



April 2017

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Høringsrapport – Avgrensa høyring 2017



INNHALD

INNLEIING	3
HØYRING 2017 – DRØFTING AV INNSPEL	4
Formell verknad av regionale planar	4
Vesentlege innvendingar frå kommunane	5
Verkemiddel for gjennomføring av plan.....	5
Kapittel 2 – overordna mål	6
Kapittel 4.2 - Senterstruktur og utbyggingsmønster	6
Lokal senterstruktur	6
Regionale vekstsoner	7
Differensiert arealforvaltning	7
Kapittel 4.3 - Regionalt transportsystem	8
Nullvekstmålet	8
Kollektivtransport til sjøs.....	8
Kapittel 4.5 Næringsareal og arbeidsplassar	9
VURDERING AV ENKELTINNSPEL	10
Innspel frå Kommunane	10
Innspel frå Regionale statsetatar	35
Interne Innspel	38

Innleiing

Regional areal- og transportplan var på høyring og offentleg ettersyn i juni-desember 2015. Basert på denne høyringa vart det utarbeidd ein eigen høyringsrapport.

Etter kommune- og fylkestingsvalet i 2015 vart det skifte i politisk leiing i fylkeskommunen har fleire kommunar. Fylkesutvalet vedtok difor å etablere ei styringsgruppe med same samansetting som tidlegare for å leie prosessen inn mot endeleg vedtak i fylkestinget. Fylkesrådmannen starta samtidig opp igjen den administrative koordineringsgruppa. Basert på høyringsinnspel og høyringsrapporten vart det gjennomført ei rekke endringar i planforslaget. Endringane har vore drøfta i to møter i styringsgruppa og to møter i den administrative gruppa.

Revidert planforslag vart sendt på ein avgrensa høyring til kommunane i planområdet og relevante statsetatar i perioden 20. februar og 1. april 2017. Alle kommunane har i høyringsperioden fått tilbod om informasjonsmøte i kommunane. Det har vore slike møter for kommunestyret/politiske utval i Lindås, Askøy og Osterøy kommune.

I den avgrensa høyringa har det kome skriftlege innspel frå 10 kommunar og fire statlege etatar. Denne rapporten har i første del ei overordna drøfting av dei mest vesentlege merknadene til planen. Andre del inneheld ein tabell med kommentarar til alle innkomne innspel.

Høyring 2017 – Drøfting av innspel

FORMELL VERKNAD AV REGIONALE PLANAR

Til tross for endringane som vart gjort med omsyn til å tydeleggjere Regional areal- og transportplan si formelle verknad, er det i høyringa i 2017 kome innspel på at dette ikkje er klart nok. Usikkerheita er for fleire kommunar knytt til spørsmålet om planen dannar grunnlag for motsegn. Kommunane ønskjer seg ein plan som ikkje utgjer eit slikt grunnlag.

Nokre kommunar meiner dei at det er motstrid mellom det som står i kapittel 1.2.2 om at «*Mål og retningslinjer i Regional areal- og transportplan kan danne grunnlag for motsegn til kommunale planforslag*» og retningsline 1 i kapittel 5 om at «*dersom kommunale arealplanar er i strid med mål og retningslinjer i regional plan, er det grunnlag for motsegn*».

I utgangspunktet meiner fylkesrådmannen at det ikkje er motstrid mellom desse to formuleringane. I teksten i kapittel 1.2.2 slår ein fast at planen kan danne grunnlag for motsegn, men at det alltid skal liggje ei heilskapleg vurdering og konkret grunngjeving til grunn. I retningslinjene er ein tydelegare på at vilkåret for at å oppfylle motsegngrunnlaget, er at kommunale arealplanar er i strid med mål og retningslinjer. Når det viser seg at dette vert tolka annleis i kommunane, vil fylkesrådmannen likevel tilrå endringar slik at omtalen er lik i begge kapitla. Fordi det følgjer av lova at regionale planar er grunnlag for motsegn, vert det difor tilrådd at kapittel 1.2.2 også slår fast at planen er grunnlag for motsegn for dei myndigheiter med motsegnrett.

Fleire kommunar er positive til at planen ikkje har juridisk bindande verknad og ikkje har regionale føresegnar (som gitt i kapittel 1.2.2), men meiner igjen at dette ikkje er i samsvar med at planen likevel kan gi grunnlag for motsegn til kommunale planar. Det vert hevda at det berre er føresegnar som heimlar motsegnrett og ikkje retningslinjer med «bør-formuleringar».

Kommunane har rett i at det er ulik juridisk verknad på ei regional plan med og utan regionale planføresegnar, men fylkesrådmannen vil likevel vise til at begge heimlar motsegnrett etter plan- og bygningslova.

I § 5-4 i plan- og bygningslova heiter det at dersom «*planforslaget er i strid med bestemmelser i loven, forskrift, statlig planretningslinje, statlig eller regional planbestemmelse, eller overordnet plan, kan det fremmes innsigelse*». Dette er vidare utdjupa i lovkommentaren som er utarbeida av departementet der det er gitt at en «*regional plan med retningslinjer for arealbruk vil fortsatt ha den virkning overfor kommunal planlegging at den skal legges til grunn for kommunal planlegging og gi grunnlag for innsigelse til kommunale planer*». Lova heimlar i seg sjølv at ein plan med retningslinjer for arealbruk gir grunnlag for motsegn. Fylkeskommunen kan ikkje instruere etatane med motsegnskompetanse korleis dei skal handheve si forvaltning i forhold til regionale planar.

Kva ligg det då i formuleringa at planen ikkje har juridisk bindande verknad? Dette følgjer av at planen ikkje har regionale planføresegnar etter lovas § 8-5. Ei slik føresegnar er juridisk bindande i forhold til private utbyggjarar og kommunane, i motsetnad til ei regional retningsline som er retningsgivande for statleg, regional og kommunal planlegging. Ei regional planføresegnar har som verknad at det ikkje kan gjennomførast byggje- eller anleggstiltak i strid med føresegnar, utan samtykke frå fylkeskommunen. Ei føresegnar flytter med andre ord vedtaksmyndigheita til regionalt nivå, mens ei regional retningsline berre gir grunnlag for motsegn.

Fjell, Sund og Meland kommunar har gitt innspel om at fylkestinget bør fatte vedtak som presiserer at motsegn berre unntaksvis skal nyttast, at det skal føreligge ei konkret og tydeleg grunngjeving og berre etter grundig kontakt og dialog mellom partane. Fylkesrådmannen viser her til at fylkeskommunen ikkje har mandat til å instruere motsegnspartane i korleis dei praktiserer si forvaltning. Elementa som kommunen peiker på er likevel i tråd med gjeldande praksis og departementets retningslinjer for motsegn i plansaker¹. Motsegn skal berre nyttast når planar strider med nasjonale eller vesentlege regionale interesser.

¹ Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven. Rundskriv H-2/14, datert 17. februar 2014.

VESENTLEGE INNVENDINGAR FRÅ KOMMUNANE

Kommunane Fjell, Sund og Meland varslar at dei vil fremje motsegn til planen etter plan- og bygningslova § 8.4. Fjell og Sund har varsla at dei vil vurdere å sende saka til departementet. Her må kommunane avklare i etterkant av fylkestingets handsaming om dei opprettheld sine vesentlege innvendingar og vil sende saka til departementet. Fylkesrådmannen vil for ordens skuld peike på at det i følgje plan- og bygningslova er skilnad på motsegn og vesentlege innvendingar. Innleiingsvis vil det bli gjort greie for denne skilnaden.

Formelt sett er plan- og bygningslova sine reglar for motsegn knytt til kommunale arealplanar og reguleringsplanar. Den rettslege verknaden av ei motsegn er at kommunen sitt planvedtak ikkje vert rettsleg bindande, men at myndigheita til å fatte endeleg vedtak vert flytta til Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Når det gjeld regionale planar stiller saka seg noko annleis. Statlege organ og kommunar i planområdet har etter § 8-4 moglegheit til å få planen sendt til departementet for vurdering dersom dei har vesentlege innvendingar. Dette er likevel ikkje å rekne som ei motsegn i loven si forstand og endrar ikkje fylkestinget si vedtakskompetanse. Det kjem likevel fram av lovkommentaren til departementet at dei deler av ein regional plan som er brakt inn for departementet ikkje bør bli gjennomført før det er fatta avgjerd i saka.

Fylkesrådmannen tolkar det slik at det er føringane og retningslinene knytt til senterstruktur og utbyggingsmønster kommunane varslar innvendingar mot, og spesielt at den regionale planen på dette området ikkje tek nok omsyn til vedtekne endringar av kommunestrukturen. Vidare er det peika på kapittel 1.2.2 om formell verknad og at det overfører myndigheit frå kommunane til fylkeskommunen. Drøftinga av formell verknad i avsnitta over syner at den formelle verknaden av den regionale planen er gitt gjennom plan- og bygningslova og at ein vedteken regional plan vil vere grunnlag for motsegn.

Etter fylkesrådmannen sin vurdering står ein att med vesentlege innvendingar til kapittel 4.2.6, og dette må eventuelt bli sendt til departementet for endeleg avgjerd dersom kommunane opprettheld sine innvendingar til tross for endringane som no er tilrådd i planen. For drøfting av konkrete endringar av kapittelet, sjå drøftinga av kapittel 4.2 Senterstruktur og utbyggingsmønster.

VERKEMIDDEL FOR GJENNOMFØRING AV PLAN

Bergen kommune peiker på at kommunane manglar verkemiddel for å ein optimal gjennomføring av fortetting i senterområder, og for å styre arealutviklinga i tråd med måla i planen. Arealplanlegging og konsekvent oppfølging av planar er det mest sentrale verkemiddelet for å oppnå ønska utvikling. Sterk satsing på kollektivtransport og bybane er også eit effektivt verkemiddel som bidreg til stor grad av fortetting og utvikling i tråd med planens mål. Denne satsinga vert vidareført.

Handlingsprogrammet til planen inneheld nokre tiltak som vil kunne bidra til å stimulere vidare prosess og utvikling, mellom anna byvekstavtale og regionale bustadbyggeprogram.

Fylkesrådmannen kan likevel vere einig i at det kan vere naudsynt med fleire verkemiddel. Dette kan vere økonomiske eller skattemessige forhold som kan stimulere den utviklinga ein ønskjer. Gjennom arbeidet med byvekstavtaler kan ein opprette dialog med sentrale statlege myndigheiter til å utvikle ønska verkemiddel.

Kommunal og moderniseringsdepartementet har lyst ut 20 millionar kroner som tilskot til bustad-, areal- og transportplanlegging for ein berekraftig og attraktiv byutvikling. Utlysinga gjeld dei fire største byområda, herunder Bergensområdet. Ordninga skal bidra til å gjennomføre arealtiltak i tråd med byvekstavtalen og regional areal- og transportplan.

Byvekstavtalen

Byvekstavtalen vil vere sentral i oppfølginga av planen. Fleire kommunar vil gjerne bli inkludert som partar i avtalen. Regjeringa har avgjort at i første generasjon byvekstavtale er det berre Bergen blant kommunane i planområdet som er part. Det er forhandla fram forslag til avtale som skal handsamast politisk hos partane i løpet av våren og sommaren 2017. Forhandlingane om andre generasjons avtale vil starte opp i 2018, då vil ein vurdere om regionsenterkommunane i Bergensområdet, Askøy, Os, Fjell og Lindås skal bli inkludert i avtalen.

KAPITTEL 2 – OVERORDNA MÅL

I høyringsbrevet bad Hordaland fylkeskommune spesielt om innspel på om den er tydeleg nok på korleis den vil bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål. Generelt kjem det innspel om at planen lukkast med å formidle dette, og fleire peiker på at det er nyttig med eit nytt kapittel 2 som utdjuvar dei overordna måla og utforskar eventuelle målkonfliktar.

Det er likevel nokre kommunar som peiker på at dei er usamde i verkemidla i planen, då spesielt i forhold til at utbyggingsmønsteret er for sterkt knytt til eksisterande kollektivinfrastruktur. Fylkesrådmannen vil understreke at det er avgrensa midlar til både investering og drift på kollektivsida, og det er eit sterkt behov for å prioritere. Samstundes er ikkje kapasiteten i eksisterande system fullt utnytta. Det er difor heilt sentralt at det regionale utbyggingsmønsteret bygger opp under og utnytter kapasiteten i systemet fullt ut.

KAPITTEL 4.2 - SENTERSTRUKTUR OG UTBYGGINGSMØNSTER

Det er til dette kapittelet det har kome flest merknader og innspel, noko som ikkje er overraskande då det er dette kapittelet som utfordrar kommunane i sterkast grad. Det har kome merknader til dei regionale vekstsonene, forholdet til lokal senterstruktur og prinsippet om differensiert arealforvaltning.

Dei sterkaste innvendingane frå kommunane går på at den regionale planen snevrar inn det kommunale handlingsrommet, og at det ikkje vert lagt nok vekt på korleis endringar i kommunestrukturen vil kunne påverke senterstruktur og arealbruk. Avtalene kommunane har inngått om samanslåing inneheld avtalepunkt om at heile den nye kommunen skal bli tatt i bruk.

