

# 1. INNLEDNING

## 1.1 Bakgrunn

Hadeland består av kommunene Gran, Jevnaker og Lunner.

Fylkesdelplan for Hadeland 1995 – 2010 ble utarbeidet i 1993/94 og vedtatt i fylkestinget i Oppland i desember 1994 og i Miljøverndep. 9.2.96.

Dette planarbeidet hadde i hovedsak sinn bakgrunn i vedtak om etablering av hovedflyplass på Gardermoen. Planen hadde ”Stedsutvikling og utbyggingsmønster”, ”Transport og kommunikasjoner” og ”Grønnstruktur” som hovedsatsingsområder. Til disse temaene var det utarbeidet egne retningslinjer. Planens handlingsprogram hadde et 4-års perspektiv, gjeldende for perioden 1995-98.

Behovet for å revidere Fylkesadelplanen for Hadeland har således vært til stede i lengre tid.

Dette forholdet er også påpekt i Fylkesplan for Oppland 2000 – 2003 (s. 11)

## 1.2 Formål

Fylkesplaner og fylkesdelplaner er hjemlet i ”Plan- og bygningsloven”. Formålet med planene er å samordne statens, fylkeskommunens og hovedtrekkene i kommunenes fysiske, økonomiske, sosiale og kulturelle virksomhet i fylket.

Videre skal slike planer fastlegge retningslinjer for bruk av arealer og naturressurser når det gjelder spørsmål som får vesentlig virkning ut over grensene for en kommune eller som den enkelte kommune ikke kan løse innenfor sitt område.

I ”Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging” er kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter bedt om å planlegge slik at det skjer en samordning av arealbruk og transportsystem. Formålet er å legge til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport og begrense transportbehovet. I retningslinjene sies det også at prinsipper for utbyggingsmønster og hovedtransport-systemer bør nedfelles i fylkesdelsplaner og følges opp i kommuneplaner.

Det foreliggende plandokument har som formål å imøtekomme de krav som ”Plan- og bygningsloven” og ”Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging” setter.

Fylkesdelplanen vil således være retningsgivende og fungere som felles overbygning for kommuneplanarbeidet i de berørte kommunene, samt gi rammer for fylkeskommunens og statens prioriteringer i regionene.

I tillegg til å imøtekomme de krav som settes gjennom lovverket, har det vært et mål for planprosessen å forsøke å avklare hvilke utfordringer som vurderes som de viktigste i forhold til framtidig utvikling i regionen og hvordan en på en planmessig måte kan møte disse utfordringene.

### 1.3 Organisering av planarbeidet/planprosess

Fylkesutvalget og kommunene gjorde vedtak om oppstart av planprosessen vinter/vår 2002.

Regionrådet for Hadeland, utvidet med Audun Tron (Ap) og Morten Ørsal Johansen (F.rp.) valgt av fylkesutvalget og Jørn Prestsæter, oppnevnt av fylkesrådmannen, har vært styringsgruppe for planarbeidet.

Leder av regionrådet har også vært leder av styringsgruppa. I 2002 var dette ordfører Per Ole Rønning, Jevnaker og i 2003 ordfører Harald N. Nessjøen, Lunner.

Til arbeidet har det vært knyttet en egen prosjektgruppe. Denne har bestått av en adm. representant fra hver av kommunene, en adm. representant fra Oppland fylkeskommune og prosjektleder, som har vært prosjektgruppas leder.

Regionkoordinator for Hadeland, Edvin Straume, har vært prosjektleder for planarbeidet.

På bakgrunn av den tid som var gått siden utarbeidelse av forrige fylkesdelplan var det ønskelig med en relativt omfattende og vidtfavnende revisjonsprosess. Arbeidet ble igangsatt med oppstartsmøte i febr. 2002. Til dette møtet var formannskapetene i de tre kommunene invitert, videre representanter for fylkeskommunen, regional stat, nabokommuner m. fl.

I løpet av våren 2002 ble det oppnevnt arbeidsgrupper for temaene "Levekår og kultur", "Transport og kommunikasjoner", "Kompetanse og næring" og "Areal". Statusrapporter for hvert tema ble lagt fram på prosessmøte i sept. 2002.

Etter prosessmøtet ble planarbeidet innsnevret til 3 arbeidsgrupper for temaene: "Barn og unge", "Kompetanse og næring" og "Areal og transport". Disse arbeidsgruppene fikk i oppdrag å utarbeide forslag til plandokument for sine områder, med frist 01.01.03.

Etter at arbeidsgruppene sine forslag forelå er disse bearbeidet, supplert og omredigert av prosjektleder etter drøftinger og godkjenning i prosjektgruppa.

Mange problemstillinger er også avklart gjennom drøftinger i styringsgruppa som gjennom vinteren og våren 2003 har fått anledning til å gi innspill til planforslaget flere ganger.

Prosjektgruppa har i planperioden hatt møter ca. hver 3.uke. Styringsgruppa har behandlet planen i 8 møter, i tillegg er det orientert om planarbeidet i 3 møter.

## 1.4 Gjennomføring / oppfølging av planen.

For tema som omhandles skal planen bli lagt til grunn for fylkeskommunal virksomhet i regionen. Den skal videre være retningsgivende for kommunal og statlig planlegging (jf. plan- og bygn.loven.)

Det innebærer at godkjent fylkesdelplan er en overbygning for kommuneplanarbeidet i de tre berørte kommunene og bl.a må tas hensyn til når kommunene skal revidere sine kommuneplaner. I tillegg vil planen gi rammer for statens prioriteringer i regionen.

For tema hvor det er utarbeidet retningslinjer skal disse legges til grunn for fylkeskommunal virksomhet og være retningsgivende for kommunal og statlig planlegging.

I planens handlingsprogram er innarbeidet tiltak som kommunene i samarbeid med fylkeskommunen, regional stat og andre planlegger å gjennomføre for å møte utfordringer regionens står over.

De fleste tiltakene stiller krav til samarbeid i gjennomføringen og krever finansiering fra flere. "Partnerskapsavtale om regional utvikling mellom kommunene på Hadeland og Oppland fylkeskommune" vil være den viktigste finansieringskilden for de fleste tiltakene.

Endelig vedtak om tiltakenes omfang og gjennomføring må tas opp som egne saker. Hvem som har ansvaret for å få prosjektene igangsatt og foreslåtte samarbeidspartnere framgår av planens handlingsprogram.

## 2. VISJON

### HADELAND

- ★ På landet - nær byen !
- ★ Stedet hvor det er godt å vokse opp og slå rot.
- ★ Regionen som utvikler og tar vare på, -
  - hvor folk tenker nytt,
  - har endringsvilje og
  - tør satse.

### MULIGHETENES HADELAND !

- ★ Visjonen tar utgangspunkt i regionens sentrale beliggenhet og de kvaliteter et godt landlig bomiljø gir.
- ★ Gjennom å ta vare på kulturlandskapet og det fysiske miljøet samtidig som en bevarer og videreutvikler et inkluderende samfunn, vil Hadeland oppleves som en god boregion.
- ★ Bostedsfaktoren er av de viktigste forutsetningene for utvikling og nyskapning.

Et av planens viktigste mål er å legge til rette for den utvikling som er nødvendig for å oppnå den gode balansen mellom det dynamiske og det rolige. Det er i spenningsfeltet mellom å bevare og å utvikle at Hadeland har sin store mulighet. Planen skal tjene som et redskap for å virkeliggjøre denne muligheten

#### 2.1 Konkurransprofil for Hadeland.

Skal en lykkes i arbeidet med å få til en utvikling som bidrar til å realisere planens visjon vil det være viktig å finne fram til og ta utgangspunkt i regionens fortrinn, styrke og utviklingsmuligheter. Dette må også være utgangspunktet når en definerer regionens konkurranseprofil.

Regionens viktigste fortrinn er:

- Sentral beliggenhet.  
(Kort avstand til store befolkningskonsentrasjoner, hovedstadsområdet med nasjonal infrastruktur, utdanningsinstitusjoner, styrings- og beslutningstakere og hovedflyplass m.m.)
- Regionens naturgitte forutsetninger.  
(Jord- og skogbruk, kulturlandskap, og tilgang til rekreasjon og naturopplevelser).
- Stabil befolkningsvekst.  
(Årlig vekst på 0,8 % pr. år i perioden 1997 – 2003)

*Hadelands konkurranseprofil er regionens sentrale plassering, naturgitte forutsetninger og stabile befolkningsvekst.*

Fylkesdelsplanen skal være et redskap som bidra til å utvikle regionens konkurransekraft.

Å utvikle gode samarbeidsformer og godt partnerskap mellom offentlige forvaltningsnivåer (kommune, f.kommune og stat) og næringslivet vil være avgjørende for å lykkes i arbeidet med å utvikle konkurransekraften i regionen.

Økonomisk stagnasjon, manglende investeringer i kommunikasjoner og mangel på vilje til å utvikle forpliktende samarbeid vurderes som de sterkeste truslene.

### 3. HADELAND – I ET ØSTLANDSPERSPEKTIV.

Nord for Oslo er det få regioner som har en så sentral plassering som Hadeland. Den er plassert midt mellom hovedstaden og Mjøsbyene, med hovedflyplassen på Gardermoen som nabo i øst og Ringerike i vest. Dette gir store vekst- og utviklingsmuligheter for regionen.

Planens viktigste formål er å fremme tiltak som kan føre til at denne muligheten tas i bruk på en måte som tjener de som bor på Hadeland.

