HORDALAND FYLKESKOMMUNE

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Høyringsrapport 2015

Høyring og offentleg ettersyn
2015

Innhald

Innhold 2
Innleiing 3
Målstruktur 4
Klima, miljø og nullvekstmålet 4
Formell verknad av regional plan 4
Verkemiddel 5
Handlingsprogram og byutviklingsavtalar 5
Utbyggingsmønster og vekstsoner 6
Differensiering mellom kommunar 7
Prinsippet om vekst og vern 8
Regionalt transportsystem 8
Bustadområde 9
Næringsareal og arbeidsplassar 9
Natur, kulturmiljø og landskap 10
Andre moment 10
Klimatilpassing 10
Folkehelse 10
Universell utforming 10
Vurdering av enkeltinnspel 12
Statlege etatar 25
Næringsaktørar 30
Andre 33

Innleiing

Regional areal- og transportplan var på høyring mellom 23.juni og 1. desember 2015. Det har kome 30 høyringsinnspel i løpet av høyringa både frå statlege etatar, kommunar og organisasjonar. Det er stor variasjon i innspela, nokre gir støtte til planforslaget slik det føreligg, mens andre vil ha endringar. Det blir peikt på alt frå mindre og heilt konkrete forslag til endringar, til meir gjennomgåande usemje i deler av planens føringar.

Det er relativt stor avstand mellom innspela frå kommunane på den eine sida og fylkesmannen på den andre. Nokre kommunar meiner planen er for detaljstyrande, mens fylkesmannen vil ha den meir konkret og forpliktande. Det er samtidig betydeleg variasjon i kva grad kommunane ønskjer endringar i planen.

Denne rapporten er todelt. Første del er ei tekstleg gjennomgang av dei problemstillingane som vert vurdert som naudsynt å drøfte vidare. Del II er ei gjennomgang av alle konkrete innspel i tabellform.

Del 1

Målstruktur

Fleire høyringspartar har peika på at det er for svak samanheng mellom strategiar og planskildring på den eine sidan, og målsettingane i planen. Dette gjeld generelt for heile plandokumentet, men kanskje spesielt målsettingar for klima og miljø.

Det vert tilrådd å ta ei samla vurdering av alle målsettingar på nytt slik at samanhengen med planskildring og retningsliner vert styrka.

Klima, miljø og nullvekstmålet

Det vert i høyringsfråsegner påpeikt at planen gir tydelege strategiske føringar for at framtidig utbyggingsmønster og transportsystem skal gi nullvekst i personbiltransporten, men at dette ikkje er å finne igjen i målsettingane i planen. Nullvekstmålet har vore eit viktig utgangspunkt for planarbeidet, men målsettinga kan med fordel vere enno tydelegare i målformuleringane.

Fleire høyringspartar peiker på at Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har målkonfliktar bakt inn i seg. Dersom planen hadde hatt tydlegare målsettingar om klima- og miljøomsyn kan det vere at desse konfliktane hadde vore enno meir tydelege, mellom anna knytt til kapasitetsauke på innfartsvegane frå regionsentera omkring Bergen.

<u>Det vert tilrådd at det vert utarbeidd tydlegare mål knytt til klima og miljø, i tillegg til at nullvekstmålet for personbiltransporten vert løfta fram.</u>

Formell verknad av regional plan

Fleire kommunar meiner planen er detaljstyrande og den i for stor grad styrar deira arbeid med kommuneplanar. På den andre sidan peiker nokre kommunar på at planen er for generell og ikkje tar høgde for lokalkunnskap om kommunane. Det vert peika på at det krev mykje lokalkunnskap for å skape gode utbyggingsområde og at den regionale planen ikkje vektlegg lokal kunnskap og lokale tilhøve.

Den regionale planen har ikkje juridisk bindande detaljering av utbyggingsområde, men gir føringar for kor hovudtyngda av utbygging bør skje. Planen skal bli lagt til grunn for statleg og kommunal planlegging i kommunane og vil vere grunnlag for eventuell motsegn til planar som er i strid med mål og retningsliner. Planprogrammet slår fast at den regionale planen skal vere eit felles grunnlag for framtidig revidering av gjeldande kommuneplanar.

Motsetningsforholdet i høyringsfråsegnene med krav om å nytte meir lokalkunnskap på den eine sidan og mindre detaljstyring på den andre kan synast motstridande. Funksjonen til ein regional plan skal ikkje vere å avklare alle detaljer i enkeltsaker, det må kommunane handtere gjennom eigen planlegging. Ein regional plan må vere meir strategisk og overordna og dermed og noko meir generell. Dette betyr at den gir strategiske føringar som kommunane skal ha som utgangspunkt i sin planlegging der detaljane vert fastsett.

Høyringsinnspela syner at kommunane er usikre på kva status den regionale planen har, og nokre kommunar etterlyser eit innleiande kapittel som gjer greie for nettopp dette. Det er og stilt spørsmål om kva status planen har i forhold til andre regionale planar. <u>Det vert tilrådd å utarbeide eit slikt innleiande kapittel eller avsnitt.</u>

Både gjennom statlege forventningar til regional- og kommunal planlegging og statlege planretningsliner for bustad, areal- og transportplanlegging er staten tydeleg på sine forventingar til at regionane og kommunane

fastset eit regionalt utbyggingsmønster med høg arealutnytting omkring kollektivknutepunkt. Vidare er det forventa av fylkeskommunane og kommunane legg til grunn målet om at transportveksten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange, og skal aktivt følgje opp bymiljøavtalar og byutviklingsavtalar med staten.

Fylkesmannen i Hordaland meiner planen burde hatt meir klåre og restriktive minimumsmål for kor mykje av framtidig bustadvekst som skal kome i senterområda med kollektivknutepunkt. Han finn og avgrensinga av dei regionale vekstsonene noko upresise og understrekar viktigheita av at desse vert utvikla innanfrå og utover. Vidare ønskjer fylkesmannen at planen bør gi tydelege føringar for kommunal planlegging ved å gi signal om at kommunane ved revisjon av kommuneplanane må ta ut byggeområde som er i strid med nasjonal politikk. I høyringsfråsegna vert det understreka at planen ikkje er ambisiøs nok slik at det framleis vil vere statlege planretningslina som vil vere fylkesmannen sitt viktigaste styringsverktøy. Dei har likevel ikkje antyda at dei vil sende planen til departementet for vurdering om den vert vedteken slik den no føreligg. Også andre aktørar har etterlyst sterkare verkemiddel.

Det er relativt lang avstand mellom dei mest kritiske kommunane på den eine sidan og fylkesmannen på den andre. Dette er eit kjernepunkt og må drøftast i vidare prosess. For å oppnå endring og innfri dei strategiane som ligg i planen og i nasjonale føringar, er det naudsynt at alle partar tilkjennegir areal- og transportplanen som eit felles styringsverktøy. Høyringsfråsegnene syner at det er behov for ytterlegare arbeid med forankring og felles forståing.

Verkemiddel

Generelt etterspør kommunane verkemiddel for å nå målsettingane i planen, spesielt gjeld dette for å stimulere til auka bustadbygging, rett lokalisering og tiltak for å nå nullvekstmålet for personbiltransporten.

Arealplanlegging er i seg sjølv eit verkemiddel, og kommuneplanane er det juridiske bindande verktøyet for å styre arealbruken. For å få arealbruk rett lokalisert handlar det om å planlegge for den utviklinga ein ønskjer seg, og samtidig si nei til utbygging som ikkje er i tråd med kommunale planar og strategiar for lokalisering.

Det er fleire tiltak som må til for å nå mål om nullvekst i biltrafikken. Regional areal- og transportplan har først og fremst hatt fokus på arealstrategiar som må til for å bidra. Dette er ikkje nok aleine, men andre verkemiddel ligg utanfor denne planen sitt mandat. Andre verkemiddel må bli vurdert gjennom Bergensprogrammet, bymiljøavtale og Regional transportplan. Her blir transportpolitikken utmeisla.

Tiltak og verkemiddel for å stimulere til auka bustadbygging er mangelvare, og heller ikkje Regional areal- og transportplan har konkrete tiltak på området. Dette er ein svakheit ved planen. <u>Det vert tilrådd at planen definerer eit tiltak der desse problemstillingane vert løfta og undersøkt i eit eige prosjekt.</u> Dette kan vere tema i byutviklingsavtalen som skal følgje opp planen etter den er vedteken.

Handlingsprogram og byutviklingsavtalar

I Stortingets klimaforlik er det eit mål at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykling og gange. Gjennom bymiljøavtaler skal det bli lagt til rette for at staten, fylkeskommunen og Bergen kommune kan gå saman i forhandlingar og forplikte seg til å følge opp felles mål som vert nedfelt i ein heilskapleg bymiljøavtale. Arealdimensjonen i bymiljøavtalen er eit nytt grep i forhold til tidlegare belønningsordningar. Denne dimensjonen har staten no ambisjonar om å følgje opp gjennom byutviklingsavtaler. Avtalen skal bidra til ein samordna og effektiv planlegging av bustadbygging og naudsynt infrastruktur i byområdet. Byutviklingsavtalen skal vere knytt til handlingsprogrammet i regionale planar.

Den regionale planlegginga i storbyområdet Bergen skil seg noko frå andre regionar i form av at vi har fleire regionale planar som omhandlar utvikling av Bergensområdet. Der andre fylker har bakt handelstemaet inn i areal- og transportplanen, er dette her i Hordaland ein del av Regional plan for attraktive senter. For Bergensområdet bør difor byutviklingsavtalen kunne bli kopla også til denne planen med handlingsprogram.

Handlingsprogrammet for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er, som fleire høyringsinstansar peiker på, uferdig og treng betre gjennomarbeiding. <u>Det vert tilrådd at handlingsprogrammet vert vidareutvikla til eit tilfredstillande grunnlag for byutviklingsavtalene.</u>

Utbyggingsmønster og vekstsoner

Nokre kommunar er uroa for at den regionale planen vil bli brukt til å stoppe utbygging utanfor dei definerte vekstsonene, og at bygder ikkje vil kunne utvikle seg vidare. Det vert mellom anna vist til at retningsline nr. 43 «Utanfor regionale vekstsoner skal det takast særlege omsyn til naturmangfald, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv» - kan bli nytta til å stoppe utbyggingsplanar utanfor regionale vekstsoner.

Regional areal- og transportplan har som utgangspunkt at veksten i befolkning skal skje på ein berekraftig måte der veksten i transportbehov skal takast med kollektiv, sykkel og gange. Arealbruken i kommunane er ei sentral faktor og eit hovudverkemiddel for å kunne nå ei slik målsetting, og auka grad av fortetting vil vere naudsynt.

Hovuddelen av befolkningsveksten må difor bli lokalisert i område som legg til rette for at daglege reiser kan skje utan bil. I dette biletet er det to sentrale faktorar, nærleik til kollektivtransport og nærleik til senter. For å få folk til å reise kollektivt er nærleik til høgfrekvente tilbod vesentleg. Det mest frekvente kollektivtilbodet er å finne i hovudstrukturen for kollektivtransporten, som inkluderer bystamlinene og dei regionale linene til region-sentera omkring Bergen.

For å få folk til å gå og sykle i sin daglege aktivitet er nærleik til funksjonar, service og handel avgjerande. Ved å lokalisere befolkningsveksten til senterområder legg ein til rette for at fleire kan nå handel og servicefunksjo-nar ved å gå og sykle. På dette grunnlaget er det valt ut nokre regionale vekstsoner der hovuddelen av veksten bør kome for å oppnå transportmålsettingane.

Behovet for fortetting springer ut frå to omsyn, å redusere transportbehovet og bevare grønt- og jordbruksareal. Retningslinene i planen er bygga opp slik at det vert lagt ulik vekt på desse to omsyna alt etter lokalisering i Bergensområdet. Utanfor dei regionale vekstsonene er det nettopp difor sagt at det skal takast særleg omsyn til naturmangfald, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv Det er ikkje for å stoppe all utbygging, men det er eit signal om at der utbyggingsvoluma er relativt små og utslipp frå auka transport difor vert mindre, bør ein ta meir omsyn til viktige arealverdiar slik som matjord, naturtypar, verdifulle kulturlandskap eller viktige friluftsinte-resser.

Regional areal- og transportplan formidlar med dette eit signal om at forvaltningsregimet bør vere differensiert. I regionale vekstsonar bør transportreduserande fortetting bli vektlagt, mens utanfor bør ein fortette for å redu-sere arealavtrykket. Planen ønskjer ikkje å hindre mogelegheitene til utbygging eller vekst av gode og stabile bygdemiljø, men tydeleggjer at hovudvekta, dei store voluma, må kunne nytta seg av eit effektivt kollektivsys-tem dersom ein skal nå vedteke nullvekstmål.

Planen synleggjer behovet for at befolkningsauken bør skje i område som har/kan utvikle eit godt tilbod av of-fentlege/private tenester. Samstundes kan konsentrert vekst bygge opp under varierte og gode tilbod i nærom-råde/senter, noko som vil verte vanskelegare om ein bygger spreitt. Planen ønskjer ikkje å stoppe all utbygging utanfor dei definerte vekstsonene, men dersom graden av spreitt bygging blir for stor kan den gi grunnlag for motsegn til kommunale planar.

Det vert tilrådd å forsøke å tydeleggjere retningsliner og planskildring i kapittel 2 for å unngå misforståingar knytt til utvikling utanfor dei regionale vekstsonene.

<u>Konkret vurdering av retningsliner</u>
Fleire av retningslinene er peikt på som problematiske i forhold til at dei kan bli nytta til å stoppe utbygging utanfor regionale vekstsoner. Dette gjeld retningslinene 7, 8, 13, 25, 26 og 43.

> *Retningsline 7: Nye utbyggingsområde bør utnytte eksisterande sosial og teknisk infrastruktur. Investeringar i ny infrastruktur bør i hovudsak skje knytt til senter.*

Investeringar i infrastruktur er i stor grad strukturerande for kor utbygging kan og bør skje. For å leggje til rette for auka grad av fortetting er det difor også naudsynt å setje fokus på kor investeringar kjem. Samtidig er det viktig at offentlige investeringar vert utnytta fullt ut og at ledig kapasitet vert nytta. Retningsline 7 peiker på at ny infrastruktur *i hovudsak* bør skje knytt til senter. Det gjeld med andre ord ikkje alle investeringar.

> *Retningsline 8: Kommunane bør setje krav om rekkjefølgje i utbygging av arealreservane der transportreduserande og arealeffek-tive prinsipp er lagt til grunn. Sentrumsnære område bør prioriterast først.*

Retningsline 8 er retta mot rulleringar av kommuneplanen si arealdel der prinsippa i Regional areal- og transportplan vert lagt til grunn. Dersom ein i kommuneplanen legg ut større arealreserver er det viktig å byggje dei ut i rett rekkjefølge. I tråd med kollektivorientert utbygging bør knutepunkt og sentrumsområde bli utnytta først. Retningslina gir retning og utfordrar kommunane til å fastsette rekkefølge i planlegginga, men gir rom for fleksibilitet.