Fylkesmannen på den andre sidan opprettheld sine innvendingar mot at planen gir for vide rammer for kommunal arealplanlegging, og at den burde vore klårare med omsyn til kvar framtidig vekst skal kome og kor høg utnytting det bør vere i regionale vekstsoner. Fylkesmannen er samtidig nøgd med at planen no er tydeleg på at kommunane bør vurdere byggeområder som ikkje er regulert på nytt ved rullering av kommuneplanen.

Senterstruktur og utbyggingsmønster er det temaet som har vore løfta høgast på dagsorden i både den administrative koordineringsgruppa og den politiske styringsgruppa i møta 2016 og 2017. Som ein følge av dette har planen blitt justert på fleire punkt for å imøtekome kommunane.

Lokal senterstruktur

I prosessen før den avgrensa høyringa i 2017 har planen blitt gjort tydelegare på at det er kommunane sitt ansvar å definere ei lokal senterstruktur gjennom sitt kommuneplanarbeid, dette har resultert i ei retningsline 3.4 som ikkje var med i høyringsforslaget i 2015.

I planforslaget i 2015 var alle lokalsenter som kommunane hadde definert kommuneplanane, tatt med i kartet i kapittelet om senterstruktur. Til dette kom det innspel om at dette var problematisk, mellom anna fordi nokre kommunar ikkje hadde hatt lokale prosessar knytt til senterstruktur. Det vart dermed oppfatta som at den regionale planen ville leggje band på framtidige kommuneplanprosessar. Det var aldri meininga at den regionale planen skulle ha ei endeleg avklaring av alle lokalsenter i planområdet, dette bør skje i kommuneplanarbeidet. På denne bakgrunn er det i revidert planforslag i 2017 gjort endringar i kartet slik at det no berre er kommunesentera i kommunane som er vist utover dei regionale vekstsonene.

I høyringa i 2017 har det kome innspel i motsett retning frå kommunar som meiner at fleire lokalsenter bør bli tatt med i kartet. Fylkesrådmannen vil understreke at den regionale planen ikkje endrar lokal senterstruktur som er definert i kommuneplanane slik nokre kommunar har tolka. Fylkesrådmannen meiner at det mest riktige og hensiktsmessige er at den regionale planen vert avgrensa til å definere det regionale utbyggingsmønsteret, og at det er på kommuneplannivå at lokal senterstruktur vert fastsett. Dette er bakgrunnen for at kartet i figur 26 berre viser kommunesenter i tillegg til dei regionale vekstsonene.

Retningsline 3.4 peiker på at kommunane skal vurdere behovet for lokalsenter, men fylkesrådmannen ser at denne kunne vore tydelegare formulert og rår til at den vert endra til: «*Kommunane bør vurdere behovet for lokale vekstsoner basert på lokal senterstruktur fastsett i kommuneplanen*».

I høyringa har nokre kommunar tolka det slik at det berre er kommunane Os, Fjell, Askøy og Lindås som kan definere nye lokalsenter. Bakgrunnen for denne tolkinga er sannsynligvis kapittel 4.2.5 som omhandlar

senterutvikling. Her er det gjort greie for ei analyse som ser eksisterande senter opp i mot bustadkonsentrasjonar. Denne analysen viser at dei nemnte kommunane har nokre større konsentrasjonar av bustader som ligg meir enn 2 km frå næraste senter.

Fylkesrådmannen understrekar at alle kommunane i sitt kommuneplanarbeid bør vurdere behovet for lokalsenter og rår til at avsnitt 3 i kapittel 4.2.5 også vert endra slik at dette tydelegare kjem fram. Det bør og bli presisert at ikkje alle nye senter må vere knytt til hovudstrukturen for kollektivtransporten, hovudpoenget er at *større* bustadkonsentrasjonar bygger opp om kollektivtransporten. Utanfor regionale vekstsoner skal omsynet til grønstruktur og arealverdiar bli vektast sterkare enn omsynet til transportomfang.

Regionale vekstsoner

Vaksdal kommune peiker på at deira gunstige lokalisering langsmed Vossebana og meiner at satsing på vekst, utvikling og fortetting i stasjonsbyane Vaksdal, Stanghelle og Dale set kommunen i ei særstilling med tanke på å bygge opp under miljøvenleg transport med tog. På denne bakgrunn meiner dei at stasjonsbyane i Vaksdal kommune må bli inkludert som regional vekstsoner i regional plan for Bergensområdet.

At utbetring av Vossebana vil kunne gi potensiale for utvikling av tettstadene langs banen er det liten tvil om. Dette kan bety at det på sikt vil vere aktuelt å inkludere fleire senter i dei regionale vekstsonene, det kan også medføre at ein ved rullering av Regional areal- og transportplan utvider planområdet til å inkludere fleire kommunar i aust. Kortare reisetid vil og knytte regionsenteret Voss nærare til Bergensområdet, og dette vil og måtte bli lagt til grunn i vurderinga av nye vekstsoner. Fylkesrådmannen vil understreke at det er fleire kriterier en berre reisetid som må leggest til grunn, og som eit levedyktig regionsenter med eit breitt tilbod av tenester og potensial for utvikling, vil Voss kanskje vere den mest naturlege regionale vekstsona i aust.

Planforslaget som no er utarbeidd har planhorisont fram til 2028. Dermed vil ikkje nye Vossebana vere ferdigstilt før mot slutten av planperioden. Etter fylkesrådmannen si vurdering blir det difor ikkje riktig å leggje den til grunn for arealpolitikken i planperioden vi no går inn i. Det vil vere naturleg å ta dette opp som tema når planen skal rullerast i framtida. Fylkesrådmannen vil likevel understreke at kommunane står fritt til å definere lokal senterstruktur i kommuneplanane, dette er også gitt i retningslinene i planen.

Differensiert arealforvaltning

I høyringsbrevet bad Hordaland fylkeskommune også spesielt om innspel på prinsippet om differensiert arealforvaltning. Dei fleste kommunane stiller seg bak dette som eit godt prinsipp, men Bergen kommune peiker på at ein ikkje må gløyme at det er i dei regionale vekstsonene presset på arealverdiar vil vere størst, og at det er nettopp her det er viktig at ikkje viktige verdiar går tapt. Bergen kommune peiker på at dei er prinsipielt ueinig i prinsippet, men ser det som positivt at planen har retningslinjer som peiker på viktigeita av naturmangfald, landskap, kulturmiljø og friluftsliv i utbyggingsområde. Dei foreslår ei ekstra retningslinje 4.10:

«Senter- og fortettingsområder må utvikles med gode oppholdsarealer for alle brukergrupper, et finmasket gangnett og trygg gang-/sykkeltilgang til nærfriluftområde. Sammenhengende blågrønne strukturer skal utvikles og kulturminneverdier ivaretas».

Fylkesrådmannen meiner dette punktet peiker på viktige omsyn i utbyggingsområde som kanskje ikkje fullt ut er dekkja av dei andre retningslinene 4.2-4.9, og rår til at punktet frå Bergen kommune vert innarbeidd i planen.

Bergen kommune har i møta i 2016/2017 målbart at dei er prinsipielt ueinige i prinsippet om differensiert arealforvaltning. På bakgrunn av dette har teksten i planen blitt justert noko. Bergen kommune peiker i sitt høyringsinnspel på at dette er positivt og at teksten i kapittel 4.2.6 no er meir nyansert enn i førre planforslag. Likevel meiner dei at dette er unyansert framstilt andre steder i planforslaget og peiker spesielt på følgjande formulering på side 60:

«Størstedelen av utbygginga bør kome i dei regionale vekstsonene. Eit konsentrert utbyggingsmønster med høg tettleik i desse sonene vil gje betre vern av naturmangfald, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv i resten av regionen. Dette inneber ei særleg vektlegging av dei nemnde arealverdiane utanfor desse vekstsonene».

Fylkesrådmannen meiner dette avsnittet peiker på kjerna i prinsippet og er ein viktig bodskap å få fram. For å ivareta regional grønstruktur er det vesentleg å få konsentrert utbygginga framfor å bygge spreitt.

Prinsippet er utarbeidd for å bidra til ønska fortetting. Dette er likevel ikkje i motstrid til at det innanfor dei regionale vekstsonene skal takast visse omsyn til arealverdiar. Fylkesrådmannen meiner at slik prinsippet er presentert og slik planen no ligg føre, har den ein balansert tilnærming til denne problemstillinga.

Lindås meiner planen er for detaljert og styrande på kva omsyn som gjeld innanfor dei regionale vekstsonene og peiker på at det er ulike utfordringar i kommunane som gjer at sjølvrådet til kommunen må vere førande. Fylkesrådmannen meiner retningslinene 4.2-4.9 er utarbeidd på eit tilstrekkeleg overordna nivå der ein peiker på viktige regionale omsyn som må bli vurdert gjennom kommunane sin eigen planlegging.

KAPITTEL 4.3 - REGIONALT TRANSPORTSYSTEM

Nullvekstmålet

I planutkastet er det gitt at for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, er det naudsynt med nedgang i trafikktalet i sentrale deler av planområdet. Bergen kommune meiner dette burde vore enno tydelegare. Vidare inviterer dei fylkestinget til å slutte seg til vedteken mål i bystyret om reduksjon i personbiltrafikken med 10 % innan 2020 og 20 % innan 2030. Fylkesrådmannen vil her vise til at styringsgruppa sitt arbeidsutval i sitt møte 16. februar nettopp tydeleggjorde dette. På dette punktet har det vore skilnad mellom Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional transportplan i høyringa. Fylkesrådmannen tilrår at Regional transportplan tydeleggjer dette på same vis som areal- og transportplanen.

Andre kommunar på at bruk av nullutsleppsilar i områda utanfor dei regionale vekstsonene i kombinasjon med innfartsparkering i for liten grad har vore vurdert som strategi for å oppnå miljømåla. Fylkesrådmannen peiker på at det under strategien om nullvekst i personbiltransporten nettopp er peika på at verkemidla for å få dette til er differensiert, at det i ytre deler av planområdet må tillast noko vekst i biltransporten. Samtidig må det bli understreka av nullvekstmålet ikkje berre er gitt av miljøomsyn og mål om reduserte utslepp, men også for å ivareta framkome og trafikkavvikling i framtida til tross for befolkningsvekst.

Bergen kommune peiker på at planen ikkje i tilstrekkeleg grad omtaler behovet for styrka drift av kollektivtransporten for å nå nullvekstmålet. Fylkesrådmannen meiner dette er eit viktig punkt som kanskje ikkje er løfta høgt nok i planen. Det vert tilrådd at strategien «styrke miljøvenlege transportformer» under kap. 4.3.2 får eit tilleggspunkt om dette. Vidare bør det bli utarbeidd eit avsnitt under kapittel 4.3.5 som omtaler dette behovet.

I kapittel 4.3.8 *Restriktive tiltak på personbiltransporten* er det omtalt at dagens fritak frå bompengar for elbilar bør vidareførast som ei halvering av bompengar når den nasjonale fritaksregelen vert avslutta, men at ein ved fastsetting av takstnivået må ta høgde for innfasing av nullutsleppsilar i tråd med klimamål. Bergen kommune sluttar seg ikkje til dette punktet, og meiner fritaket bør bli vidareført på dagens nivå.

I høyringsperioden er det forhandla fram ein byvekstavtale for Bergen. Avtalen har følgjande formulering om elbil i bompengeringen; «*Det er ikke ønskelig å ilagge lette el-biler avgift før elbilandelen er passert 20%*». Fylkesrådmannen ønskjer at teksten i planen vert endra slik at det vert opp til den enkelte bompengepakke å vurdere takst for el-bil. Finansieringsbehov, trafikkutvikling, andelen el-bilar og nasjonale, regionale og lokale mål om å bidra til ei endring i køyreteyparken, er sentrale faktorar som takast opp til vurdering. Følgjande setning vert tatt vekk i planen sitt kapittel 4.3.8 «*Dagens fritak frå bompengar for elbilar bør difor vidareførast som ei halvering av bompengar når den nasjonale fritaksregelen opphører*».

Kollektivtransport til sjøs

Fleire kommunar ønskjer ei satsing på kollektivtransport til sjøs og er positive til at det vil bli utarbeidd ein Trafikkplan for båttillbodet i Hordaland. Ein av endringane som vart gjort av det politiske arbeidsutvalet før planen vart sendt på høyring var å ta inn avsnitt som seier at det bør vurderast nye båtruter mellom Bergen og nabokommunane, og mellom bydelar i Bergen gjennom følgjande formulering:

«Nye ruter mellom Bergen og nabokommunane bør vurderast, likeeins båttransport mellom bydelar i Bergen. I arealdisponeringa er det viktig å ta høgde for moglege stoppestader og moglege senterutvikling kring stoppestadane.»

Skyss peiker i sitt innspel på at ein bør vere restriktiv med nye båtsamband der det går eit parallelt busstilbod fordi tilskottsandelen er langt høgare for båt enn for buss. Skyss ser ikkje at det peiker seg ut nye båtsamband i Bergensområdet som kan forsvarast ut frå eit kost/nytte- og miljøperspektiv på kort og

mellomlang sikt. Vidare meiner dei at nye samband bør bli vurdert ut med grunnlag i transportbehov, miljøeffekt og samfunnsnytte og at dette må kome tydeleg fram i planskildringa.