Samarbeidet mellom fylkeskommunene på Østlandet gir viktige føringer for utviklingen av landsdelen. Som en del av ØstlandsSamarbeidet har de 7 fylkeskommunene og Oslo kommune gjennomført en regional analyse og gitt tilslutning til følgende hovedmål for utviklingen av landsdelen:

1. Å videreutvikle Østlandet som en konkurransedyktig region i Europa.
2. Å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen regionen gjennom utvikling av flerkjernestruktur. Det vil minske presset på hovedstadsområdet og styrke resten av regionen.

Fylkeskommunene i landsdelen har forpliktet seg til å legge analysen til grunn ved rullering av fylkesplaner og som felles grunnlag for videre planarbeid innen Østlandet.

Med flerkjernestruktur menes å utvikle flere byområdet i landsdelen til kjerner i et system som bindes sammen ved hjelp av gode transportsystem og annen infrastruktur, samt at de utfyller/kompletterer hverandre når det gjelder tilbud innen utdanning/ kompetanse, helse, kultur og arbeidsplasser.

Oslo vil være det nasjonale og regionale tyngdepunktet i systemet. Som andre kjerner i systemet er definert: Mjøsbyene, Østfoldbyene, Buskerudbyene, Vestfoldbyene og Grenland.

Gode transportløsninger er den viktigste enkeltfaktoren for å nå målsettingen om å utvikle landsdelen i en flerkjernestruktur.

ØstlandsSamarbeidet har valgt følgende strategi for utvikling av samferdsel:

1. Modernisering av jernbanen i tilknytning til InterCity-triangelet Skien-Lillehammer- Halden.
2. Gode transportårer utenom Osloområdet og mellom byregionene i en flerkjernestruktur.
3. Utbedring av hovedvegene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom Østlandet.

Alle disse strategiene berører Hadeland. Samferdselsutfordringene på Hadeland bør derfor settes inn i et landsdelsperspektiv. I en slik sammenheng blir det viktig å bygge allianser og være pådriver for at:

- Gjøvikbanen forblir en del av InterCity-triangelet.
- Rv. 35 bygges ut gjennom Jevnaker slik at vegen kan fylle rollen som ”ytre ringveg” nord for Oslo.
- Rv. 4 bygges ut og inngår som en del av de fem transportkorridorene ut fra Oslo (Oslo – Trondheim).

I tillegg til å utvikle konkurransekraft vil en flerkjernestruktur gjøre det lettere å gjennomføre en mer miljørettet arealpolitikk. Man kan unngå at byene flyter utover. Boliger, arbeidsplasser og tjeneste- og serviceenheter må utvikles i kjernene og langs korridorene.

Hadeland vil ligge i korridoren Oslo – Mjøsbyen og i ”avlastingskorridoren” nord for Oslo.

I tillegg til samferdsel har ØstlandsSamarbeidet for tiden kompetanse og internasjonalt samarbeid som prioriterte samarbeidsområder.

## 4. BO-REGIONEN HADELAND.

### 4.1 Befolkningsutvikling.

Forrige fylkesdelplan hadde som forutsetning en gjennomsnittlig vekst i folketallet på 0,2% pr. år i perioden 94 – 96 og 0,4% pr. år i perioden fra 1997.

Folketallet pr. 01.01. 2000 var planlagt å bli 26 947. Tallet ble 27 136.

Pr. 01.01. 2003 har regionen et folketall på 27 840.

Av kommuneplaner framgår det at det planlegges for følgende befolkningsvekst:

Gran kommune: - befolkningsvekst på 1,5% pr. år fram t.o.m. 2006.

Lunner kommune: - befolkningsvekst på 160 innbyggere pr. år, - nå foreslått justert ned til en vekst på 0,5% i årene 2003 og 2004, økende til 1% i 2005 og 1,5 % i 2006.

I kommuneplanen for Jevnaker legger opp til en årlig befolkningsvekst på 0,9 % i perioden 2002-2005, 1% i perioden 2006 – 2009 og 0,8% i perioden 2010 – 2013.

Som utgangspunkt for beregnet befolkningsvekst legges kommunenes siste vedtak til grunn.

For tidsrom det ikke er gjort vedtak for - (Lunner 2007-15, Gran 2007-15, Jevnaker 2014-15) er det lagt til grunn en befolkningsvekst på 0,8%, som er i samsvar med gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst for perioden 1997-2002.

Med dette utgangspunktet fastsettes følgende mål for befolkningsutvikling i regionen:

★ folketall pr. 01.01.2005 28 432 \*)

★ folketall pr. 01.01.2010 29 865 \*)

★ folketall pr. 01.01.2015 31 067 \*)

Som referansealternativ er valgt SSB's framskrivningsalternativ mmhm(\*) som gir et folketall i regionen i 2015 på 30 465.

Det fastsatte befolkningsmålet innebærer at det planlegges for en befolkningsutvikling i regionen som er vesentlig større enn den vi hadde i perioden 1995 – 2000. Arbeidet med fylkesdelplanen og de tiltakene den legger opp har til hensikt å bygge opp under den befolkningsutviklingen som er vedtatt i kommunene.

Til tross for den relativt store befolkningsveksten regionen har hatt, er det bare Lunner kommune som har en alderssammensetning i befolkning som gir fødselsoverskudd. Alle kommunene er avhengig av å opprettholde et høyt nivå på innflytting dersom målet om befolkningsvekst skal nås.

## 4.2 Bo-regionen.

Hadeland har et stort vekstpotensial i kraft av regionens sentrale beliggenhet i forhold til Osloområdet, hovedflyplassen på Gardermoen og Ringerike.

Østlandssamarbeidets avlastingsstrategi, som er redegjort for i kapitlet "Hadeland i et Østlandsperspektiv" åpner for nye perspektiver for regionen.

Skal Hadeland utvikles som en attraktiv boregion må veksten styres slik at regionen:

- ★ bevarer særpreg og identitet
- ★ opprettholder stabile sosiale miljøer og gode oppvekstvilkår
- ★ bevarer og utvikler kulturtilbudene
- ★ utvikler gode tettsteder
- ★ bevarer natur- og friluftsområder
- ★ har gode kommunikasjoner internt og inn og ut av regionen
- ★ har byggeklare tomter som muliggjør vedtatt befolkningsutvikling
- ★ opprettholder et nært samarbeid med naboregionene i og utenfor eget fylke.

Befolkningsutvikling er trolig den viktigste vekstfaktoren i regionen. Målet må være at den planlagte tilflyttingen til regionen i størst mulig grad kommer i form av unge familier og folk i arbeidsaktiv alder.

Skal en lykkes med å nå de målsettinger som er satt for befolkningsutviklingen, krever dette tilrettelegging og bevisst markedsføring av regionen og de kvaliteter bomiljøet vårt har.

Planlagt befolkningsvekst vil imidlertid føre til utgifter til utvikling og drift av bl.a. barnehager og skoler vil holdes på et høyt nivå. Dette vil gjelde både for grunnskole og videregående skole.

På den annen side vil planlagt befolkningsvekst være den viktigste faktoren i forhold til stabil og positiv inntektsutvikling for kommunene.

Forskning viser at bostedsfaktoren er av de viktigste forutsetninger for næringsutvikling.

Arbeidsplasser skapes i økende grad i tilknytning til bosted.

(Forholdet ble bl.a. påpekt av professor Olav Spilling da han gav innspill til planarbeidet på konferanse i sept. 2002 og er senere dokumentert gjennom prosjekt-oppgave "Entreprenørskap på Hadeland" gjennomført av studenter ved Høyskolen i Lillehammer våren 2003.)

Å utvikle et mangfold av gode bomiljøer og markedsføre disse slik at vedtatte mål for befolkningsutviklingen nås, er trolig blant de beste virkemidler også for å øke antall arbeidsplasser og redusere byrdefull pendling.

(\*)

*SSB's mmhm-alternativ for framskrevet befolkningmengde forutsetter:*

*Middels fruktbarhet, middels levealder, høy mobilitet og middels netto innvandring.*

## 5. PENDLING – ARBEIDSPASSDEKNING

### 5.1 Pendling.

Mange hadelendinger pendler til arbeidsplasser i kommuner utenfor Hadeland. Pr. 01.01.03 var 5433 arbeidstakere bosatt i regionen sysselsatt i virksomheter i Oslo, Akershus, Buskerud eller andre kommuner i Oppland. De aller fleste av disse var dagpendlere. Mange vil oppleve pendlersituasjonen som byrdefull.

Pendlerundersøkelse foretatt i Lunner kommune i 2001 viser at 65% av pendlerne fra Lunner forlater kommunen før kl. 7.00 om morgenen. 24 % reiser før kl. 6.00. Det er grunn til å tro at pendlere fra Gran med arbeidssted i Osloområdet må drar enda tidligere.

#### 5.1.1 Byrdefull pendling.

Det finnes trolig ingen eksakt definisjon for hva som er byrdefull pendling. Hva som er byrdefullt vil variere fra person til person, det vil vær avhenge av hvilken livsfase den enkelte er i og de bekvemmeligheter en kan benytte seg av under transporten. Å kunne benytte seg av ett transportmiddel under hele reisen vil for de fleste oppleves som mindre byrdefullt enn å måtte skifte transportmiddel. For pendlere fra Hadeland til Oslo vil fare for kødannelse og forsinkelse i trafikkavviklingen representere en tilleggsbelastning.

Byrdefull pendling kan ikke bare defineres ut fra pendlerens opplevelse. Har pendleren familie eller andre som berøres av situasjonen, må også deres opplevelse vektlegges.

