

SAK 31/17 UTTALE, FORSLAG TIL REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I BUSKERUD

Saksopplysning

Fylkestinget i Buskerud vedtok i Regional planstrategi 2013-2016 å utarbeide ein regional areal- og transportstrategi (6. desember 2012).

Oppstartsmøte var 9.mai 2014 og 4.mars 2015 vart planprogram vedteke.

I regionrådsmøte 26.5. 2016 (sak 22/16) vart det orientert om planarbeidet. Høyringsfrist er 27. oktober 2017. Knut Arne Gurigard som dagleg leiar i Regionrådet for Hallingdal har seti i styringsgruppa for planarbeidet.

Fylkeskommunen ber spesielt om innspel på:

- Hovudmål, og om innsatsområda med delmål bidreg til at hovudmåla kan nåast for Buskerudsamfunnet
- Om ein fleikjerna utvikling gjennom den føreslegne by- og tettstadsstrukturen bidreg til vekst og utvikling i heile fylket
- Om retningslinjene bidreg til samordna areal- og transportutvikling og at de lar seg gjennomføre i kommunal planlegging
- Innspel til handlingsprogrammet til den regionale planen – kva tiltak bør settast i gang for å gjennomføre planen

Regional plan for areal og transport er eit verktøy for planlegging knytt til attraktivitet i byar og distrikt, effektiv arealbruk og transport. Dette for å møte klimautfordringar og utfordringar knytt til befolkningsvekst og arealbruk i fylket. Planen skal bidra til å samordne løysingar som kjem heile Buskerud til gode.

Planen er på eit overordna nivå der det i forslag til uttale er lagt vekt på konsekvensar for Hallingdal. Det er og verdt å merke seg at ein del underordna planar som kollektivtransportplan, strategi for trafikktryggleik og aktualisert fylkesvegstrategi allereie er vedteken. Og felles handlingsprogram for både fylkesveger og kollektivtransport er til handsaming, der Regionrådet for Hallingdal gav uttale i sak 20/17.

Følgjande hovudutfordringar er definert:

- *Klimagassutslipp*
- *Befolknings sammensetning og byspredning*
- *Reisevaner*
- *Næringslivets areal og transport behov*
- *Arealkonflikter*

Den regionale planen definerer felles mål og innsatsområder for å møte klimautfordringar og utfordringar knyttet til befolkningsvekt og arealbruk i fylket.

HOVEDMÅL

- Et sterkt og bærekraftig Buskerud med
- byer og tettsteder med gode levekår
 - reduserte klimagassutslipp
 - mindre transportbehov

INNSATSOMRÅDER MED DELMÅL

By- og stedsutvikling Attraktive, levende, miljøvennlige og kompakte byer og tettsteder der mennesker trives	Arealbruk Arealbruk som reduserer transportbehovet og styrker byer og tettsteder.	Transport Et trafikkikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem. I byområdene skal veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektiv.	Arealvern Areal-, natur- og kulturressurser forvaltet i et langsiktig bærekraftig perspektiv.
--	---	---	---

For kvart av innsatsområda er følgjande prioritert:

