



Høyrings-
utkast

Regional plan for areal og mobilitet



Vestland
fylkeskommune

Innhald

Samandrag	4
Innleiing	5
Føremål	5
Gjennomgåande omsyn	5
Formell verknad og verkeområde	5
Oppbygging	6
Utviklingstrekk og utfordringar.....	7
Press på natur, kulturmiljø og landskap	7
Målkonfliktar i arealforvaltninga	7
Demografiske endringar og ujamn regional utvikling.....	8
Transport- og mobilitetsutvikling.....	9
Klimaendringar, naturfarar og samfunnstryggleik.....	10
Energi og infrastruktur i omstillinga til lågutsleppssamfunn	11
Avgrensa økonomisk handlingsrom.....	11
Mål	12
Busetjing og tilgang på tenester og funksjonar i heile fylket.....	12
Robust og miljøvenleg transportsystem	12
Utvikling med naturen som premiss	12
Konkurransedyktig og berekraftig	12
Samfunnstryggleik	12

Strategiske hovudgrep	13
Sterke fylkes- og regionsenter	13
Prioritert hovudtransportnett	13
Rett føremål på rett plass til rett tid	15
Arealeffektivitet, gjenbruk og transformasjon	15
Kommuneplanen som strategisk verktøy	15
Regional samordning og kunnskapsbygging	18
Retningslinjer	19
Busetjing og tilgang på tenester og funksjonar i heile fylket	19
Robust og miljøvenleg transportsystem	19
Utvikling med naturen som premiss	20
Konkurransedyktig og berekraftig	21
Samfunnstryggleik	21
Arealeffektivitet	22
Verknader av planen	23
Innleiing.....	23
Vurdering av verknader for miljø og samfunn.....	23
Verknader for gjennomgåande omsyn i Utviklingsplan for Vestland 2024–2028	25
Estetisk utforming av omgjevnadene	25
Oppfølging og revisjon.....	27

Samandrag

Regional plan for areal og mobilitet (RAM) er ein overordna og retningsgivande plan frå Vestland fylkeskommune. Planen har eit 12-årsperspektiv, gjeld for heile fylket og skal liggje til grunn for all kommunal og statleg planlegging i regionen, jf. plan- og bygningslova § 8-2.

Planen handlar om bruk av areal i vestland, og hovudføremålet er å knyte bustadutvikling, næringsverksemd og senterstruktur tettare saman med transport- og mobilitetssystema. Dette legg grunnlaget for ei meir arealeffektiv og berekraftig utvikling, redusert transportbehov og lågare klimagassutslepp, og styrkt konkurransekraft og attraktivitet i Vestland.

Planen svarar på sju sentrale utfordringar som fylket står overfor:

1. press på natur, kulturmiljø og landskap, der Vestland dei siste sju åra har bygd ned om lag 24 000 dekar natur tilsvarande ni fotballbaner per veke
2. målkonfliktar i arealforvaltninga; med ulike interesser som kjempar om dei same areala,
3. demografiske endringar med aukande del eldre og fallande folketal i distrikta
4. eit krevjande transport- og mobilitetssystem prega av spreidd busetnad og stort vedlikehaldsetterslep
5. klimaendringar og naturfarar som skred, flaum og ekstremvær
6. ei krevjande energiomstilling der areal, transport og energi i for liten grad er samordna,
7. eit avgrensa offentleg handlingsrom der store investeringsbehov kjem samstundes som budsjetttrammene vert trongare

For å møte desse utfordringane byggjer planen på fem overordna mål: god tilgang til tenester og funksjonar for alle innbyggjarar i heile fylket, eit robust og miljøvenleg

transportsystem, utvikling med naturen som premiss, ein konkurransedyktig og berekraftig næringsstruktur, og styrkt samfunnstryggleik.

Desse måla skal vi arbeide for å nå gjennom seks strategiske hovudgrep.

1. Utvikling av sterke fylkes- og regionsenter, der Bergen er fylkessenter og elleve regionsenter: Førde, Leirvik, Voss, Sogndal/Leikanger, Odda, Nordfjordeid, Florø, Kleppestø, Straume, Knarvik og Osøyro vert regionale tyngdepunkt for tenester, arbeidsmarknader og kollektivtransport.
2. Prioritert hovudtransportnett som bind fylket saman, med vekt på vedlikehald og opprusting av eksisterande infrastruktur framfor nybygging, og med mål om meir gods på sjø og bane.
3. Prinsippet om «rett føremål på rett plass til rett tid», som styrer lokalisering av verksemdar og utbygging slik at transportbehov og klimautslepp vert redusert.
4. Arealeffektivitet, gjenbruk og transformasjon, der eksisterande bygg, areal og infrastruktur skal nyttast før nye naturinngrep vert vurdert.
5. Bruk av kommuneplanen som strategisk verktøy, med krav om realistiske arealreservar og jamleg rullering.
6. Regional samordning og kunnskapsbygging, der fylkeskommunen tek ei aktiv rolle i å samordne planlegging på tvers av kommunegrenser og styrke kunnskapsgrunnlaget.

Planen legg til rette for positive verknader for naturmiljø, klima, samfunnstryggleik, regional utvikling, næringsliv, folkehelse og kulturarv. Verknadene vil kome gradvis ettersom planretningslinjene vert innarbeidde i kommunale planar. Gjennomføring av planen føreset politisk styring og aktiv oppfølging frå staten, fylkeskommunen og kommunane.

Innleiing

Føremål

Regional plan for areal og mobilitet skal gi retning og mål for framtidig utbygging og forvaltning av areal i Vestland. Planen knytter bustadutvikling, næringsverksemd og senterstruktur tettare til transport- og mobilitetssystema, som er avgjerande for å oppnå meir arealeffektiv utvikling, redusere transportbehov og klimagassutslepp, og sikre tilgjenge og konkurransekraft i regionen.

Utbygging til ulike føremål må samordnast med infrastruktur for transport, kommunikasjon, energi og tenester, og skje innanfor naturen si bereevne. Natur- og klimakrisa krev ei ny tilnærming til arealforvaltning, og å balansere utbyggingsbehov med omsyn til natur, landskap og ressursbruk. Dette krev ein tydeleg regional politikk der fylkeskommunen tek ei aktiv rolle som samordnar og pådrivar. Gjennom samarbeid på tvers av kommunegrenser, sektorar og forvaltningsnivå skal vi utvikle felles mål, strategiar og verkemiddel, tilpassa ulike geografiske og demografiske føresetnader.

Målet er å vidareutvikle Vestland til ein attraktiv region der folk vil bu, leve og besøkje, og der næringsliv og investorar vil skape og utvikle.

Planen er eit felles rammeverk for samspel mellom kommunar, statlege styresmakter og andre regionale aktørar. Han syner regional politikk på areal og mobilitetsfeltet og konkretiserer nasjonale føringer i en vestlansk kontekst? Han skal og bidra til betre samordning av planlegging, investeringar og verkemiddel på tvers av sektorar og forvaltningsnivå for tema som er viktig å sjå på tvers av kommunegrenser.

Gjennomgåande omsyn

Utviklingsplan for Vestland 2024–2028 trekker fram nokre gjennomgåande omsyn for all planlegging, som skal vere del av alle plantemaa i den regionale planen.

Nokre tema er godt innarbeidde og dekkja gjennom gjeldande lovverk, mellom anna universell utforming, mens andre krev meir særskilt oppfølging i planen. Samfunnstryggleik er blitt eit eige mål i planen og blir følgt opp med retningslinjer.

Planen skal støtte opp under måla Noreg har om å redusere klimagassutslepp. Samordna areal- og transportplanlegging er eit viktig verkemiddel for å oppnå dette.

Verknader for gjennomgåande omsyn er omtala i eige kapittel.

Formell verknad og verkeområde

Heile Vestland fylke er det geografiske verkeområdet til planen, medrekna sjøareal innanfor fylkesgrensa. Planen er retningsgivande for alle kommunar i fylket, jf. plan- og bygningslova § 8-2.

Regional plan for areal- og mobilitet for Vestland skal liggje til grunn for kommunal og statleg planlegging i regionen, jf. plan- og bygningslova § 8-2. Han set retning for fylkeskommunen, statlege regionale organ og kommunane når det gjeld verksemdplanar, forvaltningsvedtak, budsjett, areal- og transportplanlegging og andre relevante planprosessar.

Måla og dei strategiske hovudgrepa ligg til grunn for retningslinjene i planen og handlingsprogrammet. Saman gir dei ei regional retning for korleis fylkeskommunen, kommunar, statlege aktørar og andre regionale partnarar skal arbeide saman og prioritere.

Fylkeskommunen vil leggje planen sine mål og retningslinjer til grunn for sine uttalar til kommunale planar. Planen gjeld frå vedtaksdato og har ikkje tilbakeverkande kraft. Han fråtek ikkje kommunane planmynde eller handlingsrom, men utgjør eit felles regionalt rammeverk som skal samordne og styrke grunnlaget for kommunal planlegging, arealforvaltning og utviklingsavgjerd i tråd med regionale mål. Regional plan for areal og mobilitet (RAM) og regional plan for verdiskaping og kompetanse (RVK) er utarbeida parallelt og skal utfylle kvarandre. RAM gir føringar for arealbruk, mobilitet og lokalisering og har retningslinjer for arealplanlegging. RVK mobiliserer til næringsutvikling, kompetanseutvikling, verdiskaping og omstilling av næringslivet.

Regional plan for vassforvaltning for Vestland vassregion gjeld framleis og vert ikkje erstatta av RAM. Vassforvaltningsplanen er vedteken med heimel i vassforskrifta og har sjølvstendig rettsleg grunnlag. Der det er tematisk overlapp mellom vassforvaltningsplanen og RAM, gjeld vassforvaltningsplanen før RAM.

Dei regionale planane for dei nasjonale villreinområda gjeld også vidare og vert ikkje erstatta av RAM. Villreinplanane er vedtekne regionale planar etter plan- og bygningslova og skal liggje til grunn for arealplanlegginga i dei aktuelle områda. Der det er tematisk overlapp mellom villreinplanane og RAM, gjeld villreinplanane før RAM. For dei andre villreinområda i Vestland gjeld mål, strategiar og retningslinjer i RAM.

Regional areal- og transportplan for bergensområdet (RATP) er vidareført. Mål, strategiar og retningslinjer i planen er framleis gyldige og gjeld før RAM for kommunane Alver, Askøy, Bergen, Bjørnafjorden (berre arealet som utgjør gamle Os

kommune), Osterøy, Samnanger, Vaksdal og Øygarden. Der RATP og RAM har tematisk overlap, gjeld RATP før RAM. For tema som ikkje er omhandla i RATP, gjeld mål, strategiar og retningslinjer i RAM også for bergensområdet. Dette gjeld temaa senterstruktur, lokalisering av offentlege funksjonar, handel, masseforvaltning, mineralressursar, planlegging i sjø og energi. Bergensområdet vil inngå i handlingsprogrammet til RAM.

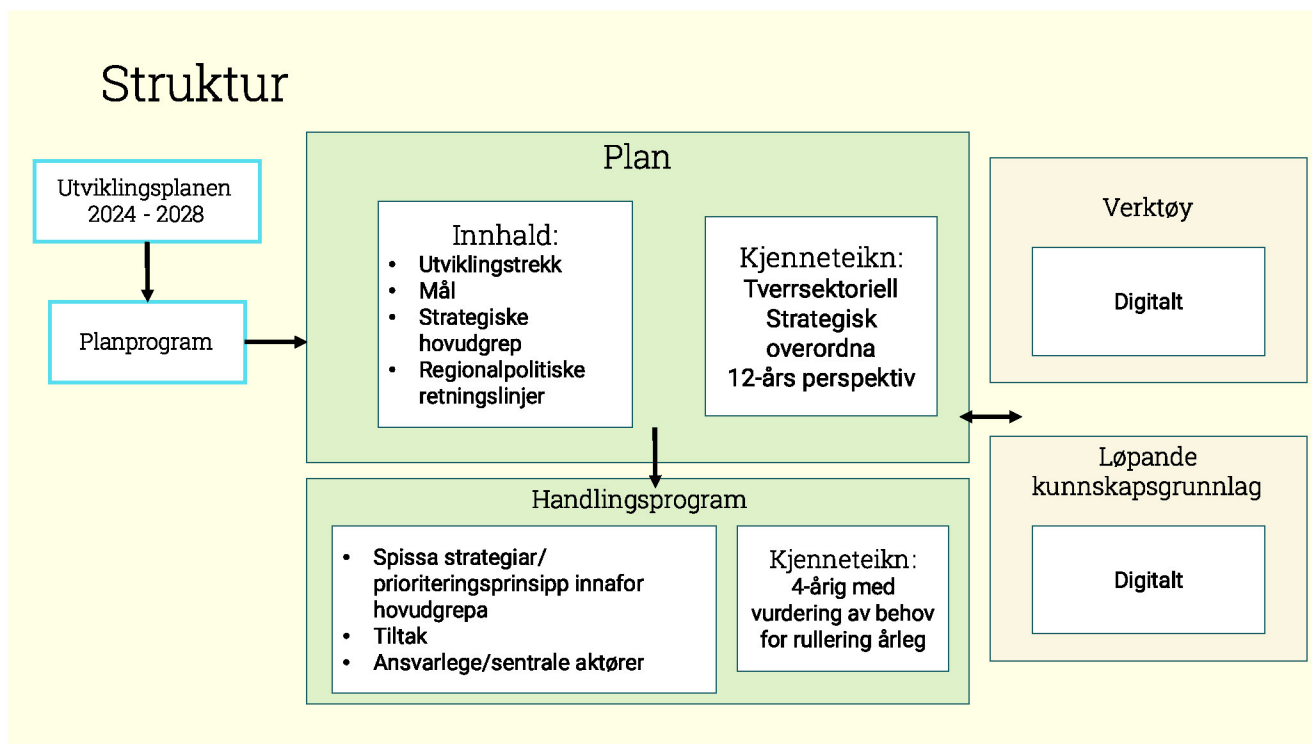
Oppbygging

Planen er strategisk og overordna og peikar ut retning i eit 12-års perspektiv. Dei langsiktige måla i den regionale planen

ligg fast og støttar langsiktig retning. Innhaldet er bygd opp kring utviklingstrekk, tverrfaglege mål, strategiske hovudgrep og regionalpolitiske retningslinjer.