Har pendleren barn vil et godt barnehagetilbud med tilpassede åpningstider og godt skoletilbud med skolefritidsordning tilpasset pendlerens behov ha vesentlig innvirkning på hvor byrdefull pendlingen oppleves.

Godt bomiljø og gode omsorgstilbud til pårørende som har behov for det, vil trolig påvirke situasjonen på samme måte.

Dersom arbeidet en har oppleves som svært interessant vil dette trolig redusere opplevelsen av de byrder pendlingen representerer.

Det kan vanskelig settes noen tidsangivelse for hva som er byrdefull pendling. Dette må defineres av den enkelte og hans/hennes omgivelser.

Når arbeidsdagen forlenges med mer enn 1 1/2 time pga. pendling, vil dette for de fleste oppleves som byrdefullt.

Fra Hadeland er det mange pendlere som har en daglig reisetid på mellom 3 og 4 timer.

Det må på denne bakgrunn kunne slås fast at en stor del av dagpendlerne fra Hadeland med arbeidssted i Osloområdet har en pendlersituasjon som må kunne defineres som byrdefull.

## 5.2 Arbeidsplassdekning.

Blant regionene i Oppland har Hadeland den %-vis største økningen i antall arbeidsplasser i perioden 1996-2002.

Arbeidsplassdekningen har likevel gått ned, fra 0,65 arbeidsplass pr. yrkesaktiv i 1993 til ca. 0,60 i 2002.

Bakgrunnen for dette er den stabilt høye befolkningsveksten regionen har hatt i perioden.

Pr. 01.01.03 har vi følgende tall for arbeidsplassdekning på Hadeland:

|                           |                                    |
|---------------------------|------------------------------------|
| Arbeidstakere på Hadeland | 14 035                             |
| Sysselsatte på Hadeland   | 8 372                              |
| Arbeidsplassdekning       | 0,60 arbeidsplasser pr. yrkesaktiv |

Av regionene i Innlandet er Hadeland den med størst andel pendlere.

For å opprettholde sysselsettingen vil regionen være avhengig av en positiv utvikling i arbeidsmarkedet i hovedstadsområdet.

Den sentrale beliggenheten har bare i beskjeden grad ført til nyetableringer og knopp-skyting

i industrien, men har hatt meget stor betydning for stabil befolkningsvekst og vekst innen forretningsmessig og privat tjenesteyting.

Registreringer i Østlandsområdet viser en tydelig sammenheng mellom nyetableringer og befolkningsvekst.

For å lykkes i arbeidet med å øke arbeidsplassdekningen i regionen, må en legge til rette for at denne utviklingen i sterk grad skal gjøre seg gjeldende på Hadeland.

Tiltak som vil bidra til en slik utvikling vil bl.a. være at regionen:

- bevarer særpreget og identitet og fremstår som en attraktiv boregion.
- har byggeklare tomter i varierende størrelse.
- gjennomfører tiltak som utvikler ”entreprenørskapskultur”.
- oppretter etablererveiledning.
- utvikler samarbeidet mellom næringslivet og offentlige forvaltningsnivåer.

Tar en utgangspunkt i planens beskrivelse av regionens sentrale plassering og muligheten til å ta denne i bruk på en måte som tjener befolkningen, bør regionens definerte arbeidsmarked utvides til å gjelde mer enn arbeidsplasser i de tre kommunene på Hadeland.

Med bakgrunn i den beskrivelse som er gitt om byrdefull pendling og at ny Rv. 35 Roa – Gardermoen vil stå ferdig fra høsten 2003 formuleres følgende som beskrivelse av regionens arbeidsmarked:

I tillegg til bosatte på Hadeland med arbeidsplass her, regnes bosatte i Jevnaker med arbeidsplass på Ringerike (Hole og Ringerike kommune) og bosatte i Lunner med arbeidsplass Nittedal, Nannestad eller Ullensaker, som sysselsatt innenfor regionens arbeidsmarked.

Vi får da følgende arbeidsplassdekning pr. 01.01.03.

|                                       |                                   |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Arbeidstakere                         | 14 035                            |
| Sysselsatte i regionens arbeidsmarked | 9370                              |
| Arbeidsplassdekning                   | 0,66 arbeidsplass pr. yrkesaktiv. |

Med utgangspunkt i regionens vekstkraft og tiltakene som foreslås i planen må målet være å øke arbeidsplassdekningen innenfor regionens arbeidsmarked.

Mål for arbeidsplassdekning innenfor regionen arbeidsmarked settes til 0,70 arbeidsplass pr yrkesaktiv innen 2010.

Med utgangspunkt i de befolkningsmål som er satt betyr dette en økning i antall arbeidsplasser for ansatte bosatt på Hadeland innenfor definert arbeidsregion på ca 1170 i perioden fram til 2010.

## 6. BARN OG UNGE.

Gode oppvekstvilkår blant de viktigste forutsetninger for å nå planens mål om befolkningsvekst.

Kommunene har hver for seg ansvaret for å bygge ut et godt og tilpasset barnehage-tilbud og gode grunnskoler med skolefritidsordning som tilfredsstillende barnas og foreldrenes behov. Gode barnehager og skoler er ofte avgjørende for valg av bosted og på den bakgrunn viktige forutsetninger for å nå målsettingene om befolkningsutvikling i vedtatte kommuneplaner.

Fylkeskommunen har ansvaret for utviklingen av det videregående skoletilbudet (se kap. Næring og kompetanse).

Hadeland har et rikt kulturliv når det gjelder byggende tilbud for barn og unge. Flere av tilbudene er organisert på tvers av kommunegrensene (f.eks: teater, musikk, idrett, religiøse tilbud osv.) Skal regionen klare å ivareta og utvikle slike tiltak er en avhengig av å utvikle samspillet mellom det offentlige og frivillig sektor.

Ungdom forholder seg i liten grad til "usynlige grenser" som kommunegrenser og forvaltningsnivåer. Dette nødvendiggjør regionalt samarbeid for å møte utfordringene det innebærer å vedlikeholde og utvikle et godt oppvekstmiljø for barn og unge. Vår geografiske plassering gir oss grunn til å anta at utfordringene knyttet til dette feltet ikke vil avta i planperioden.

Arbeidet med å utvikle et desentralisert barne- og ungdomspsykiatrisk tilbud i regionen må fortsette. Det er spesielt viktig å få redusert tiden som går med før utredning settes i gang.

For mange barn og unge har for dårlige ferdigheter i basisfagene norsk og matematikk.

I tillegg kommer sosiale årsaker som gjør at elever ikke klarer å nyttiggjøre seg det tilbudet skolen gir.

Kommunene og fylkeskommunen må samarbeide bedre for å kunne øke innsatsen overfor barn og unge vi i dag ikke klarer å gi et tilfredsstillende tilbud.

Innsatsen må settes inn så tidlig som mulig i skoleløpet. Det er en spesiell utfordring å få til godt samarbeid når ansvar varierer mellom kommune og fylkeskommune (PP-tjeneste, skolehelsetjeneste, rådgivningstjeneste).

Fylkesdelplanens tiltak mot barn og unge vil fokusere på forebyggende arbeid i bred forstand.

En forutsetter at begrepet ”forebyggende” gis en grundig og bevist definisjon ut fra en inndeling i tre nivå:

- ★ byggende tiltak
- ★ forebyggende tiltak
- ★ behandlende tiltak

## 6.1 Barn og unge på Hadeland velger en positiv livsstil.

Er overskriften for fylkesdelplanens satsing rettet mot barn og unge  
Satsingen tenkes gjennomført som et 4-årig prosjekt, bygd opp av elementer hentet fra SLT-modellen (Samarbeid om lokale kriminalitetsforebyggende tiltak) som er utviklet av Kriminalitetsforebyggende råd.

Satsingen vil ha følgende fokusområder:

- ★ rus
- ★ kriminalitet/vold
- ★ rasisme
- ★ helse – inaktivitet.

Første året av prosjektet vil gå med til å utarbeide forprosjekt og konkretisere mål og utviklingsretning.

Finansieringsgrunnlag vil være kommunale og fylkeskommunale midler samt statlige prosjektmidler/utviklingsmidler.

I den treårige gjennomføringsfasen tenker en seg prosjektet gjennomført i samarbeid med:

- ★ skolene (gr.skole /vdg.skole)
- ★ representanter for barn/unge
- ★ foreldrenettverk
- ★ helsestasjonene
- ★ sosialtjenesten
- ★ politi
- ★ natteravner
- ★ ungdomsklubber
- ★ frivillige lag og foreninger m.fl.

I tillegg legger planen opp til et mindre prosjekt som innebærer erfaringsutveksling om tiltak hvor målgruppa er barn/unge i alderen 13 – 16 år.

## 7. KOMPETANSE OG NÆRING.

### 7.1 Kompetanse.

Utdanning og kompetanse har en verdi i seg selv, men er samtidig et middel til økt velferd og verdiskapning.

Innlandet hører med blant de områder i landet med lavest formell kompetanse. Dette har for en stor grad historiske årsaker og må sees i sammenheng med en næringsstruktur som har vært forholdsvis lite utdanningskrevende. Realkompetanse har vært etterspurt i sterkere grad enn formalkompetanse og utdanning.

Pr. 01.10. 2001 hadde 22,3 % av befolkningen i Norge over 16 år høyere utdanning. Tilsvarende tall for Oppland var 16,2 %. I Akershus hadde 27,5 % av befolkningen høyere utdanning. Tallet for Hadeland var 14,7 % ( Jevnaker 13,6 %, Lunner 16,4, Gran 14,2)

Tilsvarende tall for omliggende regioner er Romerike: 18,5 %. Ringerike 18,6 % og Gjøvikregionen 15,8%.