Fylkesrådmannen viser til at det skal bli utarbeidd ein Trafikkplan for båttilbodet i fylket, og at det her vil vere naturleg å vurdere behovet for nye samband. Samtidig er fylkesrådmannen einig med Skyss i at dette bør bli vurdert med grunnlag i transportbehov, miljøeffekt og samfunnsnytte både på lang og kort sikt. Fylkesrådmannen rår difor til at teksten i planskildringa vert endra til:

«Behovet for nye båtruter i Bergensområdet skal bli vurdert. Dette skal skje med grunnlag i transportbehov, miljøeffekt og samfunnsnytte. I arealdisponeringa må eventuelle nye stoppestadar bygge opp kring vedtatt senterstruktur og senterutvikling.»

KAPITTEL 4.5 NÆRINGSAREAL OG ARBEIDSPlassAR

Kapittelet gjev prinsipp for lokalisering av næringsareal basert på eit skilje mellom arbeidsplassintensive og arealkrevjande næringar. Nokre kommunar har ytra at dei er uroa for at regional plan vil stoppe næringsutvikling i kommunen. Fylkesrådmannen vil understreke at intensjonen ikkje er å stoppe næringsutvikling, men å lokalisere næringsverksemdar rett ut i frå transportmengda dei produserer og i forhold til verksemdas transportbehov. Dette vil føre til ein hensiktsmessig og god utnytting av transportinfrastrukturen, og dempe behov for ny infrastruktur. Dette vil innebære at kva type næringsverksemd ulike kommunar kan legge til rette for er vekta forskjellig. Større arbeidsplass- og besøksintensive verksemdar bør bli lokalisert i dei regionale vekstsonene der kollektivdekninga er god. Dette er ikkje til hinder for at mindre verksemdar kan bli etablert andre stader. Arealkrevjande næringar bør bli lokalisert i nærleiken av overordna vegnett, og er ikkje like avhengig av nærleik til kollektivtransport. Fylkesrådmannen meiner at planen opnar for næringsutvikling i alle kommunar, men kommunane bør satse på ulike næringsstypar.

Dei såkalla ABC-karta er utarbeidd for å illustrere kva typar verksemd ulike område er eigna for. Dette er å rekne som illustrasjonar og ikkje endeleg avklaring av kvar næringsareal kan bli utvikla. Det betyr heller ikkje at regionsenter bør etablere mykje arealkrevjande verksemd slik Lindås kommune stiller spørsmål om. Retningsline 6.2 viser til at regionsentera bør bli utvikla med kontorarbeidsplassar.

Illustrasjon over potensielt areal

Planen legg frem eit behov for næringsflyttekjedder. I dette ligg det at for å få til ønska transformasjon og fortetting i sentrale deler av planområdet, i fylkessenter, bydelssenter og regionsenter, er det naudsynt å legge til rette for at arealkrevjande verksemdar som ligg sentralt kan flytte ut. For å få dette til er det gitt at det er eit auka behov for nytt areal til arealkrevjande verksemdar. For å undersøke potensialet for denne typen areal, er det gjennomført ei overordna analyse som illustrerer areal som ligg inntil 2 km frå overordna hovudvegnett og som samtidig viser mogeleg konfliktnivå. Illustrasjonen indikerer at det burde vere mogeleg å dekke behovet innanfor eit akseptabelt konfliktnivå.

Fylkesmannen i Hordaland var i høyringa i 2015 kritisk til denne illustrasjonen og meiner den kan vere misvisande. På bakgrunn av dette vart det lagt til tekst i dette avsnittet som understreka at dette kartet er ein illustrasjon basert på ei overordna analyse, men at endeleg planavklaring av areal må skje gjennom kommuneplanlegging. Det er også understreka at illustrasjonen viser mogeleg konfliktnivå. Fylkesmannen har likevel oppretthaldt sin kritikk i høyringa 2017 og meiner kartet kan skape uvisse om kor det er reelt potensiale for å arealkrevjande næring.

Fylkesrådmannen meiner likevel illustrasjonen har ein verdi gjennom å vise at det burde vere potensiale til å dekke arealbehovet for arealkrevjande næringsverksemd i framtida, og analysen er eit godt utgangspunkt for vidare lokale vurderingar. Fylkesrådmannen vil likevel tilrå at figurteksten til figur 38 får eit tillegg som seier at *«Vurderinga av konfliktpotensial er overordna og generalisert og kan bli vurdert annleis i konkrete enkeltsaker»*. I tillegg tilrår fylkesrådmannen at teksten i kapittel 4.1 under overskrifta *Næring – rett verksemd på rett stad*, vert endra frå *«planen identifiserer gunstige område for lokalisering...»* til *«planen identifiserer prinsipp for lokalisering..»*, nettopp for å hindre tolkinga om at planen har endeleg planavklart desse areala.

Vurdering av enkeltinnspel

INNSPEL FRÅ KOMMUNANE

Askøy kommune		
Fråsegn ved: Kommunestyret		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Askøy kommune viser til tidlegare høringsuttale. Askøy kommune meiner det nye planforslaget har en klarere struktur og er blitt tydeligare med tanke på klima- og miljømål.	Takast til orientering.
Generelt	Planforslaget ivaretar folkehelseperspektivet gjennom de ulike målsettingane innan bl a kollektiv, gange, gode bustadområder, tilgjengelege arbeidsplasser og ivaretaking av natur og kulturmiljø.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Askøy kommune sluttar seg til prinsippet om differensiert arealforvaltning.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Planen er derimot ikkje heilt tydeleg på om utvikling av bybåt-sambandet skal være en del av strategiane i transportsystemet, jf. kap. om strategiar for transportsystemet i Bergensområdet. Askøy kommune ber om at utvikling av bybåt -sambandet blir en av strategiane i transportsystemet.	Båtsambandet mellom Askøy og Bergen er med i kartet som viser hovudstrukturen for kollektivtransporten. For vurdering av nye samband, sjå overordna drøfting.
Handlingsprogram	I kap. 6 under tiltak 2 står det at kommunane Bergen, Lindås, Askøy, Fjell og Os er samarbeidsparter i Byvekstavtalen med oppstart 2017. Askøy kommune registrerer at det ikkje er samsvar mellom det som står i plandokumentet og informasjon frå fylkeskommunen gitt i møte med Utvalg for teknikk og miljø og Formannskapet i Askøy kommune den 9. mars 2017. Dersom Askøy kommune skal kunne følgje opp nasjonale og regionale mål om nullvekst i persontrafikk og å styrka kollektiv, sykkel og gange, er det helt naudsynt at kommunen får tilført ekstra midlar frå stat og fylkeskommune.	Staten har avgjort at i første generasjon byvekstavtale er det berre Bergen blant kommunane i planområdet som er part. Forhandlingane om andre generasjons avtale vil starte opp i 2018, då vil ein vurdere om kommunane Askøy, Os, Fjell og Lindås skal bli inkludert i avtalen. Hordaland fylkeskommune har ei satsing på regionsenter som vil sette sitt preg på bruk av midlar i framtida.
Generelt	<u>Vedtaks punkt</u> 1. Askøy kommune viser til tidlegare høyringsuttale. Askøy kommune meiner det reviderte planforslaget har en klarere struktur og at måla er betre forklart enn i førre planforslaget.	Takast til orientering.

Generelt	<p>2. Askøy kommune er positiv til regional planlegging i eit samarbeid mellom regionale og lokale forvaltningsnivå og støtter intensjonen med å laga ein regional plan for ein auka samordning av arealbruk og transportutvikling. Kommunestyret er likevel skeptisk til at planen kan gi føringar som kan gi grunnlag for motsegn til kommunale arealplanar. Askøy kommune ønsker å legge målsettingane i areal og transportplanen til grunn i sin arealforvaltning, men vil samtidig bevare den kommunale sjølvråderetten i forhold til arealutnytting i kommunen.</p>	Sjå drøfting av formell verknad og drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.
Generelt	<p>3. Kommunen slutter seg til prinsippet om differensiert arealforvaltning, men er uroa for at planen legg opp til ein for sterk sentralisering i kommunen. Sjølv om Kleppestø skal utvikles som regionsenter er det viktig at kollektivtransport og areal for næring og bustad understøtter utvikling i heile kommunen, primært lokalisert langs eksisterande og framtidig hovudvegssystem.</p>	Sjå overordna drøfting av differensiert arealforvaltning.
Transportsystem.	<p>4. Askøy kommune har fleire områder med spreidd busetnad som i dag har lav kollektivdekning. Fleire av desse områda har viktige næringsaktørar og turismål. Planen må i større grad drøfta korleis transport til og frå desse områda kan gjennomførast samstundes som overordna klimamål ivaretakast.</p>	Planen har differensierte strategiar i ulike deler av planområdet.
Senterstruktur og utbyggingsmønster.	<p>5. Planen legger opp til at utbygging kan vektleggast sterkare innanfor vekstsoner. Askøy kommune vil understreka at dette ikkje må være det einaste ein skal vise omsyn til innanfor desse sonene. Det er viktig for menneskelig trivsel at en også ivareteke område til leik, fri- og grøntområde, tilgang til sjø og ivaretaking av naturmangfald, kulturminner og lokale særpreg. Vekstsonene må også leggje føringar for ein redusert bilbruk slik at målsettinga om nullvekst i personbiltrafikken nås ved å styrka kollektiv, gang og sykkel.</p>	Sjå drøfting av differensiert arealforvaltning.
Regionalt transportsystem.	<p>6. Utbygging av et effektivt og klimavenleg kollektivtilbod, vil være avgjerande for at Askøy kommune kan oppnå nullvekst i personbiltrafikken. Planen bør bli tydeligare på kva verkemidle som kan brukast for å fremja ein ønska utvikling. Skal ein leggje til rette for fortetting i vekstsoner, er det viktig at kommunen får stilt til rådighet økonomiske verkemidle og støtte som underbygger kvalitativt gode løysningar for kollektiv transport og bruk av sykkel.</p>	Dette er i tråd med intensjonane i planen.

Regionalt transportsystem.	<p>7. For Askøy kommune er det viktig at planen legg til rette for en ambisiøs strategi for kollektivtransport på sjø. I planen er ikkje tydelig om utvikling av «Fjordbybane» skal være ein av strategiane i transportsystemet jf. kap. om strategiar for transportsystemet i Bergensområdet. Kommunestyret ber om at planen må være tydeligare på kva rolle persontrafikk på sjø skal ha i Bergensområdet. Eit slikt kollektivtilbod vil være svært attraktivt for mange dersom det leggjast opp til ruter frå ulike stopp på Askøy til nabokommunar og til ulike bydeler i Bergen. Regionalt vil kollektivtransport på sjø kunne gi ein betydelig avlastning av den bilbaserte transporten.</p>	<p>Planen viser til at det skal bli utarbeidd ein Trafikkplan for båttilbodet i fylket.</p> <p>Sjå drøfting av regionalt transportsystem.</p>
Regionalt transportsystem.	<p>8. I plandokumentet kap. 6 under tiltak 2 står det at kommunane Bergen, Lindås, Fjell og Os er samarbeidspartnare i Byvekstavtalen med oppstart 2017. Askøy Kommune registrerer at omlandskommunane til Bergen eventuelt ikkje vurderast å bli tatt med i en slik avtale før i 2018. Dersom Askøy skal kunne følge opp nasjonale og regionale mål om nullvekst i persontrafikk, sykkel og gange, er det heilt naudsynt at kommunen får tilført ekstra midlar frå stat og fylkeskommune.</p>	<p>Regjeringa har avgjort at i første generasjon byvekstavtale er det berre Bergen blant kommunane som er part. Forhandlingane om andre generasjons avtale vil starte opp i 2018, då vil ein vurdere om Askøy, Os, Fjell og Lindås skal bli inkludert.</p>

Bergen kommune

Fråsegn ved: Komité for miljø og byutvikling.