Retningsline 13: Rekkjefølgje av utbygging i bustad- og næringsareal i kommuneplanen sin arealdel må bli samordna i tid med utbygging av vegsamband, gang- og sykkelvegar og kollektivtiltak. Planar skal ha rekkefølgjekrav om transporttilhøva ikkje er tilfredsstillande ut i frå omsyn til trafikktryggleik, tilrettelegging for gang og sykkel og kollektivtransport.

Samordning av areal- og transport handlar ikkje berre om samlokalisering, men også om å samordne utbygging i tid. Dette betyr at kommunane må samordne sin arealbruk med transportpolitiske prioriteringar. Dette krev dialog med andre myndigheiter. Utbygging på areal der transporttilhøva ikkje er tilfredstillande ut i frå omsynet til trafikktryggleik, tilrettelegging for gang- og sykkel eller kollektivtransport, er ikkje ønskeleg å bygge ut. Dette betyr at retningslina kan bli nytta til å stoppe, eller utsette utbygginga til transportsituasjonen er utbetra. Dette er bakgrunnen for bruk av rekkefølgjekrav.

Retningsline 25: Kommunane bør prioritere kollektivorientert utbygging ved å i hovudsak lokalisere bustader i regionale og lokale vekstsoner og langs eksisterande kollektivtrasear.

Å leggje til rette for eit kollektivorientert utbyggingsmønster er naudsynt for å nå mål om nullvekst i personbiltransporten. Essensen i denne retningslina er nettopp å leggje til rette for det. Retningsline 25 manglar likevel noko når det kjem til å differensiere mellom utbygging i dei *regionale vekstsonene* og utanfor. Det vert tilrådd at retningslina vert skriven om for å spegle denne differensieringa.

Retningsline 26: Nye bustadområde skal ha dokumentert trygg veg til grunnskule og til kollektivstopp.

For å leggje til rette for auka gang- og sykkelandelar på reiseaktiviteten er trygg- og attraktiv infrastruktur for gang- og sykkel naudsynt. Dette er også vektlagt i *Regional plan for folkehelse 2014-2025* der ein finn retningsliner som understrekar at tryggleik skal vere eit premiss når bustadområde bli planlagde. Dette er med andre ord ikkje vesentleg ny politikk, og i eit kapittel som omhandlar bustadbygging bør slike føringar vere med. I oppfølginga av retningslina vil det bli drøftingspunkt knytt til kva som reknast som *trygg* der ein også må sjå utbygginga i forhold til trafikkmengde, størrelse på utbygging etc.

Differensiering mellom kommunar

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet tek utgangspunkt i «desentralisert konsentrasjon» som modell. Denne modellen vektlegg at utvikling av sjølvforsynte regionsenter kan vere med å dempe transportbehovet inn mot Bergen. En viktig føresetnad for dette er at desse senterkommunane også vert utvikla med fleire arbeidsplassar, og som Fylkesmannen peiker på, stramme føringar for arealplanlegginga i kommunane.

Historiske tal viser at bustadbygginga i kommunane omkring Bergen står for omlag 40 % av all bustadbygging i Bergensområdet, samtidig som dei fleste arbeidsplassane finnast og skapast i Bergen kommune. Vidareføring av ei slik utvikling kombinert med ei fortsatt arealekstensiv arealbruk i desse kommunane, vil føre til ei sterk vekst i personbiltransporten på i innfarten til Bergen. Fleire arbeidsplassar desentralt kan dempe dette behovet, samstundes som det kan utnytte transportinfrastrukturen betre gjennom å ha flyt i begge retningar både morgon og kveld.

I planforslaget er det differensiert mellom kommunane i høve kva befolkningsprognoser dei bør leggje til grunn for sin planlegging. Bakgrunnen for dette er den modellen om desentralisert konsentrasjon. Tanken er at å styrke veksten i regionsentera slik at dei oppnår ei befolkningstettleik som kan vere med å legge grunnlag for å transformere dei til sjølvforsynte senter med fleire tenester, meir handel og fleire arbeidsplassar. Dette kan dempe det regionale transportbehovet.

Fleire høyringspartar har peika på at dette er utfordrande. Fylkesmannen meiner at det heller bør vere motsett, at det er Bergen kommune som får sterkast vekst. Bergen kommune uttaler at dei framleis vil leggje andre prognoser til grunn for sin planlegging. Andre kommunar peiker på slik detaljstyring som utfordrande.

Den regionale planen må vere tydeleg på at veksten bør kome på dei rette lokalitetane – og ivareta dei demografiske forholda ein kan forvente seg (jf. hushaldssamansetting). Dette døre vere prognosebasert, for å hindre at ein planlegg med ein utbygging som i liten grad treff den framtidige befolkningsstrukturen. Det kan likevel bli utfordrande å skulle følgje opp ei differensiering mellom kommunane.

I staden for å gir føringar om kva prognoser ein kvar kommune skal leggje til grunn er det kanskje tilstrekkeleg at planen omtalar i kva områdar av kommunane at veksten bør skje, men at det er opp til aktørane i marknaden å avgjere kva kommunar det vert satsa på. Dette betyr at det er meir opp til kommunane kor mykje dei vil leggje opp til å vekse, men at veksten må skje på ei bestemt måte og innanfor vekstsonene som er definert i Regional plan. Dette er sannsynlegvis strategiske føringar nok. Det bør framleis vere føringar for at kommunale planar bygger på prognoser for befolkningsutvikling og samansetting.

Det vert tilrådd at planen vert endra i tråd med avsnitta over.

Prinsippet om vekst og vern

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

Utgangspunktet for prinsippet er at utbyggingsvoluma vil vere større i regionale vekstsonar enn utanfor. For å dempe transportbehovet ei slik utbygging skapar legg planen til grunn at utbygging kan bli vektlagt sterkt i desse områda. Retningslinene i kapittel 6 sikrar likevel at dette ikkje går utover verneverdiar. Det er og lagt vekt på at kulturminne bør bli integrert i ny utbygging og at tradisjonsuttrykka blir ivareteke og vidareutvikla.. Retningslinene i planen gir likevel eit signal om at i vekstsonene bør partane strekke seg langt for å finne løysingar, slik at fortettingsgraden vert høg.

Utanfor dei regionale vekstsonene er utbyggingsvoluma mindre og transporteffektane av utbygginga små. Planen legg difor til grunn at her bør arealverdiar bli ilagt større vekt enn transporteffektane.

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

Regionalt transportsystem

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

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

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

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

Bustadområde

Generelt er det god tilslutning til innhaldet i kapittel 4 om bustad og høyringspartane stiller seg bak skildringar og analysar knytt til tema. Partane ser behovet for å fortette og at det faktiske behovet for nye bustadeiningar har vore i endring i form av at samfunnet i større grad vert prega av mindre hushald. Dette gir seg og utslag i kva typar bustader regionen har behov for i framtida. Det vert likevel peika på nokre problemstillingar som enten er uklåre eller som partane er ueinige i.

Fleire kommunar uttaler at dei ser behovet for å bygge meir og mest knytt til det regionale hovudnettet for kollektivstransporten, men samtidig uttrykker dei frykt for at bustadområde utanfor dei regionale vekstsonene skal bli stoppa. Det blir vist til at strategien «Gode og stabile bumiljø utanfor dei regionale vekstsonene må samstundes oppretthaldast» ikkje er å finne igjen i resten av plandokumentet, og planen er dermed noko uklår. Som tidlegare nemnt er det viktig at planen er tydeleg på dette punktet. Det må likevel påpeikast at den regionale planen ønskjer å endre arealbruken i Bergensområdet, ikkje gjennom å stoppe all utvikling i bygdene, men ved å få ei større andel av bygginga innanfor vekstsonene. Dette må bli vurdert gjennom kommuneplanens arealdel i den einskilde kommune.

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

Det blir understreka at behovet som planen skildrar om å auke utbyggingstakten av bustader er reelt, men at det saknast ei drøfting av regionale tiltak og verkemiddel for å nå målsettinga, samt verkemiddel for å bidra til rett lokalisering av bustader og verksemder.

Næringsareal og arbeidsplassar

Regional areal- og transportplan har eit skilje mellom arbeidsplassintensive næringar og arealintensive næringar. Arbeidsintensive verksemder bør lokaliserast i senter med god tilgjenge for reisande med kollektiv, sykkel og gange. Arealkrevjande verksemder treng ikkje liggje i område med høg kollektivdekning, men bør ligge i nærleiken av hovudvegnettet.

Reint transportfagleg er det å lokalisere dei arbeidsplassintensive næringane i senter heilt riktig, ein politikk som og vil styrke senterområdas attraktivitet. Det er likevel nokre næringskonsept som er av ein heilt annan skala og som så spesialiserte at dei ikkje passar inn i denne todelinga. Dette kan vere større klyngar med spesialiserte fagmiljø som vil styrke næringslivet i Bergensområdet. Planen fangar ikkje opp desse mellomkategoriane.

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

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

<u>Det vert tilrådd at kapittelet vert tydeleggjort på kva strategiar den førar med seg.</u>

Natur, kulturmiljø og landskap

Nokre organisasjonar peiker på at tema som naturmiljø og friluftsliv er dårleg kartlagt i Bergensområdet. Vidare blir det framheva at Hordaland fylkeskommune har som målsetjing at alle kommunar i fylket skal ha kartlagt viktige friluftslivområder innan 2018, og at dette burde vore innarbeidd tydelegare i planen. Det blir vidare peika på at planen burde hatt tydelegare krav til kartlegging av arealverdiar i samband med kommunal planlegging, at det «bør» må bli endra til «skal» i retningsliner med krav om kartlegging og kunnskapsgrunnlag.

Retningslinene i planen understrekar behovet for å ha oppdatert kartlegging av arealverdiar. Plan- og bygningslova og naturmangfaldslova understrekar at planlegging skal baserast på kjent kunnskap. Regional plan kan vanskeleg ha «skal»-krav som går utover dette, men kan oppmode kommunane om å arbeide aktivt med kunnskapsinnhenting i samband med planlegging.

Fylkesmannen meiner at handsaming av meir areal til arealkrevjande verksemd er mangelfull i planen. Dei peiker på at område der det er natur/friluftslivsinteresser og høgt konfliktnivå, er i kartet i figur 34 vist som mogelege næringsområde. Fylkesmannen meiner kartet må takast ut av planen og at retningslinene må bli endra i tråd med dette.

Kartlegginga og kartet fylkesmannen her peiker på har ikkje vore meint som å vere ei fullstendig og endeleg kartlegging av potensielle næringsareal. Dette er ei grovmaska og overordna analyse som viser at det mest sannsynleg er tilstrekkeleg areal å finne som dekker framtidige behov samtidig som det gir lågt konfliktnivå. Dei endelege vurderingane av enkeltlokalitetar må takast gjennom kommunale arealplanar, der retningslinene for lokalisering i regional plan vert lagt til grunn.

Andre moment

Klimatilpassing

Nokre fråsegner etterlyser klimatilpassing som eit tema i planen. Klimaendringane fører til endra risiko- og sårbarheitsforhold. Dette vil vere eit sentralt tema i ein kvar utbygging i framtida. Det er difor naturleg at dette også er eit tema i Regional areal- og transportplan. Dette vil og vere i tråd med Klimaplan for Hordaland som understrekar at dette bør vere tema i alle regionale planar. Arealstrategiane i planen peiker på at utbygging på grøne areal kan vere aktuelt i vekstsonene. Slike areal er samtidig viktige fordrøyingsareal som kan handtere store mengder overvatn. Dersom desse areala vert bygga ned er det viktig å ha fokus på handtering av overvatn. <u>Det vert tilrådd at det vert innarbeidd retningsliner om klimatilpassing i planen.</u>

Folkehelse

Det har blitt peika på at folkehelse som omgrep ikkje er løfta spesielt i mål, planskildring eller retningsliner, sjølv om det likevel ligg som eit viktig bakteppe. Å leggje til rette for meir gåing og sykling er eit grunnleggjande mål i planen, og planskildringa er utarbeidd mellom anna med dette som bakgrunn. Folkehelse som omgrep er likevel ikkje trekt vesentleg fram i planen. Dette kan med fordel bli løfta fram tydlegare i mål og retningsliner og <u>det vert tilrådd å tydeleggjere planen på dette punktet</u>.

Universell utforming

Funksjonshemmedes fellesorganisasjon og *rådet for menneske med nedsett funksjonsevne* saknar omgrepa «universell utforming» og «tilgjengelegheit» i planen. Dei peiker på at dette er viktige omgrep for å skape eit inkluderande samfunn og at universell utforming kunne vore inkludert i omgrepet berekraftig utvikling. Dei understrekar at alle kapitla i planen, senterstruktur, transport, bustadområde, næringsbygg, natur og kultur, bør ha som mål at desse områda skal være tilgjengeleg for alle. Dei kjem med ei rekkje konkrete forslag til endringar i planen sine retningsliner. Tilkomst til kollektivhaldeplassar blir vektlagt særskilt.

Universell utforming er viktig og gjennom Regional plan for folkehelse – «Fleire gode leveår for alle» er det gitt ei målsetting om at Hordaland skal vere universelt utforma innan 2025. Dette gjeld offentlege bygg, skular, haldeplassar og kollektivtransport. Dette målet skal ligge til grunn for alle planar og verksemd i fylket. Dette kunne likevel også vert synleggjort betre i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Det vert tilrådd at planen vert endra i lys av desse innspela.

Del II

Vurdering av enkeltinnspel

Askøy kommune		
Fråsegn ved: Utval for teknikk og miljø		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	Planforslaget er godt og grundig og medverknaden har vore bra med både politisk og administrativ deltaking. Askøy kommune ser det som positivt at ein ikkje har nytta seg av føresegner i planen. Askøy kommune sine innspel til planprogrammet synast å vere tatt omsyn til.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Senterstrukturen som er gitt i planen er i tråd med Askøy kommune sine vedtekne mål og strategiar i kommuneplanens samfunnsdel. I Askøy kommune bur 53 % av befolkninga utanfor sentrum og definerte byggjeområder. Askøy kommune ønskjer å legge til rette for ein tydeleg senterstruktur med regionssenter/kommunesenter, lokalsenter og nærsenter.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	For å nå mål om at veksten i persontransport skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange må det bli satsa på kollektivtransport og gange, inkludert vegnettet. Ringveg vest og Sotrasambandet er viktig for Askøy kommune. For å nå målsettinga må det bli satsa meir på hurtigbåten. Satsinga bør knyte hurtigbåten opp mot eit bybanestopp i Bergen sentrum. I tillegg er regularitet viktig. Askøy kommune meiner innfartsparkering må bli vurdert i eit regionalt perspektiv.	Dette må bli vurdert i utarbeidinga av nytt transportkapittel.
Bustadområde	Askøy kommune er einig i planforslaget sine vurderingar om bustadområder.	Takast til orientering.
Næringsareal og arbeidsplassar	Planen er i tråd med Askøy kommune sine næringspolitiske målsettingar gitt i kommuneplanens samfunnsdel.	Takast til orientering.
Natur, kulturmiljø og landskap	Askøy kommune slutter seg til vurderingane som er gjort med omsyn til natur, kulturmiljø og landskap.	Takast til orientering.