Til tross for at Hadeland ligger under gjennomsnittet for fylket er det bare byene i Oppland som har en høyere andel av befolkningen med høyere utdanning enn Lunner.

Vi er i dag på veg inn i en økonomi der kunnskap i økende grad setter premisser for de øvrige innsatsfaktorene. I en slik sammenheng vil formalkompetanse, både teoretisk og yrkesrettet, bli stadig viktigere. Regioner med god formell kompetanse vil ha de beste muligheter for utvikling og omstilling.

#### **Videregående skole**

Fritt skolevalg på tvers av fylkesgrensene kan bli en realitet i planperioden. Dette vil øke elevenes valgmuligheter.

I en slik situasjon vil det være spesielt viktig å ha utviklet et godt tilbud i den videregående skolen på Hadeland.

Tilbudet må bygges ut med utgangspunkt i følgende prinsipper:

- ★ Fritt skolevalg over fylkesgrensene vil ikke føre til redusert behov for elevplasser på Hadeland.
- ★ Den videregående skolen i regionen bygges ut med gode tilbud og attraktive valgmuligheter. Målet må være at utpendling og innpendling av elever skal ha tilnærmet samme omfang.
- ★ Utbyggingen av den videregående skolen i regionen må dimensjoneres slik at den tar hensyn til den veksten som kommer i aldersgruppa 16 – 18 år og at flere voksne vil søke videregående opplæring.

### **Regional rådgivertjeneste.**

Det er store utfordringen knyttet til rådgivertjenesten både i grunnskolen og vdg. skole.

Mye tid går med til å løse sosialpedagogiske utfordringer. Fra næringslivet hører en ofte at rådgiverne ikke kan nok om de mulighetene som finnes i arbeidslivet.

Samarbeidsplanene for yrkes- og utdanningsveiledning mellom skoler og arbeidsliv må bli mer forpliktende og yrkes- og utdanningsveiledningen må forankres sentralt i skolenes virksomhetsplaner.

### **Desentralisert utdanning.**

At ungdom søker ut av regionen for å ta høyere utdanning er ønskelig.

Et konkurransedyktig næringsliv og utviklingsorienterte voksne innbyggere vil imidlertid alltid ha behov for kompetanseheving og etterutdanning.

Det vil derfor være et mål å tilrettelegge for fleksibel og målrettet utdanning i regionen, både mot offentlig og privat sektor. På denne måten kan en sikre utvikling av kompetanse i regionen som ivaretar befolkningens og næringslivets interesser og behov.

### **Entreprenørskap.**

Statistikk og forskning indikerer at regionen domineres av en ”arbeidstaker-kultur” og at ”entreprenørskapskultur” i for liten grad er til stede. Det er en utfordring å finne fram til og støtte opp om de kreftene som skal skape morgendagens næringsliv.

En vil i planperioden ha fokus rettet mot entreprenørskap i skolen og utvikling av møteplasser.

## **7.2 Næring.**

Å opprettholde og utvikle god kvalitet på offentlige tjenester og infrastruktur vil være kommunenes, fylkeskommunens og statens viktigste bidrag til næringsutvikling i regionen.

Godt bomiljø, barnehager, skoler og skolefritidsordninger som tilfredsstillende barn og foreldres behov, bredbåndstilnytning og gode kommunikasjoner er sammen med tilrettelagte næringsarealer viktige forutsetninger for næringsutvikling.

### **Møteplasser.**

Nedlegging av Hadeland Næringssselskap har ført til færre møteplasser for næringslivet og ”Det offentlige Hadeland”. I et regionalt utviklingsperspektiv er dette uheldig. I samarbeid med næringslivet i regionen må det opprettes nye møteplasser. Arbeidet med etablererveiledning og veiledning overfor eksisterende næringsliv må utvikles.

### **Primærnæringen.**

En livskraftig primærnæring (jord/skogbruk) er av stor betydning for regionen.

Næringen står trolig overfor store utfordringer og omstillinger som følge av internasjonalisering og endring i nasjonale rammebetingelser. Utvikling av tilleggsnæringer, alternative produkter og produksjonsformer, vil være avgjørende faktorer i dette omstillingsarbeidet.

**Bioenergi:**

I regionen er det opparbeidet stor kompetanse når det gjelder produksjon og bruk av bioenergi. I perioden 1986 – 2002 har bruken av bioenergi på Hadeland økt med 40 %. Målet er at Hadeland skal befeste og styrke sin posisjon som en ledende bioenergi-region i Norge. Regionen skal være ledende innen kompetanse og utvikling i praktisk anvendelse samt innen næringsutvikling, produksjon og bruk.

Alle som driver planlegging, byggesaksbehandling og utbygging må tilbys skolering i planlegging og bruk av bioenergi. Plan- og bygn.loven må brukes aktivt for å få etablert vannbåren varme i nye næringsbygg og større boligområder.

Prosjektet BIOREG vil i perioden fram t.o.m. 2005 være kommunenes og fylkeskommunens viktigste innsats for å nå disse målene.

**Arbeidsplasser som etterspør høy kompetanse.**

Å få etablert flere arbeidsplasser som har høy kompetanse som sin viktigste forutsetning for drift og utvikling, vil være viktig for regionens utvikling og konkurransedyktighet i forhold til omliggende regioner. Det må utvikles en regional strategi på Hadeland for hvordan slike etableringer kan bli realisert. I erkjennelse av at næringsutvikling i hovedsak drives av næringslivets egne aktører, må utviklingen av denne strategien skje i nært samspill med den delen av det lokale næringslivet som etterspør høy kompetanse og aktuelle forsknings- og utviklingsmiljøer.

## 8. AREALBRUK

Framtidig arealbruk er viktig for Hadeland. Dette vil avgjøre hvordan regionen kommer til å se ut og hvilke muligheter de som kommer etter oss vil få når de skal forme den videre utvikling i regionen.

Det er kulturlandskapet som preger Hadeland i dag. Det rike og varierte landskapet, med verdifulle kulturmiljøer, landbruksmiljøer og kulturminner må forvaltes forsvarlig. Hovedinntrykket av de inngrepene som er gjort, er at de har begrenset størrelse og er tilpasset omgivelsene. I et åpent landskap med mye dyrka mark, kan dette inntrykket fort endres. Det er derfor viktig å være bevisst på og ha klare føringer for hva som kan tillates av tiltak. Her er kommuneplanene viktig og videre oppfølging av disse i reguleringsplaner og byggesaker.

Landbruksplanen for H. vil være et viktig grunnlag for kommunenes planer.

Gjennom fylkesdelplaner kan det gis retningslinjer for arealbruk, som skal legges til grunn for planlegging og tiltak i området. Formålet med slike retningslinjer er å få et felles grunnlag for arealbruken i et større område enn en kommune. Det er viktig å ta vare på natur- og kulturlandskapet for hele Hadeland og ha en felles forståelse mellom kommunene om hvordan dette best kan gjøres.

I Fylkesdelplan for Hadeland for 1995 til 2010 var retningslinjer for arealbruk et viktig tema.

Dette er videreført i denne planen. Disse retningslinjene er i første rekke å betrakte som saksbehandlingsregler.

Retningslinjer for:

- ★ Stedsutvikling/Utbyggingsmønster
- ★ Grønnstruktur
- ★ Arealbruk langs vassdrag
- ★ Transport og kommunikasjoner

finnes som vedlegg 1 bak i planen.

Det gis i dette kapitlet en kort beskrivelse med mål for områdene: Stedsutvikling/ Utbyggingsmønster og Grønnstruktur.

### 8.1 Stedsutvikling/Utbyggingsmønster.

Det skal tilrettelegges for et bo- og utbyggingsmønster som tar utgangspunkt i eksisterende tettsteder og grender. Samtidig som en legger forholdene til rette for å utvikle gode bomiljøer, må en ta hensyn til behovet for å redusere transporten og muligheten for kollektiv betjening.

Som regionens tettsteder regnes: Harestua, Grua, Roa, Lunner, Gran, Jaren, Brandbu og Jevnaker.

Erfaring tilsier at regioner med et klart definert senter oftest har en mer positiv utvikling enn regioner hvor senterstrukturen er uklar.

I Viggadalen har Gran sentrum vokst fram som det viktigste senter for handel og service. For å legge til rette for fortsatt vekst og utvikling bør Gran sentrum få anledning til å fortsette denne utviklingen.

### 8.1.1 Mål.

Målet er å:

- ★ utvikle gode og lett tilgjengelige bo- og servicearealer
- ★ utvikle tettsteder og andre utbyggingsområder med sikte på å oppnå et variert og attraktivt botilbud og gode sosiale forhold.
- ★ utforme fysiske miljøer med vekt på høy kvalitet, estetiske hensyn og lokale tradisjoner knyttet til sted og byggeskikk
- ★ legge forholdene til rette for lett adkomst mellom boligområder og områder for kulturaktiviteter og rekreasjon
- ★ avsette tilstrekkelige arealer for at tettsteder og lokalmiljøer kan oppnå en tilfredsstillende utvikling av næring og servicetilbud
- ★ tilstrebe klare grenser mellom områder som tillates bebygd og landbruks- natur- og friluftsområder. (LNF-områder)

## 8.2 Grønnstruktur.

Med grønnstruktur menes i denne sammenheng:

- ★ LNF-områder (landbruks,-natur og friluftsområder)
- ★ friområder
- ★ verneområder
- ★ kulturminner
- ★ vassdrag
- ★ stier og turveger.

