

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
011/17	Eldrerådet	PS	21.03.2017
013/17	Råd for menneske med nedsett funksjonsevne	PS	20.03.2017
021/17	Levekårsutvalet	PS	21.03.2017
030/17	Formannskapet	PS	23.03.2017
	Kommunestyret	PS	
029/17	Plan- og miljøutvalet	PS	22.03.2017

Saksbehandlar	ArkivsakID
Arne Eikefet	15/3207

Høyring av planforslag - Regional transportplan Hordaland 2018-2029

Vedlegg :

Vedk Regional transportplan (RTP) Hordaland 2018-2029 vedtatt i fylkesutvalet 29. januar 2016
Vedr høring på Regional Transportplan for Hordaland 7 mars 2017
Innspeil til Regional Transportplan for Hordaland
Brev om innspel til Regional Transportplan for Hordaland
Lindstallen Fv 393 bilde 1

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

Lindås kommune har følgjande hovudkommentarar til planforslaget til Regional transportplan (RTP) for Hordaland 2018 – 2029, - sjå elles vurderinga i saka:

1. RTP må ha større tyngde som innspelsdokument til Nasjonal transportplan når det gjeld ny E39 gjennom nordre Åsane.
2. RTP må i samarbeid med Staten påta seg ansvar for å framskunde utviklinga av ein framtidsretta kollektivtransport på fjordsystemet i Bergensområdet.
3. RTP må sterkare definere punktutbetningsopplegget på fylkesvegane for å få til enkle og avgrensa lokale løysingar med stor vekt på kostnadseffektivitet.
4. RTP må sterkare omtale og prioritere eit innfartsparkeringsopplegg som bygger opp under eit framtidig kollektivtilbod i områder med spreidd busetnad.

.....

Råd for menneske med nedsett funksjonsevne - 013/17

RMNF - behandling:

Rådet peikar på: I RTP må følgande vise igjen som prioriteringar i handlingsprogrammet - viser til punkt om særlige RMNF-tema.

Samrøystes vedteke.

RMNF - vedtak:

Rådet peikar på: I RTP må følgande vise igjen som prioriteringar i handlingsprogrammet - viser til punkt om særlige RMNF-tema.

Levekårsutvalet - 021/17

LE - behandling:

Ettersendt sak "Høyring av planforslag - Regional transportplan Hordaland 2018-2029" vart handsama i møte.

Orientering til saka v/prosjektleder Arne Eikefet

Fellesframlegg, tilleggspunkt til rådmannen sitt framlegg:

- *Lindås kommune vil ha støtte for å gjera om f.v. 57 Knarvik-Mongstad til riksveg. Grunngeving: På denne vegen er det stor trafikk i samband med industrien i Mongstadorrådet.*
- *Ein ønskjer å styrke universelt utforma samferdsle og helsefremjande samfunnsplanlegging.*

Framlegget vart samrøystes vedteke.

LE - vedtak:

Uttale i Levekårsutvalet - 21.03.2017:

Lindås kommune har følgjande hovudkommentarar til planforslaget til Regional transportplan

(RTP) for Hordaland 2018 – 2029, - sjå elles vurderinga i saka:

1. RTP må ha større tyngde som innspelsdokument til Nasjonal transportplan når det gjeld ny E39 gjennom nordre Åsane.
2. RTP må i samarbeid med Staten påta seg ansvar for å framskande utviklinga av ein framtidsretta kollektivtransport på fjordsystemet i Bergensområdet.
3. RTP må sterkare definere punktutbetningsopplegget på fylkesvegane for å få til enkle og avgrensa lokale løysingar med stor vekt på kostnadseffektivitet.
4. RTP må sterkare omtale og prioritere eit innfartsparkeringsopplegg som bygger opp under eit framtidig kollektivtilbod i områder med spreidd busetnad.
5. Lindås kommune vil ha støtte for å gjera om f.v. 57 Knarvik-Mongstad til riksveg. Grunngeving: På denne vegen er det stor trafikk i samband med industrien i Mongstadområdet.
6. Ein ønskjer å styrke universelt utforma samferdsle og helsefremjande samfunnsplanlegging.

Plan- og miljøutvalet - 029/17

PM - behandling:

Orientering til saka v/prosjektleder Arne Eikefet

Rådmannen sitt framlegg med tilleggspunkt og endring vart samrøystes vedteke.