Bergen kommune		
Fråsegn ved: Komité for miljø og byutvikling		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Mål	Reduksjon i klimagassutslepp, lokal luftforureining og støy må være blant de overordna måla for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Konsekvensar for klimagassutslepp, luftforureining og støy må bli vurdert i all arealplanlegging i Bergensom-rådet.	Sjå drøfting av målstruktur. Takast til orientering.
Mål	Det er positivt at planen er tydelig på at befolknings-auken må møtast på ein måte som både er arealef-fektiv og reduserer transportbehovet. Planen gir tydelege strategiske føringar for at framti-dig utbyggingsmønster og transportsystem skal gi nullvekst i personbiltransporten. Dette vert ikkje å finne igjen i målsettingane i planen. Tydelegare målsettingar om klima- og miljøomsyn ville gjort planen tydelegare med omsyn til eventuelle målkonfliktar knytt til kapasitetsauke på hovudvegnet-tet mellom regionsentre og Bergen. Nye vegsamband er naudsynte, men for å unngå auke i personbiltransport krevst omfattande priorite-ring av kollektivtransporten, insentiv for samkøyring og restriktive tiltak for personbilar. Løysingane i pla-nen burde vore tydelegare på dette.	Takast til orientering. Sjå drøfting av målstruktur. Sjå drøfting av målstruktur. Dette må bli vurdert i utar-beidinga av nytt transportka-pittel.
Generelt - Retningsliner	Bergen kommune ber fylkeskommunen vurdere om-fanget av og detaljgrad av retningslinene i planen.	Sjå drøfting av formell verk-nad av regional plan og ver-kemiddel.
Regionalt transport-system	For å styrke kollektivtrafikken ønskjer Bergen kom-mune at det byggast ut fleire innfartsparkeringsplas-ser.	Dette må bli vurdert i utar-beidinga av nytt transportka-pittel.
Senterstruktur og ut-byggingsmønster	Bergen kommune viser til at er planen er i samsvar med kommuneplanen si arealdel for Bergen og er di-for positiv til den føreslåtte arealstrategi og at vekst kan bli gitt prioritet framfor vern i vekstsonene. Dette må likevel ikkje gå på bekostning av Bergen sentrums historiske særpreg som er viktig for regionen si identi-tet.	Sjå drøfting av utbyggings-mønster og vekstsoner.
Senterstruktur og ut-byggingsmønster	Ei utvikling med fordeling av vekst og balansert pend-ling er ønskjeleg, men det er viktig å understreke at Bergen og Bergen sentrum er motoren og tyngde-punktet i den regionale utviklinga. Det er viktig å styrke storbyen sine kvalitetar, parallelt med at om-kringliggande senter vert styrka på sine eigne pre-miss.	Sjå drøfting av utbyggings-mønster og vekstsoner.
Senterstruktur og ut-byggingsmønster	I planforslaget vert det anbefalt at Bergen kommune legg middels befolkningsprognoser til grunn for areal-planlegging. Bergen kommune viser til at dei legg til	HFK sine hovudalternativ (middelprognose) ligg ein stad mellom SSB middel og SSB høg. Sjå elles drøfting

	grunn ei vekstprognose som ligg mellom SSB sine prognoser for middels og høg vekst.	av differensiering mellom kommunar.
Regionalt transport-system	Planforslaget kunne med fordel vore tydelegare på prioritering av ulike transportformer i vekstsonene. Transportsystemet bør bli utvikla og bli gitt prioritet i følgjande rekkjefølgje: gange, sykling, kollektivtrans-port, næringstransport, lokal personbiltransport. Det blir vist til Bergen kommune si samfunnsdel av kommuneplanen «Bergen 2030» og hovudmålet om «gåbyen Bergen».	Dette må bli vurdert i utar-beidinga av nytt transportka-pittel. Dette er i tråd med målset-tingane i Regional areal- og transportplan. Hovuddelen av veksten bør skje innanfor gang- og sykkelavstand til utvalde senterområde.
Regionalt transport-system	I vekstsonene bør det vere fokus på reduksjon av støyplagar og lokal luftforureining – dette må og gjelde næringstransporten. Bergen kommune foreslår at følgjande føring vert tatt inn: «Næringstransport bør skje på ein effektiv og klimavenleg måte som gir minst mogeleg utslepp og belastning i sentrale byom-råde/vekstområde».	Sjå drøfting av målstruktur.
Regionalt transport-system	Prioriteringar av tiltak innanfor sykkel og kollektiv-transport må bli sett i samanheng med Bergenspro-grammet.	Dette må bli vurdert i utar-beidinga av nytt transportka-pittel.
Bustadområde og næringsareal	Bergen kommune stiller seg i hovudsak bak skild-ringar og analysar knytt til desse tema, men ønskjer seg tydelegare regionale verkemiddel til å løyse ut-fordringane.	Sjå drøfting av formell verk-nad av regional plan og ver-kemiddel.

Fjell kommune

Fråsegn ved: Kommunestyret

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Slik planforslaget no ligg føre er det uklårt om den vil kunne fungere som eit konstruktivt styringsverktøy.	Takast til orientering.
Senterstruktur og ut-byggingsmønster	Fjell kommune legg til grunn høg befolkningsvekst til grunn for planarbeidet i senterområda. Fjell kommune meiner det planen er uklår på kva vekstgrunnlag som skal leggast til grunn for framtidig arealplanlegging i Fjell kommune. Det er uklårt om planforslaget har same differensi-ering av vekstsonene som KU'en som definerer 2 km omkring regionsenter og 1 km omkring lokalsenter. Fjell kommune meiner desse avgrensingane kan fungere teoretisk, men at faktisk avgrensing må tilpas-sast lokale høve og konkrete arealplanar. Fjell kommune meiner planframlegget i for liten grad inkluderer og peiker på kvalitetar i dei lokale vekstso-nene.	Sjå drøfting av differensi-ering mellom kommunar. Høyringsutkastet er meir ge-nerelt i omtala av vekstso-nene si utstrekning. Det er planen som vil vere gjel-dande, ikkje konsekvensut-greiinga. Dette er vurdert til å vere eit anna detaljnivå enn det ein regional plan skal omtale.
Regionalt transport-system	Fjell kommune stiller spørsmål om retningsliner som bind framtidige investeringar til hovudstrukturen i kol-lektivsystemet, inneber ei svekking av dagens regio-nale liner til lokalsentra Skogsvåg og Ågotnes.	Retningslina er retta mot framtidige investeringar i inf-rastruktur.

	Det er positivt at planforslaget omtalar hurtigbåt som eit arealeffektivt transportalternativ. Fordi det ikkje er retningsliner eller tiltak knytt til dette er det uklårt om det er ambisjonar om å vidareutvikle dagens tilbod.	Dette må bli vurdert i utarbeidinga av nytt transportkapittel.
	Nokre tiltak i planen vil gripe inn i lokale planføresegner, som til dømes differensierte parkeringsnormer. Dette er framtidige tiltak og det er uklårt kva verknad desse skal ha.	Eit tiltak som utformer differensierte parkeringsnormer vil vere å rekne som rettleiingsmateriell inntil det eventuelt blir innarbeida i plan ved framtidige rulleringar.
Bustad	Ut i frå eit folkehelseperspektiv meiner Fjell kommune at fortettingsstrategiane i større grad må få fram behovet for å vektleggje grøne verdiar og landskap i framtidige senter. Det er og uklårt kva som ligg i tiltaket om fortetting med kvalitet.	Retningslinene i kapittel 6 skal sikre grøne verdiar i regionale vekstsonar.
Næringsareal og arbeidsplassar	At Fjell kommune har relativt god balanse mellom tilsette og busette skyldast i stor grad utviklinga på Ågotnes. Dette syner at regional ATP i større grad burde vist samspelet mellom lokalsenter, regionsenter og fylkessenter.	Utvikling av arbeidsplassar er viktig i alle kommunane. Planen fokuserer på at voluma av arbeidsplassar må kome innanfor hovudstrukturen for kollektivtransporten. Det betyr likevel ikkje at anna næringsverksemd kan bli utvikla i andre område.
	Fjell kommune ser at konsentrasjon av arbeidsplassintensive næringar i stor grad må samanfalle med konsentrasjonar av bustader og kollektivtilbod. Samtidig er det vanskeleg å sjå bort frå at etablerte strukturar styrer nye etableringar.	Hovudstrukturen i kollektivtilbodet er ein eksisterande struktur som ein ønskjer å forsterke, både gjennom investeringar i drift, men og gjennom arealbruk.
	Fjell kommune er usikker på om planframlegget slik det ligg føre vil hindre næringsutvikling av næringsområde utanfor regionsenteret.	Sjå drøfting næringsareal og arbeidsplassar.
Generelt	Ein regional areal- og transportplan for Bergensområdet skal gje retning på framtidig utvikling, men må samtidig vere kopla mot lokale vedtak. Viss ikkje blir situasjonsbiletet veldig teoretisk, og vere med å konstruere og forsterke ein avstand mellom kommunal og regionalt forvaltningsnivå.	Takast til orientering. Ei regional plan må vere overordna og grovmaska.
	Strukturen i planforslaget bør reindyrkast. Det er til tider uklårt kva som er analyser og kva som er planskildring.	Takast til orientering.
	Det kjem ikkje klårt fram kva som vil vere konsekvensane dersom det vert fremma planar som er i samsvar med kommuneplanane men ikkje den regionale planen.	Sjå drøfting av formell verknad av regional plan og verkemiddel.

Lindås kommune

Fråsegn ved: Kommunestyret

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Mål	Lindås kommune støttar dei overordna måla i planforslaget. Stor semje om at ein monaleg større del av transportarbeidet må dreiast over til kollektivtransport,	For å nå denne målsettinga er arealbruk og lokalisering avgjerande.

	samt at prosentandelen som går eller syklar må auka.	
Generelt	Planen må vere tydelegare på kva status den skal ha og bør ha eit innleiande kapittel om dette. Planen har ingen juridisk bindande føresegner, men har fleire retningsliner med formuleringar som kan overstyra den kommunale arealpolitikken dersom den vert nytta som grunnlag for uttaler/motsegn.	Sjå drøfting av formell verknad av regional plan. .
Generelt	Planen må ikkje overstyra overordna kommunale planar for næringsutvikling, bustadbygging og arealutvikling. Lindås si høyringsuttale vert vedteke under føresetnad om at planen ikkje vert juridisk bindande.	Sjå drøfting av formell verknad av regional plan. Takast til orientering. Planen er retningsgivande for kommunale planar.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Planen må nyttast for å styrke bydels- og regionsenter, og ikkje for å verta nytta mot einskilde utbyggingsområde i dei einskilde kommunane. Planen har gode strategiar for å styrka Knarvik og andre regionsenter. Her understrekar kommunen at det er særs viktig med godt kollektivtilbod.	Sjå drøfting av formell verknad av regional plan. Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Bygdene omkring i kommunane må kunne ha utvikling vidare. Det er viktig at desse bygdene får eit kollektivtilbod. Fleire av retningslinene kan bli nytta mot utvikling i desse områda. Dette gjeld mellom anna retningsline 7, 8, 13, 25, og 26.	Retningslinene er ikkje meint å stoppe mogelegheitene for levende bygder. Sjå drøfting av utbyggingsmønster og vekstsoner.
Regionalt transportsystem	Utbetring av E39 nord for Bergen og Fv 57 mot Mongstad er særs viktige infrastrukturtiltak. Dette gjeld særleg i høve til kollektivtransport og næringsutvikling.	Sjå drøfting av regionalt transportsystem.
Regionalt transportsystem	Spesielt på aksen Åsane – Klauvaneset på E39 er det trafikale utfordringar. Det er viktig å avklare kva rolle E39 skal spele gjennom regionsenteret Knarvik. Planen manglar også ambisjonar og satsingar for Fv57 mot Mongstad.	Takast til orientering. Denne fylkesvegen er ein del av overordna fylkesvegnett i. Prioritering av fylkesvegmidlar skjer gjennom Regional transportplan (RTP) som er under rullering.

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

Generelt	Meland kommune har som utgangspunkt at den regionale planen skal leggje til rette for vekst og utvikling, ikkje hindre, men styre. Planen må heller ikkje vere for detaljert.	Sjå drøfting av formell verknad av regional plan og verkemiddel.
Generelt	Planen har for stort detaljfokus og prøver i for stor grad å avgrense kommuneplanlegginga.	Sjå drøfting av formell verknad av regional plan og verkemiddel.
Regionalt transportsystem	Den raude tråden gjennom dei regionale planane er å halde kollektivsatsinga og transportnettet på eit relativt nøytralt nivå (sannsynlegvis pga knapp økonomi) og heller avgrense arealplanlegginga i kommunane.	Folketalsveksten i Bergensområdet vil gi store behov for investeringar og tilskot til drift av kollektivsystemet dersom ein skal nå vedtekne mål om nullvekst i personbiltrafikken. I dette lyset er det naudsynt å prioritere. Arealbruken må støtte opp om kollektivstrukturen.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Kommunen sluttar seg til at hovudtyngda av utbygging må vere samordna med hovudstrukturen i kollektivnettet, at planlegginga skal sikre langsiktig forvalting av kultur- og naturverdiar og tilrettelegging for gang- og sykkelstransport.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Planen inneber ikkje ein særleg satsing på kollektivtransporten.	Gjennom Regional transportplan og kollektivstrategi for Hordaland er det lagt opp til store investeringar i hovudstrukturen for kollektivtransporten. Denne satsinga ligg til grunn òg for denne regionale planen.
Generelt	Regional areal- og transportplan går langt i å styre utforming av kommuneplanane. Planen detaljerer mellom anna kommuneplanane ved å kartfeste utbyggingsområda.	Den regionale planen har ingen juridisk bindande detaljering av utbyggingsområde, men gir signal om kor hovudtyngda av utbygging bør skje.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Det er naturleg å sentralisere hovudstyngda av utbygginga, men ein er skeptisk til at planen inneheld sterke motforestillingar mot at folk også skal kunne bu andre stader. For Meland sin del er det berre opna for utbygging nær Frekhaug senter, Vikebø og på Midtmarka. Det krev mykje lokalkunnskap for å skape gode utbyggingsområde. Den regionale planen vektlegg ikkje lokal kunnskap om infrastruktur, sosiale tilhøve, eigarstruktur, terreng og andre lokale tilhøve. Planen har eit altfor smalt fokus.	Planen opnar òg for utbygging i andre område, jf. drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster. Den regionale planen har eit regionalt fokus og ser utfordringane i eit perspektiv uavhengig av kommunegrensene. Utforming av detaljar må skje gjennom kommunal planlegging.
Generelt	Planen nemner ikkje kva potensiale som fins i kommunane rundt Bergen: Areal, landskap, attraksjonar, naturressursar, kultur, næringsaktivitet, reiseliv, friluftsliv, landbruk, økologisk drift, kortreist mat, personressursar, bumiljø, identitet, korte avstandar, frisk luft.	Regional plan for Bergensområdet er ein overordna plan som ikkje kan ta opp i seg alle detaljer i dei ulike kommunane.