Dei strategiske hovudgrepa bind planen og handlingsprogrammet saman. Handlingsprogrammet gir handlingsrom for politikkutøving, prioriteringar og tilpassing over tid. Det har eit 4-års perspektiv med årleg vurdering av rullering.

Til planen følgjer det eit kunnskapsgrunnlag og verktøy som skal gjere det enklare for kommunane å planlegge godt, og sikre at planverket er oppdatert på område som naturmangfald, klima, samfunnstryggleik og arealforvaltning.



Figur 1. Oppbygging av planen.

Utviklingstrekk og utfordringar

Press på natur, kulturmiljø og landskap

Arealendringar er den aller største trusselen mot artar og natur. Noreg har gjennom naturavtalen til FN forplikta seg til å stanse og reversere tapet av naturmangfald, verne minst 30 prosent av land- og havområde og restaurere minst 30 prosent av forringa naturareal innan 2030. Det skjerpar forventningane til kommunane. Dei skal avgrense nedbygging og følgje føre-var-prinsippet i arealplanlegginga, samstundes som dei skal leggje til rette for bustader, næring, samferdsel og offentlege tenester.

Om lag 24 000 dekar natur har blitt bygd ned i Vestland dei siste sju åra. Det tilsvarer ni fotballbaner per veke. Ei sentral utfordring er at delar av denne nedbygginga har skjedd utan tilstrekkeleg kunnskap om naturverdiane som går tapt. Om lag 80 prosent av arealreservane i Vestland er ikkje kartlagde etter NiN-systemet (Natur i Noreg) i kommunale planar. NiN-systemet er det nasjonale standardverktøyet for naturkartlegging i plansamheng. Det gjer det vanskeleg å ta informerte avgjerder, og det er lovpålagt at planlegging skal vere kunnskapsbasert.

Naturtap er ofte irreversible. Utan tidleg og systematisk søkjelys på natur risikerer vi å fortsette bit-for-bit-nedbygging. Mange tilsynelatande små inngrep gir store og uopprettelege samla konsekvensar. Den same utfordringa gjeld tap av kulturminne av både nyare og eldre tid. Store arealreservar til ulike føremål i gjeldande kommuneplanar forsterkar denne risikoen ytterlegare.

Vestland har 13 villreinområde, der 4 er nasjonale. Meir hyttebygging, reiselivsverksemd og anna næringsutvikling, i tillegg til behov for betre vegar, kjem i konflikt med sårbar høgfjellsnatur og leveområda til villreinen.

Vestland har flest kulturmiljø på verdsarvlista til UNESCO i Noreg og har eit særleg ansvar for å ta vare på natur- og kulturverdiar av nasjonal og internasjonal rang. Kulturlandskapet, som kystlyngheiene i Vestland, er òg truga av attgroing og klimaendringar som flaum, tørkeperiodar og havnivåstiging.

Matjord er ein sårbar og avgrensa ressurs. Tap av dyrka jord svekker matproduksjon, matvareberedskap og klimatilpassing.

Målkonfliktar i arealforvaltninga

Det naturlege landskapet i Vestland, med kyst, tronge fjordar og dalar, bratte fjell og rasfare, gjer at det er avgrensa tilgjengeleg og byggbart areal. Det er mange potensielle



Kraftlinje høgspent 300 kV. Foto: Sølve Dag Sondbø/Vestland fylkeskommune.

målkonfliktar: Det er ønsket om bustadbygging, hyttebygging, næringsutvikling, betre kommunikasjon og energiutbygging på den eine sida. På den andre står klimaomsyn, friluftsliv, kulturmiljø og vern av natur og jordbruksareal, naturfare, og folkehelse. Desse målkonfliktane må vi løfte fram i lyset.

Fylket er i aktiv omstilling med sterk reiselivsvekst, grøn industrisatsing og vidare utvikling av havbruket. Etterspurnaden etter areal på land og i sjø aukar. I kystsona skapar dette konfliktar mellom havbruk, fiskeri, marin natur, kulturmiljø, natur- og landskapsvern og friluftsliv. Vestland har også ambisjonar om å vere ein leiande region for ny industriutvikling knytt til klimaomstilling, særleg innan havvind, hydrogen, batteriteknologi, karbonfangst og -lagring (CCS) og prosessindustri. Dette er arealkrevjande og energiintensive næringar, som gjerne treng sjøtilgang, djupt farvatn og nærleik til eit tilstrekkeleg stort straumnett, i tillegg til eit vegnett med tilstrekkeleg bereevne og kapasitet. Det er få aktuelle lokalitetar, og arealbruksinteressene knytt til industriutvikling, naturmangfald, landskap og eksisterande verksemd må vegast mot kvarandre.

Klimaomstilling, uro i verda og ny teknologi gjer fornybar energi, kraftleidningar, forsvar og digital infrastruktur viktigare enn nokon gong. Staten har definert desse som særleg samfunnsnyttige føremål, og forventar at statlege, regionale og kommunale myndigheiter samarbeider for å leggje til rette for tilstrekkelege areal til desse føremåla. Truleg vil ikkje utbygging på grå areal åleine vere tilstrekkeleg for å løyse dette. Når særleg samfunnsnyttige føremål vert prioriterte, kan det vere nødvendig å vere endå meir restriktive med anna utbygging som inneber nedbygging av nytt areal.

Det er ei utfordring at mange kommunar ønskjer ny og arealkrevjande næring, samstundes som dei same næringane er

avhengige av kraftleidningar og energianlegg som krev endå meir areal.

Samstundes er den unike vestlandske naturen viktig for mange innbyggjarar, og store utbyggingsprosjekt som forringar kvalitet for friluftsliv, naturmangfald og nærmiljø møter lokal motstand. Det skapar ein intern målkonflikt i dei regionale planane: Satsinga på grøn industriutvikling er i dag areal- og energikrevjande og inkluderer kraftliner, transformatorstasjonar og andre energianlegg.

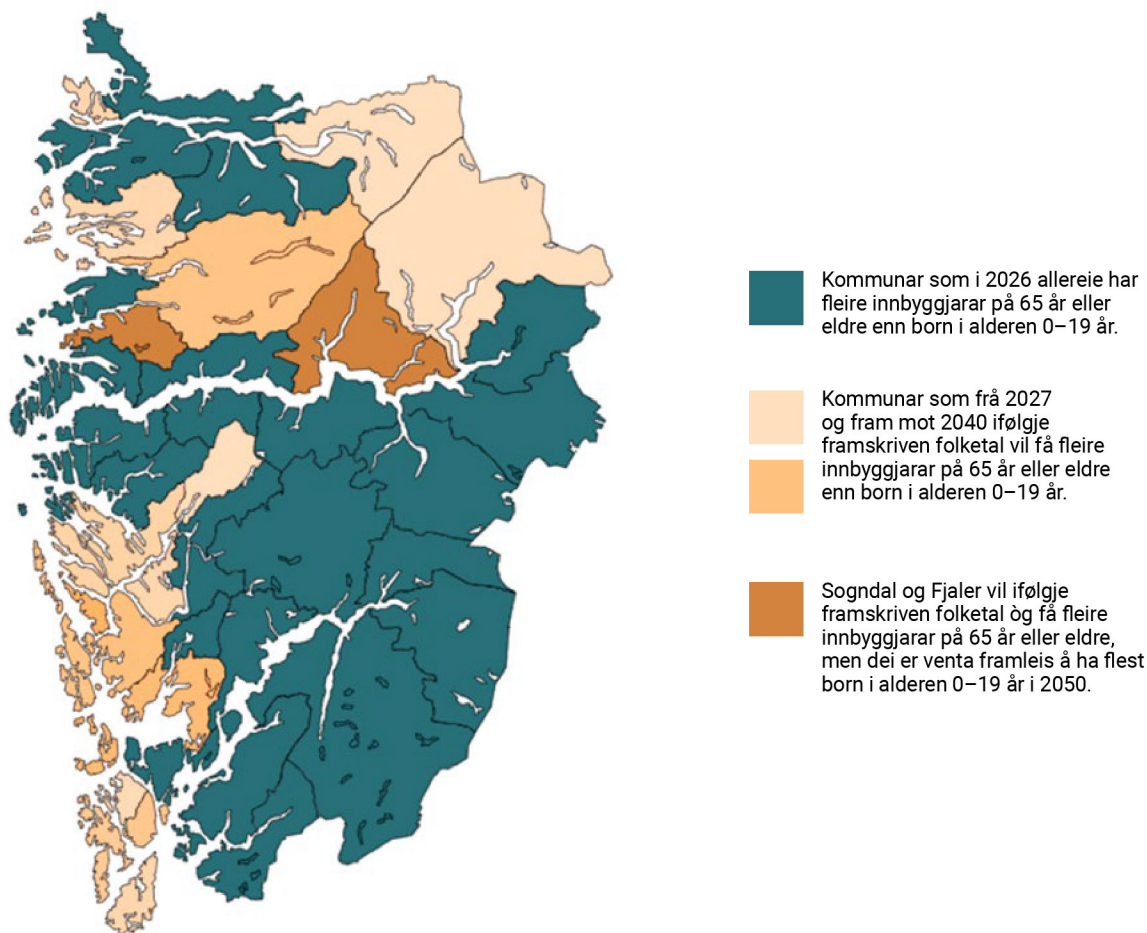
Manglande kunnskap om naturverdiar og arealbruk gjer det vanskeleg å avklare målkonfliktar tidleg i planarbeidet. Lokalt velfunderte avgjerder kan samla gi utilsikta regionale konsekvensar. Mange tilsynelatande avgrensa inngrep kan over tid bli omfattande og i sum få regional verknad for naturmangfald, kulturmiljø og landskap.

Fortetting og transformasjon i byar og tettstader er ein sentral strategi for å redusere arealforbruket og leggje til rette

for meir berekraftig transport. Samstundes skapar konsentrert utbygging press på dei areala som er nødvendige for eit velfungerande kollektivsystem. Gode kollektivknutepunkt, terminalar, depot og trasear for buss og bybane krev areal – ofte i dei same sentrale områda der presset på utbygging er størst. I sentrumsområde kan framkome for kollektivtrafikken vere ei særleg utfordring.

Demografiske endringar og ujamn regional utvikling.

Demografiske endringar er ein viktig premiss for areal- og mobilitetsplanlegginga i Vestland. Vi får færre unge og fleire eldre, og befolkninga i yrkesaktiv alder går ned Samtidig blir befolkninga meir mangfaldig med fleire innvandrarar med annan landbakgrunn i alle aldrar. Ifølgje prognosane til Statistisk sentralbyrå (SSB) vil det innan 2031 vere fleire personar over 65 år enn under 20 år i fylket. Om lag halvparten av kommunane har allereie ei slik alderssamansetting.



Figur 2. Kartet viser kommunar der talet på eldre (65 år eller eldre) allereie i 2026 overstig talet på born (0–19 år) (markert med mørk blå). I dei resterande kommunane er talet på eldre (65 år eller eldre) venta å auke ifølgje SSB si folketalframskriving 2027–2050 (markert med oransje). Fargenyansar indikerer når denne demografiske endringa skjer: lys oransje viser kommunar der dette skjer tidleg i perioden (rundt 2027), medan fargen vert gradvis mørkare jo lenger ut i perioden endringa kjem. Sogndal og Fjaler (mørk orange) er dei einaste kommunane som framleis er venta å ha flest born i alderen 0–19 år i 2050. Ver merksam på at dette kartet samanliknar gruppa 0–19 år og 65 år eller eldre, og at alle kommunar har flest innbyggjarar i alderen 20–64 år (50–60 %).