PM - vedtak:

Uttale i Plan- og miljøutvalet - 22.03.2017:

Lindås kommune har følgjande hovudkommentarar til planforslaget til Regional transportplan (RTP) for Hordaland 2018 – 2029, - sjå elles vurderinga i saka:

1. RTP må ha større tyngde som innspelsdokument til Nasjonal transportplan når det gjeld ny E39 gjennom nordre Åsane.

2. RTP må i samarbeid med Staten påta seg ansvar for å framskunde utviklinga av ein framtidsretta kollektivtransport på fjordsystemet i Bergensområdet.
3. RTP må sterkare definere punktutbetningsopplegget på fylkesvegane for å få til enkle og avgrensa lokale løysingar med stor vekt på kostnadseffektivitet.
4. RTP må sterkare omtale og prioritere eit innfartsparkeringsopplegg som bygger opp under eit framtidig kollektivtilbod i områder med spreidd busetnad.

Endring i pkt 3.

RTP må sterkare definere punktutbetningsopplegget på fylkesvegane for å få til enkle og avgrensa lokale løysinga, for å auka trafikktryggleiken.

Justert punkt 4.

RTP må sterkare omtale og prioritere eit innfartsparkeringsopplegg som bygger opp under eit framtidig kollektivtilbod til og frå distrikta utanfor kommunesentra.

Nytt punkt 5:

RTP må ta større hensyn til forskjeller mellom distrikt og by/tettbygd strøk, til dømes under «overordna mål» hvor vekst i persontransport skal skje ved kollektivtrafikk, sykkel og gange i Bergensområdet. Vekst i kommuner med mye distrikt og lange avstander vil ikke forekomme kun med gang og sykkelvei.

Nytt punkt 6:

Strekninga Lunde-Årås på Fv. 565 må leggjast inn som veg på det overodna fylkesvegnettet i punkt 5.5.2 i RTP. Med bakgrunn i kriteria punkt 5.5.1. i planprogrammet.

Strækninga Vågseidet-Eikangervåg Fv. 399 og 396 og 397 må leggjast inn som veg på det overodna fylkesvegnettet punkt 5.5.2 i RTP. Med bakgrunn i kriteria punkt 5.5.1. i planprogrammet.

Nytt punkt 7:

En mulig samlokalisering av E39 og Fv. 57 gjennom regionsenteret Knarvik må innarbeidast i planen.

Formannskapet - 030/17

FO - behandling:

Uttale i Plan- og miljøutvalet - 22.03.2017:

Lindås kommune har følgjande hovudkommentarar til planforslaget til Regional transportplan

(RTP) for Hordaland 2018 – 2029, - sjå elles vurderinga i saka:

1. RTP må ha større tyngde som innspelsdokument til Nasjonal transportplan når det gjeld ny E39 gjennom nordre Åsane.
2. RTP må i samarbeid med Staten påta seg ansvar for å framskande utviklinga av ein framtidsretta kollektivtransport på fjordsystemet i Bergensområdet.
3. RTP må sterkare definere punktutbetningsopplegget på fylkesvegane for å få til enkle og avgrensa lokale løysingar med stor vekt på kostnadseffektivitet.
4. RTP må sterkare omtale og prioritere eit innfartsparkeringsopplegg som bygger opp under eit framtidig kollektivtilbod i områder med spreidd busetnad.

Endring i pkt 3.

RTP må sterkare definere punktutbetningsopplegget på fylkesvegane for å få til enkle og avgrensa lokale løysingar, for å auka trafikktryggleiken.

Justert punkt 4.

RTP må sterkare omtale og prioritere eit innfartsparkeringsopplegg som bygger opp under eit framtidig kollektivtilbod til og frå distrikta utanfor kommunesentra.

Nytt punkt 5:

RTP må ta større hensyn til forskjeller mellom distrikt og by/tettbygd strøk, til dømes under «overordna mål» hvor vekst i persontransport skal skje ved kollektivtrafikk, sykkel og gange i Bergensområdet. Vekst i kommuner med mye distrikt og lange avstander vil ikke forekomme kun med gang og sykkelvei.

Nytt punkt 6:

Strekninga Lunde-Årås på Fv. 565 må leggjast inn som veg på det overodna fylkesvegnettet i punkt 5.5.2 i RTP. Med bakgrunn i kriteria punkt 5.5.1. i planprogrammet.

Strekninga Vågseidet-Eikangervåg Fv. 399 og 396 og 397 må leggjast inn som veg på det overodna fylkesvegnettet punkt 5.5.2 i RTP. Med bakgrunn i kriteria punkt 5.5.1. i planprogrammet.

Nytt punkt 7:

En mulig samlokalisering av E39 og Fv. 57 gjennom regionsenteret Knarvik må innarbeidast i planen.

FO nytt punkt 8:

Lindås kommune vil ha støtte for å gjera om Fv.57 Knarvik-Mongstad til riksveg. Grunngeving: på denne vegen er det stor trafikk i samband med industrien i Mongstadområdet.

FO nytt punkt 9:

Ein ønskjer å styrke universell tilkomst til kollektiv tilbod og helsefremjande samfunnsplanlegging.