Grønnstrukturen betyr mye for Hadeland, ikke minst i forhold til bomiljø, kultur / historie, landbruk, rekreasjon / friluftsliv og turisme. Grønnstrukturen på Hadeland står for identitet og særpreg som det er viktig å verne om.

### 8.2.1 Mål.

I den regionale utviklingen knyttet til utbyggingsmønster / stedsutvikling, transport og kommunikasjoner skal det tas hensyn til de kvalitetene som grønnstrukturen representerer.

Dette gjelder særlig i forhold til:

- ★ å verne om sammenhengende jord- og skogbruksarealer, med forsterket vern av de mest produktive arealene.
- ★ å ta vare på karakteristiske landskapsformer
- ★ å opprettholde det allsidig sammensatte kulturlandskapet
- ★ å ta vare på viktige naturområder
- ★ å sikre vassdragenes naturlige omgivelser
- ★ å ta vare på gamle ferdselsveger
- ★ at det i regionen skal finnes varierte og lett tilgjengelige arealer for utøvelse av rekreasjon og friluftsliv.

## 9. TRANSPORT OG KOMMUNIKASJONER

### 9.1 Mål.

Ved utbygging av transport- og kommunikasjonssystemer skal det legges til rette for økt mulighet for effektiv trafikkavvikling, miljøvennlig og trafikksikker transport der siktemålet er å begrense transportbehovet.

Med dette menes å :

- ★ bedre tilgjengeligheten til kollektive transportmidler
- ★ legge vekt på å lokalisere transportskapende aktiviteter slik at transportbehovet blir så lite som mulig
- ★ redusere bilbruken
- ★ utvikle et differensiert vegnett etter funksjon og bruk
- ★ legge til rette for reduksjon av trafikkulykker, luftforurensing og støy
- ★ bedre transportsituasjonen for pendlerne og næringslivet i regionen

Utvikling av kollektivtilbudet må skje med utgangspunkt i bane og buss, med særlig vekt på Gjøvikbanen, vegforbindelsen Gardermoen – Hønefoss (Rv.35) og buss-tilbudet i regionen.

### 9.2 Inn/Ut av regionen.

Gode kommunikasjoner inn og ut av regionen er trolig av de mest avgjørende forutsetninger for å nå de målsettinger fylkesdelplanen har når det gjelder befolkningsutvikling og arbeidsplassdekning.

At både Rv.35 og Rv.4 vil være stamveger fra 2006 illustrerer veienes betydning.

En annen viktig milepel, med konsekvenser for regionen, vil være anbudsutlysningen av trafikken på Gjøvikbanen. I følge planer som nå foreligger vil dette skje i 2005.

#### 9.2.1 De viktigste utfordringene på riksvegstrekingene.

##### **Rv. 4:**

I løpet av første halvdel av 90-tallet ble Rv.4 i Lunner sør for Roa, bygd ut til tilfredsstillende standard. Trasévalg for strekningen Roa – Jaren vil bli avklart i løpet av 2003.

Det vil være svært viktig for regionen at utbyggingen av denne strekningen skjer som planlagt i perioden 2006-11.

Like viktig som å få bygd ut Rv.4 på Hadeland vil det være å få gjennomført de planlagte tiltakene i Oslo og Akershus. At parsellen Gjelleråsen – Bånkall og Fossumdiagonalen bygges, etter den tidsplanen som er beskrevet i NTP 2002 – 11, vil være svært viktig for næringslivet på Hadeland og et vesentlig bidrag til å redusere belastningen for mange pendlere fra regionen.

**Rv. 35.**

Når parsellen Gualia – Kneppe står ferdig høsten 2003 vil vegen få status som stamveg og ha tilfredsstillende standard i hele Lunner.

Vegen vil da utgjøre en viktig del av en ”ytre ringveg” rundt hovedstadsområdet og bidra til å realisere avlastingsstrategien fylkeskommunene på Østlandet har vedtatt. Det må de kommende år settes stort fokus på å få gjennomført den planlagte utbyggingen i Jevnaker i perioden 2007 – 11, slik NTP 2002-11 åpner for.

**E 16.**

E-16 er den viktigste transportåren til/fra hovedstadsområdet for næringsliv og innbyggerne i Jevnaker. Det er på denne bakgrunn viktig at planlagte tiltak på vegen i Bærum og Hole gjennomføres slik NTP 2002 – 11 legger opp til.

**9.2.2 Kollektivtrafikken.**

Skal veksten i bruk av privatbil reduseres må kollektivtilbudet inn og ut av regionen bygges ut. Spesielt vil det være viktig å få til gode ordninger knyttet til arbeidsreiser. Tilbudet må bygges ut med hyppige avganger i tiden med stor trafikk. Det bør tilrettelegges for gode overgangsordninger og felles billettering for bane og buss.

**Gjøvikbanen:**

Det må arbeides aktivt for at Gjøvikbanen fortsatt skal være ”hovednerven” i kollektivtilbudet mellom Gran/Lunner og Oslo. Skal en lykkes med dette arbeidet må banestrekningen oppgraderes til krengetogstandard og nødvendige kryssingsspor etableres.

Trafikken på banen planlegges lyst ut på anbud i 2005. I forbindelse med anbudet vil det bli svært viktig å sikre seg et tilbud med tilstrekkelig antall avganger, tilfredsstillende kvalitet på vognmateriellet, akseptabel reisetid og pris, korrespondanse og billettering med overgangsmulighet. Det vil også være avgjørende viktig at anbudet ikke gir adgang til uakseptable nedjusteringer av tilbudet i løpet av avtaleperioden. I forbindelse med anbudet må det være et mål å få utviklet felles billetteringssystem for bane og buss, slik at reisende kan velge transportmiddel avhengig av hva som til en hver tid er mest hensiktsmessig.

**Ringeriksbanen:**

Trasevalget for Ringeriksbanen er nå fastlagt.

Sammen med Ringeriksregionen og Buskerud fylkeskommune vil Hadeland arbeide aktivt for å bidra til at banen blir bygd raskest mulig.

**Bussforbindelse ut av regionen:**

Nåværende busstilbud mot Ringerike må opprettholdes. Det samme gjelder tilbudet mot Hov/Dokka og Gjøvik/Lillehammer.

Når ny RV-35 til Gardermoen åpnes må bussforbindelsen Hønefoss – Gardermoen gjenopprettes. Dette vil være en viktig forutsetning for at regionen skal kunne dra nytte av den utviklingsmuligheten nærhet til hovedflyplassen innebærer.

Mange arbeidsplasser i Osloområdet ligger nord og øst for byen (Gjelleråsen, Groruddalen og Oslos østre bydeler).

For å legge til rette for at flest mulig pendlere skal benytte kollektive transportmidler er det viktig at busstilbudet fra Gran/Lunner til Oslo har god frekvens.

### 9.3 Internt i regionen.

Å følge opp retningslinjer for ”Stedsutvikling og utbyggingsmønster” slik det er beskrevet

i vedlegg bak i planen, er trolig blant de viktigste tiltakene for å nå fylkesdelplanens målsettinger for ”Transport og kommunikasjoner”.

Skal veksten i bruk av privatbil reduseres må regionens kollektivtransport vies økt oppmerksomhet.

Bedre ressursutnytting og samspill mellom skoleskyss, øvrig busstilbud, servicebuss, drosje og kobling buss/tog må utredes.

Med bakgrunn i regionens utbyggingsmønster er tettstedene Brandbu, Gran, Roa og Jevnaker viktige kommunikasjonsknutepunkt i regionen. Med det menes i denne sammenheng et knutepunkt med omstignings- og overgangsfunksjoner og ventemuligheter for de reisende.

Roaområdets strategiske beliggenhet i forhold til kommunikasjonsårene nord-syd og øst-vest gjør at Roa peker seg ut som hovedkommunikasjonsknutepunkt og naturlig plasseringssted for skysstasjon.

Gran stasjon bør utvikles til regionens prioriterte stasjon for omstigning fra bane til buss og bil.

Driftsansvar for Randsfjordsferja må avklares med utgangspunkt i pågående arbeid for klarere oppgavefordeling mellom kommuner, fylke og stat.

Ved planlegging og gjennomføring av tiltak i regionen skal fylkesdelplanens retningslinjer for transport og kommunikasjoner legges til grunn. Disse retningslinjene finnes som vedlegg 1 i planen.