	Ein samla Bergensregion kunne blitt løfta fram som ei perle på Vestlandskysten, i Norge, i Europa, der ein kunne ønskje fleire innbyggjarar velkomne til eit variert og spennande liv, i eit berekraftig perspektiv.	Takast til orientering.
Generelt	Meland kommune oppfattar at planen ikkje er tilpassa den faktiske situasjonen i regionen vår. Vi har korkje avstandsproblem eller arealutfordringar. Vi har eit kollektivtrafikk- og transportproblem, som ATP (av økonomiske grunnar?) vil løyse ved å presse folk saman i urbane punkt medan resten av regionen blir avfolka og gror ned.	Takast til orientering.

Os kommune		
Fråsegn ved: Kommunestyret		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Mål og strategiar	Os kommune støttar dei overordna måla og strategiane i planen.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	I framlegg til plan er det lagt stor vekt på utvikling av regionsentera. Dette støttar Os kommune fullt ut. Samstundes ønskjer vi å nytte moglegheitene ny E39 gir kommunen til å etablere eit nytt stort utviklingsområde, som ligg svært strategisk til i høve Bergen og eksisterande bustadområde langs Lysefjorden og på Søfteland. Når Regional areal- og transportplan for Bergensområdet ikkje har med Lyseparken i kartet over vekstsoner, er Os kommune uroa for kva betyding dette får i høve motsegn og motsegn på komande planarbeid. Os kommune ønskjer difor at Lyseparken vert definert som vekstsone.	Takast til orientering. Sjå drøfting av formell verknad av regional plan. Sjå drøfting av næringsareal og arbeidsplassar.
Regionalt transportsystem	Os kommune støttar satsinga på kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er gjennomgåande tema i samfunnsplanen som er under handsaming og vil bli følgt opp ved rullering av arealplanen.	Takast til orientering.
Bustadområde	I gjeldande arealplan for Os er det mange bustadareal som er vanskeleg å realisere på kort sikt på grunn av manglande infrastruktur. I rulleringa som startar hausten 2015 vil kommunen ha ei gjennomgang av areala som er sett av til bustad. Os kommune har hatt ei større folkevekst enn prognosane tilseier. I framlegg til samfunnsplan planlegg kommunen for 40.000 i 2040. Kommunen meiner dette er naudsynt for å ha nok areal til offentlege føremål og bustadområde. Samfunnsplanen si arealstrategi legg opp til fortetting i og nært sentre, spesielt regionsenter.	Takast til orientering. Fylkesprognosar med alternativ Høg tilseier befolkning på 36.000 i 2040. Sjå elles drøfting av differensiering mellom kommunar.
Næringsareal- og arbeidsplasser	Os kommune har stor utpendling og det er eit overordna mål i samfunnsplanen til Os at fleire skal finne tenleg arbeid i nærleiken av der dei bor. På Osøyro er det fleire som no legg til rette for kontorlandskap og små næringsklynger. I Lyseparken er	Dette er i tråd med målsetingane i Regional plan for Bergensområdet.

	skalaen ein heilt annan og her diskuterer ein konseptutvikling og tilrettelegging for større fagmiljø. Os er ein liten og kompakt kommune og med utbygging av gode gang- og sykkelvegar ligg det godt til rette for å bu på Osøyro og jobbe i Lyseparken og visa versa.	Sjå drøfting utbyggingsmønster og vekstsoner.
	Konsekvensar og mogelegheiter som følgje av ny E39 er ikkje omtala i planen. Os kommune meiner E39 og Lyseparken i langt større grad burde vore tatt inn i Regional areal- og transportplan.	Takast til orientering.
Natur, kulturmiljø og landskap	Os har ei rekke kulturminne, friluftsområde, landbruksområde og unike naturkvalitetar som vi ønskjer å ta vare på. Samstundes kan dei strenge reglane for vern gjere det vanskeleg å utvikle kommunen i rett retning.	Planen legg til grunn at innanfor regionale vekstsonar skal utbygging kunne vektleggast sterkt. Det må likevel vurderast opp i mot andre arealverdiar og konfliktnivå.
	I og rundt Osøyro er det ikkje tilgjengeleg areal som kan nyttast til for eksempel skule og anna kommunal infrastruktur utan at det kjem i konflikt med verne- og/eller landbruksinteresser.	Takast til orientering.
	I Regional areal- og transportplan er det i retningslinjene lagt opp til at utbygging kan vektleggjast sterkt i høve til omsyn til naturmangfald, landskap, landbruk og friluftsliv i dei regionale vekstsonene. Os kommune støttar denne tilnærminga.	Takast til orientering.

Osterøy kommune		
Fråsegn ved: Formannskapet		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	Vedtak i formannskapet: "Osterøy kommune har ikkje merknader til høyringsframlegget."	Takast til orientering.
Generelt	I hovudsak er planen godt gjennomarbeida for alle tema og bygger opp om prinsipp for berekraftig samfunnsutvikling av regionen for framtidig vekst og utvikling. Mål og strategiar i planen vil kunne bidra til å gjere utvikling av regionen meir føreseieleg i høve planprosessar, investeringsprosjekt og vidareutvikling av infrastruktur som til dømes veg, sykkel- og gangveg og utvikling av kollektivtilbod.	Takast til orientering.
Generelt	Planen omhandlar breidda for folkehelse som plantema på ein dekkande måte. Strategi og grep for innarbeiding og tilrettelegging for god folkehelse samsvarar også mykje med innhald i vedtekne planar og planar utarbeiding i Osterøy kommune som til dømes Kommuneplanen sin arealdel (vedteken i 2011) og Temaplan for trafikksikring (framlegg til høyring H2015).	Takast til orientering.

Senterstruktur	I høve til lokalisering av tenester er kommunen usikker på korleis det definerte senterhierarkiet som denne planen legg til grunn vil kunne påverke det fylkeskommunale tenestetilbodet i kommunen i framtida. Osterøy kommune sitt næraste regionsenter er Arna.	Takast til orientering. Lokalisering av tenestetilbod er tema i *Regional plan for attraktiver senter i Hordaland.*
	Mål og strategiar i Regional plan for areal- og transportplanlegging for Bergensregionen samsvarar med vedtekne arealstrategiar og Kommuneplanen sin arealdel for Osterøy kommune. Der ein har definert kommunesenter, områdesenter og bygder og organisering av tilbod og tenester i høve til dette. Med prinsippa i Regional areal- og transportplan til grunn vil kommunen kunne fortsette sitt arbeid for ei berekraftig samfunnsutvikling.	Takast til orientering.

Radøy kommune		
Fråsegn ved: Formannskapet		
Generelt	Regional areal- og transportplan byggjer opp under regional plan for attraktive senter. Fortetting av eksisterande utbyggingsområde er ei av løysingane for å møte kommande befolkningsvekst. Kollektivorientert utbygging ser me særleg med satsing på utbygging langsetter bybanen i Bergen.	Takast til orientering.
Generelt	Folkehelseperspektivet med mogelegheit for å kunne gå og/eller sykle heile eller delar av transportstrekningane, gjerne kombinert med kollektivtransport, er sterkt framme i planen. Dette er noko som vil gje betre miljø, samtidig som det gjev gode samfunnsøkonomiske vinstar.	Takast til orientering.
Utbyggingsmønster/ transport	Mange av løysingane er eigna for byar og større tettstader. For dei meir perifere områda må nok bilen som framkomstmiddel framleis spille ein stor rolle. Behov for parkering ved kollektivlinjene som Radøy kommune kom med innspel om i oppstartsvarsel til dett planarbeidet er ikkje teke med i planen.	Sjå drøfting av regionalt transportsystem.
Utbyggingsmønster	I kommuneplanen til Radøy er det definert fleire småsentra i kommunen der ein ynskjer befolkningsauke og vekst. Rundt skulane på Austebygd, Bø og i Austmarka samt i kommunesenteret på Manger er det ynskje om tilvekst med folk og aktivitet. Dette bør og støttast opp av gode tilhøve for trafikkavvikling, satsing på gang- og sykkelvegar og kollektivtilbod. Ein regional plan må sjølvsagt sjå på dei store linjene, men det må vere rom for utvikling og ute i distrikta der folk bur litt meir spreidd.	Takast til orientering.
Generelt	Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er ein god, overordna plan for Hordaland, men må ikkje utelukke utvikling i distrikta. Planen oppmodar kommunane til å definere sine areal og sin arealbruk og prioritere denne tydeleg.	Takast til orientering.
Generelt	Eit godt dokument som har fokus på fortetting av eksisterande sentra, som og gjev rom for vekst i distrikta, men som ikkje gjev nokre konkrete prioriteringar for Radøy.	Takast til orientering.

Generelt	Planen inneheldt mange gode moment om korleis ein må ha fokus på bevisst arealbruk og fortetting innafor eksisterande byggjeområde. Det gjeldt å fortette med kvalitet og i tråd med nye behov for mindre bustadeiningar. Nye næringsområde bør lokaliserast der konfliktpotensialet mot anna arealbruk er lågast. Kommunane kan best prioritere etter å ha kartlagt alle interessene, både bruk og vern samt dei lokale og regionale, og vegd desse opp mot kvarandre.	Takast til orientering.
Generelt	**Vedtak i formannskapet**: Radøy kommune vurderer «Regional areal- og transportplan for Bergensområdet» som eit godt plandokument der det er lagt vekt på vekstpotensiale både i by og land. Det er viktig for Radøy å kunne få leggje til rette for befolkningsauke og vekst i aktivitet sjølv om kommunen ikkje ligg i kjerneområda for regional utvikling. Kommunen vil vidareutvikle sitt kommunesenter og sine tettstader rundt skulane i tråd med strategiar valt i kommuneplanen. Det er avgjerande for vidare utvikling på Radøy å prioritera samferdselsprosjekt som kortar ned reisetida til Bergen.	Takast til orientering.

Sund kommune

Fråsegn ved: Kommunestyret

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Sund kommune har forståing for behovet for å få til ei sterkare samordning av arealbruk og transportopplegg for Bergensområdet – og kan difor slutta seg til dei overordna målsettingane slik dei er formulerte under pkt. 1.1 i høyringsforslaget.	Takast til orientering.
	Når det gjeld utfordringane for området vårt slik dei er omtala i pkt. 1.2 , er det naudsynt å få tydelegare fram skilnadene mellom dei mest sentrale stroka og dei områda som har større avstand til senterområda. Særleg gjeld det punkta om «Arealforbruk» og «Miljøbelastning». Det vil vera uråd å sikra effektiv transport for dei som bur og dei som driv næring utanfor dei regionale vekstsonene dersom personbiltrafikken skal reduserast her. Miljøutfordringa knytt til denne delen av transportarbeidet må handterast med auka bruk av ny teknologi.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Det vert opplevd som at planforslaget dobbelkommuniserer i høve til rammene som skal gjelda for utviklinga utanfor dei regionale vekstsonene. Under pkt. 1.3 Strategiar står det skrive: «Gode og stabile bumiljø utanfor dei regionale vekstsonene må samstundes oppretthaldast». Men dette er ikkje å finne att i planomtale og retningsliner.	Sjå drøfting av utbyggingsmønster og vekstsoner.
Senterstruktur	Sund kommune har ikkje har fått innarbeidd «lokalsenter» i sine kommuneplanar. Areal- og transportplanen må difor vera endå tydelegare på at oversikter som gjeld «lokalsenter» ikkje er gjennomarbeidde i kommunane.	

Generelt	Retningslinene knytte til dei 5 plantema er til dels sjølvsagde og i nokon grad vage. Dei signaliserer i liten grad tillit til at kommuneplanprosessar vert gjennomførde på ein god måte – og medverkar såleis ikkje til å gje retning for føreseielege planprosessar.	Takast til orientering.
Natur, kulturmiljø og landskap	Slik retningsline nr. 43 er formulert – kan ho verta nytta til å stoppa det meste av kommunale utbyggingsplanar utanfor regionale vekstsoner.	Retningslina er ikkje meint til å stoppe all utbygging, men sikre at utbygginga vert rett lokalisert.
Handlingsprogram	Tiltaka som er knytte til retningslinene verkar å vera lite gjennomarbeidde.	Sjå drøfting av handlingsprogram.
Generelt	Det som er utydeleg er korleis forslag til retningsliner skal oppfattast – og korleis desse retningslinene kjem til å verta brukt i framtidig forvaltning opp mot kommuneplanlegginga.	Det vert rådd til å tydeleggjere planen på formell verknad og korleis den skal nyttast.
Generelt	Sund kommune kjenner seg ikkje att i planframlegget. Sund kommune ber om at denne planen vert stoppa. Det må utarbeidast ein ny plan som tek omsyn til den geografien Hordaland fylke har, og planen må utarbeidast slik at det vert mogleg å utvikle heile Hordaland og ikkje berre dei mest sentrale strøk.	Takast til orientering.

Vaksdal kommune

Fråsegn ved: Formannskapet

Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Høyringsutkastet til Regional areal- og transportplan gjev kommunen ei tydeleg arbeidsramme med klare forventningar til kommunen si planlegging. Slik sett vil planen vere eit godt arbeidsreiskap.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Me saknar fokus på E16/Bergensbanen som hovudkjelde for stykkgods til Bergensområdet og nødvendigheiten av å prioritere ei effektiv, miljøvenleg, trygg transportåre med høg regularitet. Det er klart at framkomstproblem i stor-Bergen har mange negative ulemper, men varestraumen på E16/Bergensbanen er ei av hovudforsyningskjeldene som er råka av dårleg regularitet, og som bl.a. medfører store økonomiske tap for næringslivet. Strekningen Voss-Arna, alternativ K5, må prioriterast inn i Nasjonal transportplan. Av store infrastrukturprosjekt i regionen er det utbygging av E16/Bergensbanen som ikkje medfører meir biltrafikk og transport til Bergen sentrumsområde.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	I samband med transportsystemet saknar me også ein omtale av massehandtering i samband med store infrastrukturprosjekt. Dette var tema i planprogrammet, men manglar utgreiing og omtale.	Takast til orientering.

