

## Felles saksutgreiing

# Forslag til planprogram for arbeid med klima-, areal- og transportplan for region Ålesund

### Innstilling:

Xxxx vedtar å kunngjere oppstart av arbeidet med klima-, areal- og transportplanen for region Ålesund, og legge tilhøyrande forslag til planprogram ut til offentleg ettersyn.

### Bakgrunn for saka:

Fellesnemnda for nye Ålesund, kommunane Sula og Giske, samt Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen region Midt har inngått ein samarbeidsavtale om utarbeiding av ein felles plan for klima, areal og transport i region Ålesund. Samarbeidsavtalen følgjer som vedlegg til saka.

Målet med samarbeidet er å kome fram til ein felles, omforeint og forpliktande plan som ser arealbruk og transport i samanheng på tvers av kommunegrensene - i eit klimaperspektiv, slik at regionen kan utvikle seg på ein berekraftig måte og gi gode rammer for vidare vekst. Arbeidet er i tråd med vedtatte planstrategiar i dei aktuelle kommunane, samt i fylkeskommunen.

FN sine berekraftsmål er verda sin felles arbeidsplan for å å utrydde fattigdom, bekjempe ulikskap og stoppe klimaendringane innan 2030. Desse felles måla er universelle og forpliktar alle, også Ålesundsregionen. Dei globale klima- og miljøutfordringane krev omstilling til eit samfunn der vekst og utvikling skjer innanfor naturen si eiga tålegrense. Klimaperspektivet vil vere eit gjennomgåande tema for denne planen, og konkret vil det dreie seg om klimagassutslepp frå transportsektoren.

Det er ikkje tatt stilling til om planen skal utarbeidast som ein interkommunal delplan, vedtatt av dei tre kommunane, eller ein regional plan vedtatt av fylkestinget. Dette må avgjerdast i samband med fastsettinga av planprogrammet, etter at det har vore på høyring.

Plansamarbeidet starta med ein politisk verkstad i februar 2019. Målet var å skape ein møteplass tidleg planarbeidet, der fagfolk og politikarar kunne diskutere arealbruk og transport på tvers av kommunegrensene, drøfte konkrete målsettingar for planarbeidet og gi innspel til utforminga av planprogrammet. Det var registrert 63 deltakarar på verkstaden. Administrasjon og politikarar frå alle kommunane i samarbeidet med unntak av Sandøy var representert på verkstaden, i tillegg til fylkeskommunen, fylkesmannen og vegvesenet. Vidare var representantar for ungdomsråda i kommunane Ålesund, Sula, Haram og Ørskog til stades med eit eige «ungdomsbord».

Ein rapport frå verkstaden følgjer vedlagt til saka. Innspela frå borddiskusjonane gir eit bilde av kva administrasjon og politikarar frå samarbeidspartane i KATP er opptatt av, og er tatt med i det vidare arbeidet med planprogrammet. Kort oppsummert var desse temaene sentrale i diskusjonane rundt borda:

- ✓ Ein brei og godt forankra prosess administrativt og politisk er viktig
- ✓ Generell medverknad med aktuelle partar
- ✓ Ha med heile regionen
- ✓ Arealpolitikk blir sentralt
- ✓ Tilrettelegging for kollektivsatsing (buss og båt)
- ✓ Ny teknologi gir nye moglegheiter

Det er no utarbeidd eit forslag til planprogram for klima-, areal- og transportplanen, som følgjer som vedlegg til saka. Den politiske styringsgruppa for arbeidet, beståande av ordførarar, fylkesordførar og strategisjef i Statens vegvesen region midt, hadde forslag til planprogram oppe til behandling 6. mai 2019, og vedtok å sende planprogrammet over til politisk behandling.

xxx skal i denne saka ta stilling til om forslaget til planprogram skal leggest ut til offentleg ettersyn.

### Saksopplysningar:

Planprogrammet utgjer første del av planprosessen, som formelt sett startar ved at planarbeidet blir kunngjort og planprogrammet blir lagt ut til offentleg ettersyn. Planprogrammet skal mellom anna definere målsettingar for planen, innhald i planen, kva utgreiingar som skal gjennomførast og korleis arbeidet skal leggest opp. Planprogrammet kan justerast og supplerast heilt fram til fastsetting, som vil skje etter offentleg ettersyn.

Sjølve planen skal deretter utarbeidast etter «oppskrifta» gitt i fastsett planprogram, og skal definere mål og strategiar for den framtidige utviklinga i regionen, vurdere kvar veksten bør komme og korleis transportsystemet best skal kunne binde ulike område i regionen saman. Det er eit langsiktig arbeid, som er anslått å strekke seg fram til 2022.

