønsker å kartlegge eksisterande sykkelbruk og få kunnskap om kva tiltak som må til for å fleire til å sykle. Dette er ein viktig start for det vidare arbeidet med å transformere Knarvik til ein attraktiv stad med gode bykvalitetar.

Samstundes som kommunen er oppteken av utvikling av sentrumsnære områder, kjem det og fram at det er ønskjeleg med busetting og utvikling i heile kommunen, også i mindre sentrale områder. Dette kjem tydeleg fram i strategi nr 31, under Mål 7 - **Vi vil ha gode, trygge og aktive nærmiljø som fremjar god helse.**

¹Stortinget vedtok i 2014 ei tilskotsordning med formål å bidra til raskare gjennomføring av tiltak som aukar framkomsten for gåande og syklende.

Ordlyden i denne strategien bør endrast dersom kommunen ønsker å vise ein medviten haldning til når spreidd busetting er formålstenleg og ha ein tydeligare prioriteringsprofil. «Å *legge til rette for spreidd busetting...*» er ikkje i tråd med retningslinjene og prinsippa for samordna areal- og transportplanlegging som føringar i arealplanlegginga. Strategien lar seg og vanskeleg forene med fleire av strategiane under Mål 12 - **Vi vil ha ei samfunnsutvikling som er berekraftig og tilpassa klimaendringane.**