Øygarden kommune		
Fråsegn ved: Kommunestyret		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Øygarden kommune har definert Rong som kommunesenter og Tjeldstø som lokalsenter i gjeldande kommuneplan. Sartor senter er peika ut som regionsenter. Samstundes har kommunestyret sagt at det er ønskjeleg med bustadbygging i heile kommunen – også i dei perifere bygdene – med siktemål å oppretthalda folketal og framtidig folkesetnad også her.	Sjå drøfting av utbyggingsmønster.
Generelt	Samla meiner Øygarden kommune at planen har ein god samla og integrert forståing av heilskapen. Tiltak og verkemidlar peikar i ei retning som kan utvikla Bergensområdet til ein felles tenleg region for arbeid, transport og bustad for alle involverte kommunar – inkludert Øygarden. Det som skapar noko uvisse er forståinga av retningslinene og utøvinga av desse. Korleis skal retningslinene under kvart kapitel oppfattast? Vert dei juridisk bindande for kommunen? Korleis kjem desse retningslinene til å verta brukt i framtidig forvaltning opp mot kommuneplanlegginga?	Takast til orientering. Sjå drøfting av formell verknad av regional plan og verkemiddel.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Øygarden kommune har forventningar om at den regionale planen ikkje «stoggar» eller set avgrensingar i planarbeid som snart vert lagt fram både med omsyn til arealutnytting og volumet på føreslegne bustadområde.	Sjå drøfting av formell verknad av regional plan og verkemiddel.
Generelt	Strategiane i framlegget kunne vore meir nyanserte og modifiserte ut frå ulikskapar i kommunane. Stor-Bergen og ytre delar av kommunar som Sund og Øygarden har ganske ulike utfordringar knytt til transportbehov til dømes. Her er bilbruk ein nødvendigheit for å oppretthalda varig busetnad.	Sjå drøfting av differensiering mellom kommunar.
Bustad/Utbyggingsmønster	Strategien i kapittel 1.3 om at «Gode og stabile bumiljø utanfor dei regionale vekstsonene må samstundes oppretthaldast» finn ein ikkje igjen i resten av plandokumentet, og planen dobbeltkommuniserer dermed om kva føringar som gjeld utanfor dei regionale vekstsonene.	Retningslinene må bli endra for å tydeleggjere dette punktet.
Generelt	Kommunen er og uroa over tilvisingar til dei karta som finst i planframlegget. Som illustrasjonar kan gjerne kart og figurar vera tenlege. Men når ein i retningslinene viser til kart som er laga utan kvalitetssikring av innhald, er risikoen stor for at dei kan verta misbrukt i vidare forvaltning.	Karta er illustrasjonar og utgangspunkt for meir detaljerte vurderingar på kommunalt plannivå.
Natur, kulturmiljø og landskap	Slik retningsline nr. 43 er formulert (side 72: «Utanfor regionale vekstsoner skal det takast særlege omsyn til naturmangfald, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv») – kan ho verta nytta til å stoppa det meste av kommunale utbyggingsplanar utanfor regionale vekstsoner.	Sjå drøfting av formell verknad av regional plan og verkemiddel.
Handlingsprogram	Tiltaka som er knytte til retningslinene verkar å vera lite gjennomarbeidde. Viser til lova sitt krav om handlingsprogram for gjennomføring av planen. Skal handlingsprogrammet bli utarbeidd seinare?	Handlingsprogrammet må bli utvikla meir utfyllande.

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

Statlege etatar

Forsvarsbygg		
Fråsegn ved: Forsvarsbygg eigedom, seskjon for arealplan		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	Vurderinga vår er at interessene til Forsvaret her kan tekes hand om vidare ved rulleringa av arealplanane i den einskilde kommune. Vi har difor inga særskilde merknader til planutkastet for regional plan.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Da høyringa ikkje inneheld juridisk bindande avgrensing og bilde på framtidig arealbruk, kan vi ikkje sjå nokre direkte konfliktar mellom planforslag og interessene til Forsvaret. Dersom knutepunkt som skal utvikles ligg i nærleiken til skytebaner gjer vi generelt merksam på mogleg konflikt mellom støysoner og utvikling av støyømfintlege føremål.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	I samanheng med konseptvalutgreiing for ny E39 har Forsvarsdepartementet tidligare gitt fråsegn til Samferdselsdepartementet. Bjørnafjorden har stor verdi for Sjøforsvaret, og Forsvarets verksemd vil vidareførast. Ein har greidd ut at løysning med bru over fjorden ikkje er ønskeleg, men eit av alternativa kan aksepterast.	Takast til orientering.

Fylkesmannen		
Fråsegn ved: Fylkesmannen		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	Fylkesmannen stiller spørsmål ved om val av modell for utvikling, desentralisert konsentrasjon, er det mest hensiktsmessige. Ved å kanalisere meir av veksten til bybanda innanfor Bergen kommune ville ein større del av befolkninga kunne nytte kollektivtransport og fleire får korte avstandar der sykkel i større grad vert eit alternativ. Vilkåra for at desentralisert konsentrasjon skal fungera, m.a. å utvikle regionsentra slik at dei vert meir autonome med omsyn til å sjølv stette dei ulike behov folk og næringsliv har i dagens samfunn og i tillegg ha eit velutvikla kollektivtransporttilbod til/frå Bergen, vert vanskeleg å innfri for mest alle regionsentra i planområdet innanfor ei rimeleg tidsramme.	Sjå drøfting av utbyggingsmønster, prognoser og vekst. Sjå drøfting av utbyggingsmønster, prognoser og vekst.
Senterstruktur og utbyggingsmønster/ Bustad	Fylkesmannen har merka seg at ein i planen (sjå side 21) meiner at Bergen bør leggje middelprognose (folkevekst) til grunn for arealplanlegging medan Lindås, Askøy, Fjell, Os og Meland bør leggje høg prognose til grunn for arealplanlegginga. Med bakgrunn i erfaringane frå reisevaneundersøkinga finn vi ei slik samla nedprioritering av bydelane i Bergen uheldig. Dei mest urbane bydelane i Bergen bør heller få høgast prioritet med omsyn til vekst i folkesetnaden. Bergensdalen kunne ta i mot ein større del av forventa vekst, medan resten av bydelane bør ha same prioritet som samanliknande regionsenterkommunar	Sjå drøfting av utbyggingsmønster og vekstsoner. Sjå drøfting av utbyggingsmønster og vekstsoner.

	som Fjell og Askøy. Dei andre regionsenterkommunane Os og Lindås bør få lågare vekst då dei har noko lågare potensiale med omsyn til å utvikle seg til autonome sentra samstundes som dei har eit dårlegare kollektivtransporttilbod til dei større arbeidsplasskonsentrasjonane i Bergen.	
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Moglegheita for å lykkast med ein desentralisert konsentrasjon vil krevja særs stramme føringar på arealplanlegginga i kommunane, samt ein vilje til å prioritera kollektivtransport (bane) framfor oppgradering og utviding av (hovud)vegnettet.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Fylkesmannen finn ikkje at planforslaget er tilfredsstillande som oppfølging av statlege planretningsliner for samordna bustad, areal- og transportplanlegging. Verken retningsliner eller kart legg stramme nok rammer for kommunal arealplanlegging og regional samferdsleutvikling. Det må setjast meir klåre og restriktive minimumsmål for kor mykje av framtidig bustadvekst som skal kome i senterområda med kollektivknutepunkt. Det bør gjerne differensierast mellom dei ulike kommunane, kor det ligg til rette for at særleg Fjell og Askøy får dei mest restriktive måla. Bergen, kor ein allereie opererer med mål for fortetting, bør handsamast noko annleis i denne samanheng, t.d. med å signalisere at veksten må prioriterast til dei områda i byen med høgast urbanitetsgrad	Sjå drøfting av verkemiddel. Sjå drøfting av utbyggingsmønster. Takast til orientering. Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Når det gjeld avgrensing av dei regionale vekstsonene, som vi finn noko upresise, slik desse er vist i planen (jf. figur 10 s. 22) og kopla med framlegg til retningsliner for areal (s. 24) vil vi presisere at ved utvikling av desse sentra må prinsippet om utvikling innanfrå og ut vere styrande. Til dømes må potensialet for Knarvik og Straume realiserast før Flatøy og Bildøy.	Dette er i tråd med intensjonane og retningslinene i planen.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Planen burde gje signal om at kommunane ved revisjon av kommuneplanane må ta ut eksisterande gule område som ligg slik til at ei utbygging vil vere i strid med statleg arealpolitikk (BATP). Potensialet for fortetting og transformasjon må utnytta før ein tar i bruk nye utbyggingsområde.	Takast til orientering. Sjå drøfting av formell verknad av regional plan og verkemiddel.
Næringsareal og arbeidsplassar	Fylkesmannen finn handsaming av meir areal til arealkrevjande verksemd å vere mangelfull i planen. Kartet i figur 34 syner område der det uomtvisteleg er natur/friluftslivsinteresser og høgt konfliktnivå, er i kartet vist som framtidig næringsområde. Fylkesmannen meiner kartet må takast ut av planen og at retningslinene må bli endra i tråd med dette.	Sjå drøfting av næringsareal og arbeidsplassar.
Regionalt transportsystem	Det er ein klår motsetnad mellom oppgradert vegnett og mål om mindre biltrafikk i byregionen ved ei kompakt byutvikling. Kapittelet om regionalt transportsystem er for prega av vegprosjekt for auka vegkapasitet sett i forhold til	Sjå drøfting av transportkapittel.

	statleg planretningsline for samordna bustad, areal og transportplanlegging er tydeleg på at: *«Ved behov for økt transportkapasitet skal muligheten for å løse transportbehovet med et effektivt kollektivtilbud og betre tilrettelegging for sykkel og gange utredes.» (jf. pkt. 5.2 i BATP).*	
Regionalt transportsystem	Fylkesmannen finn det passivt når planen berre oppmodar kommunane om at det vert nytta differensierte parkeringssonar utan at ein går nærare inn på nivå på parkeringsnormene.	Sjå drøfting av transportkapittel.
Generelt	Samla sett finn Fylkesmannen planen for lite ambisiøs til at den vil kunne verte eit viktigstyringsverktøy for kommunal areal- og transportplanlegging i Bergensområdet. Fylkesmannen peiker på at statlege planretningsliner framleis vil vere det mest sentrale dokument på dette sentrale feltet for å nå må om lågutsleppssamfunnet.	Ein regional plan skal leggast til grunn for statleg og kommunal planlegging og verksemd. Dersom statlege organ finn at planen ikkje tek i vare nasjonale omsyn kan dei be om at departementet kan vurdere saka. Takast til orientering.

Jernbaneverket		
Fråsegn ved: Jernbanedirektøren		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	Jernbaneverket støtter opp om hovudgrepa i regionalplanen med samordning av senterutvikling og kollektivsystem.	Takast til orientering.
Generelt	Nasjonal transportplan har mål om at veksten i persontransport skal takast av kollektivtransport, sykkel og gange. Veksten i bustad- , og næringsareal må difor i all hovudsak bli lokalisert i område som støttar opp om gange- , sykkel- og kollektivtransport.	Dette i tråd med regionale mål for Bergensområdet.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Regionalplanen byggjer opp om den fastsette overordna senterstrukturen for heile fylket. Jernbaneverket støttar opp om høg arealutnytting i sentrumsnære område og langs kollektivaksar. Dette samsvarar med Jernbaneverkets perspektivmelding «Jernbanen mot 2050». Å utvikle funksjonelle knutepunkt blir svært viktig, mellom anna med gode overgangsordningar mellom tog/buss. Tilkomst til stasjonsområder i form av trygge gang- og sykkelvegar må stå sentralt.	Takast til orientering. Sjå drøfting av transportkapittel.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Jernbaneverket stør opp om forslaget om å setje krav om rekkjefølgje i utbygging av arealreservane der transportreduserande og arealeffektive prinsipp er lagt til grunn.	Takast til orientering.

Regionalt transport-system	Jernbaneverket meiner at ein etablert hovudstruktur for kollektivnettet som blir følgt opp i bustad- og næringsutvikling vil bli enno viktigare i framtida. Jernbanen frå Bergen sentrum til Arna, Dale og Voss representerer den sentrale stamlinen mot aust. Jernbaneverket satsar på å leggje til rette for høg frekvens, god framkomst og god kapasitet, slik som planen nemner som suksesskriterier.	Takast til orientering. Takast til orientering.
Regionalt transport-system	Jernbaneverket har utarbeidd KVU for strekninga Voss-Arna. Jernbaneverket stør opp om planforslaget som angir at det er behov for eit mindre sårbart vegsystem i denne korridoren og at det er viktig å styrke kollektivtransporten. Det er og gjennomført supplerande utgreiingar for å sjå om det finnst enklare løysingar enn den som er gitt i KVU-arbeidet. Jernbaneverket opprettheld likevel sin anbefaling av K5 som det beste alternativet.	Takast til orientering. Takast til orientering.
Regionalt transport-system	Planforslaget delar inn innfartsparkering i to hovudkategoriar, overordna og lokal innfartsparkering og foreslår å satse mest på overordna innfartsparkering. Jernbaneverket vil forsette med å leggje til rette for innfartsparkering ved Arna stasjon og desse bør først og fremst ha ei regional funksjon. Jernbaneverket vil konkret sjå på behovet i eit eige prosjekt.	Takast til orientering.
Regionalt transport-system	Ein viktig del av framtidas transportsystem er miljøvenlegheit, føreseielegheit og god framkomst. Der kollektivtransporten ikkje er sikra eksklusive trasear (tog/bane), må framkomst bli sikra på andre måtar. Ein må sikre kollektivfelt på alle relevante og sentrale innfartsårer. Jernbaneverket støttar planen på at det må sikrast full frakomst for kollektivtransporten.	Takast til orientering.

Noregs vassdrags og energidirektorat (NVE)		
Fråsegn ved: Region vest - Skred- og vassdragsavdelinga		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	NVE har ingen merknader til planforslaget.	Takast til orientering.

Statens Vegvesen		
Fråsegn ved: Region Vest – Ved avdelingsdirektør - Veg- og transportavdelingen		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Statens vegvesen meiner senterstrukturen det er lagt opp til i planen er eit godt utgangspunkt for å få redusert trafikken inn til Bergen sentrum. Med ein definisjon av vekstsonar i gangavstand til tettstader og kollektivstopp legg planen til rette for redusert transportbehov med bil.	Takast til orientering. Takast til orientering.
Regionalt transport-system	Statens vegvesen meiner infrastruktur for sykkel skal vere prioritert innanfor vekstsonene og knytt til skular. Statens vegvesen foreslår at andre delmål under pkt.3 skal lyde: «Infrastruktur for gåande og syklande	Det vert tilrådd å endre planen.

	skal bli prioritert innanfor vekstsonene og knytt til skular» (tillegg er understreka). Konfliktar mellom dei to transportformene gåing og sykling vert redusert ved å prioritere differensierte og gode tiltak som sikrar god trafikktryggleik og god framkomst for begge grupper. Planen bør få eit tillegg som framhevar at ein byggjer anlegg der gange og sykkel er separert. Gang- og sykkelveg (samla løysing) er ikkje egna i vekstområde. Omgrepet gang- og sykkelveg er nytta i plan. SVV meiner dette bør endrast til infrastruktur for gang- og sykkel. Planen bør referere tydelegare til regionale og nasjonale mål om framtidige andelar sykkelreiser. I RTP er det målsetnad om å auke delen av reiser frå 3 til 8%.	Takast til orientering. Planforslaget vert tilrådd endra. Sjå drøfting av målstruktur.
Regionalt transportsystem	Statens vegvesen støttar at det er samfunnsøkonomisk og miljømessig best at mest mogeleg av transportveksten kjem på gange og sykkel, dette gjev og ei helsemessig gevinst.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Parkeringspolitikk burde vore omtalt meir konkret enn det planforslaget gjer. Mellom anna kunne planen anbefalt at kommunane definerer maksimumskrav for bilparkering og minimumskrav for sykkelparkering i senterområda. Det burde vore ei retningsline i planen om trygg sykkelparkering, til dømes «Trygg sykkelparkering på alle knutepunkt og viktige målpunkt skal bli prioritert».	Sjå drøfting av transportkapittel. Sjå drøfting av transportkapittel.
Bustadområde	Retningslinene kunne vore tydelegare på at det i alle tettsteder bør prioriterast å utnytte potensiale til fortetting og transformasjon på allereie utbygd areal før ein tillet bustadbygging lengre frå tettstadsentrum. Retningslinene kunne og hatt tydelegare føringar på arealutnytting i dei ulike senterområda, eksempelvis anbefalt utnyttingsgrad. I retningslinene for arealbruk kunne det vore teke med at kommunane i større grad må ta med kostnader knytt til trygg framkomst for mjuke trafikantar ved utbygging av nye område.	Takast til orientering. Takast til orientering. Sjå drøfting av detaljgrad. Takast til orientering. Innspela vil bli vurdert i revisjon av retningslinene.
Næringsareal og arbeidsplassar	I pkt 5.3 er det sagt at det er eit mål å «betre den regionale balansen mellom busette og arbeidsplasser i dei ulike delane av Bergensområdet». Dette er ikkje spegla i korkje mål eller delmål for næring/arbeidsplasser eller busetnad, eller retningsliner. Balanse mellom busetnad og arbeidsplassar er viktige for transportomfanget, Statens vegvesen saknar ei tydelegare målformulering/retningsline for dette tema.	Sjå drøfting av målstruktur.