Demografisk endring slår ulikt ut geografisk. Over mange år har særskilt dei unge flytta frå mindre stader til byane. Distriktskommunar med små bu- og arbeidsmarknader, færre i arbeidsfør alder og ein næringsstruktur med låg vekst er mest utsette. Dette påverkar folketalsutvikling, tenestebehov- og tilbod og kommuneøkonomi. Fleire eldre stiller større krav til universelt utforma omgjevnader og tenester. Kommunekommisjonen peikar på at offentlege utgifter vil vekse raskare enn inntektene i neste stortingsperiode. Kommunane må difor omstille og effektivisere, for å sikre at innbyggjarane framleis får gode tenester med dei ressursane som er tilgjengelege.

Transport- og mobilitetsutvikling

Vestland er eit krevjande fylke å utvikle berekraftig mobilitet i. Spreidd busetnad, fjell, fjord og kyst gjer at mange innbyggjarar er avhengige av bil, ferje eller båt. Ferjer, hurtigbåtar, tunnelar og bruer spelar ei sentral rolle.

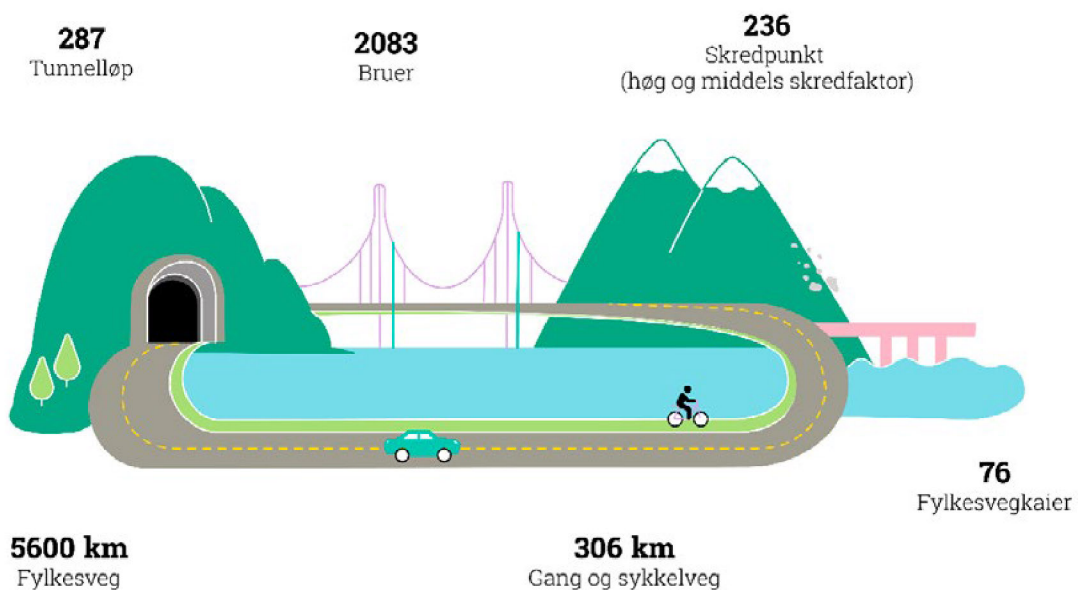
Bergen og omegn er kollektivtilbodet godt utbygd, men i distrikta er det for få passasjerar til å forsvare hyppige avgangar. Spreidd utbygging over mange tiår har gjort mange avhengige av bil. Det er vanskeleg og kostbart å endre. Spreidd busetnad gjer det vanskeleg å tilby god kollektivtransport, og mange nye bustader vert bygde på stader der kollektivtilbodet allereie er dårleg.

Hovudutfordringa i distrikta er ikkje å konkurrere med bilen, men å sikre eit minimumstilbod for dei som ikkje kan eller vil køyre bil, særleg unge og eldre. Ferjer og hurtigbåtar spelar ei sentral rolle i eit sjøbasert fylke, men er kostnadskrevjande å drifte og å oppgradere.

I distrikta er det ikkje realistisk å byggje opp eit høgfrekvent rutetilbod. Løysingane i framtida må i større grad ta utgangspunkt i behovet for å sikre mobilitet for dei som ikkje har tilgang til bil. Manglande samanheng mellom bustadar og kollektivstruktur svekker grunnlaget for eit effektivt og berekraftig mobilitetssystem.

Vegnettet som skal sikre skule- og arbeidsreiser og tilgang til tenester, har til dels dårleg standard og er utrygt og lite robust mot uønskte hendingar, som ras, skred og flaum. Mykje av vegnettet langs skulevegane er ikkje godt nok tilrettelagt for gåande og sykklande. Det same gjeld vegane inn til sentrumsområde og kollektivknutepunkt. Vestland legg til grunn dei nasjonale måla om 20 prosent sykkeldel i byar og 8 prosent nasjonalt, og at minst 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skulen.

Store delar av veg- og banenettet har låg standard, dårleg bereevne og er prega av høgt etterslep på vedlikehaldet. Fylkesvegnettet i Vestland har mange tunellar, bruer og skredpunkt, og det er stor fare for ras og flaum. Vidare inkluderer



Figur 3. Fylkesvegnettet per juni 2026.

infrastrukturen svært mange ferje- og snøggbåtaier. Sett i forhold til tal kilometer veg er tilrettelegginga for mjuke trafikantar, som og gang- og sykkelveg, sær s låg.

Ulykkesutviklinga på vegnettet i Vestland har dei siste åra gått i feil retning. Vestland har flest omkomne og hardt skadde i trafikken. Møte- og utforkøyringsulykker, ulykker med mjuke trafikantar, motorsykkelykker og ulykker med unge er blant dei mest sentrale utfordringane. Nullvisjonen om ingen drepne eller hardt skadde ligg til grunn for all samferdselsplanlegging.

For å få ned ulykkestala er det ein kombinasjon av ulike typar tiltak som gjev best effekt. I Vestland skal trafikktryggingarbeidet vere retta mot dei mest alvorlege ulykkestypene og

trafikantar med særleg høg risiko. Dei nasjonale måltala som er sette for Vestland er førande for prioritering av trafikktryggingstiltaka. Dei nasjonale og regionale måla for færre omkomne og hardt skadde i vegtrafikken er ambisiøse. Om vi ikkje klarer å snu ulykkesutviklinga dei siste åra, vil gapet mellom målsettingar og realitet auke.

Klimaendringar, naturfarar og samfunnstryggleik

Vestland er eit svært naturfareeksponert fylke. Kystlinja, fjordlandskapet og det bratt terrenget gjer at havnivåstiging og auka nedbør treff ulikt i ulike delar av fylket. Vestland rommar kommunar i begge endar av nedbørsskalaen, frå det våtaste til noko av det tørraste klimaet på landsbasis.



Ras. Foto :Morten Wanvik/Vestland fylkeskommune.

Klimaendringane aukar faren for skred og flaum på nye stadar, og endra nedbørsmønster gir påkjenningar som infrastruktur kanskje ikkje er dimensjonert for.

Meir ekstremvær, flaum, skred og havnivåstiging aukar risikoen for liv, helse, infrastruktur og samfunnskritiske funksjonar. Mange eksisterande busetnader og vegstrekningar ligg i utsette område.

For Vestland betyr dette at klimatilpassing og samfunnstryggleik vert endå viktigare i arealplanlegginga framover. Det blir skjerpa krav til ROS-analysar, førebyggjande arbeid og bruk av naturbaserte løysingar, og det gjer arealval meir komplekse og ressurskrevjande.

Vestland er det fylket med flest skredpunkt i Noreg, både på fylkesvegnettet og på riksvegnettet. Utløysing av dei fleste skredtypar er sterkt knytt til vêrforhold som nedbør, temperatur og vind, eller kombinasjonar av desse. I tillegg kjem flaum, stormflo og sterk vind som fører til at bruer og ferjesamband vert stengde. Kombinert med det allereie store vedlikehaldsetterslepet vert det utfordrande å finansiere tilpassing av vegnettet til klimaendringane, både for å redusere risiko og for å sikre stabil drift.

Dei siste åra har trusselbiletet i Noreg og Europa endra seg markant. Geopolitisk uro, ustabile marknader, klimaendringar, digitale angrep og hybrid krigføring har skapt eit langt meir samansett og uføreseieleg risikobilette enn tidlegare. Det har ført til auka merksemd på nasjonal og europeisk beredskap og uavhengigheit, inkludert styrking av forsvar, energisikkerheit og matsikkerheit. Det er behov for betre oversikt over evna infrastrukturen har til å sikre grunnleggjande behov for befolkning og næringsliv i krisetider.

Energi og infrastruktur i omstillinga til lågutsleppssamfunn

Vestland er eit kraftfylke med lang tradisjon for fornybar energiproduksjon. Samstundes er fylket inne i ei omfattande omstilling, der energibehovet veks, infrastrukturen vert meir kompleks og presset på areal og nett aukar.

Omstillinga til lågutsleppssamfunnet krev meir kraft, ladeinfrastruktur og nye energiløysingar, samstundes som både energi og areal er knappe ressursar. Overgang til fornybar kraft er viktig for at Vestland skal vere det leiande verdiskapingsfylket og nå måla om lågare klimagassutslepp. Utbygging av ny fornybar energi og energinett er difor naudsynt, men skaper samstundes press på natur og landskap og kan kome i konflikt med andre viktige arealinteresser. Ei sentral utfordring er å sikre energitilgang utan å skape nye store naturkonfliktar.

Energi, areal og transport heng tett saman, men vert ofte i for liten grad planlagt i samanheng. Dette gjer det krevjande å sjå konsekvensane av arealval for energibehovet, og

omvendt. Det aukar òg risikoen for at konfliktar mellom energiinfrastruktur, naturverdiar og anna arealbruk vert oppdaga seint i planprosessane. Korleis areal vert brukt, påverkar i stor grad både energibehovet og moglegheita for effektiv og berekraftig energiforsyning. Å bruke areal og energi meir effektivt kan difor bidra til å redusere både energibehov og press på kraftsystemet, og samstundes avgrense konfliktar med natur og landskap.

Elektrifiseringa av transport og industri gjer samfunnet meir avhengig av eit velfungerande straumnett. Samstundes aukar sårbarheita: Straumbrot får større konsekvensar når fleire samfunnsfunksjonar er avhengige av kontinuerleg energiforsyning.

Presset på offentlege budsjett veks gjennom auka kostnader til drift og vedlikehald. Overgangen til nullutsleppsteknologi på buss, ferje og hurtigbåt krev store og samordna investeringar i køyretøy, infrastruktur og energiforsyning.

Avgrensa økonomisk handlingsrom

Store investeringsbehov innan veg, gang- og sykkelveg, kollektivtrafikk, energi, klimatilpassing og omlegging til fossilfrie alternativ kjem samstundes som offentlege budsjettammer vert trongare. Vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet er stort og aukande, og klimaendringar vil forsterke utfordringane og behovet for førebyggjande tiltak.

Det er i tillegg eit særleg stort behov for meir midlar til drift og vedlikehald, og det er venta at både behov og kostnader kjem til å auke i åra som kjem. Eit langsiktig mål må vere å stoppe vidare forfall på vegnettet for å motverke dette. I mange tilfelle er det ikkje nok å ta att vedlikehaldsetterslepet på vegen. Det er ofte også nødvendig å oppgradere til dagens krav, for å sikre mellom anna trafikktryggleik og stabil og effektiv drift. Det krev store investeringar og tydeleg prioritering av midlane. Konsekvensane av meir ekstremvær gjev også auka uføresette kostnader. Tilstanden på vegane gjer det nødvendig å prioritere kva vi skal investere i, drifte og vedlikehalde, og å ta vare på eksisterande vegar og areal framfor å byggje nytt.

Auka kostnader innan kollektivsektoren er venta å leggje eit betydeleg press på handlingsrommet for både å vidareutvikle og å oppretthalde eit attraktivt kollektivtilbod. Samstundes er Vestland prega av store skilnader i busetnad, reisebehov og geografi, noko som gjer det nødvendig med differensierte løysingar for kollektivtransport i ulike delar av fylket. I store delar av Vestland er passasjergrunnlaget for lite til at hyppige avgangar og stor kapasitet let seg forsvare. Spreidd busetnad, låge bilkostnader og god parkeringstilgang gjer at mange vel bilen framfor kollektivtransport. Det gjer det vanskeleg å tilby eit godt og lønsamt kollektivtilbod. Demografiske endringar, med svakare folkevekst i distrikta og fleire eldre i mindre sentrale område, kan ytterlegare svekje grunnlaget for ordinære rutetilbod utover skuleskyss.

Mål

Busetjing og tilgang på tenester og funksjonar i heile fylket

Innbyggjarane i Vestland skal ha god tilgang til arbeidsplassar, utdanning, kulturtilbod, offentlege og private funksjonar og tenester innan rimeleg reisetid. Slik sikrar vi grunnlaget for busetjing og verdiskaping i heile fylket.

Robust og miljøvenleg transportsystem

Vestland skal ha eit trygt, påliteleg, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og bygger opp om den regionale senterstrukturen.