Framlegg punkt 1-9 vart samrøystes vedteke.

FO nytt punkt 10:

Viser til Regional Transportplan 2013-2024 – Handlingsprogram 2015-2017 der Tverrsambandet (Sambandet Vest) er omtala. Prosjektet vil gje eit nytt samband mellom Øygarden/Askoy og Nordhordland. Det vil også kunne avlaste Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk. Eit interkommunalt selskap Sambandet Vest AS arbeider for å få realisert prosjektet med bompengar og fylkeskommunale midlar.

I pågåande kommunesamanslåingsprosess mellom Radøy, Meland og Lindås, er dei tre kommunane tildelt midlar frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet som skal målrettast mot infrastrukturtiltak som kan binda dei tre kommunane tettare saman.

Ytterligere midlar vert omsøkt, og midlane skal nyttast til planprosessar knytt til Sambandet Vest AS, og då med samanbinding av Radøy og Meland spesielt.

Sambandet Vest vert ein viktig omkjøringsveg og eit viktig trafikksikringsprosjekt. Vegen representerer eit alternativ til Hagelsundsbrua, og vert ein del av eit framtidig ringvegprosjekt i Nordhordland.

Ein ønskjer difor at Sambandet Vest vert tatt med i RTP Hordaland 2018 – 2029

Ein ber også fylkeskommunen merka seg at Radøy kommune har fatta positivt vedtak for oppstart av naudsynte planprosessar knytt til samanbinding av Meland og Radøy. Meland kommunestyre har i samband med igangsetting av arbeidet med planprogram for rullering av kommuneplan sin arealdel peika ut Sambandet Vest AS sitt val av vegløysningar over Meland som eit av dei prioriterte tiltaka.

Punkt 10 vart vedteke med 9 røyster, mot S.Toft V.

FO - vedtak:

Lindås kommune har følgjande hovudkommentarar til planforslaget til Regional transportplan (RTP) for Hordaland 2018 – 2029, - sjå elles vurderinga i saka:

1. RTP må ha større tyngde som innspelsdokument til Nasjonal transportplan når det gjeld ny E39 gjennom nordre Åsane.
2. RTP må i samarbeid med Staten påta seg ansvar for å framskunde utviklinga av ein framtidretta kollektivtransport på fjordsystemet i Bergensområdet.
3. RTP må sterkare definere punktutbetningsopplegget på fylkesvegane for å få til enkle og avgrensa lokale løysinga, for å auka trafikktryggleiken.
4. RTP må sterkare omtale og prioritere eit innfartsparkeringsopplegg som bygger opp under eit framtidig kollektivtilbod til og frå distrikta utanfor kommunesentra.
5. RTP må ta større hensyn til forskjeller mellom distrikt og by/tettbygd strøk, til dømes under

«overordna mål» hvor vekst i persontransport skal skje ved kollektivtrafikk, sykkel og gange i Bergensområdet. Vekst i kommuner med mye distrikt og lange avstander vil ikke forekomme kun med gang og sykkelvei.

6. Strekninga Lunde-Årås på Fv. 565 må leggjast inn som veg på det overodna fylkesvegnettet i punkt 5.5.2 i RTP. Med bakgrunn i kriteria punkt 5.5.1. i planprogrammet.

Strekninga Vågseidet-Eikangervåg Fv. 399 og 396 og 397 må leggjast inn som veg på det overodna fylkesvegnettet punkt 5.5.2 i RTP. Med bakgrunn i kriteria punkt 5.5.1. i planprogrammet.

7. En mulig samlokalisering av E39 og Fv. 57 gjennom regionsenteret Knarvik må innarbeidast i planen.

8. Lindås kommune vil ha støtte for å gjera om Fv.57 Knarvik-Mongstad til riksveg. Grunngeving: på denne vegen er det stor trafikk i samband med industrien i Mongstadområdet.

9. Ein ønskjer å styrke universell tilkomst til kollektiv tilbod og helsefremjande samfunnsplanlegging. Framlegg punkt 1-9 vart samrøystes vedteke.

10. Viser til Regional Transportplan 2013-2024 – Handlingsprogram 2015-2017 der Tverrsambandet (Sambandet Vest) er omtala. Prosjektet vil gje eit nytt samband mellom Øygarden/Askøy og Nordhordland. Det vil også kunne avlaste Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk. Eit interkommunalt selskap Sambandet Vest AS arbeider for å få realisert prosjektet med bompengar og fylkeskommunale midlar.

I pågåande kommunesamanslåingsprosess mellom Radøy, Meland og Lindås, er dei tre kommunane tildelt midlar frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet som skal målrettast mot infrastrukturtiltak som kan binda dei tre kommunane tettare saman. Ytterligere midlar vert omsøkt, og midlane skal nyttast til planprosessar knytt til Sambandet Vest AS, og då med samanbinding av Radøy og Meland spesielt.

