

Regional delplan for attraktive byar og tettstader

Senterstrukturplan for Møre og Romsdal 2014-2020 med retningslinjer for lokalisering av handel og tenester

Planomtale og konsekvensutgreiing

1 Føremålet med planen

Føremålet med planen er å legge til rette for ei framtidretta utvikling av Møre og Romsdal fylke gjennom å utvikle funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar (ABS-regionar), fremme ei meir berekraftig by- og tettstadsutvikling og styrke samordna bustad-, areal- og transportplanlegging i og mellom kommunane. Planen legg til rette for utvikling av ein robust region- og senterstruktur uavhengig av framtidig kommunestruktur.

Hensikta er ikkje å regulere handelslivet eller bransjestrukturen i seg sjølv, men å gi føringar for arealbruken i samband med den fysiske planlegginga og lokaliseringa av handel og andre typar funksjonar i kommunane. Føremålet er å bygge opp under dei kvalitetane og den vekstkrafta som allereie ligg i tettstadene og regionstrukturen i fylket.

2 Hovudinnhaldet i planen

Dei viktigaste strategiane og måla i planen kan samlast i følgjande fem punkt:

1. Funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar (ABS-regionar)

Planen legg til rette for utvikling av fire funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar: Kristiansund-, Molde-, Ålesund- og Eiksundregionen. Dei tre første har tydelege regionsenter i Kristiansund, Molde og Ålesund, medan Eiksundregionen er ein fleirsenterregion der kommunesentera Ørsta, Volda, Ulsteinvik og Fosnavåg skal utvikle kompletterande regionale funksjonar.

2. Attraktive og robuste kommunesenter

Livskraftige kommunesenter er nøkkelen til å utvikle attraktive og berekraftige lokalmiljø. Dette inneber at kommunesentera skal

- vere basis for vidare utvikling av handels-, service- og tenestetilbodet i kommunen
- innehalde kommunedekkande funksjonar for administrasjon, skole, helse og kultur
- vere konsentrerte, trygge og lett tilgjengelege med kollektivtransport, sykkel og gange

- vere attraktive, levande og varierte møtestader for alle delar av befolkninga
- ha gode estetiske og funksjonelle kvalitetar og vere universelt utforma

Dersom ei komande kommunereform fører til at eit senter misser status som kommunesenter, vil det framleis kunne fungere som lokalt handels- og tenestesenter for det same handelsområdet som før.

3. Byane som regional motor

Byane Kristiansund, Molde og Ålesund skal utviklast som regionale motorar med urbane kvalitetar og levande bysenter. Utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme høg arealutnytting og styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange.

4. Samordna bustad-, areal- og transportplanlegging

Kommunane skal legge eit heilskapleg og langsiktig perspektiv til grunn for lokalisering av nye utbyggingsområde. Nye bustadfelt, utbyggingsareal og større etableringar skal bygge opp under eksisterande infrastruktur og kunne betenast med kollektivtransport, sykkel og gange.

5. På veg mot ein samla Mørereion

Ferjefri E39 og andre nye samferdselsprosjekt skaper grunnlag for større funksjonelle regionar. Effekten av dette skal nyttast til å styrke eksisterande byar og tettstader. Særleg viktig er det å utvikle kystaksen mellom regionsentera som grunnlag for ein samla Mørereion, med gode kommunikasjonar også mot indre delar av fylket og nabofylka.

3 Verknader av planen

Retningslinene for lokalisering av kjøpesenter og handel, offentleg og privat tenesteyting og samordna bustad-, areal- og transportplanlegging skal bidra til å styrke eksisterande by- og tettstadsenter, fremme effektiv arealbruk og legge til rette for miljø- og helsefremmande transportval i fylket.

Retningslinene for lokalisering av private og offentlege tenester og andre publikumsretta funksjonar og for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging skal leggast til grunn for kommunale, regionale og statlege aktørar si planlegging i fylket. Retningslinene er ikkje juridisk bindande, men kan gi grunnlag for motsegn frå regionale og statlege høringspartar.

Forbodet mot større handelsetableringar utanom eksisterande byar og tettstadsenter er juridisk bindande med heimel i «Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre» av 2008. Det betyr at kommunane ikkje kan godkjenne søknader som er i strid med planen, men må søke fylkesmannen om samtykke. Fylkesmannen kan gi samtykke dersom tiltaket oppfyller dei overordna måla i planen.

Det er ikkje fremma forslag om å innføre regional planføresegn etter plan- og bygningslovas § 8-5. Praktiseringa av dei generelle retningslinene for lokalisering vil såleis måtte basere seg på vanleg planretteleing og plansaksbehandling, spesielt overfor kommunane.