Utvikling med naturen som premiss

Arealforvaltninga i Vestland skal sikre at arealinngrep berre skjer når samfunnsnytta er vesentleg større enn tap av

natur-, kultur- og landskapsverdiar. Nedbygging av natur og dyrka/dyrkbar mark skal bli redusert vesentleg.

Konkurransedyktig og berekraftig

Vestland skal sikre tilgang til eigna areal og infrastruktur for attraktiv bustadutvikling, framtidsretta næringsutvikling og grøn omstilling.

Samfunnstryggleik

Vestland skal betre samfunnstryggleiken for å sikre lokal-samfunn, infrastruktur og samfunnskritiske tenester.

Strategiske hovudgrep

Sterke fylkes- og regionsenter

Bergen er fylkessenter og det dominerande regionale tyngdepunktet i Vestland. Regionsenter i Vestland er Førde, Leirvik¹, Voss, Sogndal/Leikanger, Odda, Nordfjordeid, Florø, Kleppstø, Straume, Knarvik og Osøyro. Regionsentera har ein allereie etablert og dokumentert funksjon som regionale tyngdepunkt. Dei har konsentrasjon av vidaregåande opplæring og fagskule, spesialiserte helsetenester, statlege og fylkeskommunale arbeidsplassar og forvaltning, eit levande kulturliv, variert handels- og servicetilbod, kollektivknutepunkt og transportfunksjonar. Denne eksisterande rolla gjer det realistisk å byggje vidare på og styrke desse sentera.

Regionsentera er prioriterte område for lokalisering av statlege og regionale funksjonar. Fylkeskommunale tenester skal som eit minimum finnast i regionsenteret i ein region. Dei kan også bli lokalisert andre stader **dersom** befolkningsgrunnlaget er til stades eller det er behov for tilpassa eller særskilte tenesteløysingar.

Det er nytta fleire kriterium i analysane som er lagt til grunn for val av regionsenter. Eit sentralt kriterium er at størsteparten av befolkninga skal ha akseptabel reisetid til næraste regionsenter. Analysar viser at 99 prosent av befolkninga utanfor bergensområdet har under 1,5 times reisetid med bil til næraste regionsenter, og 77 prosent har under 1 times reisetid med valte struktur. Dette sikrar at regionsentera er reelt tilgjengelege i kvardagen. Reisetidsanalysar viser at regionsenterstrukturen som er valt, gir best balanse mellom geografisk dekning og funksjonell styrke.

Regionsentera skal sikre at befolkninga skal kunne nå regionale funksjonar og tenester innan ein rimeleg reiseavstand. Eit regionsenter bør innehalde fleire av desse funksjonane:

- Dei bør vere eit handel-, service- og kulturknutepunkt for eit større omland, med varer og tenester som er meir spesialiserte enn det er grunnlag for i alle kommunar.
- Dei bør tilbyr større konsentrasjonar og eit breitt spekter av spesialiserte offentlege tenester og funksjonar, som til dømes vidaregåande skule, sjukehus-/spesialisttenester, statlege og fylkeskommunale funksjonar.
- Dei bør fungerer som eit regionalt transport- og kollektivknutepunkt.
- Dei bør fungerer som ein motor for vekst og utvikling i kommunane rundt.

Regionsentera er valde slik at dei har eit tilstrekkeleg befolknings- og arbeidsmarknadsgrunnlag til å utvikle og oppretthalde regionale funksjonar over tid. Eit regionsenter bør ha eit omland som gir grunnlag for robuste fagmiljø, breitt tenestetilbod og ein arbeidsmarknad med stor breidde og rekrutteringsevne. Regionar med mellom 15 000 og 30 000 innbyggjarar får merkbar fleire tenester og ein meir velfungerande arbeidsmarknad.

Regionsentera gir geografisk dekning i alle delar av fylket, og sikrar at alle regionar har eit tyngdepunkt. Dette er avgjerande for å motverke einsidig sentralisering og for å sikre grunnlag for busetjing og verdiskaping i heile fylket. Sterke regionsenter med eit breitt tilbod vil òg styrke attraktiviteten til kommunane rundt sentra.

Samlokalisering av bustader, arbeidsplassar og tenester gjer regionane meir attraktive og konkurransedyktige i kampen om arbeidskraft. Eit breiare tilbod av jobbar og tenester innan rimeleg reisetid styrker attraktiviteten til regionen, gjer det lettare å rekruttere og halde på arbeidstakarar, og kan bidra til meir stabil folketalsutvikling. Samstundes gir samlokalisering betre utnytting av areal og infrastruktur, reduserer transportbehovet og byggjer opp under ein meir berekraftig senter- og transportstruktur i heile fylket.

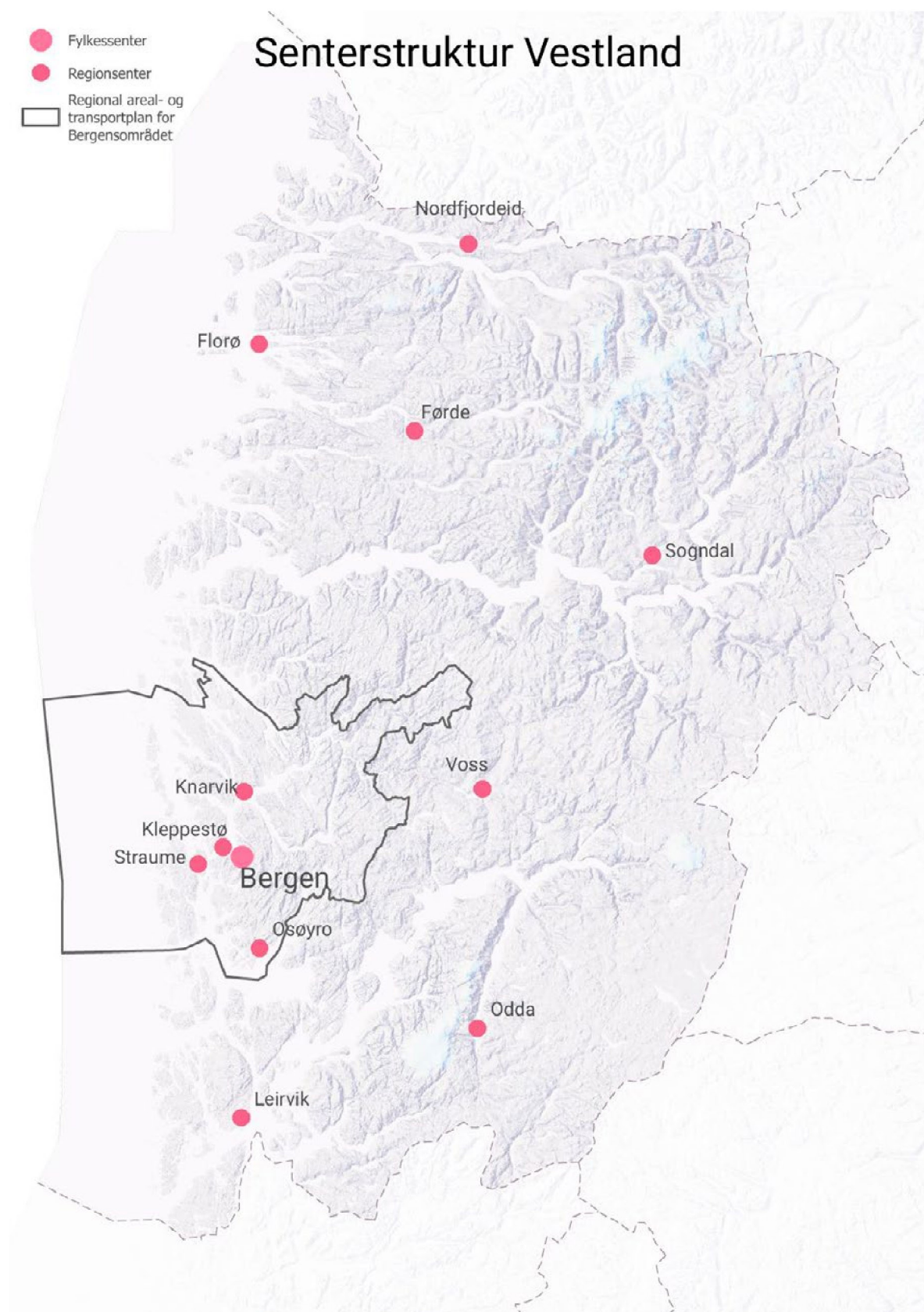
Attraktive bustader og gode bumiljø er ein føresetnad for at sentera skal lukkast som regionale tyngdepunkt. I det ligg mellom anna eit variert bustadtilbod med omsyn til storleik, pris, universell utforming og nærleik til tenester, kulturtilbod og natur og vassdrag.

Prioritert hovudtransportnett

Eit prioritert hovudtransportnett skal sikre eit trygt, påliteleg og effektivt mobilitetssystem som bind fylket saman og byggjer opp under senterstrukturen. Prioriteringa skal støtte både kvardagsreiser og næringslivet sine transportbehov, samstundes som vi reduserer klimagassutslepp og sårbarheit for naturfare og ekstremvær.

Vegnettet skal bli utvikla som eit trygt og påliteleg hovudnett for heile fylket, med prioritering av drift, vedlikehald og opprusting på det overordna vegnettet. Når behov for tiltak blir vurdert, skal vi i størst mogleg grad byggje på eksisterande trasear og infrastruktur for å avgrense inngrep i natur, kulturmiljø og landskap, og for å redusere kostnader og risiko knytt til klimaendringar, skred og flaum.

¹ Lervik i Stord



Figur 4. Kartet viser den regionale senterstrukturen i Vestland fylke. Sentera er valt ut basert på historiske forhold, tidlegare funksjon og rolle som regionsenter i tidlegare planar. Det er og lagt vekt på befolkningsgrunnlag, eksisterande tenestetilbod og geografisk spreing for å sikre balansert utvikling. Eit kriterium har vore at størsteparten av befolkninga har akseptabel reisetid til næraste regionsenter. 99 prosent av befolkninga utanfor bergensområdet har mindre enn 1,5t reise med bil til næraste regionsenter, og 77 prosent har mindre enn 1 times reise med bil til næraste regionsenter.

Hovudlinjene for kollektivsystemet skal gi god kopling mellom fylkessenter, regionsenter og større tettstader, og vere attraktivt der marknadsgrunnlaget er størst. Kommunesenter og knutepunkt som ligg utanfor hovudlinjene vert kopla på hovudlinjennettet med lokale linjer.

Godstransporten skal organiserast slik at meir gods vert overført til sjø og bane der det er mogleg, og tungtransport gjennom tettbygde område vert redusert. Hamnestrukturen skal ha ein føremålstenleg arbeidsdeling både lokalt og med hamner i andre deler av landet, og vere dimensjonert ut i frå lokale og regionale behov. Ein tydeleg terminal- og logistikkstruktur kopla til hovudvegnett og hamner reduserer transportarbeid, kostnader, utslepp og belastning på lokalsamfunn. Planen sine prioriteringar for transportinfrastruktur av nasjonal tyding, inkludert luftfart, riksvegnettet og jernbane, vil bli handtert i samspel med staten og formidla som innspel til Nasjonal transportplan.

Vestland er heilt avhengig av eit transportnett som er framkomeleg, trygt og ope for å kunne handtere kriser og hendingar. Bortfall eller stenging av vegstrekingar er i seg sjølv ei krise, eller ei hending som skaper utfordringar og konsekvensar for liv og helse. Manglande eller lange omkøyringsvegar gjer lokalsamfunn og næringsliv sårbare, og utgjer ein risiko for beredskap og naudsituasjonar. Det er naudsynt å ha pålitelege transportårer for varer, materiell og menneske.

Rett føremål på rett plass til rett tid

Lokalisering av funksjonar og tilbod påverkar transportbehov, klimautslepp, naturinngrep, tilgang og næringsutvikling. Vestland skal leggje til grunn prinsippet om «rett føremål på rett plass til rett tid». Dette legg grunnlaget for at verksemder og utbygging vert lokaliserte på eigna stader, slik at transportbehovet vert redusert, bilavhengigheita minkar og eksisterande infrastruktur vert utnytta betre. Samtidig skal næringslivet kunne transportere varer effektivt og til låge kostnader.

Prinsippet betyr at stadar der mange jobbar eller besøker, skal liggje nær kollektivtransport og gang- og sykkelvegar. Verksemder som treng mykje plass og transport, skal plasserast nær hovudvegar, hamner og logistikknutepunkt, utan å belaste sentrum eller bustadområde. Rett tid inneber at utbygging må skje gjennom å samordne behova i næringslivet, kapasitet i transportsystemet og energitilgang. Samarbeid og samordning mellom aktørar er heilt avgjerande.

Arealplanlegginga skal leggje til rette for industriell symbiose, slik at verksemder og naboeigedomar kan utveksle energis-traumar, varme og ressursar. Lokalisering av energiintensive verksemder skal vurderast ut frå tilgang på ledig straum og overskotsenergi i nærleiken. I planlegging av nye og utvida næringsareal skal moglegheiter for energigjenvinning og energideling kartleggjast som del av energianalysen.