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	<p>Oppdatert forslag til Regional areal- og transportplan (RATP) for Bergensområdet er etter Bergen kommune sitt syn betre i forhold til planforslaget som var på høyring hausten 2015. Målsettingane er blitt langt tydeligare og betre med omsyn til å ivareta klima- og miljøomsyn, nullvekstmålet og kulturminneverdiar og kulturlandskap som grunnleggande premisser.</p>	<p>Takast til orientering.</p>
Generelt	<p>I planforslaget er det lagt det opp til ein differensiert arealforvaltning som i stor grad samsvarer med Bergen kommune sin arealpolitikk slik den er vedteken i gjeldande kommuneplan (både arealdelen og samfunnsdelen). Bergen kommune vil leggje fram forslag til rullering av KPA til sommaren. Denne vil vise en ytterligare forsterking av berekraftig fortetting.</p>	<p>Takast til orientering.</p>
Senterstruktur og utbyggingsmønster	<p>Bergen kommune er prinsipielt ueinig i prinsippet om differensiert arealforvaltning, og meiner at vurderinga av blågrøne strukturar og kulturminneverdiar må takast i kvart einskilde tilfelle ut i frå eigenverdien og lokale analyser. Bergen kommune merker seg at retningslinene 4.2 og 4.4 - 4.9 likevel peiker på viktigheten av naturmangfald, landskap, kulturmiljø og friluftsliv i</p>	<p>Forslag til ny retningsline omhandlar viktige omsyn som ikkje fullt ut er dekkja av gjeldande retningslinier.</p>

	<p>utbyggings- områder. Bergen kommune vil foreslå å inkludera eit punk ekstra 4.10:</p> <p><i>«Senter- og fortetningsområder må utvikles med gode oppholdsarealer for alle brukergrupper, et finmasket gangnett og trygg gang-/sykkeltilgang til nærfriluftområde. Sammenhengende blågrønne strukturer skal utvikles og kulturminneverdier ivaretas».</i></p>	Det vert tilrådd å ta inn ny retningsline.
Senterstruktur og utbyggingsmønster:	<p>Bergen kommune er tilfreds med at det oppdaterte planforslaget har en meir balansert framstilling enn det opphavlege høyringsutkastet sitt rigide skilje mellom vekst og vern, men meiner det framleis er ein en unyansert framstilling einskilde stader i planforslaget. Bergen kommune viser til dømes ein omtale på s. 60:</p> <p><i>«Størstedelen av utbygginga bør kome i dei regionale vekstsonene. Eit konsentrert utbyggingsmønster med høg tettleik i desse sonene vil gje betre vern av naturmangfald, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv i resten av regionen. Dette inneber ei særleg vektlegging av dei nemnde arealverdiane utanfor desse vekstsonene».</i></p> <p>Denne omtalen bør oppdaterast i samsvar med omtalen av «differensiert arealforvaltning» i kap. 4.2.6. Her kjem det tydeleg fram at det er nettopp i senterområda at grøntstruktur og kulturminneverdiar er under sterkast press, og at det er her det er ekstra viktig å ta omsyn til viktige verdiar.</p>	Sjå drøfting av differensiert arealforvaltning.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	RATP kan bidra til en arealforvaltning som er mindre bilbasert og nå målet om redusert personbiltransport.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Bergen kommune påpeiker at det er viktig å ha auge for andre transportdrivare enn bustader og arbeidsplassar. I folks kvardag er nærleik til barnehage, skuler, offentlig service og nærbutikk viktig dersom reiser skal kunne takast med gange, sykling eller kollektivt. RATP kunne med fordel pekt på viktigheten av et godt samspill (nærlokalisering) mellom disse funksjonane og bustadkonsentrasjonar.	Dette er dekkja gjennom Regional plan for attraktive senter.
Generelt	Planen drøfter ikkje kva verkemiddel som trengs for å nå måla, og om kommunane har desse. Bergen kommune saknar fokus på utvikling av nye verkemiddel for å styre arealutviklinga i riktig retning og sikre gjennomføringskraft i byutviklinga. Bergen meiner spesielt at fortetting i senterområde er ei svært krevjande oppgåve der det ennå manglar verkemiddel for å oppnå optimal gjennomføring.	Sjå drøfting av verkemiddel.
Utviklingstrekk og utfordringar	Planen si framstilling av problemet med luftkvalitet er etter Bergen kommune sitt syn ikkje tilstrekkeleg nyansert/presis. Hovudutfordringane i Bergen har tradisjonelt vore å overhalde grenseverdiane for nitrogendioksid. Samstundes har det sjeldan vært utfordringar med å overhalde utsleppskrava til svevestøv. Nye, strengare utsleppskrav til svevestøv	Planen vert endra gjennom å ta inn noko tekst i kapittel 3.4.4 som nyanserer dette biletet.

	gjer at dette kan verte ein større utfordring i åra som kjem, og gi behov for nye tiltak.	
Regionalt transportsystem	Bergen kommune meiner at føreslåtte transportstrategiar gir eit godt utgangspunkt for å styre transportpolitikken i Hordaland i riktig retning. Forslaget samsvarar generelt godt med kommunale planstrategiar for framtidig byutvikling. Etter Bergen kommunes vurdering er den likevel ikkje tydelig nok mht korleis ein skal nå nasjonale og regionale klimamål.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Det bør komme tydelegare fram at planen anbefaler ein differensiert tilnærming for å nå nullvekstmålet i Bergensområdet. Slik Bergen kommune lesar planforslaget, påpeikast det at nullvekst i de mest sentrale områdene (Bergen) ikkje vil være tilstrekkelig for å nå nullvekstmålet for heile området. Bergen kommune ber Hordaland fylkeskommune om å tydeliggjøre dette forholdet, og inviterer til at fylkeskommunen slutter seg til vedtekne mål i bystyret om redusera personbiltrafikken med 10 % innan 2020 og 20 % innan 2030.	Det kjem tydeleg fram av strategiane i kapittel 4.3 at nullvekstmålet og verkemidla for å nå dette målet er differensiert. For å nå nullvekstmålet er det naudsynt med nedgang i trafikken i sentrale deler av planområdet.
Regionalt transportsystem	Bergen kommune slutter seg til føreslåtte arealstrategi, og understrekar viktigheten av eit styrka samarbeid med regionsenterkommunane i Bergensområdet.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Bergen kommune er tilfreds med at endringar i reisevanane er omtalt som et viktig utviklingstrekk i planforslaget. Etter Bergen kommunes syn kan denne omtalen gjerne understrekes enda sterkare, og peiker på at det nå ligg føre oppdaterte tal for vekst i kollektivtransporten i 2016 (som ikkje er tatt med i planforslaget).	Planforslaget vert oppdatert med nye tal for 2016.
Regionalt transportsystem	Styrking av miljøvenlege transportformer: Bergen kommune sluttar seg til dei omtalte strategiske grepa for å styrkje kollektivtilbodet (både bybane, buss og båt), sykkel og gange ytterligare. Samtidig peiker Bergen kommune på at planforslaget ikkje i tilstrekkeleg nok grad omtalar eller framhevar viktigheten av ei styrka drift av kollektivtransporten for å nå målsettingane. Dersom ein stor del av den forventa veksten i transportbehov skal takast med kollektivtransport, vil eit auka tilbod (drift) av kollektivtransporten være avgjerande.	Planen vert endra slik at dette vert tydelegare. Det blir utarbeidd tekst i kapittel 4.3.5 og det takast inn eit nytt punkt i strategien «styrke miljøvenlege transportformer» i kapittel 4.3.
Regionalt transportsystem	Avgrensa personbiltransporten: Bergen kommune sluttar seg til omtale av restriktive tiltak, men ber om at denne strategien vert utvida – for å avgrense personbiltransporten er det vesentleg å unngå at investeringar i nye vegsamband i og rundt Bergen aukar kapasiteten og etterspørselen for bruk av personbil.	Dette er i tråd med planforslaget.
	Bergen kommune understreker behovet for en sterk kollektivsatsing i og til Bergen i forbinding med realiseringa av store riksvegsamband frå sør og vest for Bergen i perioden 2021-2024. Dette vil vere naudsynt for å lukkast med å vidareføre den flotte veksten i bruk av	Takast til orientering.

	kollektivtransport i Bergen og Bergensområdet som vi har sett dei siste åra.	
Regionalt transportsystem	Bergen kommune sluttar seg ikkje til forslaget om at elbiler skal betale inntil halv takst i bompengar så snart Stortinget opnar for dette. Dette er en krevjande avveging fordi elbilbruken er i ferd med å skyte fart, og vil på eit tidspunkt skape utfordringar med å nå nullvekstmålet. For å bidra til en høgst naudsynt utfasing av fossilbiler, er det samstundes avgjerande å behalde flest mogleg fordelar for nullutsleppsbilar lengst mogeleg. Etter Bergen kommunes vurdering bør betalinga for elbiler i bomringen vurderast nøye både med omsyn til tidspunkt for innfasing og takstnivå.	Planen vert endra på dette punktet der ein slår fast at takstnivået på el-bilar må bli sett i samanheng med innfasing av nullutsleppsbilar, finansieringsbehov og trafikkutvikling.
Regionalt transportsystem	Bergen kommune sluttar seg til ein strategi for kollektivtrafikk på sjø, mellom bydelar i Bergen og mellom Bergen og nabokommunar.	Sjå drøfting regionalt transportsystem.

Fjell kommune		
Fråsegn ved: Kommunestyret		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017 – 2028 er eit sær sars omfattande dokument, og har på mange måtar ei «leksikal form». Planen er likevel vorte meir oversiktig og betre redigert.	Takast til orientering.
Innleiing	<p>For mange av primærkommunar vil det viktigaste med planen vera i kva grad den kan nyttast til å styre planar og tiltak i kommunane, t.d. gjennom bruk av motsegn.</p> <p>Fjell kommune påpeiker at planen innleiingsvis slår fast at planen er meint å vere retningsgivande for kommunal areal- og transportplanlegging. Planen har ikkje juridisk verknad og inneheld ikkje regionale føresegner.</p> <p>Fjell kommune meiner at planen inneheld to ulike versjonar som beskriver planens formelle verknad. Innleiingsvis seier ein at planen «kan danne grunnlag for motsegn til kommunale planforslag...», medan ein i kap. 5 innleiar med å seie... «er det grunnlag for motsegn frå statlege og regionale forvaltningsnivå». Fjell kommune meiner det er utydeleg kva fylkeskommunen eigentleg legg til grunn, og må avklarast i det vidare.</p>	Sjå drøfting av formell verknad.
Overordna mål	<p>Fjell kommune opplever at planen har lukkast med intensjonane om å tydeleggjere korleis den vil bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål. Dei påpeiker likevel at fokuset og forståinga av situasjonen er for knytt til dei 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.</p> <p>Fjell kommune meiner det kan sjå ut som ein i altfor stor grad meiner at innbyggjarar, busetnad og næringsliv skal innretta seg etter kva kollektivtilbod som finns i augneblinken, og i mykje mindre grad det «motsette» -</p>	Sjå drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.

	at kollektiv- og samferdselstilbodet skal utvikle seg på andre forhold i samfunnet sine premisser. Fjell kommune saknar ei meir fleksibel (og kanskje meir realistisk) haldning frå HFK i denne samanhengen.	
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Fjell opplever at arealforvaltninga i kommunane er differensiert i dag, og meiner grunnen verken skuldast kommunale eller regionale planar, men at arealbruken over tid har utvikla seg i samsvar med innbyggjarane sine 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. Fjell kommune ser samstundes behovet for ein auka grad av planmessig og overordna styring av samfunnsutviklinga, og på basis av større geografiske område enn primærkommunane. I den samheng vil slike planar som RATP vere tenlege, om ein unngår at det vert stringente dokument som kanskje målber ei altfor stor tru på overordna plandokument som reiskap for god samfunnsutvikling.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	I denne planen opplever Fjell kommune kanskje at prinsippet om ein fleirkjerna senterstruktur vert fremja på ein måte som kan kome i vegen for ei positiv utvikling utanfor kjerneområda. Fjell kommune meiner at planen i liten grad har teke innover seg at fleire av kommunane i Bergensområdet vil gå saman i vesentleg større einingar, og manglar perspektiv og vurderingar i høve kommunesamanslåingane som vil verte iverksett heilt tidleg i planperioden.	Sjå drøfting av ny kommunestruktur, og drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.
Regionalt transportsystem	Fjell kommune er nøgd med samarbeidet om med HFK om innfartsparkering på Straume, men vil rå fylkeskommunen til å prioritere arbeidet med handlingsplan for innfartsparkering.	Takast til orientering.
Generelt	<u>Vedtaks punkt</u> 1. Kommunestyret 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.	Takast til orientering.
Formell verknad	2. Kommunestyret i Fjell 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. Kommunestyret er samstundes spørjande til retningslinjer i planen som gjev uttrykk for at planen kan heimla motsegn mot kommunale planar og tiltak, og finn at dette ikkje er i samsvar med dei nemnde punkta ovanfor. Kommunestyret vil difor be fylkeskommunen gjere spesifikke vedtak til plandokument som tydeleg presiserer at evt.	Sjå drøfting av formell verknad.