Næringsaktørar

Business Region Bergen (BRB)		
Fråsegn ved:		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Næringsareal og arbeidsplassar	BRB støtter forslag til overordna mål samt mål og strategiar for dei ulike delområda i planen. BRB meiner planprogrammet var meir ambisiøst med omsyn til å definere næringsområder av regional verdi, enn slik planen endeleg har blitt utforma. Slik det går fram av kart på side 64, synes det som om at det står igjen del arbeid før det kan nyttiggjerast på annan måte enn at det blir vurdert i den einskilde kommune si revisjon av kommuneplanens arealdel.	Takast til orientering. Takast til orientering.
Næringsareal og arbeidsplassar	BRB meiner planen burde vore tydelegare på føremålet med retningslinene i planen og korleis fylkeskommunen skal bruke dei, og korleis kommunane skal forholde seg til dei. Føreslåtte retningsliner for næringsareal gir ein god oppsummering av prinsipp som er gjennomgått tidlegare i planutkastet.	Sjå drøfting av formell verknad av regional plan og forholdet til kommuneplanar. Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Planforslaget synes å leggje til grunn dagens praksis med føresegner for rekkjefølgje knytt til utbygging av ulike føremål (retningsline 13 i kapittel 3), herunder næringsareal. Det kan synes rimeleg at gang- og sykkelveg må vere i stand i forkant, det som kan diskuterast er kven som skal ta kostnadene.	Takast til orientering.
Næringsareal og arbeidsplassar	Føreslått retningsline 14 om at «kommunen bør stille krav om at verksemder over 5000 m^2 eller meir enn 50 tilsette utarbeider ein mobilitetsplan» kan i nokre tilfelle synast urimeleg. Dette kravet burde berre vore kopla til antal tilsette, ikkje areal.	Sjå drøfting av næringsareal og arbeidsplassar.

Næringsalliansen		
Fråsegn ved: Næringsalliansen ved AU		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	Næringsalliansen vil berømme Hordaland fylkeskommune med eit høyringsutkast som langt på veg følgjer dei same overordna liner som er lagt til grunn for rapportene frå Bergen Næringsråd. Ikkje minst er vi på line i synet på behovet for senterstruktur og utbyggingsmønster. Fortsatt stor utbygging av einebustader og i stor grad bilbasert persontransport vil skape eit press på vegnettet som det ikkje vil vere i stand til å handtere. Å leggje til rette for ein urbanisering av regionssentera blir helt avgjerande for å kunne handtere veksten i tiåra framover.	Takast til orientering. Takast til orientering.

	Det same gjeld behovet for ein gjennomtenkt strategi som tenkjer næringsareal, arbeidsplassar og bustadbygging i heilskapleg regional planlegging. Også her er vi i stor grad samstemte om dei overordna linene.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Næringsalliansen ønskjer ein endå høgare ambisjon for fortetting i Bergen sentrum. Bergen næringsråd har lansert 10 på 10: 10.000 nye bustader og med det 20.000 nye innbyggjarar i Bergen sentrum dei neste 10 åra.	Sjå drøfting av utbyggingsmønster og vekstsoner, og prognoser og vekst.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Regional ATP har formuleringar om fortetting langs bybanetraseen. Næringsalliansen meiner det kan vere like effektivt å få til fortetting langs hovudaksane for kollektivtrafikken, ikkje berre bybana.	Planforslaget legg opp til fortetting primært knytt til senterområde fordi ein då i tillegg til kollektivtransport og legg til rette for at fleire reiser kan skje ved sykkel og gange.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Det er viktig at det vert etablert eit nytt logistikknutepunkt i Bergensområdet. Noverande godsterminal på Nygårdstangen og hamnearealet på Dokken må verte frigjort for byutviklingsføremål.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	I «Handlingsplan for transport og samferdsel 2015-2030» har Bergen Næringsråd gjort greie for prioriteringar for Bergensområdet, Vestlandet og Norge, samt visjonar for framtida. Høringsutkastet til «Regional areal- og transportplan for Bergensområdet» kommer en god del av dette i møte. Næringsalliansen vil likevel understreke viktigheten av at det blir etablert eit komplett ringvegsystem, kor «E39 utanom Bergen sentrum» (E 39 Fjøsanger – Arna og Nyborgtunnelen) vil gi betre framkomst, meir forutsigbar reisetid, redusert sårbarhet og avlastning av Bergen sentrum.	Takast til orientering. Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Ringvegen vil frigjere kapasitet til kollektivfelt på dagens innfartsårer fra sør, nord og vest. Kollektivfelt kombinert med styrking av busstilbodet mellom regionsentera og Bergen vil bidra til auka kollektivandelar. Saman med innfartsparkering for bilar og syklar vi dette ha god effekt.	Sjå drøfting av transportkapittel.
Regionalt transportsystem	Planen burde i større grad ta inn verknadene av utbygging av ferjefri E39 og ny E16/Bergensbanen. Desse vil forstørre bu- og arbeidsmarknaden for heile Vestlandet. Dette er dei viktigaste grepa ein kan gjere for å auke bu- og arbeidsmarknaden.	Regionforstørring vil føre til forsterka behov for satsing på fortetting i senterstruktur. Regionforstørring kan gi auka press på spreitt bygging.
Regionalt transportsystem	Behovet for ein ny trygg, framkomeleg og rask veg- og baneløysing for E16 Arna-Voss/Bergensbanen kan ikkje verte understreka nok. Planen burde ta inn potensialet som ligg i eit mogeleg framtidig togsamband mellom Bergen og Stavanger.	Takast til orientering. Takast til orientering.
Næringsareal og arbeidsplassar	Næringsalliansen støttar retningslina om at «Næringslivet ved organisasjonar og verksemder bør delta i kommunale planprosessar».	Takast til orientering.

Landsorganisasjonen i Norge (LO)		
Fråsegn ved: Distriktskontoret i Hordaland		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Senterstruktur og utbyggingsmønster	LO er positive til planen sitt mål om å fortette i sentrumsnære områder og langs prioriterte kollektivaksar. Det kan vere grunn til å vurdere sterkare føringar.	Takast til orientering.
	LO støttar tiltak som bidreg til balanse mellom talet på arbeidsplassar, bustader, barnehagar og butikkar i kvar enkelt kommune og bydel. Dette vil vere viktig for å redusere køar og forureining.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Det er behov for fleire direkteruter i kollektivsystemet som går ofte, og har eigne kollektivfelt. Pris på kollektiv må vere konkurransedyktig med bruk av bil, også sett i samanheng med bruk av innfartsparkering.	Sjå drøfting av regionalt transportsystem.
Bustadområde	Planlegging må leggje til rette for heilskapleg byutvikling, som også sikrar at bumiljø har tilgang på fritidsareal.	Takast til orientering. Sjå kap. 4.3.5 for skildring av tema fortetting med kvalitet i bumiljø.

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)		
Fråsegn ved: Regiondirektør NHO Hordaland		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Befolkningsutviklinga krev at vi må byggje fleire bustader på ein slik måte at vi skapar attraktive bustadmiljø og meir kompakte byar. Dette gir mange økonomiske fordelar, både gjennom stordriftsfordelar og kulturelle vinster.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Bergen må ha store ambisjonar om å fortette meir, spesielt i sentrumsnære områder. Her ligg mykje av arbeidsplassane , og aukar ein bustadkapasiteten vil noko av transportbehovet verte redusert. Distansen mellom bustadområde og kollektivløysingane må vere så kort som mogeleg. Samtidig må urbane kvalitetar bli utvikla i nær samanheng med familievenlege bustadområde og rekreasjonsmogelegheiter.	Sjå drøfting av utbyggingsmønster og vekstsoner. Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Realisering av større og sterkare bu- og arbeidsmarknader må vere sentrale byggjeklossar fram mot 2040. Ein føresetnad er reduserte transportkostnader og auka pålitelegheit i eit meir saumlaust transportnett. I Hordaland må vi få ein region som knyt Sunnhordland, Nordhordland og Vosseregionen nærare Bergen. Sentrale prosjekt for å realisere dette er: ✓ Ny bane og veg Bergen - Voss ✓ Nyborgtunnel ✓ Ringveg Aust ✓ Firefelts motorveg til Stord (og Haugesund/Stavanger) Desse prosjekta burde vore belyst meir i planen.	Sjå drøfting av større bu- og arbeidsmaknadsregion. Sjå drøfting av regionalt transportsystem.

	NHO viser forøvrig til sitt innspel til NTP 2018-2029, «Samferdselspolitikken mot 2030».	Takast til orientering.
Regionalt transport-system	NHO merkar seg at interessa for å finne alternative lokaliseringar for godsterminal ikkje er like stor som interessa for å flytte den ut av sentrum. Logistikknutepunktet er svært viktig og dagens lokalitet server næringslivet på ein svært god måte. Dersom hamn og jernbaneterminal skal flyttast må alternative lokalitetar gi minst like god effekt som dagens lokalitetar. Både hamnen og jernbaneterminalen må lokaliserast slik at dei er konkurransedyktige på pris. Elles risikerer ein at godset går over på veg. NHO venter på Jernbaneverket si KVU før dei konkluderer på framtidig lokalisering, men premissa over må leggast til grunn.	Takast til orientering. Takast til orientering. Takast til orientering.

Andre

Bergen og omland hamnevesen		
Fråsegn ved: Hamnedirektøren		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Regionalt transport-system	Det er lagt opp til ein god plan for kollektivtransport med bybanen som bystamline og regionliner med moglegheiter for overgang.	Takast til orientering.
Regionalt transport-system	Teknologiske løysingar er nemnt som føresetnader for båt som kollektivtransport. BOH meiner at sjøtransport allereie reknast som miljøvenleg transport, og det er internasjonalt fokus på å flytte transport frå veg til sjø. Dette kan og avlaste vegane og dermed og miljøbelastninga frå biltrafikk. Planen burde i større grad vurdere konkrete tiltak for å auke båttransport av gods og passasjerar i Bergensområdet.	Sjå drøfting av regionalt transportsystem. Sjå drøfting av regionalt transportsystem.
Regionalt transport-system	I den maritime næringa er det stort fokus på alternative drivstoff (LNG) og i hamnene satsar ein på etablering av landstraum. Det bør i større grad bli lagt til rette for utvikling av hamner og tilknytt infrastruktur.	Takast til orientering.
Regionalt transport-system	Inntil arbeidet med KVU for logistikknutepunkt i Bergensområdet, samt ny lokalsiering for godsterminal er avklart, bør vidareutvikling av dagens hamnelokalisering i tråd med rammene i kommundelplanen for Indre hamn ha prioritet. Utviding av hamneareal ut i sjø vil eventuelt kunne nyttast til byutviklingsføremål i framtida.	Takast til orientering.

Funksjoneshemmedes Fellesorganisasjon		
Fråsegn ved:		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	FFO saknar omgrepa «universell utforming» og «tilgjengelegheit» i planen. Viktige omgrep for å skape eit inkluderande samfunn.	Det vert tilrådd å gjennomgå plandokumentet og ta inn formuleringar knytt til dette på eigna stad.
Generelt	Ein kan under omgrepet «bærekraftig utvikling» óg ta med universell utforming og tilgjengelighet, i og med at folkehelseperspektivet er tatt med i planen.	Takast til orientering.
Generelt	Planen blir betre dersom universell utforming og tilgjengelegheit brukast som eit systemkrav i kvar regionalplan som omfattar fleire kommunar.	
Generelt	Alle kapitla i planen, herunder senterstruktur, transport, bustadsområder, næringsbygg, natur og kultur, bør ha som mål at desse områda skal være tilgjengeleg for alle.	Sjå drøfting av universell utforming og tilgjengelegheit.
Bustadområde	I kapittel 4 foreslår FFO følgjande endringar: 1. Pkt.22 « Kommunal planlegging for bustadbygging *skal* i særleg grad legge til rette for medverknad for eldre, unge og personar med funksjonsevne og utbyggjar». 2. Pkt. 25. «Kommunane bør prioritere *tilgjengelig* kollektivorientert utbygging. 3. Pkt. 28.» Kommunane skal gjennom si arealplanlegging sikre kvalitet og legge til rette for universell utforming og tilgjengelighet». 4. Nytt pkt. «Kommunane bør i utbygning og planlegginga involvere kommunale råd for menneske med nedsett funksjonsevne i sine kommunar for uttale.	Sjå drøfting av universell utforming og tilgjengelegheit.