Arealeffektivitet, gjenbruk og transformasjon

Fordi det er press på areal og avgrensa økonomi skal Vestland prioritere å ta vare på, oppgradere og gjenbruke eksisterande bygg og infrastruktur, heller enn å byggje nytt. Sirkulærøkonomi er ein del av hovudgrepet: Betre utnytting av bygningar, overskotsmassar og arealressursar skal redusere avfall og transportbehov, og opne for samlokalisering og industriell symbiose.

Vestland skal prioritere vedlikehald og opprusting av eksisterande infrastruktur framfor nybygging, for å nytte ressursane best mogleg og redusere nye naturinngrep. Dette er avgjerande både for eit framtidsetta transportsystem og for samfunnstryggleik og beredskap: Infrastrukturen må vere robust nok til å tole konsekvensar av klimaendringar, ekstremvær og andre uføresette hendingar, og sårbarheita på kritiske transportsamband må reduserast. Prioriteringa bidreg også til betre økonomisk berekraft og meir realistiske investeringsnivå.

Ei arealeffektiv utvikling reduserer presset på naturmangfald, jordbruksareal, karbonrike areal og landskap, og bidreg til lågare klimagassutslepp og mindre transportbehov. Når ny natur blir bygd ned, bør det vurderast å restaurere eller tilba-keføre eit anna areal som kompensasjon for inngrepet.

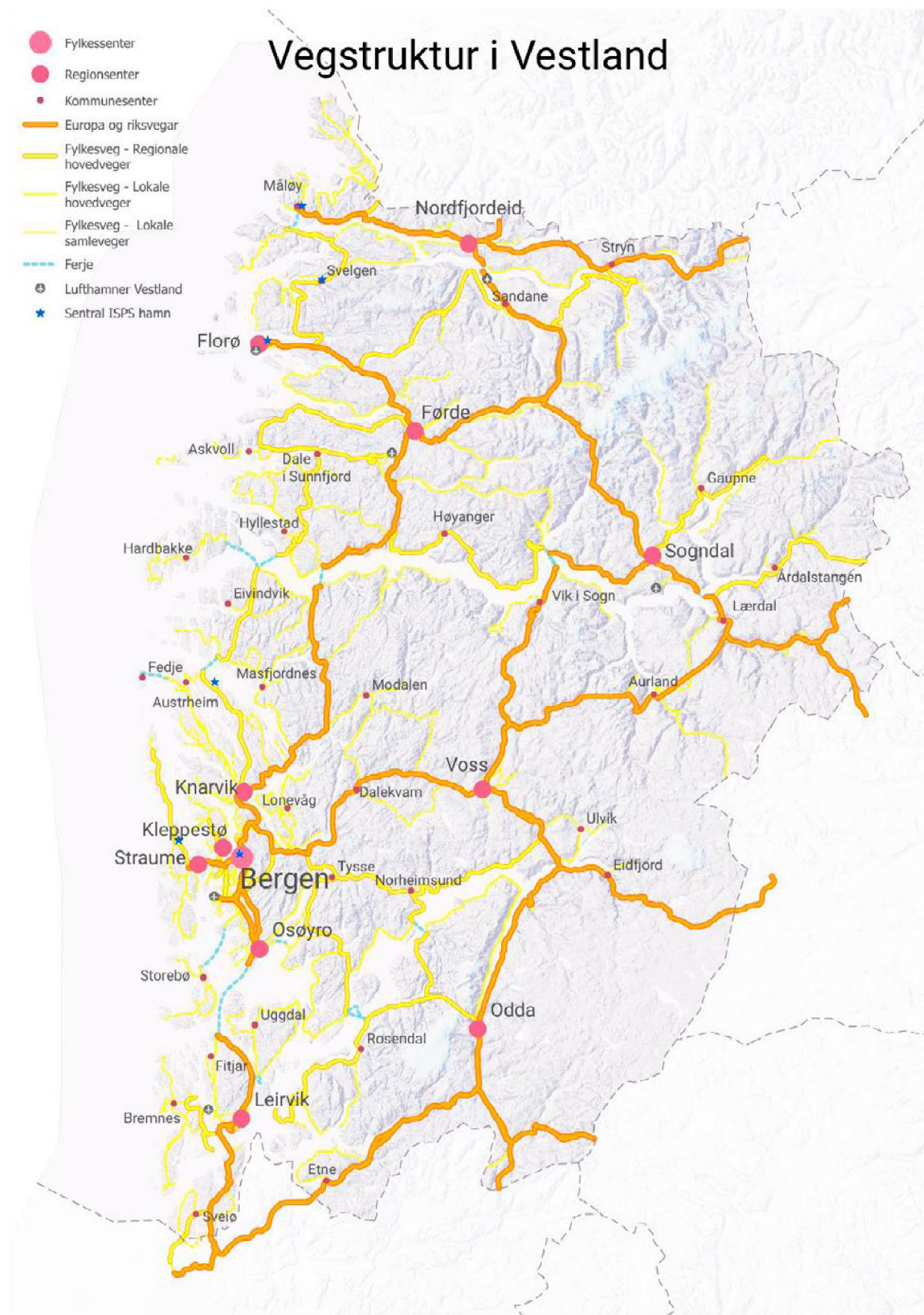
Vestland har som ambisjon at fylket skal arbeide for arealnøytralitet som overordna målsetjing. Fylkeskommunen vil støtte kommunar som ønskjer å arbeide for arealnøytralitet med kunnskap, verktøy og rettleiing.

Kunnskapsgrunnlaget peikar på at dagens samla areal- og planreserve er omfattande. Dersom desse areala blir realiserte, vil det i stor grad vere i konflikt med måla om å redusere tap av natur og dyrka mark og klimagassutslepp frå arealbruksendringar. Her er det kommunane som sit på nøkkelen gjennom arealplanlegginga.

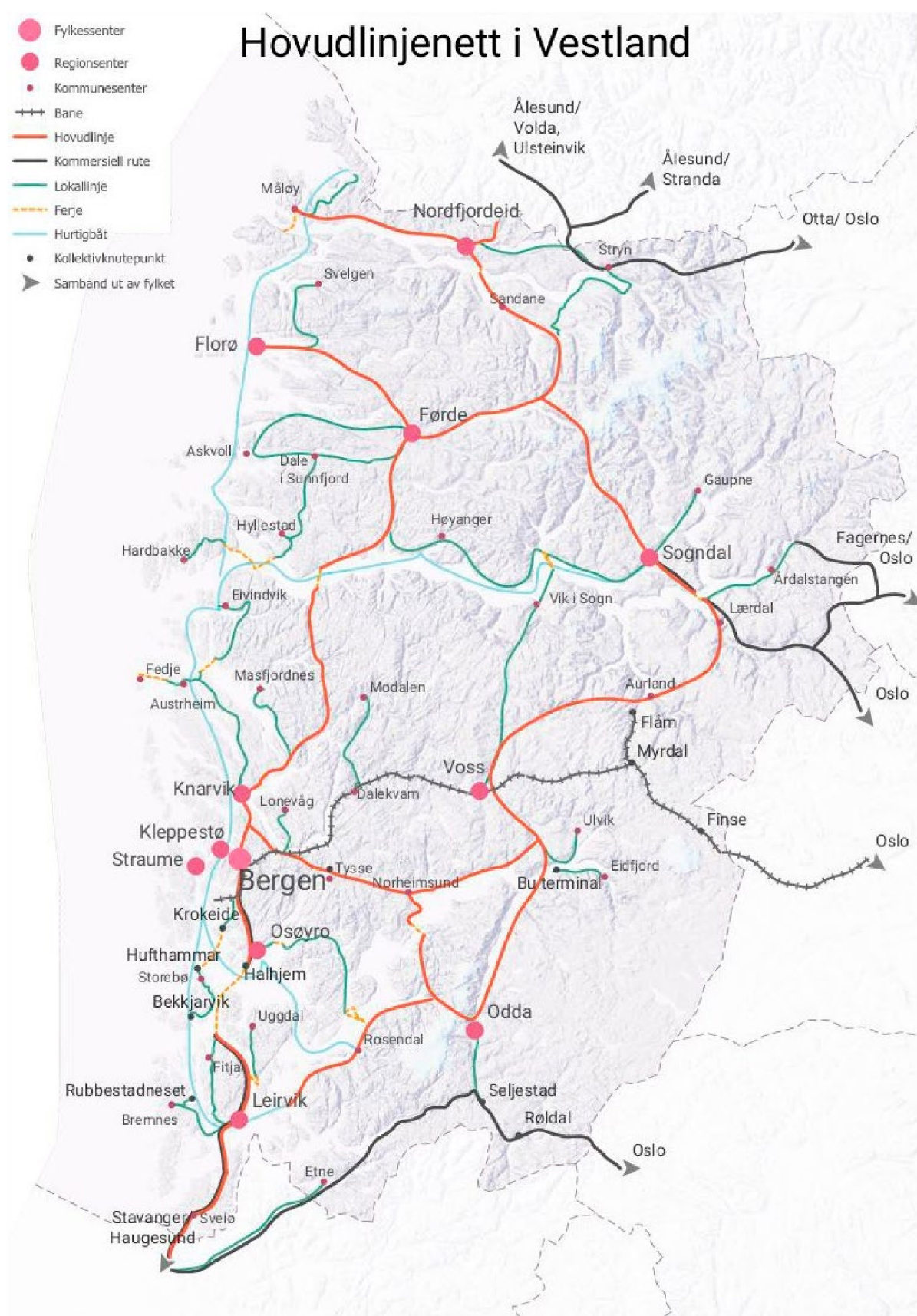
Kommuneplanen som strategisk verktøy

Kommuneplanen er det viktigaste strategiske styringsverktøy til kommunen. Samfunnsdelen legg dei overordna politiske måla og prioriteringane for den langsiktige utviklinga i kommunen. Å ha med arealstrategiar i samfunnsdelen vil skape betre grunnlag for heilskapleg planlegging.

Arealdelen i kommuneplanen gjer føringane frå samfunnsdelen om til ei langsiktig arealutvikling og bør vere meir målretta og retta mot prioriterte utviklingsområde. Gjennom å kommunisere tydeleg kva interesser og område kommunen prioriterer, kan prosessen bli meir effektiv og gjerast meir jamleg. Dette vil gi meir strategiske planar som skapar større fleksibilitet og mogelegheit for å vere i forkant av dei behova som kjem.



Figur 5. Viser vegklassifisering i Vestland. Ev. endringar vil bli lagt til i handlingsprogrammet (utgreiing av regionalt vegnett inkl. bergensområdet). sentrale hamner henta frå SSBs havnestatistikk + CCB som er store private havner (Bergen og Omland havn, Florø, Svelgen, Måløy, CCB Ågotnes, CCB Mongstad)



Figur 6. Kart som viser hovudlinjer og lokale linjer for kollektivtransporten i Vestland. Hovudlinjene skal sikre tilkomst og kopling mellom regionsenter, større tettstader og fylkessenteret Bergen. Kommunesenter og knutepunkt som ligg utanfor hovudlinjene er kopla på hovudlinjenettet med lokale linjer. Hovudlinjenettet består i hovudsak av tilbod med buss og tog. Regionale båttruter er likevel ein naturleg del av hovudlinjenettet, sjølv om talet på avgangar kan vere lågare enn tilbodet langs veg og bane.

Det er viktig at kommunane går gjennom eldre reguleringsplanar og vurderer om dei framleis er relevante. Arealreservane i kommuneplanen bør dessutan ikkje vere større enn det som er realistisk å byggje ut dei neste 30 år. Meir nøkterne reservar gjer planlegginga meir føreseieleg, reduserer risiko for unødvendig nedbygging av areal og gjer det lettare å prioritere areal med høg samfunnsnytte. Kommunane bør rullere kommuneplanane sine jamleg for å sikre nødvendig fleksibilitet i arealplanlegginga. Dei bør prioritere samfunnskritiske funksjonar og sikre tilstrekkeleg areal til bustad, arbeidsplassar og næringsverksemd.

Fylkeskommunen kan hjelpe kommunane med rettleiing, metodar og verktøy for å gå gjennom planreservane, og dele kunnskap på tvers av kommunar om transformasjonspotensial og arealverdiar.

Samla skal dette hovudgrepet bidra til ein meir kunnskapsbasert og føreseieleg arealpolitikk, der eksisterande arealressursar blir nytta før nye naturinngrep blir vurderte.