4 Mål og rammer for planarbeidet

4.1 Regionale utviklingstrekk og utfordringar

Møre og Romsdal fylke er mellom dei fremste verdiskaparane i landet, og næringslivet hevdar seg godt på den nasjonale og internasjonale marknaden. Det er god vekst i folketalet, høg sysselsetting, høgt kunnskapsnivå i delar av arbeidslivet og gode levevilkår. Samstundes har fylket sine utfordringar. Folketalet og store delar av næringslivet er svært konjunkturutsatt, likeeins er den demografiske samansetjinga i befolkninga høvesvis skeiv og utdanningsnivået i befolkninga lågare enn elles i landet. Samtidig stiller næringslivet høge krav til kompetanse. Det er stort innanlandsk flyttetap, særleg av unge i aldersgruppa 20-29 år, og eit betydeleg kvinneunderskot i aldersgruppa 15-44 år. Veksten i folketalet skuldast innvandring frå utlandet.

Stadig fleire av innbyggjarane i fylket bur i meir sentrale, tettbygde strom. Mellom 1992 og 2012 auka andelen som var busett i tettstader frå 59 prosent til 69 prosent. Dette er likevel lågare enn landsgjennomsnittet som i 2012 var om lag 80 prosent. Fylket har ikkje noko markert landsdelsenter, men er prega av ein fleirsenterstruktur bygd opp kring tre mellomstore, relativt jambyrdige byar. Det er desse byane som representerer Møre og Romsdal sin urbanitet og som også har det største potensialet for å svare på kravet om urbane kvalitetar. Regionalisering er eit viktig tiltak for å bremse den nasjonale sentraliseringa. Dette fordrar sterke bysenter og eit nettverk av tettstader der lokalisering av handels- og servicetilbod er sentrale verkemiddel.

Sentrale utfordringar i tilknytning til arbeidet med senterstrukturplanen vil vere:

- å skape funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar med gode offentlege tenester, kulturtilbod, handels- og servicetilbod og gode transport- og samferdselsløysingar
- å skape attraktive senter og nærmiljø som sikrar stabil busetting og tiltrekker seg ny arbeidskraft med naudsynt kompetanse
- å følgje opp næringslivet sitt areal- og transportbehov i samband med utvikling og omstilling
- å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret

4.2 Utgangspunkt for planarbeidet

Regional planlegging er ein arena for avvegingar mellom nasjonale mål, regionale ambisjonar og lokale interesser. Gjeldande senterstrukturplan for Møre og Romsdal vart vedteken av fylkestinget i 2004 – sak T-56/04. Planen var utarbeidd på grunnlag av dei rikspolitiske bestemmelsane om midlertidig etableringsstopp for kjøpesenter utanfor sentrale delar av byar og tettstader 1999-2004. I 2008 kom det nye bestemmelsar som sa at godkjente senterstrukturplanar framleis skulle gjelde og leggest til grunn for kommunane si planlegging. Med åra har planen blitt stadig viktigare som styringsverktøy overfor kommunane, og behovet for revisjon har blitt tilsvarande tydelegare. I Regional planstrategi for Møre og Romsdal 2012-2016 er derfor revisjon av senterstrukturplanen prioritert, med tenkt sluttbehandling i 2014.

4.3 Nasjonale rammer og føringar

Øvste planmynde vart frå 1.1.2014 overført frå Miljøverndepartementet (MD) til det nye Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD). Med plan- og bygningslova som ramme, gir departementet nasjonale føringar for arealplanlegginga gjennom Stortingsmeldingar, nasjonale forventningar, planretningslinjer og planbestemmelsar. Dette legg viktige føringar for arealbruken på regionalt og kommunalt nivå.

Planprogrammet gir ein fylldig omtale av føringar og rammer for planarbeidet. Her følgjer ei kort oppsummering, med vekt på nyare innspel.

Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesenter

«Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre» (RPB 2008) skal legge til rette for sterkare regional samordning av politikken for etablering og utviding av større kjøpesenter. Siktemålet er å styrke eksisterande by- og tettstadsenter og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennelege transportval. Det langsiktige målet er å oppnå ei meir berekraftig og robust tettstadutvikling og avgrense klimagassutsleppa. Forskrifta gjeld i inntil 10 år, men kan erstattast av regional planbestemmelse etter pbl § 8-5.

Forskrifta legg til grunn at kjøpesenter berre kan etablerast eller utvidast i samsvar med godkjente fylkeskommunale planar med retningslinjer for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjonar. Desse skal leggest til grunn for nye planar, og vil ved motstrid gi grunnlag for motsegn. Fylkesmannen kan gi dispensasjon dersom han finn at tiltaket likevel er i samsvar med føremålet til RPB.

Miljøverndepartementet sende i 2013 ut eit forslag til reviderte planbestemmelsar, som inneber ei innskjerping og tydeleggjering av kravet om at kjøpesenter skal lokaliserast til eksisterande by- og tettstadsenter. I sitt høyrings svar slutta fylkesutvalet i Møre og Romsdal seg til hovudlinene i forslaget, men ville opne for at kommunane kan definere såkalla «plasskrevjande varer» til også å omfatte møblar, teppe, kvite- og brunevarer mv. (sak U-133/13). Regjeringa har varsla ei evaluering av gjeldande reglar før det vert teke stilling til eventuelle endringar.

Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging

«Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging» (RPR 1993) legg også viktige premisser for senterstrukturarbeidet. Føremålet med retningslinjene er at arealbruk og transportsystem skal utviklast slik at dei fremmar samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting med miljømessig gode løysingar, trygge lokalsamfunn og bumiljø, god trafikktryggleik og effektiv trafikkavvikling. Det skal leggest til grunn eit langsiktig, berekraftig perspektiv i planlegginga, med vekt på å oppnå gode regionale heilskapsløysingar på tvers av kommunegrensene.

I eit revisjonsforslag frå 2013 gir departementet tydelegare føringar på at utbyggingsmønster og transportsystem skal utviklast med sikte på å fremme kompakt utvikling av byar og større tettstader, redusere transportbehovet og styrke grunnlaget for klima- og miljøvennelege transportformer. Det skal leggest vekt på å finne løysingar som gir korte avstandar mellom bustader, arbeidsplassar, handel og andre private og offentlege tenestetilbod. Fylkesutvalet i Møre og Romsdal har i sitt høyrings svar slutta seg til hovudlinene i forslaget (sak U-134/13). Regjeringa arbeider med sikte på å vedta reviderte retningslinjer i 2014.

Nasjonale forventningar til regional planlegging

Regjeringa arbeider kvart fjerde år ut eit dokument med nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (jf. pbl § 6-1). Når det gjeld by- og tettstadsutviklinga, forventar Regjeringa i dokumentet frå 2011 at fylkeskommunen

- spelar ei aktiv rolle i arbeidet med bypakker for areal- og transportplanlegging
- utarbeider regionale planar som avklarar den overordna senterstrukturen og gir retningslinjer for etablering av handel i tråd med rikspolitisk bestemmelse om kjøpesenter
- bidreg til å hindre nedbygging av verdifulle landbruks- natur- og friluftsområde

Dokumentet pålegg kommunane å følgje opp dei regionale planane, m.a. slik at handelsverksemd og andre private og offentlege teneste- og servicefunksjonar vert lokalisert sentralt og i tilknytning til knutepunkt for kollektivtrafikken.

Andre nasjonale føringar

Andre nasjonale føringar som har betydning for utviklinga av senterstruktur, sentrumsutvikling og varehandel finn vi mellom anna i følgjande dokument:

- St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder
- St.meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging (fastsett 4.9.2009)
- Meld. St. 13 (2012-2013) Ta heile Noreg i bruk. Distrikts- og regionalpolitikken
- Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023

Planlegginga må dessutan ta omsyn til meir generelle nasjonale føringar, t.d. når det gjeld jord- og landskapsvern, kulturminneforvaltning, strandsonopolitikk, friluftsliv, folkehelse, universell utforming og barn og unge sine interesser.

4.4 Regionale rammer og føringar

Regional planstrategi 2012-2016

Regional planstrategi 2012-2016 (sak T-7/12) seier at revisjon av senterstrukturplanen vil henge saman med den totale satsinga kring bygging av robuste bu-, arbeidsmarknads- og serviceregionar, der kvalitetar i regionsentera er heilt sentrale med omsyn til å fremje vekst og gjere regionane attraktive. Revideringa bør derfor ha eit breiare perspektiv enn berre kjøpesenteretableringar.

Miljøverndepartementet har i sitt godkjeningsbrev til planstrategien (13.8.2013) kome med innspel som også gir føringar for arbeidet med ny senterstrukturplan. Her heiter det at departementet støttar satsinga på ABS-regionar, regionsenter og attraktive regionar, men føreset at det vert halde fokus på etablering av kjøpesenter og at dette sjåast i samanheng med eit samordna areal- og transportmønster og fokus på planlegging av handel og service som fremmar attraktive regionale senter.

I planstrategien er det ikkje prioritert å utarbeide nokon eigen areal- og transportplan i perioden. Departementet er derfor spesielt oppteke av retningslinjene for samordna areal- og

transportplanlegging blir lagt til grunn ved utarbeiding av retningslinene i senterstrukturplanen. Dette vil også bli eit viktig punkt i konsekvensutgreiinga til planen.

Fylkesplan 2013-2016

Fylkesplan for Møre og Romsdal 2013-2016, som vart vedteken i 2012 (sak T-74/12), har fire satsingsområde: Kultur, kompetanse, verdiskaping og samferdsel. Under resultatmål for verdiskaping heiter det at «*sentrum i byar og tettstader i Møre og Romsdal skal by på attraktive tenester og opplevingar for innbyggjarar og besøkande*».