By- og stedsutvikling (kap. 4.1)	<ul style="list-style-type: none"> • Sentrumsnær fortetting og transformasjon før nye arealer tas i bruk • Varierte, attraktive og sentrumsnære boliger • Handel, service, næring og kultur i sentrum • Gode sykkel, gange og kollektivløsninger • Gode uterom og blå-grønne strukturer i sentrum • Lokal byggeskikk og kulturmiljøer preger stedet • Forebygge mot flom
Arealbruk (kap. 4.2)	<ul style="list-style-type: none"> • Lokalisere handel, service og kultur i sentrum • Lokalisere arbeidsplasser og næring etter ABC-prinsippet • Lokalisere publikumsrettet virksomhet i sentrum • Lokalisere boliger slik at transportbehovet reduseres. • Bærekraftig lokalisering av reiselivsbedrifter og fritidsbebyggelse • En samordnet parkeringspolitikk
Transport (kap. 4.3)	<ul style="list-style-type: none"> • Legge til rette for sykkel og gange i byer og tettsteder • Styrke kollektivtilbudet i byområder, mellom byene og for arbeidsreiser til/fra Oslo. Utvikle effektive kollektivknutepunkt • Etablere innfartsparkering • Ta igjen vedlikeholdsetterlepet på vegnettet, sikre framkommelighet for næringslivet og prioritere infrastruktur for sykkel, gange og kollektivtransport i byer og tettsteder
forts. Transport (kap. 4.3)	<ul style="list-style-type: none"> • Utvikle et godtransportsystem som flytter tungtransport fra veg til sjø og bane • Ny teknologi som reduserer klimagassutslipp og effektiviserer transportsystemet
Arealvern (kap. 4.4)	<ul style="list-style-type: none"> • Bevare dyrka og dyrkbar jord for fremtidig matproduksjon • Beskytte drikkevannsressurser slik at nok og godt drikkevann er sikret • Sikre at alle byer og tettsteder har god tilgang til grøntområder • Sikre bærekraftig bruk og beskyttelse av vannressurser knyttet til kyst og vassdrag • Bærekraftig forvaltning av skog- og fjellområder • Vern og bærekraftig bruk av kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap • Forvalte geologiske ressurser for fremtiden • Helhetlig vurdering av massedeposering

Planen forpliktar kommunar, fylkeskommunen og statlige etatar til å følgje opp og gjennomføre planen jfr. plan- og bygningslova § 8-2. Dette skjer gjennom budsjett, vidare planlegging, vedtak i enkeltsaker, gjennom særlege tiltak og budsjett i kommunane, fylkeskommunen og hjå statlege styresmakter. I § 8–2 om verknad av regional plan, står det: «Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen».

Med uttrykket «*legges til grunn*» er det meint at planen ikkje medfører absolutte forpliktingar av rettsleg art, men dersom retningslinjene ikkje blir følgd opp, gjev dette grunnlag for å fremme motsegn etter plan- og bygningslova § 5-4.

By- og tettstedsstrukturen bygger på Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen. Den har som utgangspunkt at en flerkjernet utvikling kan styrke Osloregionens internasjonale konkurransekraft, og samtidig være en nødvendig del av den kursendring som må til for å nå nasjonale og regionale klimamål.

En flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Det utvider arbeidsmarkedet, styrker bosettingen utenfor Oslo, og bedrifter i hele regionen får større tilgang på kompetanse.

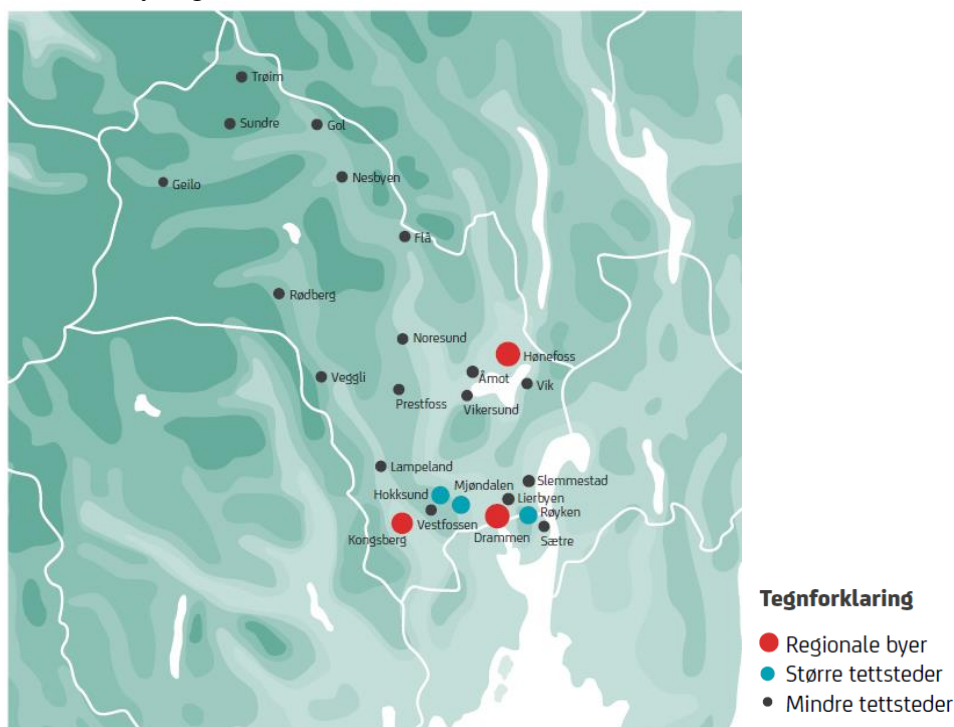
Regional plan for areal og transport i Buskerud samordner bolig-, areal- og transportplanlegging i fylket. Planen gir retningslinjer som er førende for arealbruk og skal innarbeides i areal- og transportplanleggingen i regi av kommuner, fylkeskommunen og i statlig planlegging Regionale myndigheter vil bruke retningslinjene i dialog og veiledning og legge regional plan til grunn ved vurdering av kommuneplaner og andre arealplaner.