Regional samordning og kunnskapsbygging

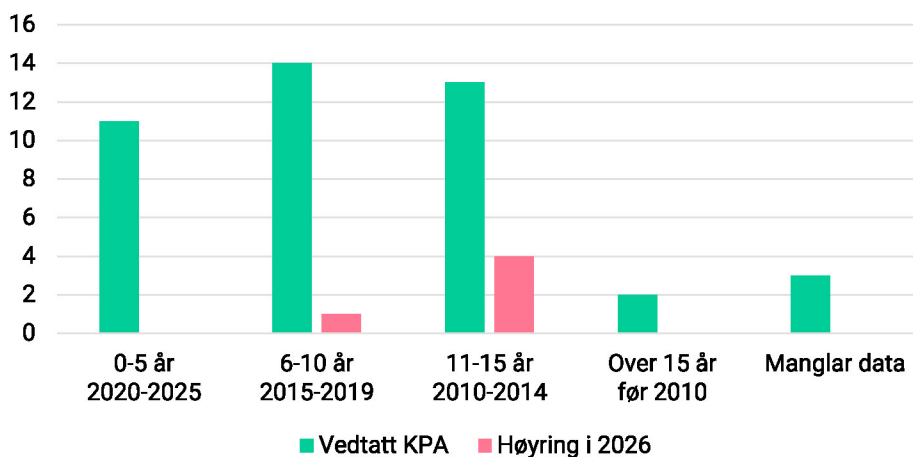
Vestland fylkeskommune skal ta ei tydeleg rolle i å samordne planlegging og styrke kunnskapsgrunnlaget på tvers av kommunegrenser. I tråd med plan- og bygningslova skal fylkeskommunen rettleie kommunane for å styrke kvalitet og gjennomføringsevne i planlegginga. Dette er særleg viktig når utfordringane kryssar kommunegrenser, og er vanskelege for einskildkommunar å løyse aleine. Det kan vere til dømes ved kyst- og sjøareal, massehandtering, mineralressursar og arealkrevjande næringsareal. Samordna planlegging skal bidra til lågare naturbelastning, mindre transportbehov og meir samfunnsnytte.

God regional samordning krev eit tilgjengeleg, felles og oppdatert kunnskapsgrunnlag. Vestland skal bli flinkare til å kartlegge og utvikle kunnskap om naturen, kulturmiljøa og areala våre. Dette gjeld mellom anna naturmangfald, karbonrike areal, kulturlandskap, transportbehov og kva areal som kan gjenbrukast. Betre kunnskap gjer det enklare å prioritere rett og tydeleggjere kvar det er motstridande interesser. Fylkeskommunen vil tilby kommunane rettleiing, felles standardar og metodestøtte, mellom anna for arealrekneskap og vurdering av samla belastning. Kompetansebygging gjennom fagsamlingar, kurs og erfaringsdeling skal styrke planfagleg kapasitet, særleg i kommunar med avgrensa ressursar.

Felles kunnskapsgrunnlag og regionale avklaringar skal bidra til betre arbeidsdeling, meir treffsikker lokalisering og eit meir robust grunnlag for å vurdere utfordringar og planema som kryssar kommunegrenser. Planlegginga må vere realistisk, langsiktig og robust. Dei viktigaste verktøya er kunnskap, samordning og prioritering, framfor volum og vekst i den enkelte kommunen åleine. Slik vert tilgang til eigna areal og infrastruktur for grøn omstilling sikra, samstundes som presset på natur, landskap og kulturmiljø vert redusert.

Interkommunalt samarbeid gir betre samordning i planprosessar der det er regionale omsyn som går utover perspektivet til den einskilde kommunen. Fylkeskommunen kan etter avtale etablere og leie faste eller tidsavgrensa møtearenaer, for eksempel tematiske arbeidsgrupper. Der kan kommunar og andre aktørar møtast for å drøfte felles utfordringar. Fylkeskommunen kan opptre som prosessleiar og tilretteleggjar, hjelpe partane til å identifisere felles interesser og tilby strukturerte dialogprosessar. Samarbeid kan resultere i interkommunale planar der det er føremålstenleg.

Årstal for vedtatt KPA pr 2026



Figur 7 Årstal for vedtatt kommuneplanen sin arealplan (KPA), pr. 2026. Diagrammet viser alderen på vedtatt KPA i kommunane. Flest kommunar har ein KPA frå 2015–2019 (6–10 år) eller 2010–2014 (11–15 år). Fem kommunar har ein plan under høyring i 2026 og to har ein KPA eldre enn 15 år.

Retningslinjer

Busetjing og tilgang på tenester og funksjonar i heile fylket

Senterstruktur og regional rollefordeling

- 1) Fylkessenteret er Bergen. Førde, Leirvik, Voss, Sogndal/Leikanger, Odda, Nordfjordeid, Florø, Kleppstø, Straume, Knarvik og Osøyro er regionsenter.
- 2) Fylkessenteret og regionsentera er prioriterte lokaliseringssadar for publikumsretta private, regionale og statlege tenester. Det skal som eit minimum finnast fylkeskommunale tenestetilbod i alle definerte regionsenter
- 3) Fylkeskommunale tenester kan lokaliserast i andre område dersom
 - a) det er lang reisetid til næraste regionsenter
 - b) befolkningsgrunnlaget er stort nok for den aktuelle funksjonen
 - c) det er behov for særskilde eller tilpassa tenesteløysingar
- 4) Kommunane bør innarbeide ein lokal senterstruktur for sin kommune gjennom kommuneplanarbeidet.

Lokalisering av funksjonar og verksemdar

- 5) Større konsentrasjonar av kontorarbeidsplassar og andre verksemdar med mange tilsette eller besøkande bør liggje i fylkes- eller regionsenter, og plasserast i sentrum eller område med godt og universelt utforma kollektivtilbod, gangveggar og sykkelstiar.
- 6) Arealkrevjande næring, verksemdar med høg energibruk og verksemdar som genererer mykje tungtransport, bør lokaliserast nær hovudveggar med god bereevne og gode logistikk-løysingar, og i område med ledig nettkapasitet og eksisterande eller planlagd energiproduksjon. Det bør leggjast særleg vekt på sjø- og jernbanetransport for gods der dette er mogleg. Slike verksemdar bør liggje utanfor sentrum og bustadområde
- 7) Ny og utvida handelsverksemd bør lokaliserast i sentrum definert i kommuneplan eller områderegulering. Det er unntak for
 - a) etablering av nærbutikk og nærservice, som er eit tilbod til det lokale bumiljøet
 - a) ny detaljhandel der vareutvalet i hovudsak er bilar, båtar, landbruksmaskinar, trelast

og større byggjeverar, i tillegg til utsal frå hagesenter og større planteskular

- 8) Det bør gjerast ein handelsanalyse som dokumenterer behov og verknadar når det skal etablerast nytt handelsareal eller større utviding av eksisterande handelsverksemd. Dersom kommunen har gjennomført ein oppdatert og relevant handelsanalyse som gir tilstrekkeleg grunnlag for vurderinga, kan denne leggjast til grunn i staden for ein eigen analyse i plansaka.
- 9) Kommunane bør fastsette utstrekning for sentrumsområda gjennom kommuneplan eller reguleringsplan. Sentrum bør ha blanding av funksjonar, møteplassar, bustader og leggje til rette for offentleg og privat tenesteyting, forretning, og handel.

Bustadplanlegging

- 10) Nye bustader bør i hovudsak lokaliserast i sentrumsområde eller på allereie utbygde areal, med god tilgang til kollektivtransport og eksisterande teknisk og sosial infrastruktur, som vegar, vatn, skule og kulturtilbod. Det bør leggjast til rette for eit mangfald av bustadtypar og buformer, tilpassa menneske i ulike livsfasar og med ulike ressursar, funksjonsgrader og behov.

Robust og miljøvenleg transportsystem

Transportkapasitet

- 11) Ny eller vesentleg auka vegkapasitet bør berre prioriterast der tiltaka gir dokumentert samfunnsnytte, støttar regional senter- og transportstruktur, og ikkje utløyser uønskt trafikkvekst eller omfattande ny arealbruk. Transportkapasitet og tilgjenge bør vurderast før nye store utbyggingsområde eller næringsområde vert lagde inn i arealdelen til kommuneplanen eller i reguleringsplan. Planarbeidet bør identifisere nødvendige transportinvesteringar og tiltak, og kommunane bør byggje på oppdaterte analysar av transporttilgjenge og forventa transportbehov knytt til verksemda.
- 12) Tiltak for kollektivtransport, gange og sykkel bør bli prioritert framfor auka kapasitet for privat biltrafikk.
- 13) Tiltak for effektiv godstransport og tilstrekkeleg vegkapasitet for tungtransport med akseltrykk/bereevne, breidde og trygt grensesnitt bør bli prioritert.

Trafikktryggleik og mjuke trafikantar

- 14) Sentrum og større bustadområde bør planleggjast slik at gange og sykkel er hovudløysingar for korte reiser og reiser til og frå skule. Løysingar for sykkel og gange bør vere samanhengande og universelt utforma, og sikre trygg tilkomst til skule, haldeplass og andre daglege reisemål. Særskilte trafikktryggingstiltak rundt skular bør prioriterast.
- 15) Planlegging av sykkelinfrastruktur bør prioritere strekningar med potensiale for store reisestraumar og ruter knytt til målpunkt for born og unge.

Rekkefølge og kapasitet

- 16) Utbygging av bustad- og næringsareal bør skje i takt med kapasiteten i transportsystemet, med særleg vekt på trafikktryggleik, bereevne, tilrettelegging for gåande, syklande og kollektivtransport og trygg skuleveg. Der desse omsyna ikkje er tilstrekkeleg varetekne, bør kommunane stille rekkefølgjekrav.

Kollektivknutepunkt og haldeplassar

- 17) Kollektivknutepunkt bør vere lokaliserte sentralt i kommune- og regionsenter, med god tilgang til viktige målpunkt, sentrale funksjonar og arbeidsplassar. Der det ikkje finst kollektivknutepunkt i sentrum, bør det bli etablert sentralt plasserte på- og avstigingspunkt.
- 18) All planlegging bør leggje til rette for trygg tilkomst til kollektivhaldeplassar. I sentrumsområde bør det sikrast tilstrekkeleg areal til knutepunktsfunksjonar for kollektivtransport, med effektiv framkomst, god kapasitet og trygg tilkomst for gåande og syklande.

Parkering og ladeinfrastruktur

- 19) Kommunane bør ha parkeringsføresegner som styrer plassering og omfang av parkering slik at privatbil ikkje får konkurransefortrinn framfor gange, sykkel og kollektiv. Parkering i sentrum bør plasserast i fellesanlegg.
- 20) Ladeinfrastruktur for personbilar bør bli lokalisert i tilknytning til transportkorridorar, i senter- og handelsområde, ved parkeringsplassar og kollektivtilbod.
- 21) Ladeinfrastruktur for tunge køyretøy bør sikrast i arealplanlegginga. I første omgang bør det etablerast langs innfartsårene til byane, sentrale strekningar, døgnkvileplassar, hovudveggar og i strategiske nærings- og industriområde.

Utvikling med naturen som premiss

Naturmangfald, karbonrike areal og føre-var-prinsippet

- 22) Arealplanlegging bør unngå inngrep i natur av høg biologisk verdi og avgrense inngrep i karbonrik natur, vassdrag, strandsone og samanhengande naturområde, og der arealet er sentralt plassert. Ny nedbygging av natur bør berre vurderast når det er dokumentert at det ikkje finst eigna alternativ på allereie utbygd areal, at fortetting ikkje er mogleg, og når nytten for samfunnet er stor.
- 23) Der inngrep i verdifulle naturområde ikkje kan unngåast, skal inngrep planleggjast slik at skade på naturen vert minst mogleg. Avbøtande tiltak, naturbaserte løysingar og restaurering av natur- og arealverdiar skal integrerast som del av arealdisponeringa. Kommunane bør prioritere kartlegging av naturverdiar etter NiN-systemet, særleg i område som vert vurderte for utbygging.

Jordvern og landbruk

- 24) Jordvern og matvareberedskap skal vere eit overordna omsyn i arealplanlegginga. Matjord bør ikkje bli omdisponert utan at dette er grundig vurdert opp mot langsiktige samfunnsomsyn. Kommunane bør ha jordvernmål og strategiar som bidrar til at Vestland når det samla jordvernmålet for fylket.
- 25) Kommunane bør vurdere å utarbeide plan for flytting og ny bruk av matjord. Planen bør ha strategiar som ser på potensial for å nytte eigna overskotsmassar til forbetring og nydyrking av jordbruksareal.

Friluftsliv, nærnatur og landskap

- 26) Arealplanlegging bør sikre trygg tilgang til natur, friluftslivsområde og samanhengande blågrøne strukturar utan å forringe natur- og landskapsverdiar. Samanhengande friluftsområde av regional verdi bør ikkje delast opp, men forvaltast slik at verdiane vert tekne vare på.

Villrein og fjell

- 27) Kommunane i Vestland bør sikre ei heilskapleg og restriktiv forvaltning av høg fjellsnatur. Det bør ikkje byggast over tregrensa. Det bør ikkje gjerast inngrep som forringar leveområda til villreinen. (kartvedlegg)

Kulturmiljø og kulturarv

- 28) Kommunane bør leggje oppdaterte kulturmiljøplanar til grunn for planarbeidet, og bruke desse aktivt til å identifisere, bevare og vidareutvikle kulturmiljøverdiar som ressurs for lokalsamfunnet.