Men også dei andre satsingsområda har resultatmål som i større eller mindre grad er avhengige av at ein klarer å utvikle ein variert, robust og berekraftig senterstruktur. Attraktive senter er eit vilkår for rekruttering av arbeidskraft med høg kompetanse og for at ungdom og kvinner skal etablere seg. Dette gir grunnlag for næringsutvikling, innovasjon, kunnskapsbygging, handel, tenester og kulturtilbod. Gjennom nye samferdselstiltak knytast regionane saman til større, meir varierte og meir attraktive arbeids-, bu- og serviceregionar.

Det er seks gjennomgåande perspektiv i fylkesplanen: Barn og unge, universell utforming, folkehelse, likestilling og inkludering, internasjonalisering og miljø og klima. Desse påverkar i varierende grad vurderingar og anbefalingar i senterstrukturplanen og er evaluert i samband med konsekvensutgreiinga (kap. 10.1).

Anna regionalt utviklingsarbeid

Fylkeskommunen forvaltar ei lang rekke verkemiddel som påverkar utviklinga i fylket. Følgjande prosjekt og planar er sentrale når det gjeld by- og tettstadsutviklinga:

- **Tettstadsprogrammet** som har til føremål å styrke kommunesentera som knutepunkt for handel og tenesteyting
- **Lokal samfunnsutvikling i kommunane** (LUK) som skal sette kommunane betre i stand til å planlegge, mobilisere, samarbeide og gjennomføre utviklingstiltak.
- **Byane som regional motor** («bysatsinga») som skal styrke dei tre byane Kristiansund, Molde og Ålesund som motorar for vekst og utvikling i sine regionar.
- **Bypakkene for Kristiansund, Molde og Ålesund** der Statens vegvesen, kommunane og fylkeskommunen samarbeider om å skape heilskapleg by- og transportutvikling.

4.5 Senterstrukturplanen frå 2004

Senterstrukturplanen som vart vedteken i 2004 var utarbeidd på grunnlag av kjøpesenterbestemmelsane frå 1999 og skulle i utgangspunktet gjelde for perioden 2004-2008. Nye bestemmelsar i 2008 fastsette at godkjente planar framleis skulle leggast til grunn for planbehandlinga. Planen frå 2004 gjeld derfor fram til ny plan er vedteken.

Planen deler fylket i 13 bu- og arbeidsmarknadsregionar i samsvar med NIBR sin definisjon (NIBR-rapport 2002:20). Kommunesentera er plassert i eit tredelt hierarki med regionsenter, bygdebyar og andre kommunesenter ut frå storleik og urbanitet. Byane Ålesund, Molde og Kristiansund er definert som regionsenter. Hovudgrepet i planen er at kjøpesenter og andre større nyetableringar og utvidingar innan detaljhandel og service skal lokaliserast innanfor sentrumsareal avgrrensa i

kommuneplan. Etableringane skal vere tilpassa tettstaden sin storleik og funksjon. Handel med plasskrevjande varer bør ligg i eller i utkanten av sentrumsareala. Offentlege publikumsretta service- og tenestetilbod skal lokalisert etter dei same prinsippa.

4.6 Erfaringar med senterstrukturplanen frå 2004

Erfaringane med senterstrukturplanen frå 2004 har vore blanda.

På plussida kan ein konstatere at planen har vore nytta aktivt som styringsverktøy i kommunane si planlegging, særleg etter 2008, og at prinsippa har fått stadig større aksept og gjennomslag.

På minussida har det vore ymse svakheiter, både i planen og i oppfølginga av han, som gir viktige innspel til revisjonsprosessen:

- Planen drøftar ikkje i tilstrekkeleg grad hierarkiet mellom tettstader med ulike funksjonar og storleik.
- Sentrumsområda er ikkje godt nok avgrensa og definert.
- Definisjonen av plasskrevjande varer er ikkje presis nok.
- Det er for einsidig fokus på kjøpesenter. For å nå måla er det naudsynt å vurdere også andre funksjonar som er sentrale for utviklinga og attraktiviteten til eit sentrum.
- Det manglar retningsliner for utgreiingsbehov ved etablering utanfor by- og tettstadsentera.
- Det er behov for klarare samanheng mellom planen og fylkeskommunen si satsing på tettstadsprogrammet og betre koordinering med bysatsinga og bypakkene.

I den nye planen har ein prøvd å svare på desse utfordringane på ulike måtar. Det mest sentrale grepet har vore å legge eit breiare samfunnsperspektiv på planlegginga. Det er såleis lagt større vekt på regionane og dei ulike sentera si betydning for samfunnsutviklinga. Retningslinene for lokalisering av handel er supplert med retningsliner for lokalisering av offentleg og privat tenesteyting og for samordna areal- og transportplanlegging. Målet er å oppnå ei meir heilskapleg planlegging som utnyttar vekstpotensialet i fylket på ein framtidsretta og berekraftig måte.