## 10.1 Tiltak: Bo-regionen Hadeland.

|  | <b>SAMARBEIDSPARTNERE</b>   | <b>TID</b> | <b>KOSTNAD</b>                |
|--|---|------------|-------------------------------|
| <b>Utnytte Hadelands sentrale beliggenhet i forhold til Oslo, Gardermoen og Ringerike</b><br>Offensiv utvikling og felles markedsføring av Hadeland som bo- og etablererregion. Herunder utvikling av strategi for å trekke til seg etableringer som etterspør høy kompetanse. | <b>Regionrådet</b><br>Kommunene<br>Fylkeskommuner<br>Næringslivet | 2004 – 07  | Kr 500 000 pr år<br>½ årsverk |

## 10.2 Tiltak: Barn og unge.

|   | <b>SAMARBEIDSPARTNERE</b>                         | <b>TID</b> | <b>KOSTNAD</b>                   |
|---|---|------------|----------------------------------|
| <b>Barn og unge på Hadeland velger positiv livsstil.</b><br><i>4-årig prosjekt bygd opp av elementer fra SLT-modellen</i>   | <b>Regionrådet</b><br>Kommunene<br>Fylkeskommunen | 2004 – 07  | Kr 600 000 pr.år.<br>Partnerskap |
| <b>Samarbeidsforum mellom kommunene på Hadeland med sikte på å utvikle og utveksle erfaringer om tilbud til aldersgruppa 13/16 år.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konferanse (1/2 dag) 2 ganger pr. år.</li> <li>• Deltakere:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunalt ansatte med ansvar for tilbud til aldersgruppa 13 – 16 år.</li> <li>- Representanter fra Barn- og unges kommunestyre.</li> </ul> </li> <li>• Ansvar for å arrangere konferansen alternerer mellom kommunene</li> </ul> | <b>Kommunene</b>                                  | 2004 - 07  |                                  |

### 10.3 Tiltak: Kompetanse og næring.

|  | <b>SAMARBEIDSPARTNERE</b>   | <b>TID</b> | <b>KOSTNAD</b>   |
|--|---|------------|--|
| <b>Regional rådgivertjeneste</b><br>Prosjekt over 3 år I tråd med fylkesplanens kap. 5.2.3 Opplæring og kompetanseutvikling tiltak 2, s. 47                | <b>Fylkeskommunen</b><br>Kommunene<br>Regionrådet<br>Skolene i regionen<br>Næringslivet<br>Utdanningsdirektøren | 2004-06    | Kr 500 000 pr.år<br>Partnerskap + direkte bidrag fra fylkeskommunen og kommunene |
| <b>Desentralisert utdanning.</b><br>Samarbeidet mellom kommunene, OPUS Hadeland og fylkeskommunen videreutvikles   | <b>OPUS Hadeland</b><br>Kommunene<br>Regionrådet<br>Fylkeskommunen<br>Høgskoler<br>Næringslivet                 | 2004 – 07  | Kr 380 000,- pr.år<br>(Som nåværende ordning)                                    |
| <b>Entreprenørskap i skolen.</b><br>3-årig prosjekt for å øke regionens ”entreprenørskapskultur”.Prosjektet skal ha fokus både på grunnskolen og vdg.skole | <b>Fylkeskommunen</b><br>Kommunene<br>Regionrådet OPUS Hadeland<br>Næringslivet                                 | 2004 – 06  | Kr 500 000,- pr.år<br>1 årsverk<br>Partnerskap                                   |
| <b>Møteplass ”Næringslivet og det offentlige Hadeland.”</b><br>Etablere møteplass i samarbeid med næringslivet i regionen                                  | <b>Kommunene</b><br>Fylkeskommunen Regionens næringsliv Regionrådet   | 2004       | Kr100 000<br>Partnerskap   |
| <b>Etablererveiledning.</b><br>Avklare hvordan etablererveiledningen bør organiseres   | <b>Kommunene</b><br>Fylkeskommunen Regionens næringsliv SND Regionrådet   | 2004       | Kr 100 000<br>Partnerskap  |
| <b>Bioenergi.</b><br>Prosjektet BIOREG gjennomføres som planlagt og er regionens viktigste virkemiddel for å nå de mål som er fastsatt                     | <b>Regionrådet</b><br>Kommunene<br>Fylkeskommunen<br>Aktuelt, lokalt næringsliv<br>FOU-miljøer                  | 2004 – 05  | Kr 900 000,- pr.år.  |

### 10.4 Tiltak: Arealbruk.

|   | <b>SAMARBEIDSPARTNERE</b>   | <b>TID</b> | <b>KOSTNAD</b>                    |
|---|---|------------|-----------------------------------|
| <b>Temakart for Hadeland.</b><br>Utarbeide digitale temakart for biologisk mangfold,landbruks-områder, kulturminner, kulturlandskap, friluftsinteresser, vassdrag, sykkelveier m.m. Kartene legges ut på internett og vil synliggjøre regionens grønnstruktur og vil være grunnlag for kommunal planlegging og saksbehandling | <b>Fylkeskommunen</b><br>Kommunene Fylkesmannen<br>Landbrukskontoret Statens kartverk       | 2004       | Kr 200 000<br>Delt mellom partene |
| <b>Konferanse:</b><br><b>Sykling på og til Hadeland.</b> Konferanse for å belyse muligheten for å forbedre sykkelvegnettet på Hadeland og øke bruken av dette samt benytte dette i markedsføring av regionen  | <b>Regionrådet</b><br>Kommunene<br>Statens vegvesen Reiselivet<br>Grunneiere Fylkeskommunen | 2005       | Kr 40 000<br>Partnerskap          |

## 10.5 Tiltak: Transport og kommunikasjon

|   | <b>SAMARBEIDSPARTNERE</b>  | <b>TID</b> | <b>KOSTNAD</b>  |
|---|--|------------|---|
| <b>Rv. 4</b><br>Aktiv innsats for å få gjennomført prosjektene Roa - Jaren og Gjelleråsen – Bånkall /Fossum-diagonalen i tråd med tidsplanbeskrevet i NTP 2002 – 11.  | <b>Kommunene</b><br>Regionrådet<br>Statens Vegvesen<br>Fylkeskommunen  | 2004 - 07  |   |
| <b>Rv. 35</b><br>Aktiv innsats for å få igangsatt prosjektet Jevnaker – Olimb<br><b>Kommentar:</b><br>* Den samarbeidspartneren som er ført opp først og som har tykk skrift har ansvaret for at prosjektet utredes og igangsettes.<br>* Der kostnad ikke er oppgitt anses denne å inngå i partenes ordinære drift. | <b>Kommunene</b><br>Regionrådet<br>Statens Vegvesen<br>Fylkeskommunen  | 2004 - 07  |   |
| <b>Gjøvikbanen</b><br>Aktiv innsats for å sikre at Gjøvikbanen er "hovednerven" i kollektivtilbudet mellom Gran/Lunner og Oslo.   | <b>Kommunene</b><br>Regionrådet<br>Fylkeskommunen<br>Jernbaneverket<br>Driverselskap                         | 2004 - 07  |   |
| <b>Utvikle Roa som hovedkommunikasjonsknutepunkt.</b><br>Planavklaring:<br>Forutsetninger for bygging av skystasjon og funksjonsfordeling med Gran når det gjelder overgang til Gjøvikbanen   | <b>Fylkeskommunen</b><br>Kommunene<br>Regionrådet  | 2004 – 05  | Kr 200 000<br>Partnerskap og fylkeskommunale midler   |
| <b>Prosjekt : "Kollektivtransport på Hadeland"</b><br>Regionalt prosjekt for å analysere kollektivtransporten på Hadeland med sikte på bedre ressursutnytting og tilbud. Prosjektet må omfatte busstilbud, (servicebuss, drosje og kobling og/buss)   | Fylkeskommunen<br>Kommunene<br>Regionrådet<br>Bilselskapene<br>Drosjene<br>NSB<br>Driverselskap Gjøvikbanen) | 2004       | Kr 200 000,-<br>Partnerskap og fylkeskommunale midler |

## VEDLEGG I.

### RETNINGSLINJER FOR AREALBRUK.

I retningslinjene konkretiseres konsekvensene av lovgivning og viktige nasjonale og regionale mål og retningslinjer. Planens retningslinjer er ikke juridisk bindende, men skal legges til grunn for fylkeskommunal virksomhet, og være retningsgivende for kommunal og statlig planlegging i regionen.

Retningslinjene tar sitt utgangspunkt i plan- og bygningsloven hvor det i § 19-1 heter at "Fylkesplanleggingen skal samordne statens, fylkeskommunens og hovedtrekkene i kommunenes fysiske, økonomiske, sosiale og kulturelle virksomhet i fylket."

Et annet utgangspunkt er rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging. Her heter det i pkt. 4.1:

"Kommuner, fylkeskommuner og regionale statlige myndigheter bør organisere planleggingen slik at det kan skje en samordning av arealbruken og transportsystemet i tråd med disse retningslinjene.

Prinsippene for en utbyggingsstruktur med bl.a. avgrensning av by og tettstedsområdene, senter/servicestruktur, grøntstruktur og de ulike typer hovedtransport-systemer, bør avklares. Disse prinsippene bør nedfelles i en fylkesdelplan og følges opp i kommuneplanene.

Fylkeskommunen bør ha en sentral rolle som initiativtaker og pådriver i denne samordningen."

I tillegg til fylkesdelplanen er fylkesplanen for Oppland og kommuneplanene for Gran, Jevnaker og Lunner viktige grunnlagsdokumenter for framtidig arealbruk i regionen.

Fylkestinget har videre vedtatt at "Miljøplakat for Oppland fylkeskommune" skal legges til grunn for fylkeskommunens planer og virksomhet.

Det er viktig å skille mellom de føringer for arealbruken som fylkesplan og fylkesdelplaner skal gi og hva som hører hjemme i den enkelte kommuneplan. En vesentlig forskjell mellom de to plantypene er at arealdelen i kommuneplanen er bindende, mens fylkes(del)planer er veiledende.