Kulturmiljø av regional verdi bør vektast særskilt og prioriterast for bevaring i arealplanlegginga.

- 29) Støls- og seterområde bør behalde karakteren sin og ikkje bli forringa med fortetting og nybygging. Område med kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (KULA) og verdsarvstadane i Vestland, inkludert buffersoner og randsoner, bør takast særskilt omsyn til og forvalta slik at verdiane vert tekne vare på.

Planlegging i sjøareal

- 30) Planlegging i sjøareal, fjordsystem og tilgrensande strandsoner bør sjå sjø og land i samanheng. Planarbeidet bør samordnast på tvers av kommunegrenser, til dømes gjennom interkommunale planprosessar.

Energianlegg

- 31) Lokalisering og utvikling av energianlegg bør minimere nye arealinngrep. Oppgradering og effektivisering av eksisterande anlegg bør vurderast før etablering av nye.
- 32) Planlegging av energianlegg bør henge saman med planlegging av næringsareal, transportinfrastruktur og straumnett, og løysingar bør gagne både energiproduksjon, miljø og klimatilpassing.

Konkurransedyktig og berekraftig

Næringsareal

- 33) Arealplanlegginga bør sikre tilgang til eigna areal og infrastruktur for framtidsretta næringsutvikling og grøn omstilling. Nye og utvida næringsområde bør lokaliserast slik at dei reduserer konflikter med naturmangfald, kulturmiljø, landskap og lokalsamfunn, og gir føreseielege rammer for etablering og drift.
- 34) Utbygging av industri- og næringsareal bør i størst mogleg grad skje ved å utnytte eksisterande areal betre, samle verksemdar og gjenbruke areal som allereie er teke i bruk. Planlegging bør leggje til rette for effektiv tilgang til transport og energiinfrastruktur, inkludert hamn, sjøtransport, veg, jernbane og nettkapasitet.
- 35) Ved planlegging av nye eller utvida næringsareal bør det gjennomførast ein energianalyse som viser samanhengen mellom energibehovet i området og tilgangen på fossilfri energi, og som gir grunnlag for energieffektiviseringstiltak. Areal med god tilgang på fossilfri energi og nettkapasitet bør prioriterast, og analysen bør synleggjere

moglegheiter for gjenbruk av bygg og areal og skånsam utbygging av lokal fornybar produksjon.

- 36) Lokalisering som bygger opp under sirkulære løysingar og bidrar til industrielle symbiosar med fleirbruk, gjenbruk og sambruk bør prioriterast.

Berekraftig massehandtering

- 37) Kommunane bør, i samarbeid med fylkeskommunen, nytte samordna planlegging for å sikre areal til massehandtering som kan gje auka samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar og redusere transport og klimagassutslepp.
- 38) I planprosessar for større utbyggingar og infrastrukturtiltak bør behov, volum og kvalitet på massar bli avklart tidleg, og moglegheiter for sirkulær bruk og massebalanse bli vurdert og sikra gjennom planen.

Samfunnstryggleik

Klimarobust arealplanlegging

- 39) Arealplanlegging skal sikre areal til trygg handtering av overvatn og ikkje auke samfunnet sin sårbarheit for flaum, skred eller ekstremvær gjennom utbygging.
- 40) Naturbaserte løysingar bør nyttast der det er mogleg for å redusere klima- og naturrisiko. I tettbygde område bør det sikrast samanhengande og tilstrekkeleg store blågrøne areal, som legg til rette for naturmangfald og kan handtere store nedbørsmengder.

Robust infrastruktur

- 41) Vedlikehald og opprusting av eksisterande vegar bør bli prioritert framfor nybygging. Ved vurdering av tiltak bør kritiske transportsamband utan alternative ruter og viktige omkøyringsvegar bli prioritert.
- 42) Ved planlegging bør det leggjast til rette for samfunnskritisk fornybar energiproduksjon, effektoppgradering og nettkapasitet. Planlegging bør unngå løysingar som aukar sårbarheita for straumutfall med store konsekvensar for liv, helse og samfunnsfunksjonar.
- 43) I planlegging av nye byggeområde skal det sikrast framkomst for utrykkingskøyretøy.

Arealeffektivitet

- 44) Ved rullering av kommuneplanen bør eksisterande arealreservar gjennomgåast med omsyn til omfang og lokalisering, og utbyggingsareal som framleis ikkje er bygd ut bør vurderast på nytt. Areal som ikkje er i tråd med regional plan eller statlege føringar bør takast ut eller endrast.
- 45) Kommunane bør ha oversikt over areal- og planreservane, inkludert fortettings- og transformasjonspotensialet for alle føremål. Nye utbyggingsareal bør vurderast opp mot moglegheiter for fortetting og transformasjon innanfor etablerte byggeområde.
- 46) Arealreservane i kommuneplanens arealdel bør
 - a) vere baserte på realistiske mål i kommuneplanen og prognosar for befolkningsutvikling, bustadbehov, næringsutvikling og offentleg tenestebehov
 - a) dekke eit behov på minimum 12 år framover og maksimum 30 år frå tidspunkt for kommuneplanrevisjon

Verknader av planen

Innleiing

Vurdering etter forskrift om konsekvensutgreiingar §§ 8 og 10 i Plan- og bygningslova

Jf. pbl. § 4-2 andre ledd

Regional areal- og transportplan er ein overordna og strategisk plan etter plan- og bygningslova § 8-1, og fell inn under Forskrift om konsekvensutgreiing (KU) § 8. Planen legg vekt på utvikling av regionsenter og prinsipp om tett og samordna areal- og transportutvikling, men peikar ikkje ut konkrete utbyggingsområde eller lokaliseringar. Han avklarar heller ikkje omfang eller type konkrete tiltak.

Det er vurdert om planen kan få vesentlege verknader for miljø og samfunn, jf. KU-forskrifta § 10. Eventuelle konflikter knytt miljø og samfunn er behandla gjennom overordna retningslinjer, og må vurderast nærare i seinare plan- og prosessnivå. På denne bakgrunnen er det vurdert at regional areal- og transportplan ikkje utløyser krav om konsekvensutgreiing.

Vurdering av verknader for miljø og samfunn

Jf. pbl. § 4-2 første ledd

Regional plan for areal og mobilitet (RAM) er ein retningsgivande plan etter plan- og bygningslova § 8-2. Planen legg rammer for kommunal og statleg planlegging og forvaltning, og vil over tid påverke korleis areal vert brukt, korleis folk reiser, og korleis Vestland utviklar seg som region.

For alle forslag til planar etter plan- og bygningslova skal planskilddinga innehalde ei vurdering av verknader av planen (PBL 4-2 første ledd). Verknadene av planen er vurderte på eit overordna og regionalt nivå, i tråd med planprogrammet.

Verknad for naturmiljø og naturmangfald

Planen legg føringar for å avgrense nedbygging av natur, karbonrike areal og areal med høgt biologisk mangfald. Gjennom krav om fortetting, transformasjon og reduserte arealforbruk vil planen over tid redusere presset på urørt natur og bidra til å nå måla i Naturavtalen om å stanse tapet av naturmangfald. Planen vil gje betre vern av samanhengande natur- og friluftsområde. Arealnøytralitet som langsiktig ambisjon vil på sikt innebere at naturinngrep vert reduserte og kompenserte gjennom restaurering. Villreinområda

i Vestland har fått egne retningslinjer som supplerer dei regionale planane. Kystsoneplanlegging skal samordnast interkommunalt for å redusere press på marin natur, fjordsystem og strandsone.

Samla vurdering:

Planen vil ha positive verknader for naturmiljø og naturmangfald på lang sikt. Verknadene vil vere avhengige av gjennomføring i kommunal planlegging. Fortetting kan i nokre tilfelle kome i konflikt med andre viktige omsyn. Det kan til dømes vere krevjande å byggje tettare samstundes som blågrøne område vert tekne vare på, kvaliteten i nærmiljøet vert sikra og omsynet til folkehelse vert ivareteke. For kommunar som treng å byggje ut ny næring eller andre føremål, kan fortettingskrava også vere ei utfordring. Ein særleg risiko for gjennomføring er at kommunane manglar oppdatert naturkartlegging etter NiN-systemet for store delar av kommunen. Utan eit tilstrekkeleg kunnskapsgrunnlag er det vanskeleg å etterleve føre-var-prinsippet i retningslinjene. Vestland fylkeskommune vil støtte kommunane i å betre kunnskapsgrunnlaget, men planen er avhengig av at kommunane prioriterer dette arbeidet

Verknad for klima og klimagassutslepp

Arealbruk og mobilitetsmønster er to store drivarar for klimagassutslepp. Val av lokalisering for bustader, arbeidsplassar, tenester og infrastruktur har avgjerande konsekvensar for transport, energibruk, matproduksjon, karbonbinding i natur og klimaomstilling. Nedbygging av karbonrike areal som myr og skog er ei vesentleg kjelde til klimagassutslepp. Retningslinjene i planen om å avgrense slik nedbygging vil på sikt gi målbare utsleppskutt. Planen støttar klimaforpliktingane Noreg har etter Parisavtalen og nasjonale klimamål om 55 prosent utsleppskutt innan 2030.

Samla vurdering:

Planen skal redusere klimagassutslepp gjennom

- betre arealplanlegging som reduserer behovet for transport
- styrkt senterstruktur som legg til rette for kollektivtransport, gange og sykkel
- lokalisering av verksemdar etter «rett føremål på rett plass»-prinsippet
- prioritering av sjøtransport for gods
- meir kollektivtransport, gange og sykkel der dette kan erstatte bilbruk
- retningslinjer for ladeinfrastruktur og energianalysar i næringsarealplanlegging

Planen vil ha størst effekt på lang sikt når planretningslinjene er innarbeidde i kommunale planar.

Verknad for samfunnstryggleik

Planen styrker samfunnstryggleiken gjennom tydelege føresegner om klimarobust arealplanlegging, prioritering av vedlikehald på kritisk infrastruktur og integrering av totalforsvarsomsyn i planlegginga. Retningslinjer om naturbaserte løysingar vil redusere sårbarheit for flaum, skred og ekstremvær. Retningslinjer om kommunale jordvernmål og strategiar vil styrke jordvern og matvaretryggleik. Planen skil mellom førebyggjande tiltak gjennom arealplanlegging, som å unngå utbygging i flaum- og skredutsette område, og beredskap som handterer konsekvensar av hendingar som ikkje kan førebyggjast. Retningslinjer om redundans i kraftforsyning og framkome for utrykkingskøyretøy styrker den operative beredskapen.

Samla vurdering:

Planen er vurdert å ha positiv verknad for samfunnstryggleik. Omsynet til å redusere risiko, unngå sårbare lokaliseringar og sikre robuste løysingar er integrert i retningslinjene for all arealplanlegging. Planen vil ha størst effekt på lang sikt når planretningslinjene er innarbeidde i kommunale planar. Moglege målkonfliktar vil vere prioritering av vegvedlikehald og opprusting av eksisterande infrastruktur som krev store ressursar. Prioritering av kritisk infrastruktur kan kome i konflikt med andre nødvendige og meir lokale vedlikehaldstiltak.

Verknad for regional utvikling og busetjing

Gjennom ein tydeleg senterstruktur og aktiv lokalisering av offentlege tenester til regionsenter vil planen bidra til å motverke ytterlegare sentralisering og styrke attraktiviteten i regionane. Når tenester og arbeidsplassar vert samla på same stad, vert sentera meir attraktive for dei som bur i regionen. Samstundes vil planen gjennom strengare arealpolitikk avgrense spreidd utbygging, noko som kan opplevast som ei avgrensing av det lokale handlingsrommet.

Samla vurdering:

Styrkt senterstruktur gir meir robuste regionar med betre tenestegrunnlag. Det vil igjen sikre regional balanse og tilgang til regionale funksjonar for innbyggjarar i heile fylket. Endring i senterstrukturen kan likevel opplevast som vanskeleg for tettstadane og kommunane som mistar definisjon som senter. Mogleg målkonflikt kan vere føringar om sentral lokalisering, som kan opplevast som vanskeleg for kommunar med i hovudsak spreidd busetnad. Planen tek omsyn til demografiske endringar gjennom tilgang til tenester i rimeleg reisetid og eit mangfald av bustadtypar. For kommunar med mange eldre og svak folkevekst vil satsinga på sterke regionsenter vere viktig for å oppretthalde eit tilfredsstillande tenestetilbod. Samstundes kan det forsterke sentraliseringstendensane på kommunalt nivå.

Verknad for næringsliv og verdiskaping

Planen legg til rette for framtidsretta næringsutvikling gjennom retningslinjer for å avklare næringsareal, energianalysar og støtte til sirkulær økonomi og industriell symbiose. Lokaliseringsprinsippa vil gi meir føreseielege rammer for næringslivet. Regional samordning vil bidra til kortare planprosessar gjennom tydelegare regionale rammer og avklaringar, som kan gi betre tilgang til eigna næringsareal. Eit prioritert hovudtransportnett vil bidra til betre infrastruktur for arealkrevjande og eksportorientert næring.