5 Planprosessen

Planprogram. Arbeidet med planprogram for ny senterstrukturplan starta i januar 2013 og vart gjennomført av ei intern arbeidsgruppe med deltakarar frå administrasjonsavdelinga, regional- og næringsavdelinga, samferdselsavdelinga og plan- og analyseavdelinga i fylkeskommunen. Forslag til planprogram blei behandla av fylkesutvalet 27.5.2013 – sak U-63/13, og lagt ut til høyring og offentleg ettersyn i perioden 1.6.-31.8.2013. Planprogrammet vart vedteke av fylkesutvalet 30.9.2013 – sak U-111/13.

Styringsgruppa har bestått av fylkesplansjef Ole Helge Haugen, regional- og næringsjef Bergljot Landstad og samferdselssjef Arild Fuglseth. Styringsgruppa har hatt to møte.

Prosjektgruppa har hatt følgjande samansetting:

Johnny Loen, plan- og analyseavdelinga
Arne-Dag Gjørde, regional- og næringsavdelinga
Gry Halvorsen, samferdselsavdelinga
Guri Bugge, administrasjonsavdelinga
Toril Moltubakk, kulturavdelinga
Sveinung Dimmen, Fylkesmannen
Lars Løseth, Amfi-kjeden (for kjøpesenternæringa)
Knut Støbbakk/Eva Vinje Aurdal (vara), KS

VIRKE og NHO var også invitert til å delta, men har ikkje vore fast representert i gruppa.

Prosjektgruppa har hatt fem møte i perioden frå oktober 2013 til mai 2014.

Fleire av medlemmane i prosjektgruppa har dessutan delteke i planprosessen som rådgjevarar og referansepersonar innanfor sine fagområde.

Prosjektleiinga har vore lagt til plan- og analyseavdelinga i fylkeskommunen. Prosjektleiar har vore fylkesplanleggar Max Ingar Mørk.

Medverknad og informasjon. Undervegs i planprosessen har det vore gjennomført ei rekke eksterne aktivitetar for å sikre medverknad, fagleg breidde og forankring av planarbeidet:

- Arbeidsverkstader i plannettverka for Sunnmøre, Romsdal og Nordmøre i juni 2013
- Arbeidsverkstad med ungdomspanelet i oktober 2013
- Regionale høyringsmøte for kommunepolitikarar, planleggarar og næringslivsrepresentantar i Ålesund, Molde og Kristiansund i oktober/november 2013
- Plannettverk i august/september 2014 (planlagt)
- Høyringsmøte i august/september 2014 (planlagt)

Handelsanalyse for Møre og Romsdal. Plan og analyseavdelinga og Regional- og næringsavdelinga har saman fått utført ein handelsanalyse for Møre og Romsdal. Handelsanalysen gir eit felles kunnskapsgrunnlag for Byprosjektet, senterstrukturplanen og arbeidet med å kartlegge ABS-regionane i fylket. Handelsanalysen er utført av Asplan Viak og følgjer planen som separat vedlegg.

6 Konsekvensar i høve til dei gjennomgåande perspektiva i fylkesplanen

Fylkesplan 2013-2016 har fire satsingsområde og seks gjennomgåande perspektiv med resultatmål. Måloppnåinga for dei fire satsingsområda kultur, kompetanse, verdiskaping og samferdsel heng nøye saman med i kva grad ein klarer å utvikle ein robust og berekraftig senterstruktur i fylket.

For dei seks gjennomgåande perspektiva vil retningslinene i plandelen ha følgjande konsekvensar:

Barn og unge	<ul style="list-style-type: none">• Sentrum av byar og tettstader skal vere trygge og lett tilgjengelege med kollektivtransport, sykkel og gange.• Nye bustadfelt skal planleggast slik at dei gir gode oppvekstvilkår for barn og unge, med nærleik og trygg tilkomst til leikeplassar, idrettsanlegg, kultur- og fritidsaktivitetar, barnehage, skole og butikk.
Universell utforming	<ul style="list-style-type: none">• I by- og tettstadsentrum skal tilgjenge for alle sikrast gjennom planløyningar som er utarbeidd i samarbeid med samferdselstyresmaktene. Kravet til universell utforming gjeld kollektivtransport, parkering, gang- og sykkelveggar, offentlege bygningar og anlegg og andre fysiske tiltak retta mot publikum.
Folkehelse	<ul style="list-style-type: none">• Planen legg til rette for miljø- og helsefremmande transportval.• I by- og tettstadsområde bør det utarbeidast planar for samanhengande gang- og sykkelvegnett med høg kvalitet og trafikktryggleik.
Likestilling og inkludering	<ul style="list-style-type: none">• Sentrum av byar og tettstader skal vere attraktive, levande og varierte møtestader for alle delar av befolkninga.
Internasjonalisering	<ul style="list-style-type: none">• Urbane regionsenter er med på å fremme attraktivitet og bulyst for nasjonal og internasjonal kompetansearbeidskraft.• For næringslivet er byane viktige kunnskapsnav og referansepunkt mot omverda.
Miljø og klima	<ul style="list-style-type: none">• Planen skal fremme effektiv arealbruk og verne naturområde og store samanhengande jordbruksområde mot nedbygging og omdisponering.• Planen legg til rette for redusert bilbruk og meir miljø- og helsefremmande transportval.• Det bør vere korte avstandar mellom kvardagsaktivitetane.• Nye bustadfelt og byggeområde skal ta vare på lokale natur- og miljøkvalitetar.• Utbyggingsmønsteret skal verne mot støy, luftforureining og andre miljøulemper.