Forum for natur og friluftsliv, FNF Hordaland		
Fråsegn ved:		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	FNF er positive til at landskap, naturmiljø, kulturmiljø, landbruk og friluftsliv, er eige tema i planen, og ønskjer at planen i sterkare grad skal styrke dei blå-grøne interessene. Ei berekraftig utvikling føreset også at ein tek omsyn til medfølgjande arealeffektar knytta til vekstsoner, til dømes behovet for energiinfrastruktur, energiløysingar, luftkvalitet, VA og vasskvalitet.	Takast til orientering Takast til orientering
Generelt	Klimatilpassing må takast omsyn til i fortettings- og infrastrukturplanlegging. Planen burde hatt overordna retningsliner gjeldande klimatilpassing.	Retningsliner for klimatilpassing er i hovudsak handtert gjennom Klimaplan for Hordaland 2014-2030 (s. 59 i Klimaplan for Hordaland). Takast til orientering

	Det bør takast med ei retningsline for å styrke kartlegging og kunnskapsgrunnlaget om naturtypar og jordressursar som er viktige som karbonlager.	
Natur, kulturmiljø og landskap	FNF foreslår at temaområde 5 skiftar namn til «Landskap, natur, friluftsliv og kulturmiljø» fordi friluftsliv er ein sentral del av kapittelet.	Natur, kulturmiljø og landskap er valt som tittel for å samkøyre med nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging som var gjeldande når planprogrammet vart vedteken.
Natur, kulturmiljø og landskap	I planteksten under avsnitt 6.3.6 må det går fram at Hordaland fylkeskommune har som målsetjing at alle kommunar i fylket skal ha kartlagt viktige friluftslivområder innan 2018. Det må også gå fram at Hordaland fylkeskommune vil vera ein viktig pådrivar og støttespelar for kommunane i dette arbeidet, sidan det er fylket som kan utløyse midlane som er satt av til dette føremålet i statsbudsjettet. Planen bør og kome med ein klår forventning til at dette kartleggingsarbeidet vert lagt til grunn for arealplanlegginga i kommunane.	Takast til orientering. Dette er tatt i vare gjennom retningslinene i kapittel 5.
Natur, kulturmiljø og landskap	Det er eit nasjonalt mål at alle skal ha mogelegheiter til å drive friluftsliv i nærmiljøet og naturen forøvrig. Regional areal- og transportplan må ha klåre retningsliner som sikrar nærfriluftsområder i Bergensområdet både innanfor og utanfor vekstsonene.	Sjå drøfting av utbyggingsmønster og vekstsoner.
Natur, kulturmiljø og landskap	FNF oppmodar fylkeskommunen om å vidareføre målsetjinga om å lage ein regional plan for «landskap, grønstruktur og friluftsområde» som er gitt i gjeldande planstrategi.	Dette vert vurdert i samanheng med ny regional planstrategi for Hordaland.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Avsnitt 2.4 «Retningsliner for areal» punkt 4 Forslag til ny ordlyd: *I dei regionale vekstsonene skal ein søka ein god balanse mellom behovet for utbygging og omsynet til naturmangfald, landskap, landbruk og friluftsliv. Det bør takast omsyn til følgjande prinsipp:* *a.* Utbygginga er planlagt med høg utnyttingsgrad b. Potensialet for fortetting og transformasjon er kartlagt og planlagt utnytta c. Omsynet til arealverdiar påverkar rekkjefølgje av utbygging d. Behov for utbygging er dokumentert *e. Utbygginga tek omsyn til klimatilpassing (nytt punkt)*	Sjå drøfting av senterstruktur og utbyggingsmønster.
Regionalt transportsystem	Avsnitt 3.4 «Retningsliner» under «Retningsliner for arealbruk»: Forslag til at det vert lagt til eit punkt: *Transportplanlegging er omfatta av retningsliner i kapittel 6.4.*	
Regionalt transportsystem	FNF foreslår nytt punkt e) i retningslinje 20: 20. Ved utbygging av ny veginfrastruktur bør følgjande prinsipp bli vektlagt:	Sjå drøfting av regionalt transportsystem.

	a) Vegutbetring og kollektivprioritering på viktige kollektivaksar b) Reduksjon av sårbarheit og auka trafikktryggleik c) Minimere bruk av areal til veg- og terminalfunksjonar i sentrumsområde d) God framkome for nærings- og nyttetransporten *e) Ny veginfrastruktur skal ikkje føre til auke i personbiltrafikk (nytt punkt)*	
Regionalt transportsystem	Framlegg til avsnitt 3.4 og underavsnitt «Retningsliner for statleg, fylkeskommunal og kommunal transportplanlegging». Vi føreslår eit nytt punkt 21: *Eit viktig element i landskapsforvaltinga vil vera å samordna infrastruktur i størst mogleg grad. Regionale og kommunale myndigheiter skal i størst mogleg grad inngå dialog med andre sektormyndigheiter som har kompetanse etter andre sektorlover, i eit felles forsøk på å minimere arealinngrep og landskapsverknader i størst mogleg grad. Samordning kan til dømes skje ved at det i opent kystlandskap vert tatt felles forvaltingsgrep for å samlokalisere infrastruktur, t.d. sanering av luftlinjer, og kabling av kraftlinjer og framføring av ny transportinfrastruktur samordna.*	
Næringsareal og arbeidsplassar	Avsnitt 5.4 «Retningsliner». Vi føreslår ny ordlyd i punkt nr. 30 *(endring i kursiv)*: Kommunen bør kategorisere arealreserven og nye aktuelle næringsareal i kommunen og vurdere kor eigna dei er for ulike typar verksemder. Nytt areal for arealkrevjande *verksemd krev arealutgreiing i samsvar med tema i denne planen. Oppdatert og best tilgjengelege kunnskap skal leggjast til grunn i høve alle deltema som er handsama i denne planen.* Analysen bør og vurdere om areala har særskilte kvalitetar, som mogelegheit for djupvasskai, regional hamn og nærleik til jernbane og flyplass.	Krav om konsekvensutgreiing i kommuneplanar vil sikre at dette vert gjennomført.
Næringsareal og arbeidsplassar	Avsnitt 5.4 «Retningsliner» og underavsnitt «Retningsliner for areal» punkt 34. Vi føreslår eit nytt punkt d: *d) Arealkrevjande verksemd er omfatta av retningsliner i kapittel 6.4.*	Retningslinene i 6.4 gjelder for forvaltning av arealverdiar i dei regionale vekstsonane. I andre område skal desse verdiane takast særleg omsyn til.
Natur, kulturmiljø og landskap	Forslag til nytt underavsnitt gjeldande «medverknad» under 6.4. Dei andre retningslinjeavsnitta 3.4 (punkt 11) , 4.4 (punkt 22) og 5.4 (punkt 31) har alle retningslinjer for medverknad. For å harmonisera systematikken i RATPB føreslår vi ei eiga retningslinje gjeldande medverknad i avsnitt 6.4. Vi føreslår følgjande ordlyd: *Kommunal planlegging som råkar naturmangfald, landskap, kulturmiljø og friluftslivområder* ***skal*** *leggja*	

	til rette for medverknad frå relevante interessegrupper.	
Natur, kulturmiljø og landskap	Avsnitt 6.4 punkt 35, s. 72 Vi føreslår at «naturtypar» vert lagt til, for å synleggjera behovet for å ivareta habitat og økologiske funksjonar. I andre setning føreslår vi at «bør» vert erstatta av «skal» slik at planlegginga kan bidra til å oppfylla dei nasjonale miljømåla: Kommunane ***skal*** *i størst mogleg grad* ha ei oppdatert kartleggjing av naturmangfald, ***naturtypar***, funksjonell strandsone og landskap, kulturminne, landbruk og friluftsområde av lokal, regional og nasjonal verdi. Tilgjenge til friluftsområde ***skal*** inngå i kartleggjinga.	Naturtypar vert tatt inn som eit tillegg i teksten. Plan- og bygningslova med forskrifter og naturmangfaldlova har krav om at vurderingar av konsekvensar skal baserast på eksisterande kunnskap. Regional plan kan vanskeleg krevje meire enn dette. Ein kan sjølvsagt likevel arbeide for at kartlegginga vert betre i framtida.
Natur, kulturmiljø og landskap	Forslag til ordlyd i ny retningslinje under avsnitt 6.4 «Retningsliner for kartlegging og analyse» *Hordaland fylkeskommune har som målsetjing at alle kommunar i Bergensområdet skal ha kartlagt og verdisatt viktige friluftslivområder innan 2018. Kunnskapsgrunnlaget skal leggjast til grunn for fortettings-, nærings- og infrastrukturplanlegginga innanfor Bergensområdet. Ei samla kartlegging på kommunalt nivå innan 2018 vil vera viktig for å kunna seia noko om samverknader i høve viktige friluftslivområder.*	Dette er ei målsetting Hordaland fylkeskommune arbeider for. Det er ikkje naudsynt at dette vert innarbeidd i Regional areal- og transportplan.
Natur, kulturmiljø og landskap	Forslag til ordlyd i ny retningslinje under avsnitt 6.4 «Retningsliner for kartlegging og analyse» I samsvar med klimaplan 2014-2020 for Hordaland meiner vi at jordressursar som er viktig karbonlager særskilt må kartleggjast i samband med fortettings- og infrastrukturprosjekt. Forslag til ordlyd i ny retningslinje: *Fortetting-, nærings- og infrastrukturplanlegging må føregå med omsyn til naturtypar og jordressursar som er viktige karbonlager. Kartlegging- og kunnskapsgrunnlaget knytta til naturtypar og jordressursar som er viktige karbonlager må styrkast for å ivareta dette omsynet. Til dømes må ein ta omsyn til myr og våtmarksområder, og unngå inngrep som reduserer omfanget av jordressursar som er viktige karbonlager.*	
Natur, kulturmiljø og landskap	Forslag til endring av ordlyd i retningslinje 38 under avsnitt 6.4 «Retningsliner for forvaltning av verneverdiar i regionale vekstsoner». Vi føreslår at retningslinje 38 under avsnitt 6.4 vert presisert. Kommunalt nivå må i høve desse verdiane følgja nasjonale mål for forvalting av desse verdiane. Det er difor uklart kva som ligg i omgrepet «avbøtande tiltak». I mange tilfeller vil planar som kjem i konflikt med desse verdiane utløyse eit krav om konsekvensutgreiing i kommunal planlegging.	Kva som er avbøtande tiltak vil variere frå tilfelle til tilfelle. Basert på eit arbeid med ei konsekvensutgreiing vil det kunne bli peika på mogelege avbøtande tiltak.

Natur, kulturmiljø og landskap	For å sikra nasjonalt miljømål: «Alle skal ha høve til å drive friluftsliv som helsefremjande, trivselsskapande og miljøvennleg aktivitet i nærmiljøet og i naturen elles», føreslår vi at «bør» vert erstatta med «skal» i punkt 42 i planforslaget: *42. Friluftsområde* ***skal*** *integrerast og inkluderast som ein kvalitet i utbyggingsplanar. Bustadområde* ***skal*** *ha god tilgang til nærfriluftsområde (grøntareal, parkar) med sykkel eller til fots.*	Ein regional plan er overordna og retningsgivande og bør-formuleringar gir retning men samtidig noko fleksibilitet i oppfølginga av planen. Intensjonen er likevel at alle bustadområde skal ha tilgang på friluftsområde og grønstruktur.
Natur, kulturmiljø og landskap	Det bør stillast konkrete utgreiingskrav i høve kapitalisert verditap i samband med områder som har tyding for reiselivsbasert turisme. Forslag til ordlyd i ny retningslinje under avsnitt 6.4 «Retningsliner for kartlegging og analyse»: *Større fortettings-, nærings- og infrastrukturprosjekt som kjem i konflikt med viktige natur-, kultur-, landskaps- og friluftslivområder som har tyding for reiselivsbasert turisme krev utgreiing. Det må gjennomførast utgreiing som estimerer kapitalisert verditap.*	Dette er utanfor denne planen sitt verkeområde. Dette kan vere tema i konsekvensutgreiingar på einskilde planar på kommunalt nivå.
Natur, kulturmiljø og landskap	FNF vurderer det slik at retningslinjene slik dei føreligg i planutkastet ikkje dekkjer omsynet til verna vassdrag og føreslår følgjande ordlyd med framlegg om eit nytt avsnitt under 6.4: «Retningslinjer som gjeld for regionale vekstsoner og utanfor vekstsonene»: *Fortettings-, nærings- og infrastrukturplanlegging må føregå med omsyn til verna vassdrag. Verdien til verna vassdrag må særskilt ivaretakast. Rikspolitisk retningslinje må leggjast til grunn, og ein må unngå å gjennomføra inngrep som reduserer verneverdiane i verna vassdrag*.	Verna vassdrag er i utgangspunktet eit vern mot kraftutbygging. Dersom verdiane i områda vert råka vil retningslinene i planen fange dei opp.
Natur, kulturmiljø og landskap	I avsnitt 6.3.6 vert det uttalt at «Det er difor trong for å setje langsiktige byggjegrenser og synleggjere landskapsøkologiske korridorar i Bergensområdet». Forslag til ordlyd i retningslinjene som speglar dette føremålet: *Gjennom kommunal planlegging skal det i vekstsonene setjast langsiktige byggjegrenser (td. markagrenser, byfjellsgrenser).* *I kommunal planlegging skal det i vekstsonene framgå ei overordna vurdering knytt til om landskapsøkologiske korridorar er ivaretatt i plan.*	Planen vert tilrådd endra. Dette er omtalt i planskildringa kap 4.6.7. Gjennom å fortette i færre utalte vekstsonar vil ein kunne oppnå større landskapsøkologiske korridorarar utanom desse områda. På dette punktet vert det ikkje tilrådd endringar.
Natur, kulturmiljø og landskap	For å styrka samspelet mellom Regional vassforvaltingsplan for Hordaland og RATPB, føreslår vi følgjande ordlyd i ny retningslinje under avsnitt 6.4: *Fortettings-, nærings- og infrastrukturplanlegging skal ta omsyn til vassressursar (jf. Regional plan for vassforvalting i Hordaland og vassforskrifta), og søka å*	

	gjera vassdragsressursane og tilhøyrande naturmangfald til ein positiv verdi i fortettings- og infrastrukturplanlegginga. Fortettings-, nærings- og infrastrukturplanlegging må bidra til å oppfylla miljømåla etter vassforskrifta.	
Natur, kulturmiljø og landskap	Det er viktig at RATPB synleggjer at strandsona også er eit viktig omsyn i fortettings- og infrastrukturplanlegginga. I den samanhang vil FNF visa til nasjonal målsetjing om å ivareta allemannsretten. Vi føreslår følgjande ordlyd med framlegg om eit nytt avsnitt under 6.4: «Retningslinjer som gjeld for verneverdiar i regionale vekstsoner og utanfor vekstsonene»: *Fortettings-, nærings- og infrastrukturplanlegging skal føregå med omsyn til allemannsretten. Til dømes skal ein i størst mogleg grad unngå fortettings- og infrastrukturplanlegging som hindrar allmenn ferdsle i kystsona.*	Dette er sikra gjennom plan- og bygningslova og statlege planretningsliner.

Helse Bergen		
Fråsegn ved:		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	Helse Bergen opplev planen som gjennomgåande god og med rette fokusområde.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Helse Bergen HF på Haukelandsområdet representerer eit stort dagleg trafikk-knutepunkt med transport av tusenvis av pasientar, pårørande og tilsette. Dette er viktig å ha med seg ved planlegging av kollektivtilbod, sykkelstiar og gangveg.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Restriksjonar på biltrafikken vil for pasientreiser kunne medføre noko auka kostnader, men den auka kollektivtilpassinga vil på den andre sida føre til færre kostbare transportløysingar.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Dobbeltspor gjennom Ulriken og knutepunktsutvikling i Arna med fokus på overgang mellom buss og tog vil vere positivt. Vi kan også leggje opp nye knutepunkt i vår planlegging av pasientreiser basert på de punkta som det vert lagt opp til gjennom kollektivtransport.	Takast til orientering.