På grunn av samanslåingsprosessen til nye Ålesund kommune blir den politiske behandlinga no i den tidlege fasen litt spesiell. Fram til 1.1.2020 tek fellesnemnda saker som gjeld dei fem kommunane. Samtidig er god forankring lokalt svært viktig i dette arbeidet. Fellesnemnda er derfor det politiske vedtaksorganet som skal ta stilling til *utlegging* av planprogrammet, medan dei fire kommunestyra og bystyret får saka til *uttale* i høyringsperioden, og kan kome med merknadar i den samanheng. Det vil også bli gitt ei orientering om planarbeide i dei aktuelle møta. Når merknadane etter høyringsrunden er vurdert og planprogrammet skal *fastsettast*, vil samanslåinga vere gjennomført. Kommunestyret i nye Ålesund vil då vere vedtaksorgan, saman med kommunestyra i Giske og Sula.

Region Ålesund har vedtatt å arbeide for å komme inn under ordninga med byvekstavtalar, og deltar i eit politisk nettverk av fem mellomstore byar som har dette som mål. Slik ordninga er utforma i dag, inneber ein byvekstavtale store økonomiske tilskot frå staten, som mellom anna kan nyttast til drift av kollektivtilbod. Men samtidig er det krav til at avtaleområdet forpliktar seg på å nå nullvekstmålet i personbiltrafikk, dvs at all vekst i persontransport (ikkje nyttetransport) skal takast i form av kollektivtrafikk, sykling eller gange. Nullvekstmålet handlar om reduksjon av klimagassutslepp, men også reduksjon av arealet vegane legg beslag på, betre bumiljø og mindre støv, støy og kø. Nullveksten skal målast for regionen sett under eitt, og det er opna for at ein kan ha auke i randsonene, så lenge ein har nedgang i byområdet.

Planprogrammet er bygd opp slik:

- Innleiing: Omtale av bakgrunnen for planen
- Situasjonen i regionen i dag: Ein «faktadel», som kort omtalar situasjonen for utvalte tema
- Mål og målkonflikter: Definerer av mål og presisering av målkonflikter.
- Rammer for planarbeidet: Globale, nasjonale, regionale og lokale føringar
- Framtidsbilder: Illustrasjonar av ulike utbyggingsmønster, som skal brukast ved trafikkmodellering for å sjå korleis ulike måtar å bygge ut på vil påvirke transportstraumane.
- Plantema: Omtale av dei temaene som planen skal gi retningslinjer og føreseger for.
- Kunnskapsgrunnlag og analysetema: Kort omtale av kunnskapsgrunnlag, og kva utgreiingar som skal gjerast.
- Planprosess: Omtale av organisering, framdrift og medverknad i planarbeidet.

## Vurdering:

Målformuleringar er ein viktig del av arbeidet med planprogrammet, og måla for planen medfører viktige politiske diskusjonar og prioriteringar. Planprosessen tek mål av seg til å skape ei god ramme for desse diskusjonane. Nullvekstmålet er tatt inn i planprogrammet, saman med andre mål knytt til arealbruk og transport. Om det blir ei ordning med statlege tilskotsmidlar for dei mellomstore byane i neste NTP, og korleis den eventuelt blir utforma er usikkert. Men uansett vil ein godt forankra og kunnskapsbasert areal- og transportplan gi eit godt grunnlag for å kunne søke om å inngå ein slik avtale.

Ein areal og transportplan vil også vere eit viktig grunnlag for utvikling av kollektivtrafikken i regionen. Det er gjennomført ei vurdering av framtidige kollektivkonsept i regionen, og arbeidet med ein meir detaljert utviklingsplan kollektivtrafikken er i gang. Dette arbeidet vil bli kobla tett opp mot arbeidet med klima-, areal- og transportplanen.

Forankring er svært viktig i ein slik plan. Det er ønskjeleg med ei brei høyring, der det i høyringsperioden kan haldast både opne møter, møter i referansegrupper og med andre aktuelle partar. Høyringsperioden for planprogrammet er på mange måtar det viktigaste tidsrommet i den samanheng, sidan moglegheita for reell påverknad på innhaldet planen då er størst.

Dersom dei politiske organa gir si tilslutning til forslaget til planprogram, kan det leggest ut til offentleg ettersyn. Forslaget kan sendast ut før sommaren, men den reelle høyringsperioden må reknast frå etter fellesferien. Høyringsperioden bør derfor ikkje settast for knapp; anslagsvis til siste del av september. Framdrifta i planprosessen vil kunne bli som vist i illustrasjonen under.