Dei gjennomgåande perspektiva i fylkesplanen har i varierende grad vore retningsgivande for prioriteringane i senterstrukturplanen. Barn og unges oppvekstvilkår, universell utforming og miljø har hatt høgast prioritet i planarbeidet, men tabellen viser at retningslinene vil ha positive effektar for alle dei seks gjennomgåande perspektiva.

7 Konsekvensar i høve til miljø og samfunn etter plan- og bygningslova (konsekvensutgreiing)

Krav til konsekvensutgreiing (KU)





Senterstrukturplanen kjem inn under plan- og bygningslova sitt krav om konsekvensutgreiing (KU) (pbl § 4-2). KU skal vise planen sine verknader for miljø og samfunn og i kva grad han oppfyller sentrale og regionale mål.

Departementet si KU-retteleiing seier at når det gjeld planar som inneheld strategiar for framtidig arealbruk, bør vurderinga knyte seg til den utviklinga planen legg opp til på lang sikt – gjerne 20-50 år fram i tid. Ei slik vurdering vil eigne seg best som ei tekstleg skildring av dei miljø- og samfunnstema og problemstillingar ein ser som vesentlege for val av langsiktig strategi for framtidig arealbruk.

Metode

Konsekvensutgreiinga vil i dette tilfellet bestå i å vurdere dei miljø- og samfunnsmessige konsekvensane av retningslinene i plandelen opp mot eit null-alternativ. Sjølv om mange av vurderingane vil vere usikre, kan ein slik gjennomgang likevel gi eit bilde av sterke og svake sider ved planen.

I vedlagte tabell for konsekvensutgreiing er konsekvensane for kvart delområde vurdert etter følgjande skala:

	Klart positiv effekt
	Mogeleg positiv effekt
	Mogeleg negativ effekt
	Ingen vesentleg effekt eller ikkje relevant

Lengst til høgre i skjemaet er hovudresultata for kvart punkt summert opp og kommentert.

Null-alternativet og andre vurderingskriterium

I planprogrammet er null-alternativet definert som den utviklinga ein må rekne med dersom det ikkje ligg føre spesielle reglar for lokalisering av handel og tenester. Ein legg da til grunn at planlegginga berre er underlagt dei generelle bestemmelsane i plan- og bygningslova og aktuelle sektorlover.

Null-alternativet må også vurderast opp mot regionale og nasjonale føringar, mål og rammer, særleg fylkesplanen, kjøpesenterforskrifta og retningslinene for samordna areal- og transportplanlegging.

Planprogrammet seier vidare at KU skal gjere greie for

- verknader for arealbruk og andre interesser som jordvern, naturvern og kulturlandskap
- verknader for samfunnsøkonomi, levekår og lokal utvikling
- konsekvensar for demografi, regionalt og lokalt
- endringar i transportmønster, transportbehov og energibruk

Effektar som er positive i høve til desse interessene, vurderast som positive i høve til null-alternativet.

Oppsummering av konsekvensutgreiinga

Planretningslinene i senterstrukturplanen skal legge til rette for ei framtidretta utvikling av Møre og Romsdal fylke gjennom å utvikle funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar (ABS-regionar), fremme ei meir berekraftig by- og tettstadsutvikling og styrke samordna bustad-, areal- og transportplanlegging i og mellom kommunane. Eit sentralt punkt i planen er å styrke eksisterande regionsenter og andre kommunesenter ved å sette krav om at etablering av nye og utviding av eksisterande kjøpesenter skal skje i eller i tilknytning til sentrum.

Skjemaet for konsekvensutgreiing viser at forslaga i planen på dei fleste område er positive eller nøytrale målt opp mot null-alternativet. Dei mest positive effektane finn vi for by- og tettstadsutviklinga, attraktivitet for bustadetablering og servicetilbod. Men også når det gjeld landskap og landbruk, forureining, energibruk, barn- og unges oppvekstvilkår, universell utforming og trafikkale forhold, har planen store positive effektar. Referert til null-alternativet og dei fire strekpunkta ovanfor, viser konsekvensutgreiinga følgjande:

Jordvern, naturvern og kulturlandskap. Planen legg opp til konsentrert utbygging av sentrumsområda for å unngå byspreiing og unødig nedbygging av areal. Ved å samle naturinngrepa mest mogeleg, vil ein også dempe presset på landbruks-, natur- og friluftsareala. Vidare seier planen at grensa mellom sentrumsområde og tilliggande landbruks-, natur- og friluftsområde skal definerast og sikrast. I bustadfelt og oppvekstområde skal ein ta vare på lokale natur- og miljøkvalitetar.