Samla vurdering:

Planen vil samla ha positiv verknad for næringsutvikling, særleg for arealkrevjande næringar og grøn industri. Moglege målkonfliktar er retningslinjer for lokalisering, som kan avgrense fleksibiliteten for einskilde verksemdar. Krav om transportanalysar og energivurderingar kan auke kostnader i planlegging av næringsområde. Planen anerkjenner at grøn industriutvikling, havvind og prosessindustri er arealkrevjande og kan kome i konflikt med naturverdiar og landskap. Retningslinjene for lokalisering av næringsareal og energianlegg skal bidra til å avklare slike konfliktar tidleg i planprosessen. Berekraftig massehandtering (retningslinje 37–38) vil over tid redusere transportbehov og klimautslepp frå bygge- og anleggsverksemd.

Verknad for kulturarv og landskap

Planen har retningslinjer som sikrar at vi tek vare på kulturarv, verdsarvstader og kulturlandskap. Aktiv forvaltning av støls- og seterkultur og beiteområde er inkludert. Vestland er det fylket med flest UNESCO-verdsarvstader i Noreg, og planen gir desse særleg merksemd. Å legge vekt på jordvern og biologisk mangfald grip direkte inn i forvaltninga av kulturlandskapet, som er avhengig av aktiv skjøtsel og bruk. Planen inneheld mål for kystplanlegging og forvaltning av sjøareal. Det omfattar indirekte kystkulturarven til Vestland.

Samla vurdering:

Planen har positiv verknad for kulturarv og landskap, noko som vil ha størst effekt på lang sikt når planretningslinjene er innarbeidde i kommunale planar. Moglege målkonfliktar er krav om å fortette og gjenbruke ekisterande areal framfor å ta i bruk nye område. Det kan ha ein direkte og dobbel konsekvens for kulturminnefeltet. På den eine sida vernar det om urørt natur og historiske kulturlandskap ved å avgrense spreidd utbygging. På den andre sida aukar det presset mot sentrumsområde og strandsone, der mange av dei eldre, verneverdige bygningsmiljøa og kulturhistoriske strukturane ligg.

Verknad for transport og mobilitet

Planen slår fast at bustadutvikling, næringsverksemd og senterstruktur må knytast tettare til transport- og mobilitetssystema. Transportkapasitet skal vurderast før nye store utbyggingsområde vert lagt inn i kommuneplanar eller reguleringsplanar. ABC-prinsippet (rett verksemd på rett stad til rett tid) er innarbeidd som ein konkret lokaliseringssnorm

for å redusere transportomfanget av næringsverksemda i Vestland. Planen har nullvisjonen som grunnlag for trafikktryggingsarbeidet. Prioritering av mjuke trafikantar, trygg skuleveg og fysisk skille av gåande og syklande frå biltrafikk vil over tid bidra til å snu den negative ulykkesutviklinga på fylkesvegnettet. Planen legg òg til rette for overføring av gods frå veg til sjø og bane, noko som kan bidra til å redusere tungtrafikk og ulykkesrisiko på vegnettet.

Samla vurdering:

Planen skal bidra til å redusere transportbehov gjennom å prioritere bustad og arbeidsplassar nær senter og kollektivtilbod, meir effektiv ressursbruk ved å prioritere vedlikehald framfor nybygging, betre mobilitetstilbod i pressområde gjennom rekkefølgjekrav og transportvurderingar, auka trafikktryggleik ved å prioritere mjuke trafikantar i planlegginga. Moglege målkonflikhtar kan vere knytt til distriktsområde der kollektiv og gange/sykkel kan vere lite realistiske alternativ. Planen legg opp til differensiering som krev aktiv oppfølging for å fungere.

Samla vurdering av alle temaa

Planen er basert på tydelege prioriteringar, differensierte løysingar og eit langsiktig perspektiv. Regional plan for areal og mobilitet vil over tid bidra til å

- redusere presset på natur og areal gjennom tydelege prioriteringar
- styrke grunnlaget for berekraftig mobilitet gjennom å samordne av areal og transport
- gi meir føreseieleg planlegging for kommunar, næringsliv og innbyggjarar
- krevje meir av kommunane i form av kunnskap og strategisk planlegging, samtidig som fylkeskommunen forpliktar seg til å støtte opp under dette

Planen sin viktigaste risiko for gjennomføring er at den er avhengig av kommunal planlegging og politisk vilje til å prioritere langsiktige regionale omsyn over kortsiktige lokale interesser. Fylkeskommunen forpliktar seg til aktiv rettleiing, kunnskapsstøtte og regional samordning for å redusere denne risikoen.

Verknader for gjennomgåande omsyn i Utviklingsplan for Vestland 2024–2028

Utviklingsplanen har nokre gjennomgåande omsyn som skal vere del av og all planlegging alle plantemaa i dei regionale planane:

- oppvekstvilkår for barn og unge
- estetisk utforming av omgjevnadene
- universell utforming

- klimaomstilling (inkludert indirekte og direkte utslepp og klimatilpassing)
- naturmangfald
- folkehelse
- mangfald, inkludering og integrering
- samfunnstryggleik og beredskap

Verknader for klimaomstilling og klimagassutslepp, naturmangfald, samfunnstryggleik og beredskap er vurderte i kapittelet over. Under følgjer ei omtale av korleis dei andre omsyna er handsama i planen.

Oppvekstvilkår for barn og unge

Oppvekstvilkår for barn og unge er varetatt i føremålsparagrafen i plan- og bygningslova (PBL § 1-1). I regional plan for areal og mobilitet er dette i hovudsak knytt til trafikktryggleik, med merksemd på trygg skuleveg og trygg tilgang til skule og fritidsaktivitetar for barn og unge og til friluftsområde. Tilgang til tenester og funksjonar i rimeleg reisetid bidreg til å oppretthalde levande lokalsamfunn til beste for barn og unge. Føringer for å ta vare på natur og miljø bidreg til å ta betre vare på ressursgrunnlaget for komande generasjonar.

Estetisk utforming av omgjevnadene

Estetisk utforming av omgjevnadene er varetatt i føremålsparagrafen i plan- og bygningslova (PBL § 1-1), statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, og i ei rekke nasjonale krav og føringar. I regional plan er estetikk i hovudsak teke omsyn til under hovudgrepet sterke senter, og i retningslinjer knytte til senterstruktur og kulturarv. Temaet er vurdert å i hovudsak vere eit kommunalt ansvarsområde og er godt dekkja av nasjonale føringar.

Universell utforming

Universell utforming (UU) er varetatt i føremålsparagrafen i plan- og bygningslova (PBL § 1-1), statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, og i ei rekke nasjonale krav og føringar, inkludert likestillings- og diskrimineringslova og teknisk forskrift. UU er del av utfordringsbiletet under utviklingstrekk, under attraktive senter som hovudgrep, og i retningslinjer for kollektiv og mjuke trafikantar.

Folkehelse

Folkehelse er varetatt i folkehelselova og i statlege forventningar om folkehelse i planlegging. Planen legg til grunn at omsynet til folkehelse skal vere ein naturleg del av all arealplanlegging. I praksis betyr det

- gode gang- og sykkelveggar som gjer det enkelt å velje aktiv transport
- grøne område og natur nær der folk bur

- mindre støy og luftforureining gjennom smart lokalisering og transportplanlegging
- møteplassar og kulturtilbod i senterområde
- eit variert bustadtilbod som er tilgjengeleg for ulike grupper

Klimaendringar påverkar folkehelse gjennom varmebølgjer, luftkvalitet og psykiske belastningar etter naturhendingar. Satsing på klimarobust arealplanlegging kan bidra til å dempe desse effektane.

Mangfald, inkludering og integrering

Mangfald, inkludering og integrering er varetatt i folkehelse- og likestillingslova, og diskrimineringslova, og overlappar delvis med universell utforming som gjennomgåande omsyn. Strategisk hovudgrep for senterområde bidreg til å styrke inkluderande og mangfaldige byrom med plass for ulike grupper og aktivitetar. Retningslinjer for bustadutvikling bidreg til eit variert bustadtilbod som er tilgjengeleg for ulike grupper, uavhengig av inntekt og bakgrunn.

Oppfølging og revisjon

Aktører på alle forvaltningsnivå må jobbe aktivt for å følge opp og gjennomføre planen. Kommunane har ei nøkkelrolle som lokale samfunnsutviklarar, planstyresmakter og arbeidsgjevarar. Dei er avgjerande for å omsetje regionale prioriteringar til lokal handling.

Statlege aktører sikrar samanheng mellom regionale mål og nasjonale føringar. Vestland fylkeskommune skal ta ei aktiv

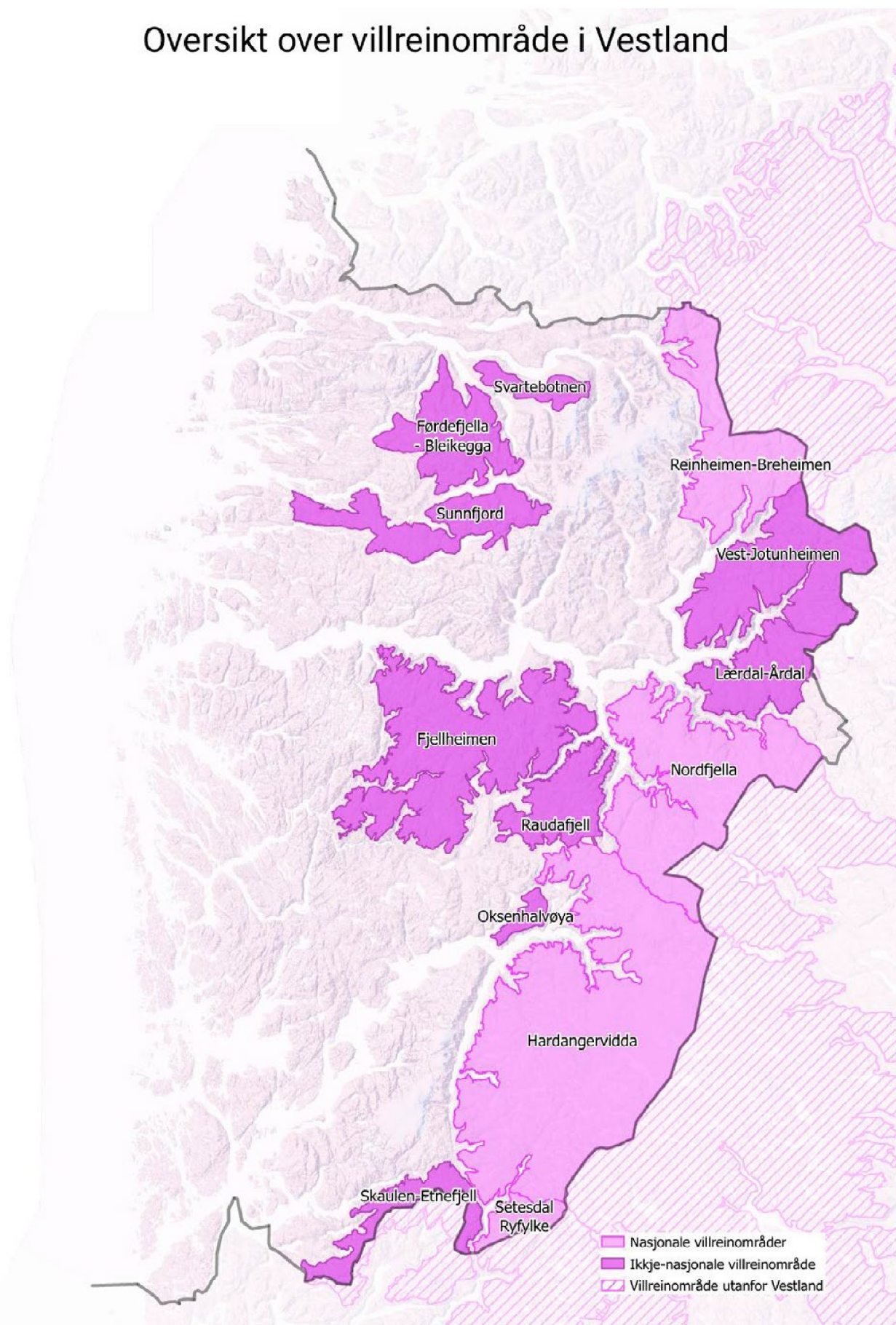
samordnarrolle på tvers av forvaltningsnivå og sektorar. Gjennom strukturerte samarbeidsarenaer og tydeleg rolleavklaring skal innsats og verkemiddel rettast mot felles mål. God samordning styrker gjennomføringskrafta og medverkar til betre utnytting av kunnskap, ressursar og investeringar i heile fylket. Det krevst felles eigarskap, realistiske ambisjonar og tydeleg ansvarsfordeling for å gjennomføre planen.

Handlingsprogram (strategiar/ prioriteringsprinsipp)

Vedlegg

Kunnskapsgrunnlag
Ordliste

Oversikt over villreinområde i Vestland





vestlandfylke.no