Retningslinjene er utformet slik:

- *Ordet «skal» er brukt der retningslinjen kan brukes som grunnlag for innsigelse*
- *For øvrig er retningslinjene normer og anbefalinger som legges til grunn i areal- og transportplanleggingen. Det forventes at offentlig virksomhet og alle som utarbeider arealplaner i fylket legger disse til grunn.*

Føringer for samordnet areal- og transportplanlegging brukes som grunnlag for prioriteringer innen investeringer på vegnettet, utvikling av kollektivtransporttilbudet, regionalt arbeid overfor nasjonale og kommunale myndigheter på ulike områder mv.

Foreslått by- og tettstadsstruktur i Buskerud:



Forslag til uttale

1. Buskerud er på ingen måte ein einsarta region, det er derfor heilt avgjerande at ein regional plan for areal- og transport i Buskerud evnar å ta omsyn til dei store forskjellane det er i utfordringar og mogelegheiter. Det nyttar ikkje med dei same strategiane og retningslinjene i byområda og distrikta.
2. Noko av det grunnleggjande grepet i planen er «By- og tettstedsstrukturen» som byggjer på *Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen*. Regionrådet for Hallingdal har stor forståing for at deler av fylke kan vera ein del av ein fleirkjerna utvikling i Osloregionen. Det blir sagt at *Stedsutvikling er skreddersøm. Det vil si at hvert enkelt sted må utvikles på sine lokale premisser*. Etter Regionrådet sitt syn bør endeleg plan vurdere meir tilpassa strategiar, som kan vera med å skapa vekst og utvikling i distrikta, ut frå geografi, næringsstruktur og grunnleggjande føresetnadar.
3. Areal og transportutfordringane er ikkje dei same i distrikta som i byane. Fleire av tiltaka kan vera dei same, men samstundes må det til ein grundigare gjennomgang av når det skal nyttast «skal».
4. ~~¹Regionrådet for Hallingdal er usikker på kva som er meint med dei «seks prioriterte utviklingsområdene». Dersom dette er det som i definisjon er byar og større tettstadar så kan ikkje Regionrådet akseptere dette. Med ei slik tilnærming er det ein fundamental brist i planen i forhold til hovudmål og delmål.~~
4. Det er ikkje realistisk å gjennomføre føreslegne retningslinjer utan at dei i større grad blir tilpassa dei ulike områdene i Buskerud. Merknadar til retningslinjer i kap.4:
 - a. 4.2.4 bustadar, pkt 2a og 2b: *«I nærsentra/lokalsentra definert i kommuneplanen kan boligområder lokaliseres»:*
 - 2a) *tilknyttet togstasjon, i en sone på 1 km fra stasjonen*
 - 2b) *nærsentra med behov for å opprettholde bomiljø og servicefunksjoner med inntil 20 boenheter i kommuneplanperioden*Dette er for spesifikke tal, her må lokale forhold avgjera.
 - b. 4.2.5 reiseliv, pkt.1a: *«For områder til fritidsbebyggelse skal kommunene prioritere natur og stedstilpasset fortetting og videreutvikling i etablerte områder før det åpnes for utbygging i nye områder.»* Her er utbyggingsinteresser og grunneigarforhold ofte avgjerande faktorar og «skal» kan ikkje nyttast.
 - c. 4.2.6 parkering: Ein samordna parkeringsstrategi synest ikkje relevant for distrikta.
 - d. 4.4.5 skog og fjellområder: ?
5. Det blir sagt at: *«Buskerud har sentrale korridorer for både frakt av Buskeruds egen industriproduksjon og gjennomgående godstrafikk. Spesielt er Nedre Buskerud preget av større logistikkaktører og varehandel som genererer mye godstransport. Spesielt viktig for godstrafikken er god standard og helårsåpne veger. Reiselivsnæringen er viktig i øvre Buskerud og langs kysten på Hurumlandet. For disse vegene er særlig fremkommelighet på store utfartsdager en utfordring. Men med betydelig mindre trafikk ellers kan ikke disse vegene fullt og helt dimensjoneres for dette. God informasjon om vegvalg og alternative ruter ved stor trafikk på disse vegene er derfor viktig.»*