Samfunnsøkonomi, levekår og lokal utvikling. Planen legg til rette for utvikling av levande og robuste kommunesenter, der handel, kultur, offentlege og private tenestetilbod blir samla innanfor eit konsentrert sentrumsområde med bymessig preg. Nye bustadfelt og byggeområde skal bygge opp under allereie etablerte strukturar. Dette sikrar effektiv utnytting av infrastrukturinvesteringar og arealbruk. Vidare skal det leggast vekt på gode og trygge oppvekstvilkår for barn og unge og planlegginga skal hindre at folk blir plaga av støy og luftforureining i nærmiljøet. I sum vil desse tiltaka skape trygge og gode levekår og sikre lokal utvikling innanfor berekraftige natur- og miljømessige rammer.

Demografi. Det er eit mål å halde oppe hovudtrekka i busettingsmønsteret. Demografiutviklinga må sjåast i eit nasjonalt perspektiv. Utvikling av attraktive byar og tettstader vil styrke konkurransen mot dei større byane utanfor fylket og bidra til rekruttering av kompetansearbeidskraft og sikring av det innovative og framtidretta næringslivet. Utvikling av funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar med velfungerande og attraktive lokalsenter og byane som regionale motorar gir også det beste grunnlaget for vidare vekst og utvikling i fylket.

Transportmønster, transportbehov og energibruk. Utviklinga med meir pendling inn mot byane og dei større sentra vil halde fram. Nye samferdselsprosjekt kan også skape meir trafikk på tvers av regionane, samtidig som auka vegstandard kan gi både økonomiske, tidsmessige og miljømessige gevinstar. Det er eit mål å dekke mest mogeleg av trafikkauken med energivennlege transportformer som kollektivtransport, sykkel og gange. Det er også eit mål å planlegge slik at det blir korte avstandar og god samordning mellom kvardagsaktivitetane. Ved å planlegge kompakt utbygging av byar og tettstader vil også transportbehovet, og særleg bilbruken, kunne reduserast.