## Retningslinjer for stedsutvikling/utbyggingsmønster:

- ★ Form og utbyggingsmønster i regionens tettsteder må tilpasses naturlige landskapsmessige avgrensninger og lokal byggeskikk.  
Stedsanalyse bør utarbeides for å ta vare på stedenes særpreget og lokale identitet og før tettstedene utvikles ut over hva som er angitt i eksisterende kommuneplaner.
- ★ Utfylling og fortetting i eksisterende senter/byggeområder må vurderes.  
I tettstedene og i tilknytning til trafikknutepunktene bør det utvikles varierte boligtilbud.
- ★ Regionens gode bo- og oppvekstskvaliteter opprettholdes og videreutvikles ved at det legges til rette for at grendestrukturen med sitt service- og tjenestetilbud består og gis vekstmulighet.
- ★ Muligheten for bruk av kollektiv transport skal tillegges vekt ved videre utbygging.
- ★ Spredt utbygging av bolig- og ervervsbebyggelse tillates der dette ikke går på bekostning av viktige hensyn til grønnstrukturen, slik den er beskrevet i retningslinjer for grønnstruktur seinere i vedlegget.  
Slike områder skal vises i kommuneplanens arealdel, eventuelt vurderes spesielt i egen kommunedelplan for spredt bebyggelse.
- ★ Nye næringsarealer bør lokaliseres langs kommunikasjonsaksene nord– syd og øst – vest.
- ★ Tilgjengelighet for alle skal legges til grunn for planlegging av fysiske tiltak.  
For nye tiltak skal dette tillegges stor vekt.
- ★ Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen skal legges til grunn for planlegging og tiltak i områder som har betydning for barn og unge.
- ★ Det bør tilrettelegges for større samordning av regionale tilbud og tjenester lokalisert til sentrene Jevnaker, Brandbu, Gran og Roa.  
Videreutvikling eller etablering av nye regionale funksjoner skal skje med basis i disse senterne.
- ★ Gran og Jevnaker sentrum settes det ikke øvre grense for størrelse på etablering av kjøpesenter.  
I tettstedene Harestua, Grua, Roa og Brandbu gis det anledning til etablering av kjøpesenter med størrelse inntil 3000 m<sup>2</sup> bruksareal. I de andre tettstedene kan det etableres kjøpesenter med bruksareal på inntil 1500 m<sup>2</sup>.  
(For øvrig henvises det til ”Fylkesdelplan for lokalisering av varehandel i Oppland)

## Retningslinjer for grønnstruktur.

Retningslinjene for grønnstruktur omfatter generelt bygge- og anleggstiltak som ikke er tradisjonell landbruksdrift (tilknyttet stedbunden næring) og som er meldepliktig etter plan- og bygningslovens bestemmelser. Der viktige hensyn og interesser er dokumentert bør disse også vektlegges ved saksbehandling etter annet lovverk.

I områder hvor det er dokumentert viktige hensyn og interesser i forhold til grønnstrukturen, skal gjennomføring av bygge- og anleggstiltak m.v. bare kunne skje etter at avklaring har funnet sted i kommuneplan eller reguleringsplan

- ★ Sammenhengende landbruksområder (jord- og skogbruksområder) er en viktig ressurs. Disse representerer også en rekke miljøgoder for lokalsamfunnet, som nærhet til variert kulturlandskap, rekreasjonsmuligheter, stedsidentifikasjon m.v. I slike områder skal det ikke gjennomføres større bygge- og anleggstiltak, uten at disse på forhånd er godt avklart gjennom kommuneplan og/eller reguleringsplan. Dette omfatter ikke fritidsbebyggelse som er i samsvar med godkjent reguleringsplan.  
Sammenhengende landbruksarealer skal vises i kommuneplanene og gis en entydig avgrensing.
- ★ Landbruksområder med særlige kvaliteter og som i landbruksplanen for H. er gitt høyeste vernestatus (naturlandskap, kulturlandskap og områder med stor betydning for friluftsliv) – vises i kommuneplanene og gis en entydig avgrensing. I slike områder skal det ikke gjennomføres større bygge- og anleggstiltak, uten at disse på forhånd er godt avklart gjennom kommuneplan og/eller reguleringsplan. Områdenes kvaliteter skal vektlegges ved all relevant saksbehandling i tilknytning til utbyggingstiltak.
- ★ Særlig verdifulle naturområder, inkludert særlig verdifulle kulturlandskap, sjø- og vassdragsnære arealer, friluftsområder, verdifulle kulturmiljøer og kulturminner må pleies forsvarlig og skadelige inngrep unngås.
- ★ Større, sammenhengende naturområder bør ikke reduseres.
- ★ Hytte- og fritidsbebyggelse tillates der det ikke går på bekostning av viktige hensyn til landbruksinteresser, vilt, grønnstrukturen og allmennhetens friluftsinnteresser. Slik utbygging bør bygge på klart definerte og langsiktige mål nedfelt i kommuneplanen og må vises i kommuneplanens arealdel, ev. vurderes spesielt i egen kommunedelplan for hytte- og fritidsbebyggelse.
- ★ Hensynet til næringsmulighetene i utmarka som grunnlag for bosetting og arbeid bør tas vare på i kommuneplanene, ved at det legges til rette for miljøbasert næringsutvikling i utmarksområdene.
- ★ Bygg og anlegg for landbruksnæringen er primært regulert gjennom jord- og skogbrukslovene. Det er ønskelig med bedre samordning mellom disse lovene og plan- og bygningsloven. Landbruksnæringen bør i sterkere grad inngå i den samordnede, kommunale arealplanleggingen etter PBL, bl.a. ved at landbruksplaner tas inn som en del av kommuneplanen. Planene bør også omfatte retningslinjer for landbruksveger.
- ★ Forvaltning av viktige naturressurser som sand, grus og grunnvann skal sikres en forsvarlig styring ved at områdene vurderes spesielt i forbindelse revisjoner av arealdel i kommuneplanene.

- ★ I overgangssonen mellom tettsteder/utbyggingsområder og tilstøtende landbruksarealer, bør det ikke forekomme utbygging som kan redusere de kvalitetene som grønnstrukturen representerer. Slike randsoner bør derfor sikres mot tilfeldige bygge- og anleggstiltak i kommuneplanene.
- ★ Gamle ferdselsveger, seterveger og hevdvunne gutuer er viktige kulturminner som i mange områder representerer særlig viktige bindeledd for å få tilgang til skog og utmark, oppnå sammenhengende turvegnett og/eller gang- og sykkelvegnett. Sikring av slike vegger og ev. tilbakeføring av oppdyrkede vegger bør spesielt vurderes i forbindelse med kommunenes arbeid med arealdelen i kommuneplanen.  
I nærområdet til slike vegger skal det tas særlige miljøhensyn. Det er særlig viktig å være restriktiv til alle typer tiltak i vegens nærrområde som kan forringe vegens karakter og egenart.
- ★ Utbyggingstiltak eller større inngrep i naturområdene vil vanligvis utløse krav om reguleringsplan. I slike planer bør det legges vekt på bestemmelser om skånsom og naturtilpasset utbygging, byggeskikk, utforming og hensyn til naturmiljø og friluftsliv.
- ★ I områdene som omfattes av ”Marka i Oslo og nærliggende kommuner” (Jevnaker og Lunner) gjelder det særskilte planbestemmelser som er vedtatt i medhold av plan- og bygningsloven.  
Markagrensen er å forstå som en byggegrense som skal verne Osloområdet mot utbygging. ( – se under.)

#### **Markagrensen:**

Gjelder for Markaområdene (Nordmarka) rundt Oslo-regionen. Området har egne retningslinjer for behandling av saker etter plan- og bygningsloven, som er vedtatt av Miljøverndep. i –86. Bl.a. skal det ikke tillates større tekniske inngrep som bolig- og hyttebygging.

#### **Skogforskriftsgrense:**

For deler av Lunner østås og Nordmarka er det utarbeidet egen forskrift etter Skogbruksloven. Forskriften regulerer hensynet til friluftslivet i skogbruket. Etter frivillig avtale gjelder den også for Mosmoen i Jevnaker.

#### **Retningslinjer for arealbruk langs vassdrag:**

I mange sammenhenger er det knyttet spesielle forhold til arealer langs vann og vassdrag. En har derfor valgt å utforme spesielle retningslinjer for forvaltning av slike areal. Retningslinjene gjelder vann og landområder som naturlig må sies å være en del av vassdraget i økologisk og landskapsmessig forstand. Retningslinjene må brukes skjønnsmessig for mindre vann og vassdrag.

- ★ Plan- og bygningsloven må brukes aktivt for å få en helhetlig vurdering av inngrep i og forvaltning av disse områdene.
- ★ Vassdrag hvor det (etter arealdelen i kommuneplanen) er vedtatt forbud mot bygge- og anleggstiltak i 100-m-sonen, vurderes spesielt i forbindelse med kommunenes arbeid med arealdelen i kommuneplanen. Som hovedregel bør det her være krav om reguleringsplan for anlegg og tiltak nevnt i PBL §§ 81, 86 a, 86 b og 93.

- ★ Hensynet til vann og vassdrag må veie tungt i landbruksplaner og øvrige sektor planer.
- ★ Inngrep som reduserer vassdragets biologiske, estetiske og rekreasjonsmessige verdi må i størst mulig grad unngås.
- ★ Det bør stilles strenge krav til utforming, materialbruk og byggehøyder i byggeområder langs vassdrag, med vekt på estetikk og tilpassing til lokale forhold.
- ★ Bakkeplanering i strandsonen bør begrenses. På landbruksarealer reguleres bakkeplanering etter Forskrift om b.planering. Forskriften skal håndheves strengt.
- ★ Båtplasser bør etableres langs eksisterende brygger.
- ★ Allmennheten må i størst mulig grad sikres adkomst og mulighet for fri ferdsel langs vassdrag.
- ★ Ved nye tiltak bør det legges vekt på at de skal være tilgjengelige for alle.
- ★ Det må legges vekt på å bevare / etablere naturlige kantsoner langs vassdrag. Inngrep nærmere enn 5 m bør unngås.

### **Retningslinjer for transport og kommunikasjoner:**

I rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging heter det i pkt. 3.1:

”Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses.- - ”

Formålet med retningslinjene nedenfor er å bidra til å realisere disse målene på Hadeland.