	<p>motsegn berre vil verte vurdert nytta heilt unntaksvis, føreset ei konkret og tydeleg grunngjeving, og berre kan vere aktuelt når ein har hatt grundig kontakt og dialog mellom partane for å finne semje om gode felles løysingar . Kommunestyret meiner at planen på fleire område grip inn i det lokale sjølvstyret og kommunane sine oppgåver som planmynde. Punkt 1.2.2. vil overføre dette ansvaret frå lokalt til regionalt nivå. Kommunestyret meiner at dette er i strid med gjeldane nasjonal politikk og føringar. Vidare meiner kommunestyret at det under punkt 4.2.6. Framtidas utbyggingsmønster ikkje vert teke omsyn til den nye kommunestrukturen som er under utvikling og der behov for utvikling av heile den nye kommunen er særskild viktig for ei vellukka kommunesamanslåing. Kommunestyret har von om semje med fylkeskommunen om dette. Kommunestyret vil samstundes varsle at ein vil vurdere å fremje motsegn mot planen etter § 8.4.2 i Plan- og bygningslova om ein ikkje kjem til ei sams forståing om dette.</p>	<p>Sjå drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster, og drøfting av ny kommunestruktur.</p> <p>Sjå omtale av vesentlege innvendingar frå kommunane i overordna drøfting.</p>
Senterstruktur og utbyggingsmønster.	<p>3. Kommunestyret 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 spreittbygde område. Forvaltning av planen må ikkje hindre ei positiv utvikling i bygdene og utanfor dei største sentra, og legge band på kommunane sitt handlingsrom i arealplanane.</p>	<p>Sjå drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.</p>
Generelt	<p>4. Plandokumentet manglar omtale, drøftingar og perspektiv for kva situasjon som vil gjelde når ei rekke 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.</p>	<p>Sjå drøfting av ny kommunestruktur. Det er usikkert kva arbeid kommunane peiker på at fylkeskommunen skal starte opp.</p>
Overordna mål	<p>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.</p>	<p>Sjå drøfting av klima- og miljømål, og senterstruktur og utbyggingsmønster.</p>
Senterstruktur og utbyggingsmønster	<p>6. Kommunestyret er positivt til differensiert arealforvaltning, men meiner planen er for detaljert og stringent i den samanheng.</p>	<p>Sjå drøfting av differensiert arealforvaltning.</p>
Regionalt transportsystem	<p>7. Kommunestyret er positivt til samarbeidet som ein har hatt med fylkeskommunen når det gjeld</p>	<p>Takast til orientering.</p>

	etablering av fleire innfartsparkeringsplassar. Kommunestyret vil be om at dette arbeidet ikkje stoppar opp, og at fylkeskommunen prioriterer arbeidet med ein konkret handlingsplan for innfartsparkering.	
Generelt	8. Kommunestyret vil elles vise til innhaldet i sitt vedtak 26.11.2015, sak 102/15.	Takast til orientering.

Lindås kommune

Fråsegn ved: Formannskapet

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Lindås kommune har i stor grad lagt til grunn prinsippa i RATP for utviklinga av regionsenteret Knarvik. På same vis vart innspela til førre revisjon av arealdelen, vurdert ut i frå om tiltaka (i kommuneplanen) ville styrka hovudvegane i kommunen.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Er det greitt at det vert lagt begrensing for utbygging og utvikling nord og aust for Knarvik?	Regional plan opnar for at kommunane kan definere lokal senterstruktur og utvikling. Kommunane vert likevel utfordra på å lokalisere hovuddelen av veksten i regionale vekstsoner.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Er det greitt at det ver utarbeidd føringar for rekkjefølgjekrav til reguleringsplanar knytt til kollektivstopp m.a.?	Rekkjefølgjekrav er stilt for å sikre at viktige omsyn som trafikktryggleik og naudsynt infrastruktur er på plass før bustader takast i bruk. Krava er først og fremst stilt til større bustadområde.
Næringsareal og arbeidsplassar	Er det greitt at å utvikle arealkrevjande næringsområde i Lindås kommune sidan tilsvarende område i Bergen skal transformerast til andre føremål?	Ein strategi med «næringsflyttekeder» er skissert for å leggje til rette for å lokalisere næringsverksemd rett utifrå verksemdas behov og kva transport den genererer. Bergen kommune har uansett eit relativt avgrensa potensiale for arealkrevjande næringsverksemd.

Generelt	Er det rom for lokal handlefridom i tilnærminga som RATP skildrar?	Ja, det er rom for lokal handlefridom i kommuneplanane. RATP peikar ut ei retning og utfordrar kommunane til å auke fokus på kompakt utvikling. Dette må bli detaljert i KPA: Vidare er det opp til kommunane å definere lokal senterstruktur.
Retningsliner	5.4: Kva er trygg veg?	Dette er ein faktor som må vurderast særskild i kvart einskild tilfelle. Retningslina kan med fordel bli konkretisert gjennom kommuneplanen.
Retningsliner	<u>Retningsline 6.1:</u> Kor kjem det fram kva type næringsverksemd kommunane skal legge til rette for?	Kva næringsareal kommunane bør legge til rette for er antyda gjennom kart og retningsliner i RATP, men må endeleg vurderast i kommuneplanane.
Retningsliner	Retningsline 7.1: Kva er tilfredsstillande (transporttilhøve) i denne samanheng?	Kva som er tilfredsstillande må bli vurdert i kvart enkelt tilfelle. Hovudpoenget med retningslina er å sikra samordning i tid mellom prioritering av arealbruk og utvikling av transportsystemet.
Retningsliner	<u>Retningsline 7.3:</u> Korleis tolke lokaliteten sin tilgjenge.	Når ein skal definere parkeringsføresegner i kommuneplanen er det viktig at dette blir sett i samanheng med tilgang på andre reisemiddel. Det er utarbeidd regionale tilgjengelegheitskart, men desse bør bli supplert med lokale analyser/vurderingar.
Retningsliner	<u>Retningsline 7.5:</u> Dette tolkar kommunen som ei forplikting til fylkeskommunen?	Ja, det er ei forplikting for alle partar som bidreg til både infrastruktur og drift av kollektivtransporten.
	<u>Vedtak:</u> 1. Kommunestyret i Lindås er positiv til intensjonane med å lage ein regional plan for å styrka samordninga av arealbruk og	Takast til orientering.

	transportutvikling i Bergen og i nabokommunane.	
	2. Kommunestyret ønskjer ikkje ein plan som kan heimla motsegn mot planar og vedtak i primærkommunane. Ein må unngå at planen vert eit dokument som heimlar høvet til å detaljstyre kommunane. Slik det no er formulert utfordrar denne planen vedtekne arealpolitiske mål nedfelt i Lindås kommune sin kommuneplan (arealdel) knytt til vidare utvikling og fortetting av lokalsentre og viktig bustadbygging i bygder, samt i område som har gangavstand til skular og barnehagar.	Sjå drøfting av formell verknad og senterstruktur og utbyggingsmønster.
	3. Kommunestyret meiner at planutkastet legg opp til ei for sterk sentralisering, og at premissar knytt til kollektivtransport er for sterkt styrande for utviklinga av andre viktige samfunnsfunksjonar. Planen vil kunne hindre ei positiv utvikling for fleire geografiske område, både i mindre bygdentre og i meir spreiddbygde område. Forvaltning av planen må ikkje hindre ei positiv utvikling i bygdene utanfor regionsentra, og leggja band på kommunane sitt handlingsrom i framtidige arealplanar.	Sjå overordna drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.
	4. Kommunestyret meiner at planen lukkast med å formidle nasjonale og regionale klima- og miljømål, men at den i for liten grad har vurdert situasjonen for stader med låg eller ingen kollektivdekning, og spreidd busetnad. Utvikling av fleire nullutsleppsilar i områda utanfor regionsentra i kombinasjon med utvikling av betre innfartsparkering har i for liten grad vorte vurdert som strategi for å oppnå miljømål.	Sjå drøfting av klima- og miljømål.
	5. Plandokumentet manglar omtale, drøftingar og perspektiv for kva utvikling som bør skje når fleire av kommunane i Bergensområdet den 1.01.2020 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. På den måten kan planen støtte opp under kommunereforma om å gje fleire oppgåver og meir ansvar til kommunane.	Sjå drøfting av ny kommunestruktur.
	6. Kommunestyret er positivt til tanken om differensiert arealforvaltning, men meiner planen på dette området er for detaljert og har for mange styrande føringar. Sjølvråderetten til primærkommunane må vera førande og at det er ulike utfordringar rundt omkring i regionen.	Takast til orientering.
	7. Kommunestyret vil be om at planen får med at fylkeskommunen skal laga ein konkret	Det er laga ei strategi for innfartsparkering som ligg til grunn for arbeidet med innfartsparkeringsplassar.

handlingsplan for innfartsparkering langs alle viktige transportkorridorar inn mot Bergen.

Meland kommune

Fråsegn ved: Kommunestyret

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Plandokumentet er omarbeidd i ein viss grad, men det er ikkje gjort greie for kva som er endra sidan førre høyring. Det går heller ikkje fram om dei mange merknadene frå kommunane er teke omsyn til eller ikkje, eller korleis drøftingane i den politiske styringsgruppa og administrative koordineringsgruppa er følgt opp. Inntrykket er likevel at dokumentet er blitt ryddigare.	Endringane i dokumenta er lagt fram for styringsgruppa og den administrative gruppa. Takast til orientering.
Generelt	Regional areal- og transportplanen er framleis eit sær s omfattande og ordrikt dokument med karakter av «lærebok» og mykje informasjon om utvalte tema. Det er uklart kvifor enkelte tema er gitt særleg fokus, og det er uklart kva det regionale nivået ønskjer med denne framstillinga, som fører til at heilskapen manglar.	Takast til orientering.
Generelt	Planen har eit sterkt sentraliseringsfokus, er einsidig innretta etter kva kollektivtilbod som fins i dag og overser ei heil rekkje andre kriterier for klimavenleg utvikling. Den regionale areal- og transportplanen er framleis meir oppteken av detaljar i kommuneplanane enn kva grep regionen samla må ta på område som kvar kommune ikkje kan løyse åleine. Samstundes er kunnskapen om kommunal planlegging og lokalsamfunnsutvikling omtrent fråverande. Det å skrive inn utsnitt frå lærebøker er ikkje det same som at stoffet er forstått.	Sjå drøfting av klima- og miljømål, og senterstruktur og utbyggingsmønster. Grep som kvar einskild kommune gjer i sine kommuneplanar vert i sum regionen samla grep. Regional plan gir overordna føringar, den lokale samfunnsutviklinga må bli definert og detaljert gjennom kommunale planprosessar.
Innleiing	Meland kommune viser til avklaringa av planens formelle verknad i kap. 1.2.2 og retningsline 1, og meiner dei er motstridande, utydelege og juridisk uklare. Meland kommune påpeiker at i vanleg lovforståing og normalt planarbeid er bruk av retningsliner vs. føresegner avgjerande for kva rettar og plikter planen heimlar. Meland kommune ser dette som eit forsøk på å skaffe seg heimel til å detaljstyre kommunane. Meland kommune meiner at det regionale nivået gjennom denne planen ser ut til å ha forsterka behovet for å detaljstyre kommunane.	Sjå drøfting av formell verknad av regional plan. RATP er ein overordna plan som

		gir rammer for kommunal planlegging. I ei integrert byregion er det ein fordel med felles føringar og retningsliner for å skape ei felles og føreseieleg ramme for vidare planlegging og utvikling.
Overordna mål	Overordna mål og underkapitla om ein konkurransedyktig vekstregion (2.1) og berekraftig mobilitet (2.3) er godt formulert. Administrasjonen vurderer at det er gjort nokre endringar i tråd med høyringsuttaler og drøftingane i styringsgruppa/ administrativ koordineringsgruppe.	Takast til orientering.
Overordna mål	Meland kommune meiner at fylkeskommunen har lukkast med å få fram intensjonane på korleis den vil bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål, meir ser likevel ikkje at forståinga av heilskapen er til stades.	Takast til orientering. Sjå drøfting av klima- og miljømål.
Overordna mål	« <i>Arealbruksmønsteret må bygge opp under kollektivtransporten og infrastruktur for gåing og sykling</i> ». Dette kunne tolkast positivt som at arealbruksmønsteret kan skape nye vilkår for kollektivtransporten, føre til auka satsing, utvida tilbod og nye liner, og satsing på gang- og sykkelvegar framfor nye bilvegar. Men i planen er arealbruksmønsteret knytt til eksisterande kollektivmønster og eksisterande gang- og sykkelvegnett. Begge deler er lite utvikla utanom Bergen. Fokuset på eksisterande kollektivmønster gjennomsyrrer planskildring og tiltak.	Arealbruksmønsteret i Bergensområdet er per i dag relativt spreitt og vanskeleg å betene med kollektivtransport på ei rasjonell måte. Med avgrensa ressursar til drift og utvikling av kollektivtransporten er det naudsynt å prioritere og utnytte kapasiteten i eksisterande system i større grad.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Her blir det avslørt at all vekst eigentleg bør skje i Bergen kommune. Men sidan denne regionen har mange kommunar som alle har mål om vekst i eigen kommune, innser det regionale nivået at dette er lite realistisk. Kva verdiar og potensiale for vekst og utvikling som faktisk fins i kommunane, til beste for regionen og Bergen, seier den regionale planen i denne samanhengen ingenting om. Når det først er så gale at kommunane ønskjer vekst og utvikling, må ein i alle	Planen peiker på at det er fordelar med å fordele veksten på fleire senterområder og at ikkje all veksten skjer i sentrale deler av Bergensområdet. Mellom anna for å få meir likeverdige straumar i transportsystemet. Det er eit sentralt poeng i planen å avgrense transportbehovet som blir danna av