¹ Dette punktet går ut, «seks prioriterte utviklingsområdene» skulle vore tatt ut av høyringsutkastet

Det er beklageleg at det framleis er ei oppfatning at reiselivsnæringa ikkje er avhengig av god vegstandard og heilårsopne vegar på lik linje med godstrafikk. Reiselivsrelatert transport er ikkje berre frå austlandet, t.d. har Geilo over 50% av sin vintertrafikk frå vest. I tillegg er Hallingdal hovudferdselsåra for turisttrafikken mellom aust og vest.

For Hallingdal er ikkje «utfartsdager» eit omgrep all den tid desse dagane etter kvart er svært mange. Dette er og synleggjort i [Forvaltingsplan riksveg 7 og riksveg 52](#), sjølv om situasjonen er vesentleg forsterka dei siste åra. Regionrådet vil og gjera merksam på dei val og satsingar som er gjort i forhold Rv7 og Rv52 som aust – vest samband i samband med NTP 2018 – 2029.

6. Bergensbanen er av svært stor betydning for Hallingdal, både for innbyggjarane og for reiselivet. Det er viktig at togtilbodet blir innretta slik at det også kan betene reiselivsmarknaden betre enn det som er tilfelle i dag.
7. I forslag til plan er under kap. 4.3.2. kollektivtransport er reiselivet og turisten i prinsippet ikkje noko tema. I ein «vanleg» tenking i forhold til utvikling av kollektivtilbod kan kanskje dette vera rett, men at denne problemstillinga blir oversett i eit fylke med Norges største reiselivregion er mildt sagt forunderleg. Hallingdal med 5 – 6 mill. gjestedøgn eller 1,6 mill. reiser (grovt stipulert), der kanskje 10 - 15% nyttar kollektivtilbod i dag, har ikkje vore verdt å vurdere. Sjølv om turisten ikkje er ei definert målgruppe i ein snever tankegang i forhold til ein kollektivtransport, vil denne målgruppa kunne vera med å gje eit meir omfattande kollektivtilbod. Argumenta for å gjera nærare vurderingar i forhold til turisten som målgruppe bør vera innlysende. Dette vil og styrke regionen sin konkurranseprofil. Regionrådet for Hallingdal ynskjer at det blir sett i gang eit arbeid for å vurdere korleis buss/togtilbodet gjennom Hallingdal kan utviklast og samordnast på ein betre måte, med sikte på å få ein enklare, meir kundevennleg og robust struktur, også i forhold til reiselivsnæringa. I denne samanheng må det også lagast ein plan for utvikling av knutepunkt.
8. Regionrådet for Hallingdal støttar forslag til kunnskapsprosjekt i handlingsprogrammet med å utarbeide ei strategisk næringsanalyse som skal bidra til reiselivsutvikling i Buskerud.

Ål 23.9.2017
Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg

1. [Høyringsbrev](#)
2. [Regional plan for areal og transport for Buskerud 2018 – 2035, høyringsutkast](#)