- ★ Kollektivtrafikken skal vies spesiell oppmerksomhet ved planlegging og gjennomføring av tiltak på vegnettet. Målet skal være å øke tilgjengelighet til kollektive transportmidler og sikkerheten for de reisende ved bl.a., bygging av gangveger, busslommer, leskur og lignende.
- ★ Ved planlegging og anlegg i nye og eksisterende boligområder, næringsarealer og annen trafikkskapende virksomhet, skal det legges til rette for kollektivtransportbetjening.
- ★ Det skal legges til rette for bruk av sykkel langs hovedvegnettet og mellom boligområdene og tettstedene og andre området tilrettelagt for offentlig og privat service.
- ★ Ved planlegging og tiltak i kommunikasjonssystemet skal det tas spesielt hensyn til at Roa er regionens hovedkommunikasjonsknutepunkt og at Gran stasjon har rollen som prioritert stasjon for omstigning fra bane til buss og bil.
- ★ Det skal legges til rette for at viktige transportårer i sekundærvegnettet (fylkesveger og kommunale veger) oppnår samme bestemmelse vedrørende aksellast og vognlengde som tilstøtende riksveg.

## VEDLEGG II

### KILDER:

Ved utarbeidelse av planen er det hentet opplysninger fra mange kilder. De viktigste av disse er nevnt under. Når opplysninger er hentet fra kilder som er nevnt under er det i planen ikke ført opp henvisninger til disse.

- ★ Plan- og bygningsloven. MD. Lov av 14.06.85.
- ★ Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging. MD. Rundskriv T5/93.
- ★ Fylkesdelplan for Hadeland 1995-2010.
- ★ Fylkesplan for Oppland 2000-2003.
- ★ Kommuneplan for Gran 1998 - 2010.
  - Langsiktig del 1998.
  - Arealdel 2001.
- ★ Kommuneplan for Jevnaker 2003-2014
  - Langsiktig del m/arealdel 2003.
- ★ Kommuneplan for Lunner 2000-2011
  - Langsiktig del m/arealdel 2000.
- ★ Strategisk Næringsplan for Hadeland, 1994.
- ★ Strategisk Næringsplan for Hadeland Næringssselskap, 2000-2005. Utkast, 1999.
- ★ Liv og livskvalitet i Oppland. FoU 12/98 fra Agderforskning. Revidert utgave 1999. M/separate prosjektrapporter for Gran og Jevnaker.
- ★ Pendlerundersøkelse i Lunner kommune Oppland Bedriftsutvikling as. 2001.
- ★ Innlandsindeksen 2002. Østlandsforskning 2002.
- ★ St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002 – 2011.
- ★ Handlingsprogram for strekningsvise investeringer på stamvegnettet 2002-2001. Vegdirektoratet 2001.
- ★ Forslag til Nasjonal transportplan 2006 – 2015. Mai 2003.
- ★ Regional analyse og scenarier for Østlandet. ØstlandsSamarbeidet 1999.
- ★ Regional utvikling på Østlandet – Felles handlingsprogram. ØstlandsSamarbeidet 2001.
- ★ Felles planprosjekt for samferdsel og infrastruktur. ØstlandsSamarbeidet 2001.
- ★ Strategisk kollektivplan for Østlandet. ØstlandsSamarbeidet 2002.
- ★ Næringsanalyse for Østlandet. Rapport IV: Perioden 1996-2001. Østlandssamarbeidet 2003

- ★ Grunnlagsdokument for arbeidet med Fylkesdelplan for Hadeland, jan. 2002.  
Sammenstilling av statistiske opplysninger framskaffet av  
Oppland fylkeskommune og Statens vegvesen, Oppland.  
Kilder:
  - SSB.
  - Østlandsforskning.
  - SINTEF
  - Credit Inform
  - Market Inform
- ★ Statistikk fra Statistisk sentralbyrå (SSB)  
Statistikbanken 2003
- ★ Hvordan skapes nye arbeidsplasser ?  
Lysark utarbeidet av professor Olav R. Spilling, Handelshøyskolen BI.  
Presentert på prosessmøte, Randsvangen, 27.09.02.
- ★ Entreprenørskap i Hadeland. Av Edel Lise Josten og Janette Osland Steinvik.  
Eksamensoppgave i samfunnsplanlegging v/Høyskolen i Lillehammer.



DET KONGELIGE  
MILJØVERNDEPARTEMENT

Statssekretæren

200301811-23  
123

21/5-04  
PLM/

Oppland fylkeskommune  
Plan og miljø  
Serviceboks  
2626 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref  
200401230-/KMS

Dato 14 MAI 2004

## Godkjenning av fylkesdelplan for Hadeland 2004-2015

Miljøverndepartementet viser til brev fra Oppland fylkeskommune datert 26. mars d.å. med oversendelse av Fylkesdelplan for Hadeland 2004-2015 for sentral godkjenning.

Planen er behandlet i samråd med Arbeids- og administrasjonsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Landbruksdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Samferdselsdepartementet og Utdannings- og forskningsdepartementet.

Vedtak:

**Med de forbehold og merknader som er nevnt nedenfor, godkjenner Miljøverndepartementet i medhold av § 19-4 i plan- og bygningsloven og kongelig resolusjon av 16. mars 1990, fylkesdelplan for Hadeland 2004-2015, vedtatt av fylkestinget 8. mars 2004.**

### Departementenes merknader:

Fylkesdelplanen for Hadeland er et oversiktlig og gjennomarbeidet dokument som har vært utarbeidet i en bred regional planprosess preget av medvirkning og samarbeid. Det er særlig positivt at utfordringene i barne- og ungdomspolitikken behandles i en tverrfaglig og regional sammenheng hvor også frivillige lag, organisasjoner og representanter fra Barn- og unges kommunestyre deltar i planarbeidet og i gjennomføringen.

Planen fremstår som et godt utgangspunkt for å utvikle Hadeland-regionen som en attraktiv boregion. Hovedtema i planen er barn og unge, kompetanse og næring samt areal og transport. I tillegg fokuseres det på konkurranseprofil for Hadeland, Hadeland i et Østlandsperspektiv, Boregion Hadeland og pendling. Handlingsprogrammet er innarbeidet i planen og viser forslag til tiltak, ansvarlige for gjennomføring, finansiering og tid. Dette er viktig for å sikre en god gjennomføring av planen.

Miljøverndepartementet slutter seg til fylkesdelplanens forslag til tema og retningslinjer for arealbruk. Det er positivt at det i de vedtatte retningslinjene fremgår at tilgjengelighet for alle skal legges til grunn for planlegging av fysiske tiltak, og at dette skal tillegges stor vekt for nye tiltak.

Departementene understreker betydningen av at omgivelsene tilrettelegges slik at det blir enklere for alle å velge en aktiv livsstil og inkludere fysisk aktivitet i daglige rutiner. Fysisk aktivitet og naturopplevelser er en kilde til helse og livskvalitet og et sentralt virkemiddel i folkehelsearbeidet. Det vil bli prioritert å arbeide videre med den sektorovergripende samfunns- og arealplanleggingen slik at miljø og helse vektlegges i plan- og konsekvensutredninger.

Hadeland-regionen har en mosaikkpreget driftsstruktur med større og mindre gårdsbruk som gir et variert og nasjonalt viktig kulturlandskap. I tillegg har regionen store areal hvor jordressursene er av nasjonal verdi.

Norge har ratifisert Den Europeiske Landskaps-konvensjonen som trådte i kraft 1. mars 2004. Konvensjonens hovedintensjon er å styrke ivaretagelsen av landskap gjennom vern, forvaltning og planlegging. Dette vil føre til et sterkere fokus på verdiene i landskapet. Det er en målsetting at Norge, i tråd med FN-konvensjonen om biologisk mangfold, skal stanse tapet av biologisk mangfold innen 2010.

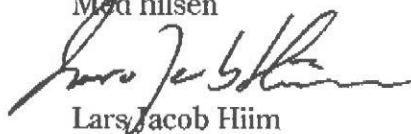
Departementene har også merket seg at Oppland fylkeskommune har et bevisst og aktivt forhold til bruken av bioenergi. En satsing på bioenergi er et selvstendig mål for Regjeringen, og er en bevisst næringspolitisk satsing for å skape inntekter og arbeidsplasser knyttet til landbruket. Departementene ønsker også at kulturlandskapsarbeidet i økende grad skal ses i sammenheng med denne satsingen.

Departementene gjør oppmerksom på at Oppland i sin videre planlegging og oppfølging av fylkesdelplanen, vil måtte forholde seg til den nylig fremlagte stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan, jr. *St meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015*.

## Avslutning

Det gjøres oppmerksom på at godkjenningen av fylkesdelplan for Hadeland 2004-2015, ikke omfatter konkret ressursbruk. Prioritering og tildeling av ressurser følges opp gjennom de årlige budsjettprosessene. Det forutsettes at fylkeskommunen tar kontakt med berørte statlige myndigheter for å sikre gjennomføring av planens strategier og tiltak. Fylkesdelplanen er ikke juridisk bindende, men vil kunne være grunnlag for innsigelse til de kommunale arealplanene.

Mød hilsen



Lars Jacob Hiim

### Kopi til:

Direktoratet for Naturforvaltning  
Riksantikvaren  
Arbeids- og administrasjonsdepartementet  
Kommunal- og regionaldepartementet  
Landbruksdepartementet  
Nærings- og handelsdepartementet  
Barne- og familiedepartementet  
Utdannings- og forskningsdepartementet  
Samferdselsdepartementet