	<p>fall sjå til at transportsystemet i Bergen ikkje blir overbelasta.</p> <p>Meland og Radøy får ikkje noko lokalsenter utanom kommunesenteret, men Lindås, Askøy, Fjell og Os kan få lov til å vurderer fleire definerte lokalsenter under føresetnad av at dei er knytt opp til hovudstrukturen for kollektivsystemet. For Meland sin del er utbygging nær Vikebø senter teke ut i den reviderte planen.</p>	<p>befolkningsvekst. Planen gir føringar for korleis veksten bør skje for å dempe transportbehovet, ikkje for å avgrense mogelegheitene for vekst.</p> <p>Det er ei misforståing at planen berre opnar for at nokre kommunar kan definere lokalsenter, dette gjeld alle kommunar. Planen vert tilrådd endra for å tydeleggjere dette. Sjå overordna drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.</p>
Senterstruktur og utbyggingsmønster	<p>Arealutviklinga i kommunane skal skje i tilknytning til stamlinene i kollektivsystemet. Dette kravet slår beina under all satsing på klimavenleg arealplanlegging. Kollektivtilbodet i tilknytning til stamlinene er langt frå godt nok til å vere eit reelt alternativ til auka biltrafikk. Det fins mange andre kriteria for klimavenleg og berekraftig arealplanlegging enn å klistre seg til stamlinene i kollektivsystemet, sjølv om regionale styresmakter ikkje ser det.</p>	<p>Føringane for det regionale utbyggingsmønsteret er sett for å bidra til å nå regionale og nasjonale mål om reduserte utslipp og nullvekstmål for personbiltransporten. Sistnemnte er ikkje berre gitt ut i frå klimaomsyn, men det er også ei løysing på utfordringar med kapasitet og framkomst i transportsystemet.</p>
Senterstruktur og utbyggingsmønster	<p>Fylkeskommunen ber også om tilbakemelding på prinsippet om differensiert arealforvaltning og regionale vekstsoner. Til dette er å seie at arealplanlegging og –forvaltning i kommunane er differensiert i dag. Arealbruken har utvikla seg i takt med innbyggjarane sine behov, og både politikarane og administrasjonen har stor lokalkunnskap og høg kompetanse til å forme utviklinga i samsvar med behova, innafor overordna rammer og nasjonale retningsliner.</p>	<p>Takast til orientering.</p>

Generelt	Ein regional plan vil vere tenleg for å samordne samfunnsutviklinga over eit større geografisk område, men det nyttar ikkje når den regionale planen blir eit nærsynt dokument. Her er verken rom for dialog eller samarbeid. Det føregår omfattande arbeid knytt til kommunale klimatiltak, spissa næringsutvikling, målretta samarbeid med universitetet, forskingsmiljø og andre utdanningsinstitusjonar, utstrekt samarbeid på tvers av kommunegrensar (t.d. i regi av det statlege Byregionprogrammet, ByR) og ikkje minst Unesco sitt Biosfæreprosjekt for Nordhordland sin del. I Nordhordland er det også mykje interkommunalt planarbeid, og ikkje minst interkommunalt samarbeid om næringsutvikling, med sterk deltaking frå store næringslivsaktørar. Den regionale planen overser dette fullstendig.	Den regionale planen vil ikkje stå i vegen for vidareføring av desse prosessane og prosjekta.
Generelt	<p>Dei regionale vekstsonene som er definert står i vegen for ei positiv utvikling, også i klimavenleg forstand. Det er t.d. ikkje teke omsyn til at økonomisk, kulturell, sosial og teknisk infrastruktur er avgjerande for aktivitetsnivået. Den regionale planen legg opp til bustadmangel fordi det vil bli bygd for få bustader til å dekke behovet, om planen skulle bli etterlevt. Det er prisdrivande og samfunnsøkonomisk lite gunstig, kan føre til uønska flyttestraumar og tappar regionen for arbeidskraft og kapital.</p> <p>Planframlegget manglar elles perspektiv på kommunesamanslåing, som mange kommunar står framfor.</p>	<p>Kommuneplanane må sannsynleggjere at ein får dekkast bustadbehovet for perioden planen skal gjelde for. Dersom lokale vurderingar og analyser viser at dei regionale føringane ikkje let seg gjennomføre, vil dette vere utgangspunkt for dialog mellom partane i samband med den kommunale planprosessen.</p> <p>Sjå overordna drøfting.</p>
Bustadområde	I underkapittel 4.4 blir utbyggingsmønsteret vidare utdjupa til at nye bustader bør komme som leilegheiter eller andre kompakte utbyggingsformer. Dette inneber at andre «arealreservar» for bustadbygging i kommunane bør «fjernast»; administrasjonen reknar med at ein her meiner ut av kommuneplanen.	Gjennom retningslinene i planen er kommunane oppmoda om at utbyggingsområde i kommuneplanen som enno ikkje er regulert blir vurdert på nytt ved rullering av kommuneplanen dersom dei er i strid med den regionale planen.
	Utanfor dei regionale vekstsonene skal omsynet til arealverdiar vektleggjast sterkt. Etter det administrasjonen kan sjå er konsekvensane av å ta omsyn til arealverdiar – slik dette er presentert i planen – synonymt med fråflytting og gjengroing av landskapet. Administrasjonen vil sterkt understreke at arealverdiane er mykje meir grundig vurdert samanheng og betre ivaretatt i kommuneplanen.	Prinsippet om differensiert arealforvaltning vil bety at arealverdiar skal bli vektlagt sterkt utanfor dei regionale vekstsonene. Ikkje for å hindre utvikling, men

		<p>som eit signal om at i desse områda blir arealverdiar tillagt meir vekt enn eventuelle transportkonsekvensar av utbygginga. Konkret vurdering av arealverdiar vil framleis skje gjennom kommuneplanen.</p>
Regionalt transportsystem	<p>Meland kommune viser til kap. 4.3 i RATP og kap. 7 i RTP, som er tilnærma identiske. Det er uklart kva plan som eigentleg «eig» dette temaet.</p>	<p>Det er utarbeidd eit felles kapittel for så synleggjere at areal- og transportpolitikken skal bli følgt opp både gjennom transportplanlegging og arealforvaltning.</p>
Regionalt transportsystem	<p>Det er ei einseitig vektlegging av at personbiltrafikken skal ned, utan at kollektivtilbodet styrkast tilsvarande.</p>	<p>Fylkeskommunen arbeider gjennom kollektivstrategien for å stadig utbetre kollektivtilbodet innanfor dei rammene ein har.</p>
Regionalt transportsystem	<p>Administrasjonen legg til grunn at aktuelle kommunar blir trekt inn i arbeidet om å lage ein handlingsplan for innfartsparkering, og ein eigen trafikkplan som skal gje tilråding om framtidige båtsamband i fylkesregionale regi. Eit utvida båttilbod frå Nordhordland / Frekhaug vil i særklasse avlaste den vegbaserte trafikken til og frå Bergen sentrum. Det bør vere aktuelt å satse på utvikling av null- og lågutsleppsteknologi, med hjelp av statlege tilskotsordningar / støtte.</p>	<p>Sjå overordna drøfting av kollektivtilbodet.</p>
Retningslinjer	<p>Retningslinene er svært detaljerte og til dels heilt sjølvsegte og unødvendige. Det er vel ingen kommunal arealplanleggjar, samfunnsplanleggjar eller politikar som treng å bli minna om at kommunane bør ha ein bustadreserve i samsvar med befolkningsprognosar, t.d. Her er mange døme på tilsvarande dokumentfyll.</p>	<p>Takast til orientering.</p>

Generelt	<p>Mange kartfigurar er små og uleselege, dette bør rettast opp. Mange er såpass utydelege at det ikkje eingong nyttar å forstørre skjermbiletet.</p> <p>Oppsummert er det vanskeleg å forstå at det plandokumentet som ligg føre er i samsvar med den utviklinga som den politiske leiinga i styringsgruppa ønskjer for Bergensregionen.</p>	<p>Etter vedtak i fylkestinget vil planen gå gjennom redaksjonelle endringar der ein mellom anna vil forbetre figurar så langt det let seg gjere.</p> <p>Takast til orientering.</p>
	<p><u>Vedtak:</u></p> <p>1. Kommunestyret i Meland er i prinsippet positivt innstilt til eit samarbeid mellom lokale og regionale forvaltningsnivå, og støtter i utgangspunktet intensjonane om å lage ein regional plan for auka samordning om arealbruk og transportutvikling.</p>	Takast til orientering.
	<p>2. Kommunestyret ser ikkje at framlegget til regional areal- og transportplan (ATP) representerer ei slik tenleg samordning. Kommunestyret ønskjer ikkje ein plan som gjev heimel for regionale styresmakter til å detaljstyre kommunane.</p>	Sjå overordna drøfting av formell verknad og vesentlege innvendingar frå kommunane.
	<p>3. Planframlegget er utydeleg på formell verknad. Kommunestyret påpeiker at motsegn berre skal vurderast unntaksvis, og då berre når alle lov- og forskriftsfesta måtar for kontakt og dialog er nytta utan at det er oppnådd semje.</p>	Sjå overordna drøfting av formell verknad og vesentlege innvendingar frå kommunane.
	<p>4. Kommunestyret meiner at det nye planframlegget framleis legg opp til ei for sterk sentralisering, og at premisser knytt til dagens kollektivtransport er for sterkt styrande for utviklinga av andre viktige samfunnsfunksjonar. Den sterke sentraliseringa hindrar ei heilskapleg og positiv utvikling i kommunane og regionen, og legg band på kommunane sitt handlingsrom i arealplanlegginga.</p>	Sjå overordna drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.
	<p>5. Planen lukkast med å formidle nasjonale og regionale klimamål, men lukkast ikkje med å omsette måla til ei samordna arealplanlegging, utover noko aktivitet i regionsentra. Prinsippet for differensiert</p>	Takast til orientering.

	arealforvaltning er bra, men planen er for detaljert og nærsynt til å få betydning.	
	6. For nærare kommentarar vert det vist til saksutgreiinga. Kommunestyret viser elles til formannskapet sin høyringsuttale frå møte 26.08.2015, sak FS-100/2015.	Takast til orientering. Sjå høyringsrapport for 2015 for kommentarar til innspel.
	7. Meland kommunestyre meiner at planen på fleire område grip inn i det lokale sjølvstyret og kommunane si oppgåve som planmyndighet. Punkt 1.2.2. vil kunne overføre ansvar frå lokalt til regionalt nivå. Meland kommunestyre meiner at dette er i strid med gjeldande nasjonal politikk og føringar. Vidare meiner kommunestyret at det under punkt 4.2.6. «Framtidas utbyggingsmønster» ikkje blir tatt omsyn til den nye kommunestrukturen som er under utvikling, og at det alt er etablert fleire lokale vekstsoner enn det som er omtalt i planen. Kommunestyret vil med bakgrunn i dette varsla motsegn etter paragraf 8-4 i plan og bygningsloven.	Sjå overordna drøfting av formell verknad og vesentlege innvendingar frå kommunane.
	8. RATP må ta større omsyn til forskjellar mellom distrikt og by/tettbygd strøk, til dømes under «overordna mål» der vekst i persontransport skal skje ved kollektivtrafikk, sykkel og gange i Bergensområdet. Vekst i kommunar med mykje distrikt og lange avstandar vil ikkje skje berre med gang- og sykkelvei.	Målsettinga er overordna og gjeld heile planområdet som heilskap. I kapittel 4.3 er dette differensiert i tråd med innspelet.

Os kommune

Fråsegn ved: Kommunestyret

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Os kommune støttar fortsatt dei overordna måla og strategiane i planen.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	<p>Planen reiser fleire viktige problemstillingar som Os kommune støttar. Men planen sin definisjon av senterstruktur og vekstområder er litt uklar.</p> <p>For Os sin del er Osøyro definert som eit regionsenter i planen, mens Flåten er definert som eit lokalsenter. Nærsenter er tatt ut av den regionale planen. Dette er ikkje i samsvar med nyleg vedtatt samfunnsdel for Os. Os kommune har òg starta eit eige arbeid for å definere Senterstruktur i kommunen i samsvar med krav i Regional plan for attraktive senter i Hordaland. I tillegg har vi få utarbeida ein overordna Handelsanalyse.</p>	<p>Sjå drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.</p> <p>Lokalsenter og nærsenter er ikkje vist i den regionale planen fordi dette skal bli fastsett i kommuneplanane.</p>

Senterstruktur og utbyggingsmønster	<p>Det nye store utviklingsområdet i Lyseparken er heller ikkje tatt med. Når Regional areal- og transportplan for Bergensområdet ikkje har med Lyseparken i kartet over senterstrukturen, er Os kommune uroa for kva betyding dette får i høve motsegn på komande planarbeid. Os kommune ønskjer å utvikle både Osøyro og Lyseparken slik at områda supplerer og utfyller kvarandre og slik styrker kommunen i konkurransen med dei andre kommunane i Bergensområdet.</p> <p>Os kommune ønskjer at Lyseparken vert definert som framtidig lokalsenter.</p>	<p>Sjå drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.</p> <p>Os kommune står fritt til å definere lokal senterstruktur i kommuneplanen.</p>
Regionalt transportsystem	Os kommune støttar satsinga på kollektivtransport, sykkel og gange.	Takast til orientering.
Bustad	Os kommune støttar framlagte mål og delmål under tema bustadområde.	Takast til orientering.
Næringsareal og arbeidsplassar	Os kommune har stor utpendling, særleg mot Bergen. Det er eit overordna mål i samfunnsplanen at fleire skal finne tenleg arbeid i nærleiken av der dei bur. Os er ein liten og kompakt kommune og med utbygging av gode gang- og sykkelveggar ligg det godt til rette for å bu på Osøyro og jobbe i Lyseparken og visa versa. Lyseparken oppfyller alle krav om nærleik til kommunikasjon. På sikt vil det også vere naturleg å bygge opp eit lokalsenter i området. Os kommune meiner difor E39 og Lyseparken i langt større grad burde vore tatt inn i Regional areal- og transportplan. Elles støttar Os kommune framlagte mål og delmål under tema næringsareal og arbeidsplassar.	<p>Gjennom prinsippa i kapittel 4.5 opnar regional plan opp for fleire ulike typar næringsutvikling.</p> <p>Planen opnar også opp for å definere lokal senterstruktur.</p> <p>Utviklinga i Lyseparken må bli sett i samanheng med nivået i senterstrukturen, og i lys av mål og retningsliner i regionale planar.</p>
Natur, kulturmiljø og landskap	Os støttar planforslaget sin tilnærming på dette temaet.	Takast til orientering.
Retningsliner	Os kommune har ingen særlege merknader til retningslinene.	Takast til orientering.
Handlingsprogram	Os kommune er ein naturleg samarbeidspartnar i samband med fleire av desse tiltaka.	Fylkeskommunen vil invitere til samarbeid der det er naturleg.
	<p><u>Vedtak:</u></p> <p>Os kommunestyre sluttar seg til vurderingane som er gjort i saka.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Planprogrammet er svært generelt og gjer stor moglegheit for tolking. Dette gjer at det vanskeleg kan tilpassast lokale høve i Os kommune. · Lyseparken må inkluderast spesifikt i konklusjonen. Administrasjonen får fullmakt til å bake dette inn. 	Takast til orientering.