Naturvernforbundet Hordaland		
Fråsegn ved:		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	Naturvernforbundet støttar særleg følgjande mål og strategiar i planen: a) byggja kompakt og i hovudsak kring dei større sentra, for å bruka arealet mest muleg effektivt, for å få minimert transportbehovet. b) eit miljøvenleg transportsystem og konkret at veksten i persontransport skal takast med kollek-	Takast til orientering.

	tivtransport, sykling og gåing, og å prioritera infrastruktur for gåande innanfor vekstsonene og ved skular. c) prioritera å byggja på plassar som bidrar til størst muleg utnytting av kollektivmateriellet. d) fordela arbeidsplassane og bustadane betre, for å utnytta transport-infrastrukturen betre.	
Regionalt transportsystem	Planen er inkonsekvent når den på den eine sida har redusert transportbehov som mål og samtidig støttar opp under nye ny ferjefri E39 mellom Bergen og Stavanger og meir pendling mellom Bergen og Voss På same måte er planen inkonsekvent når den strekar under behovet for Ringveg aust som vil bidra til å auke biltrafikken. Tilsvarande vil gjelde: – Osvegen – Nyborgtunnel – Mindetunnel – Ringveg vest byggjetrinn 3 – Oppgradering av Flyplassvegen med planskilde kryss	Sjå drøfting av regionalt transportsystem.
Regionalt transportsystem - parkering	Naturvernforbundet saknar ei presisering av at talet på parkeringsplassar alt i alt ikkje må auka. Planen har heldigvis som mål at «betre kollektivtransport må følgjast opp med å gjera det mindre attraktivt å reisa med personbil» (3.3.6, s. 42, 1. avsnitt). Avgrensing av parkeringsmogelegheitane er ein viktig reiskap for å nå dette målet. På denne bakgrunnen finn me det ubalansert at planen berre nemner fordelar med parkering. Naturvernforbundet Hordaland ber difor Hordaland fylkeskommune laga ein fylkesstrategi for å redusera behovet for parkeringsplassar i Bergensområdet, også ved handlesentera.	Sjå drøfting av regionalt transportsystem.
Regionalt transportsystem - parkering	Planen hevdar at «parkeringsanlegg i Sentrum bør leggjast i fjell og under bakken» (s. 42). Men anlegg i fjell gjev nye ulemper og utfordringar; både transporten for å frakta dei utsprengde massane, å bruka massane på høvelege måtar og å frakta ut luftforureininga frå trafikken inne i fjellanlegget.	Takast til orientering.
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Planen nemner at som hovudregel bør detaljhandel og andre private tenester i bydelssenter dimensjonerast for bydelen, men nemner to unnatak: Åsane og Rådal/Lagunen, fordi desse tener eit større omland. Men me er skeptiske til slike unnatak, av omsyn til å avgrensa trafikken og for å ha skikkeleg sjølvforsynte hovudsenter i heile planområdet.	Handel er eit tema i Regional plan for attraktive senter som er vedteken. Dette aktuelle avsnittet syner til formuleringar frå den planen.
Næringsareal og arbeidsplassar	Naturvernforbundet saknar ei grunngjeving for at «Det kan vera føremålstenleg at både Bergen og regionsenterkommunane har eit visst overskot av arbeidsplassar» (s. 59). For i lys av målsetjinga om balanse mellom bustader og arbeidsplassar for å redusera reisebehovet, bør helst ikkje noko senter ha overskot av arbeidsplassar.	Ut i frå reine transportomsyn er det ikkje hensiktsmessig å ha overskot. Men for å ha sterke og levedyktige fylkes- og for at desse skal ha ei rolle for regionen og fylket, er det naudsynt med eit visst overskot.

Regionalt transport-system	Naturvernforbundet stiller seg undrande til påstanden om at 200 % auke i (= 3-dobling av) passasjertalet med kollektive reisemiddel medfører 5-dobling av offentleg driftstilskot (s. 31). For normalt vil drifta vera meir effektiv, dvs kosta mindre per passasjer, dess meir utbygd kollektivtilbodet er. Naturvernforbundet er likevel einig i tiltaket å satsa meir på sykling og gåing.	Tala er henta frå Kollektiv-strategi for Hordaland. Poenget i avsnittet dette er henta frå er at det vil vere samfunnsøkonomisk lønnsamt å satse på sykkel og gange.
Regionalt transport-system	Naturvernforbundet føreslår å føye til «og syklande» i delmål 2 i punkt 3.1; at det skal prioriterast infrastruktur òg for sykkel i vekstsonene og ved skular.	Sjå drøfting av regionalt transportsystem.
Regionalt transport-system	Planen nemner heldigvis båttilbod som eit effektivt alternativ til landbaserte transportformer (s. 34). Men det er teke ein reservasjon: at det vert nytta miljøvenlege teknologiske løysingar. Naturvernforbundet er samde i denne reservasjonen, men fordi båttransport ikkje krev vegareal, oppfordrar naturvernforbundet desto sterkare til å prioritera å bidra til utvikling av båttransport som har ned mot null utslepp og som krev lite energi.	Takast til orientering.
Regionalt transport-system	Naturvernforbundet støttar planen si satsing på høgfrekvente busstamliner i område som høver for ein samanhengande bystruktur, og regionale stamlinjer mellom regionsentra og Bergen sentrum som køyrer ekspress mellom bylinene sine ytterpunkt og Bergen sentrum. Det må likevel ikkje føre til at ein forsømmar å satsa på relativt høgfrekvente gjennomgåande stamlinjer mellom bydelssentra i Bergen kommune og mellom regionssentra og nærliggjande bydelssenter.	Takast til orientering. Satsing på bystamliner er ein viktig del av kollektivstrategien for Hordaland.
Regionalt transport-system	Naturvernforbundet meiner Bergensområdet både treng skinnegåande kollektivliner med mange stopp og liner med få stopp og fart som konkurrerer på tid med motorvegane. Det blir vist til skissa på side 10 i det Naturvernforbundets visjon «Gode, grønne Bergen» som ei muleg løysing for eit framtidig linenett.	Takast til orientering.
Regionalt transport-system - godsterminal	Naturvernforbundet meiner det er viktig at ikkje erstatninga for dagens terminalar grip inn i naturmiljø, kultur og landskap på negative måtar, eller bidrar til å auka lastebiltransporten, og trur at fleire mindre terminalar istadenfor ein stor vil gjera det lettare oppnå vedtekne miljømål.	Lokalisering av nytt logisktikknutepunkt er omfatta av ei eigen KVU-prosess.
Regionalt transport-system	Naturvernforbundet meiner det er viktig å planleggja slik at biltrafikken mellom Bergen og Voss ikkje aukar. Tilrådd konsept K5 legg derimot til rette for auka biltrafikk. Hordaland fylkeskommune vert oppmoda om å prioritera jernbana og berre ei moderat oppgradering av E16.	Takast til orientering.
Regionalt transport-system	Naturvernforbundet minner om grunngjevinga for å satse på kollektivtrafikk, sykling og gåing og å redusere biltrafikken:	Takast til orientering.

	– Kollektivtrafikk tek mindre plass per passasjer – Kollektivtrafikken vil òg normalt forureina mindre per passasjer. – Kollektivtransport medfører mindre støy enn massebilismen – gåing og sykling er suveren både på mosjon og kostnader til infrastruktur og vognmateriell.	
Regionalt transport-system	Hordaland fylkeskommune følgja Oslo og Akershus si målsetjing om fossilfri kollektivtrafikk innan 2020.	Takast til orientering. HFK har vedtak av denne målset-tinga.

Vossaløysinga

Fråsegn ved:

Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Regionalt transport-system	Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har ikkje lagt til grunn ei vesentleg politisk endring av prioritering inn mot Nasjonal Transportplan 2018-2027 frå Hordaland fylkesting. Dette kom i vedtaksform i samferdsleutvalet 03.06.2015: *E16 Bergen - Voss er ein viktig korridor for nasjonal vekst og utvikling og må prioriterast i fyrste del av planperioden. Dei akutte utfordingane på strekkja må løysast raskt og traseval for framtidig ny veg og bane må vedtakast i nær framtid.* Hordaland fylkesting vedtok 10.06.2015 ei samrøys-tes fråsegn til regjeringa. I fråsegna vart fylgjande ut-talt: *Senest i sammenheng med neste NTP (Nasjonal Transportplan) må vi: Få på plass midler til bygging av E16/Bergensbanen Arna-Voss, om nødvendig med etappevis realisering der Arna-Vaksdal er første trinn med oppstart 2018.*	Takast til orientering.
	Reisetid på 32 minutt for tog og 46 minutt for bil er re-sultatet av K-5 alternativet for E16/Vossabanen. Dette vil definitivt føre til at Voss blir ein del av Bergensom-rådet med felles bu- og arbeidsmarknad. Ein BI-rapport syner ein årleg gevinst for felles ar-beidsmarknad Voss-Bergen på 1,3 MRD.	Takast til orientering.
	Utbygging av E16/Bergensbanen vil utløyse store om-råder til arealkrevjande næringar, spesielt omkring E16 og RV13 i Voss kommune. Dette er ein type areal som er mangelvare i Bergensområdet.	Takast til orientering.
Senterstruktur og ut-byggingsmønster	Forutan Bergen er det stasjonsbyen Voss som har størst føresetnader til konsentrert vekst i Bergensom-rådet gjennom urbane kvalitetar som kollektivknute-punkt, kafear, detaljhandel, gater og offentlege rom.	Ved realisering av K5-alter-nativet vil Voss bli ein del av Bergensområdet. Per i dag er reiseavstanden for stor. Ved revisjon av planen kan Voss bli vurdert på ny.
Senterstruktur og ut-byggingsmønster	Voss har høg bustadattraktivitet, men for få arbeids-plassar, med ein arbeidsplassdekning på 93%.	Takast til orientering.

	Voss er tett på naturen, har kulturelt særpreg, godt omdøme og identitet med kvalitetar innan fritid som vil gjere Bergensområdet meir attraktiv som kompetanseregion.	
Senterstruktur og utbyggingsmønster	Vaksdal kommune som er ein del av planområdet har ikkje vorte nemnt som potensielle områder for besøk- og tilsetteintensive bedrifter ved kollektivknutepunkt og jernbane. Offentlege kontorarbeidsplassar bør lokaliserast til desse stadene.	Takast til orientering.

Prosjektet «Spontan samkøyring»		
Fråsegn ved:		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Regionalt transportsystem	Prosjektet spontan samkøyring arbeider for å effektivisere transportsystemet i Bergen ved å nyttiggjere ledig kapasitet i privatbilane. Erfaringar syner at trafikken flyt dersom 10% av bilførarane gjer noko anna. Samkøyring bidreg til å effektivisere transportsystemet utan høge kostnader. Samkøyring bør inngå som eit tiltak i planen på lik line med kollektivsatsing, sykkel og gange.	Takast til orientering.

Raunefjordens venner		
Fråsegn ved:		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	Det ligg to planer og/eller planprogram til offentleg høyring, ”Regional areal- og transportplan for Bergensområdet” og ”Planprogram – Regional transportplan i Hordaland 2018 – 2029.” Begge planane er langsiktige. Det kan for mange virke forvirrande om kva planar som kjem til å være styrande eller om planane skal samordnast. Det må bli avklart korleis desse planane skal bli samordna.	Takast til orientering.
Regionalt transportsystem	Planen vart utarbeida før NTP Godsanalyse kom i august. Planen bør ta opp i seg hovudkonklusjonane frå analysen: 1. Transport av gods må verte sikrare, meir miljøvenleg og effektiv for alle transportformane. 2. Liten konkurranse mellom transportformane. Analysen syner at 5-7 millionar tonn kan bli overført frå vegtransport til tog eller skip dersom sterke tiltak settast i verk. Med utgangspunkt i samfunnsøkonomisk lønnsomheit synast potensialet meir beskjedent. 3. Desentralisert terminalstruktur med god arealtilgang gir størst volum på sjø og bane.	KVU for nytt logistikknutepunkt har også konkludert med at eit store intermodalt logistikknutepunkt med samlokalisering av hamn og godsterminal for jernbane ikkje er tilrådd.

	Raunefjordens venner meiner desse konklusjonane styrker deira argument mot eit stort intermodalt logistikknutepunkt i Bergensområdet.	
Regionalt transportsystem	Raunefjordens venner er einig i skildringa av kapasiteten på Nygårdstangen. Er ikkje like einig i behovet for å flytte Bergen hamn. Viser til at BOH sjølve meiner 0-alternativet er det beste for hamn på lang sikt. Det vil vere betydelege kostnader knytt til å byggje ein ny godshamn for Bergensområdet. Ein opprustning av dagens areal vil vere vere ei betre og billegare løysing.	Takast til orientering.
Næringsareal og arbeidsplassar	Raunefjordens venner er einige i planen som peiker på at Ytrebygda treng fleire bustader. I Ådlandsområdet er det sett av store areal til bustader. Dette kjem i kontrast til Jernbaneverkets alternative plassering av samla løysing for godsterminal og hamn.	Takast til orientering.
Natur, kulturmiljø og landskap	I temakart for friluftsliv er den sørlege delen av Raunefjorden merka «Svært høg verdi», mens den nordlege som «høg verdi». Raunefjordens venner meiner ein større del av av fjordbassenget må få status som «Svært høg verdi».	Takast til orientering.

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne		
Fråsegn ved:		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	Sentra, transport, bustadsområder, næringsbygg, natur og kultur må ha som mål å vere tilgjengelege for alle slik at samfunnsskapte barrierar nedbyggast og deltaking ikkje vert avgrensa.	Takast til orientering.
Bustadområde	På s. 54, punkt 22, forslår rådet å endre ordet «bør» til «skal» slik at setninga vert: «Kommunal planlegging for bustadbygging skal i særleg grad leggje til rette for medverknad frå eldre, unge, personar med nedsett funksjonsevne og utbyggjarar.»	Takast til orientering.
Bustadområde	Rådet føreslår å fjerne punkt 25, s. 54. Det er viktigast for rådet er universell utforming, ikkje at bustadane er plassert ved busstraseen.	Å lokalisere bustader nært kollektivhaldeplassar er ikkje berre begrunna ut i frå omsyn til personar med nedsett funksjonsevne. Kort avstand mellom der folk bur og kollektivstopp aukar bruken av kollektivtransporten.
Regionalt transportsystem	Rådet etterspør rådet ein plan for når busstraseane, og materiell i samband med dei, er universelt utforma.	Regional plan for folkehelse – «Fleire gode leveår for alle» har som målsetting at Hordaland skal vere universelt utforma innan 2025. Dette gjeld offentlege bygg, skular, haldeplassar og kollektivtransport. Dette målet skal ligge til grunn for alle planar og verksemd i fylket.

Ungdommens fylkesutval		
Fråsegn ved:		
Tema	**Innspel**	**Merknad/Oppfølging**
Generelt	Ungdommens fylkesutval stiller oss positive til høyringsforslaget for regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Det einaste me syns er negativt, er det manglande fokuset på barn og unge, og deira behov innanfor dette tema.	Takast til orientering.
Natur, kulturmiljø og landskap	Ungdommens fylkesutval meiner det er særs bra at det er lagt opp til å ta vare på viktige kulturminne og kulturlandskap.	Takast til orientering.
Generelt	Ungdommens fylkesutval er svært positive til at planen tar omsyn til folkehelse, ved å fokusere på sykkel og gange.	Takast til orientering.