Konsekvensutgreiing for senterstrukturplanen		Miljø						Samfunn												
Forslag til retningslinjer for lokalisering	Null-alternativet	Landskap	Naturmangfald	Landbruk	Kulturminne/ kulturmiljø	Støy og anna forureining	Klima og energi	By- og tettstadsutvikling	Attraktivitet for bustad	Serviceilbod	Barn og unge, skoleveg	Skole og barnehage	Friluftsliv/ rekreasjon	Folkehelse	Universell utforming	Trafikale forhold/ trafikktryggleik	Kollektivtilbod	Vatn og avløp	Samfunnstryggleik. Sikring mot ras mv.	Oppsummering/kommentar
Fylket er delt i 4 store ABS-regionar som avspeglar "kvardagsregionane"	Ingen regiondeling																			Regiongrensene vil skape klarheit om strategien for offentlig satsing. Dette gir lokaliseringstryggleik og investeringsvilje for nye handels- og tenestetilbod.
Kommunesentera har ei særstilling framfor andre senter	Alle tettstader og senter er likestilt																			Senteravklaringa vil gi lokaliseringstryggleik og investeringsvilje, fleire lokale tilbod og høgare buattraktivitet. Mogelege positive effektar for jordvern, kulturvern, trafikktryggleik og kollektivtilbod.
Kommunesentera er rangert i tre nivå: Regionsenter, delregionsenter og lokalsenter	Alle kommunesenter er likestilt																			Tydelegare funksjonsdeling mellom sentera kan gi betre utbyggings-, trafikk- og kollektivløyisingar og større samla servicetilbod.
Ålesund, Molde og Kristiansund kan etablere bydelssenter	Alle kommunar kan fritt etablere nye lokalsenter																			Bydelssenter gir betre nærmiljø og servicetilbod lokalt. Mogelege gevinstar for trafikktryggleik ved meir konsentrert tilrettelegging. Mindre transport.
Kjøpesenter over 3 000 m2 kan berre etablerast i by- og tettstadsentrum eller dertil regulerte område	Kjøpesenter kan etablerast fritt utan arealavgrensing																			Kjøpesenter i sentrum gir mindre press på natur og landskap og mindre bilbruk. Dette fremmar tettstadsutviklinga og synergien i servicetilbodet.
All handel skal lokaliserast i sentrum; plasskrevjande varer evt. på område i tilknytning til sentrum	Kommunane kan fritt lokalisere område for handel																			Handel i sentrum og i tilknytning til sentrum har positive effektar både for miljø og samfunn. Mindre arealbruk, mindre transport, større mangfald.
Eigne handelsområde kan regulerast utanom sentrum dersom det ikkje er plass i eller rundt sentrum	Eigne handelsområde kan etablerast fritt																			Handelsområde utanfor sentrum kan ha negativ effekt på sentrumsutvikling, natur og landskap, tilgjengelegheit, transport og trafikktryggleik. Effekten av null-alternativet kan vere både + og -.
Plasskrevjande varer omfattar også møblar, teppe, kvite- og brunevarer	Alle bransjar er likestilt																			Utvida definisjon av plasskrevjande varer kan tappe sentrum for viktige handelstilbod. Mogelege negative ringverknader. Usikker effekt.
Sentrumsarealet skal vere avgrensa i plan og vere konsentrert, universelt utforma og lagt til rette som møtestad	Ingen krav til avgrensing eller utforming av sentrum																			Konsentrerte, attraktive sentrum har både miljø- og samfunnsmessige fordelar. Tydeleg avgrensing sikrar tilliggande landbruks-, natur- og friluftssareal.
Daglegvarebutikkar o.l. kan etablerast utanom kommunesentera for å dekke lokale behov	Alle typar butikkar kan lokaliserast fritt																			Lokale daglegvarebutikkar kan ta areal frå landskap og landbruk, men gir kortare og tryggare veg i det daglege og er ein positiv faktor i lokalmiljøet.
Offentlege, publikumsretta funksjonar skal lokaliserast til kommunesenteret	Ingen spesielle krav til lokalisering av off. funksjonar																			Samling av flest moegeleg funksjonar i sentrum gir gode synergieffektar, mindre transport og større attraktivitet.
Ålesund, Molde og Kristiansund skal utvikle urbane senter og vere regionale motorar i sine regionar	Ingen spesielle krav eller forventningar til byane																			Sterke regionsenter gir grunnlag for ei urban utvikling med respekt for stadkvalitetane, gode møteplassar, gode trafikkkløyisingar og stadig betre tenestetilbod.
Offentlege styresmakter skal samordne utbyggingsmønster og transportsystem for å fremme miljø, tryggleik og effektivitet	Ingen spesielle krav til samordning av areal og transport																			Samordna areal- og transportplanlegging gir tryggare og betre trafikkkløyisingar og nærmiljø, tryggare skoleveg, betre kollektivtilbod, meir effektiv utnytting av infrastrukturen og høgare samfunnstryggleik.
I sentera skal det leggst til rette for høg arealutnytting, fortetting og transformasjon	Kommunane kan fritt planlegge senterutforminga																			Eit kompakt sentrum sparar utbyggingsareal, utnyttar eksisterande bygningsmasse og infrastruktur og gir større attraktivitet for folk og funksjonar.
Tettstadene bør utviklast langs hovudlinjene for kollektivtransporten	Ingen føringar for utviklingsretninga til tettstadene																			Byutvikling langs hovudtrafikklinjene gir meir konsentrert arealbruk, mindre press på natur og landskap og grunnlag for meir kollektivtransport.
Det skal utarbeidast planar for gang- og sykkelvegnett med høg kvalitet	Ingen sentrale føringar eller krav																			Gode høve for å gå og sykle til arbeid, skole og fritidsaktivitetar gir mindre bilbruk, støy og utslepp, sikrere skoleveg og større trafikktryggleik.
Nye bustadfelt og byggeområde skal styrke eksist. busetnad, infrastruktur, handels- og tenestetilbod	Ingen konkrete føringar, berre generelle mål i pbl																			Ved å bygge vidare på eksisterande utbyggings-mønster, vil ein utnytte grunnlagsinvesteringane og skape større og meir varierte bu- og oppvekstmiljø.
Nye bustadfelt skal ta vare på lokale natur- og miljøkvalitetar og gi gode oppvekstvilkår for barn og unge med nærleik til leikeplassar, skole mv.	Ingen konkrete føringar, berre generelle mål i pbl																			Gode oppvekstmiljø vil skape positive ringverknader med meir tilflytting og fleire tilbod i nærmiljøet. Ivaretaking av landbruks-, natur- og miljøverdiar gir positive miljøeffektar.
Godstransport og -terminalar skal gi effektive logistikknutepunkt og ikkje gi miljøulemper for andre. Skilje mellom terminalar for gods og folk.	Ingen spesifikke føringar eller krav, berre generell miljølovgeving																			God planlegging av godstrasear og terminalar er både ein fordel for næringa og for lokalmiljøet rundt. Ein vil unngå tungtrafikk gjennom byggeområde og få mindre problem med luftforureining og støy.
Nye samferdselsprosjekt gir regionforstørring. Vekstpotensialet skal brukast til å styrke eksisterande byar og tettstader	Ingen spesielle restriksjonar på lokalisering langs nye veglinjer																			Med dei relativt mange små sentera i fylket, er det viktig at vekstpotensialet brukast til å styrke eksisterande byar og tettstader. Dette både for å spare miljø og natur og sikre vekstkrafta i sentera.