Osterøy kommune

Fråsegn ved: Plan og teknisk forvaltning

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Planen byggjer på eit godt og breitt faktagrunnlag. Kommunen er samd i målsettingane og strategiane som ligg til grunn for å nå måla om ei berekraftig vekst i Bergensområdet, der det må vera eit fokus å ta mest mogleg av veksten som kollektivtransport eller gange og sykkel i dei regionale vekstsonene. Osterøy kommune er og samde i at kommunane utanfor vekstsonene bør i si planlegging legge til rette for å minimera transportbehovet.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Det er positivt at det er eit fokus på eit kollektivtilbod til sjøs i planen. Osterøy kommune meiner det at det i større grad framover må vurderast løysingar for persontransport på sjø med teknologi som ikkje nyttar fossilt brensel. Osterøy voner at dei kan verte involverte i Trafikkplan for båttilbodet i fylket.	Sjå overordna drøfting av regionalt transportsystem.
Generelt	For å sikra at kommunane kan følgje opp dei gode føringane i den regionale planen bør det leggjast opp til økonomiske støtteordningar som kan gje kommunane ressursar til å realisera eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem.	

Sund kommune

Fråsegn ved: Kommunestyret

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Sund kommune støtter opp om vurderingane til Fjell og Øygarden kommune.	Takast til orientering.
	<u>Vedtak:</u> 1. Kommunestyret er positiv til regional planlegging i eit samarbeid mellom regionale og lokale forvaltningsnivå, og støttar intensjonane med å lage ein regional plan for ei auka samordning av arealbruk og transportutvikling.	Takast til orientering.
	2. Kommunestyret i Sund 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. Kommunestyret er samstundes spørjande til retningslinjer i planen som gjev uttrykk for at planen kan heimla motsegn mot kommunale planar og tiltak, og finn at dette ikkje er i samsvar med dei nemnde punkta ovanfor. Kommunestyret vil difor be fylkeskommunen gjere spesifikke vedtak til 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 grundig kontakt og dialog mellom	Sjå drøfting av formell verknad.

	<p>partane for å finne semje om gode felles løysingar. Kommunestyret meiner at planen på fleire område grip inn i det lokale sjølvstyret og kommunane sine oppgåver som planmynde. Punkt 1.2.2. vil overføre dette ansvaret frå lokalt til regionalt nivå. Kommunestyret meiner at dette er i strid med gjeldane nasjonal politikk og føringar. Vidare meiner kommunestyret at det under punkt 4.2.6. Framtidas utbyggingsmønster ikkje vert teke omsyn til den nye kommunestrukturen som er under utvikling og der behov for utvikling av heile den nye kommunen er særskild viktig for ei vellukka kommunesamanslåing. Kommunestyret har von om semje med fylkeskommunen om dette. Kommunestyret vil samstundes varsle at ein vil vurdere å fremje motsegn mot planen etter § 8.4.2 i Plan- og bygningslova om ein ikkje kjem til ei sams forståing om dette.</p>	<p>Sjå drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster, og drøfting av ny kommunestruktur.</p> <p>Sjå omtale av vesentlege innvendingar frå kommunane i overordna drøfting.</p>
	<p>3. Kommunestyret 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 spreiddbygde område. Forvaltning av planen må ikkje hindre ei positiv utvikling i bygdene og utanfor dei største sentra, og legge band på kommunane sitt handlingsrom i arealplanane.</p>	<p>Sjå drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.</p>
	<p>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.</p>	<p>Sjå drøfting av ny kommunestruktur. Det er usikkert kva arbeid kommunane peiker på at fylkeskommunen skal starte opp.</p>
	<p>5. Fylkeskommunen ber om tilbakemelding på om planen er tilstrekkeleg tydeleg på korleis den vil bidra til å nå 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.</p>	<p>Sjå drøfting av klima- og miljømål, og senterstruktur og utbyggingsmønster.</p>
	<p>6. Kommunestyret er positiv til differensiert arealforvaltning, men meiner planen er for detaljert og stringent i den samanheng.</p>	<p>Sjå drøfting av differensiert arealforvaltning.</p>
	<p>7. Kommunestyret er positiv til samarbeidet som ein har hatt med fylkeskommunen når det gjeld etablering av fleire innfartsparkeringsplassar. Kommunestyret vil be om at dette arbeidet ikkje</p>	<p>Takast til orientering.</p>

	stoppar opp, og at fylkeskommunen prioriterer arbeidet med ein konkret handlingsplan for innfartsparkering.	
--	---	--

Vaksdal kommune		
Fråsegn ved: Kommunestyret		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Denne planen legg opp til konsentrert arealbruk og attraktive by- og tettstadutvikling i regionale vekstsoner, som grunnlag for måloppnåing. Å utnytte transportinfrastrukturen betre og meir effektivt er eit viktig prinsipp.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Vaksdal kommune vil peike på at den gunstige plasseringa langs Vossebana og satsing på vekst, utvikling og fortetting i stasjonsbyane Vaksdal, Stanghelle og Dale set kommunen i ein særstilling, og byggjer opp under kundegrunnlaget for miljø- og klimavenleg transport med tog. Vaksdal kommune må difor inkluderast i omgrepet <i>regional vekstzone</i> , som inneber å ta i bruk moglegheitene Vossabana representerer mellom regionsentra Bergen og Voss.	Sjå overordna drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Arealressursane i stasjonsbyane er avgrensa, og må forvaltast ut frå eit regionalt perspektiv, og ikkje som lokal vekstzone kring kommunesenter og definerte lokalsenter, der ein utnyttar ledig kapasitet i sosial og teknisk infrastruktur og omsynet til grønstruktur og arealverdiar står sterkt, og der fylkeskommunen tilrår satsing på arealkrevjande næringsetablering. Dette vil legge store restriksjonar for potensialet for vekst, utvikling og klima- og miljøvenleg transport. Det er difor viktig at tettstadene med jernbanestasjonar vert inkludert i omgrepet regional vekstzone (vekstkorridor).	Planen er ikkje til hinder for å etablere arbeidsplassintensive næringar i stasjonsstadene, men planen angir at <i>større</i> konsentrasjonar bør bli lokalisert i regionale vekstsoner. Sjå overordna drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster, og næringsareal og arbeidsplassar.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	<u>Vedtak:</u> Denne planen legg opp til konsentrert arealbruk og attraktive by- og tettstadutvikling i regionale vekstsoner, som grunnlag for måloppnåing. Å utnytte transportinfrastrukturen betre og meir effektivt er eit viktig prinsipp. Vekst i omlandskommunane til Bergen skaper auka etterspørsel etter transport på innfartsårene. Vaksdal kommune vil peike på at den gunstige plasseringa langs Vossebanen og satsing på vekst, utvikling og fortetting i stasjonsbyane Vaksdal, Stanghelle og Dale set kommunen i ein særstilling, og byggjer opp under kundegrunnlaget for miljø- og klimavenleg transport med tog. Vaksdal kommune må difor inkluderast i omgrepet <i>regional vekstzone</i> , som inneber å ta i bruk moglegheitene Vossabane representerer som ein <i>vekstkorridor</i> . Det er difor viktig at tettstadene med jernbanestasjonar vert inkludert i omgrepet regional vekstzone (vekstkorridor).	Sjå overordna drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster, og næringsareal og arbeidsplassar.

Regionalt transportsystem	Den statlege planlegginga og framføring av ny trasé for E16 og jernbane aust for Bergen er viktig bidrag til utvikling av det regionale transportsystemet. Planen bør tydeleggjere dette. Jernbane må innarbeidast i det regionale transportsystemet.	E16 er tydeleg trekt fram som prioritet i RTP for Hordaland. Jernbanelina til Arna er vist som ein del av hovudstrukturen for kollektivsystemet.
Handlingsprogram	Byvekstavtalen er ei samkøyring av <i>bymiljøavtalen</i> og <i>byutviklingsavtalen</i> , og skal innehalde mål og verkemiddel for auka kollektivdel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordna arealføringar som bygger opp under miljøvenleg transport. Det er viktig for Vaksdal å verte inkludert i arbeidet med <i>byutgreiinga</i> og i neste steg <i>byvekstavtalen</i> .	Staten har avgjort at i første generasjon byvekstavtale er det berre Bergen blant kommunane i planområdet som er part. Forhandlingane om andre generasjons avtale vil starte opp i 2018, då vil ein vurdere om kommunane Askøy, Os, Fjell og Lindås skal bli inkludert i avtalen.
Handlingsprogram	I tiltakslista er det oppført <i>Mogelegheitsstudie på massehandtering i Bergensområdet</i> , utan at dette har planomtale. Sett i lys av dei store utbyggingane av samferdselsprosjekt som kjem ulike stader i fylket, og særleg aktuelt for Vaksdal kommune med ny trasé for E16 og jernbane, er det ønskeleg at Hordaland fylkeskommune utarbeider ein forvaltningsplan for overskotsmasse. Vaksdal kommune er ein aktuell samarbeidspart.	Dette er i tråd med handlingsprogrammet til planen.

Øygarden kommune

Fråsegn ved: Kommunestyret

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017 – 2028 er eit sær s omfattande dokument, og har på mange måtar ei «leksikal form». Planen er likevel vorte meir oversiktlig og betre redigert.	Takast til orientering.
Innleiing	Øygarden kommune meiner at for mange av primærkommunane 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. Øygarden kommune meiner at planen inneheld to ulike versjonar som beskriver planens formelle verknad. Innleiingsvis seier ein at planen «kan danne grunnlag for motsegn til kommunale planforslag...», medan ein i kap. 5 innleiar med å seie... «er det grunnlag for motsegn frå statlege og regionale forvaltningsnivå». Øygarden kommune meiner det er utydeleg kva fylkeskommunen eigentleg legg til grunn, og må avklarast i det vidare.	Sjå overordna drøfting av formell verknad av regional plan.

	For Øygarden kommune det heilt avgjerande for vurderinga av om planen har heimel som motsegngrunnlag.	
Overordna mål	<p>Øygarden kommune meiner at planen er tilstrekkelig tydeleg på korleis den vil bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål. Samstundes meiner Øygarden at fokuset og forståinga for 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, der t.d. kollektivtilbodet manglar eller er lite utbygd.</p> <p>Øygarden kommune meiner at planen i for stor grad ser ut til å meine at innbyggjarar, busetnad og næringsliv skal innretta seg etter kva kollektivtilbod som finst i augneblinken, og i mykje mindre grad at kollektiv- og samferdselstilbodet skal utvikla seg på andre forhold i samfunnet sine premisser. Øygarden saknar her i meir fleksibel haldning frå fylkeskommunen.</p> <p>Eit slikt utgangspunkt fryktar Øygarden kommune at er meir sementerande enn utviklande for samfunnet.</p>	<p>Takast til orientering.</p> <p>Sjå drøfting av klima- og miljømål, og senterstruktur og utbyggingsmønster.</p>
Senterstruktur og utbyggingsmønster	<p>Øygarden kommune opplever at arealforvaltninga i kommunane er differensiert i dag, og meiner grunnen verken skuldast kommunale eller regionale planar, men at arealbruken over tid har utvikla seg i samsvar med innbyggjarane sine 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.</p> <p>Øygarden kommune ser samstundes 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 RATP vere tenlege, om ein unngår at det vert stringente dokument som kanskje målber ei altfor stor tru på overordna plandokument som reiskap for god samfunnsutvikling.</p>	<p>Takast til orientering.</p> <p>Ei regional plan gjev overordna føringar og strategisk retning for samfunnsutviklinga. Dette må bli detaljert gjennom kommunal planlegging.</p>
Senterstruktur og utbyggingsmønster	<p>Øygarden kommune opplever i denne planen at prinsippet om fleirkjerna senterstruktur kanskje 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 hindra dette.</p> <p>Øygarden kommune meiner dette er særleg relevant når det vert vedteke at fleire av kommunane i Bergensområde vil gå saman i vesentleg større einingar. Øygarden kommune påpeiker at planen manglar perspektiv og vurderingar i høve kommunesamanslåingane. Øygarden viser til nyhendesak frå møte i regionrådet 20. februar: <i>«Regionrådet er oppteken av at planen ikkje må koma i strid med det som går klart fram av intensjonsavtalen for en ny kommune i regionen der det står det skal arbeidast for å vidareføra ein desentralisert busetnad med levande bygger.»</i></p>	<p>Sjå overordna drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.</p> <p>Sjå overordna drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.</p>
Generelt	<u>Vedtak</u>	

	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.	Takast til orientering.
Innleiing	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 grunngeving, 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.	Takast til orientering. Sjå drøfting av formell verknad. Verknaden av ei regional plan er ei direkte følge av plan- og bygningslova.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	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 spreiddbygde område.	Sjå drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.
	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.	Sjå drøfting av ny kommunestruktur. Det er usikkert kva arbeid kommunane peiker på at fylkeskommunen skal starte opp.
	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.	Sjå drøfting av klima- og miljømål, og senterstruktur og utbyggingsmønster.
	6 Kommunestyret er positivt til differensiert arealforvaltning, men meiner planen er for detaljert og stringent i den samanheng.	Sjå drøfting av differensiert arealforvaltning.
	7 Kommunestyret vil elles vise til innhaldet i sitt vedtak 09.12.2015, sak KS. 100/15.	Sjå eigen høyringsrapport for merknader og kommentarar.

INNSPEL FRÅ REGIONALE STATSETATAR

Bane NOR		
Fråsegn ved: Plan og teknikk, Forvaltning og samfunnskontakt		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Bane NOR viser til Jernbaneverket sin uttale til offentlig ettersyn datert 27. september 2015. Vi har ingen ytterligere merknader.	Takast til orientering.

Fylkesmannen		
Fråsegn ved: Assisterande Fylkesmann		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Fylkesmannen finn det positivt at Hordaland fylkeskommune no har utarbeidd eit revidert framlegg til regional areal- og transportplan. Fylkesmannen vil særleg trekke fram at det no er gjeve ei nærare kopling til transportsida.	Takast til orientering.
Overordna mål	Fylkesmannen har merka seg at nullvekstmålet no er gjeve ein tydelegare plass i plandokumentet, i samsvar med mellom anna signal frå departementet. Fylkesmannen vil her særleg minne om at Regional areal- og transportplan er ein plan som skal leggje føresetnader på mellom anna kommunane si arealplanlegging i tida framover gjennom byvekstavtalar. Fylkesmannen finn det såleis positivt at det no er utarbeidd eit framlegg til å definera nærare korleis ein skal handsame nullvekst målet i Bergensområdet. Fylkesmannen støttar difor dei løysingane fylkeskommunen lanserer i kap. 4.3	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Fylkesmannen vil minne om at om ein skal kunne nå nullvekstmålet, må det skje både meir konsentrasjon av bustadutbygging sentralt i kommunane samstundes som det må sikrast særst gode kollektivtransport- og gang-/sykkeltilbod til/frå desse sentrale vekstområda, dvs. eit tilbod som sikrar at konkurransen mot privatbil vert jamna meir ut. I dag er det mest berre sentrale deler av Bergen som har eit slikt tilbod på plass, noko som speglast av data frå reisevaneundersøkingar.	Dette er i tråd med intensjonane i planen.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Fylkesmannen finn at planen framleis legg for vide rammer for kommunane si arealplanlegging. Planen burde særleg vore klårare med omsyn til kvar framtidig vekst skal kome og kor høg utnytting det bør vere i regionale vekstområde. Planen vil difor framleis for oss berre kunne vere eit supplement til den statlege planretningslina for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging. Merknadane våre i uttalen frå 29.09. 2015 står ved lag.	Sjå overordna drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.
Næringsareal og arbeidsplassar	Det er vidare gjort nokre betringar når det gjeld omtale av mogleg potensiale for nye næringsområde i planområdet som vi har vore kritiske til. Fylkesmannen er likevel ikkje nøgd med korleis dette temaet er handsama i planframlegget. Kartet som er vist i kap. 4.5.8 meiner vi	Sjå overordna drøfting av næringsareal og arbeidsplassar.

	ikkje gjev nyttig informasjon, men heller er eigna til å skape uvisse om kor det er eit reelt potensiale for arealkrevjande næring til å kunne etablera seg i framtida.	
--	---	--

Jernbanedirektoratet

Fråsegn ved: Region sør og vest – ved fungerande leiar

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Jernbanedirektoratet meiner at det i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er gjennomført eit svært godt planarbeid som vi bidra til betre samordning av areal- og transport i og til reduksjon i klimagassutslepp.	Takast til orientering.
Overordna mål	Jernbanedirektoratet støtter opp om måla for planen, og merker seg at nullvekstmålet er betre inkorporert i regionalplanen nå enn det var lagt opp til i planprogrammet. Dette er i tråd med nasjonal tenking og ein styrke for planen. Fokus på nullvekstmålet er også naudsynt for å kunne realisere målsettingane i Klimaplan for Hordaland.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Målsettinga om eit arealeffektivt og klimavennlig utbyggingsmønster er særst viktig. Derfor blir også behovet for ein samla arealstrategi for Bergensområdet ein viktig føresetnad slik det kommer frem i planforslaget.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Jernbanedirektoratet er opptatt av å styrke kollektivknutepunkt og fortetting i og nær disse. Regionalplanen legger vekt på at kollektivtransport bør være strukturerande for eit framtidig utbyggingsmønster. Samtidig er det sjølvsagt viktig med eit godt kollektivsystem for å få til ein god byutvikling. Byutvikling og kollektivtransport må gjensidig stø opp om kvarandre slik det poengterast i planen. Jernbanedirektoratet vil peika på at dette også må gjelda for lokaliseringa av offentleg service, statlege arbeidsplassar m.m. Jernbanedirektoratet meiner grepet med konsentrert utvikling i lokale og regionale vekstsoner kan være eit godt grep for å fremja ein ønska utvikling. Å fokusera på utnytting av areal i regionsentera vil vær eit nyttig grep.	Regional plan for attraktive senter har retningsliner for lokalisering av desse tenestene og funksjonane. Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Jernbanedirektoratet merkar seg at Indre Arna trekkast fram som eit senter som kan fungera som eit senter med regionale funksjonar for fleire kommunar, og at Bergen kommune oppmodast til å legge til rette for å utvikle Arna som eit attraktivt regionsenter for kommunane i øst. Dette støtter Jernbanedirektoratet fullt ut. Med utbygging av dobbeltspor Arna – Bergen og hyppigare avgangsfrekvens vil Indre Arna nettopp representera eit betra kollektivtilbod som arealbruk må stø opp om.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Regionalplanen gir oversyn over strategiar for transportsystemet i Bergensregionen. Alle desse grepa vil bidra til reduksjon i personbiltransport. Strategi for nullvekst i personbiltransporten bør definerast noko klårare.	Takast til orientering.

Regionalt transportsystem	For å redusera personbiltrafikken meiner Jernbanedirektoratet at forslaget om å utarbeida ein strategi for å auke andelen sykkel og gange i regionale vekstsoner vil verte et naudsynt grep.	Takast til orientering.
Næringsareal og arbeidsplassar	Nullvekstmålet gjelder for personbiltrafikk, men sjølv om det ikkje gjeld for næringstransport vil lokaliseringa av nye næringsareal og arbeidsplasslokalisering vere svært viktig for å redusera transport og klimagassutslepp. Det er eit gode at regionalplanen inkluderer dette temaet.	Takast til orientering.
Retningslinjer	Jernbanedirektoratet meiner det er eit godt grep å nedfella planens intensjonar i retningslinjer. Spørsmålet er om retningslinjene i god nok grad klarar å fange opp alle intensjonane godt nok. Jernbanedirektoratet meiner at det vil vere ein fordel om nummereringa på retningslinjene samanfalle med den resterende teksten, og slik knytast opp mot dei einskilde måla.	Takast til orientering. Etter ønske frå fleire høyringspartar har retningslinjene blitt samla i eit kapittel i staden for å følge det enkelte kapittel.
Generelt /Vedlegg	Jernbanedirektoratet vil avslutningsvis peike på at analysen av fortettingspotensialet i Bergensområdet gjeve eit godt grunnlag for det vidare arbeidet med samordning av areal- og transportplanlegging.	Takast til orientering.

Statens vegvesen

Fråsegn ved: Region vest – ved avdelingsdirektør – Veg- og transportavdelinga

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Statens vegvesen meiner at planforslaget bygger opp under Nasjonale føringar for arealutvikling i byer og tettstader. Hordaland fylkeskommune har gjort eit godt og grundig arbeid med denne planen. Statens vegvesen har ikkje er merknader til planen.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Statens vegvesen påpeiker at planen har teke opp i seg fleire av momenta frå deira førre uttale i 2015. og er mellom anna glade for at planen nå i større grad har tatt inn at tilrettelegging for gåande og syklande skal gjerast gjennom å separera gåande. og syklande.	Takast til orientering.
Bustad	Statens vegvesen trekkjer fram at det er eit mål i planen at nye bustadområde skal ha trafikksikker tilkomst til skular og kollektivknutepunkt.	Takast til orientering.

INTERNE INNSPEL

Kultur- og idrettsavdelinga		
Fråsegn ved: Fylkeskonservatoren		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Utviklingstrekk og utfordringar	3.5.1 Kulturlandskap: Her må ein vise kjelde til kor «1% av landarealet i perioden 1999-2013» er henta i frå.	Referanse til kjelde vert tatt inn i planen.
Utviklingstrekk og utfordringar	3.5.3 Omdisponering av jordbruksareal. Her må det visast referanse i tabellen. I slutten av andre avsnitt må ein legge til at: «Omdisponering av jordbruksareal har og stor innverknad på både forhistoriske og nyare tids kulturminne som ligg i slike områder».	Referanse takast inn i tabell. Dette vert innarbeid i avsnittet i 3.5.3.
Planskildring	4.1 Strategiar: Avsnittet om «Ein meir føreseieleg planprosess» bør takast ut, då det kan vere i konflikt med kulturminnelova.	Ein regional plan vil skape føreseielege rammer for kommunal planlegging. Dette er ikkje i strid med kulturminnelova som gjeld uavhengig.
Planskildring	4.6.1 Natur, kulturmiljø og landskap: I nest siste avsnitt bør ein endre nest siste setning til «Eit konsentrert utbyggingsmønster med høg tettleik i desse sonene <i>kan</i> gje betre vern av naturmangfald, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv i resten av regionen. 4.6.5 Kulturmiljø: I nest siste avsnitt må ein endre første setning til å gjelde nyare tids kulturminne, då det er annleis med arkeologien. Ein må elles referere til kulturminnelova.	Planen vert endra i tråd med innspelet. Planen vert endra i tråd med innspelet.
Retningslinjer	Det er viktig å vise til kulturminnelova under verknad av planen. Ein må og få inn noko om kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse, http://www.riksantikvaren.no/Prosjekter/Kulturhistoriske-landskap-av-nasjonal-interesse	Den formelle verknaden av regional plan endrar ikkje på verknaden av kulturminnelova. Dette vert og slått fast i retningslinene i planen.

Skyss		
Fråsegn ved: Skyss		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Regionalt transportsystem	Båtdrift er kostbart og ein vil difor vere restriktiv med å etablere nye samband der det går eit parallelt busstilbod. Når det gjeld byområdet spesielt, er det og eit mål at sykkel og gange skal utgjere ein større andel på korte reiser. Tilskottsandelen per påstigande for båt er generelt langt høgare enn for buss. Dette gjeld også	Takast til orientering.

	<p>for båtsambanda innanfor Bergensområdet. Både sambandet Kleppestø-Strandkaien og Knarvik-Frekhaug-Bergen ber preg av å ha stor andel einvegstrafikk, noko som har stor innverknad på kostnadseffektiviteten. Samla sett har dei to sambanda i dag eit tilskot per passasjer på nærare 35 kroner, samanlikna med bussar i Bergensområdet med snitt nærare kr 10 per påstigande (ref Årsrapport Kollektivstrategi 2016). I eit miljøperspektiv vil også buss i all hovudsak vere eit betre alternativ.</p> <p>Skyss ser ikkje at det peiker seg ut nye båtsamband i Bergensområdet som kan forsvarast ut frå eit kost/nytte- og miljøperspektiv på kort og mellomlang sikt, men vil vurdere utredning av konkrete forslag med politisk og/eller fagleg forankring.</p>	
Regionalt transportsystem	<p>Forslag til ny «moderert» tekst: «Nye båtsamband og rutetilbod i og rundt Bergen bør vurderast med grunnlag i transportbehov, miljøeffekt og samfunnsnytte. I arealdisponeringa må eventuelle nye stoppestadar bygge opp kring vedtatt senterstruktur og senterutvikling.»</p>	<p>Teksten i forslaget er meir nyansert enn opprinneleg tekst. Det er viktig poengtere at vurderinga av nye ruter skal skje med grunnlag i behov, miljøeffekt og samfunnsnytte. Det vert tilrådd å endre planen.</p>



Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur. Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.