Sambandet Vest vert ein viktig omkjøringsveg og eit viktig trafikksikringsprosjekt. Vegen representerer eit alternativ til Hagelsundsbrua, og vert ein del av eit framtidig ringvegprosjekt i Nordhordland.

Ein ønskjer difor at Sambandet Vest vert tatt med i RTP Hordaland 2018 – 2029

Ein ber også fylkeskommunen merka seg at Radøy kommune har fatta positivt vedtak for oppstart av naudsynte planprosessar knytt til samanbinding av Meland og Radøy. Meland kommunestyre har i samband med igangsetting av arbeidet med planprogram for rullering av kommuneplan sin arealdel peika ut Sambandet Vest AS sitt val av vegløysningar over Meland som eit av dei prioriterte tiltaka.

Saksopplysningar:

Politisk handsaming

Saka skal til uttale i Eldreråd, Råd for menneske med nedsett funksjonsevne, Levekårsutvalet og Plan- og miljøutvalet.

Saka skal til innstilling i Formannskapet

Saka skal avgjerast i Kommunestyret

Bakgrunn

Planforslag til Regional transportplan Hordaland (RTP) 2018-2029 er no på høyring, jamfør vedtak i Fylkesutvalet 23. februar 2017. Kommunar, statlege etatar, organisasjonar og andre interesserte er invitert til å komme med innspel til utvikling av transportsektoren i Hordaland. Høyringa er open for alle.

Innhald

Regional transportplan Hordaland 2018-2029 er ei rullering av Regional transportplan Hordaland 2013-2024 og er ein langsiktig regional strategiplan for utvikling av transportsektoren i Hordaland. Planen inneheld måltil alle relevante delar av transportsystemet, samt strategiar, overordna prioriteringar og tiltak som viserkorleis måla skal følgjast opp. Planen legg grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak, samstundes som den skal gje innspel og føringar til prosessar som gjeld Hordaland, men som ligg utanfor fylkeskommunen sitt direkte ansvarsområde.

Prosess med investeringsprogram kjem til hausten

Handlingsprogram for RTP omhandlar aktuelle utgreiings- og utviklingsoppgåver, omtalt som tiltak, og er vedlegg i planforslaget. I tillegg vert det utarbeida eit eige investeringsprogram for fylkesvegnettet, som skal på høyring hausten 2017. Prioritering av konkrete prosjekt, basert på føringar i RTP, vert presentert i investeringsprogram for fylkesvegnettet.

Om tilhøve til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP) er sendt ut på ei avgrensa høyring i perioden 20. februar til 1. april 2017. I Lindås vert RATP handsama parallelt med RTP, men i eige sak.

Informasjon om planarbeidet er tilgjengeleg på fylkeskommunen sine heimesider: www.hordaland.no.

Kap. 7 i RTP, Transport i Bergensområdet, og kap. 4.3 i RATP, Regionalt transportsystem, er utarbeida som eit felles kapittel for desse to planane. Eventuelle endringar, som følgje av høyringa, skal koordinerast fram mot endeleg vedtak av begge planane i fylkestinget i juni 2017.

Særskilte tema og spørsmål i høyringa

Med endring i opplegg for og utforming av handlingsprogram og investeringsprogram, vert det lagt opp til eit skilje mellom strategiske diskusjonar og prioritering av konkrete prosjekt. Planforslaget er i all hovudsak eit overordna strategisk dokument. Fylkeskommunen ønskjer i særleg grad innspel på mål, strategiar, overordna prioriteringar og tiltak.

Overordna mål

Overordna mål for RTP; Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet. Klimaplan for Hordaland har eit mål om å redusere utsleppav klimagassar med 30 % frå 1991 til 2030 . For å redusere utslepp frå transportsektoren er det fastsett fire strategiar

- klimavennleg utbyggingsmønster,

- fremje sykkel, gange og kollektiv,
- avgrense biltrafikken og
- overgang tillåg- og nullutsleppsteknologi.

Verknad av planen

Planen er eit grunnlag for å reise motsegn til kommunale planforslag for dei styresmakter som vert råka og har motsegnrett. Motsegn skal berre nyttast når kommunale arealplanar er i strid med viktige nasjonale og regionale interesser, og skal alltid vurderast heilskapleg, med ei konkret grunngjeving.

Mål for fylkesvegnettet

Hordaland skal ha eit trafiksikkert og framkomeleg fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnettskal styrkast med mål om å stoppe veksten i forfallet.

Mål for transport i Bergensområdet

Bergensområdet, som i denne samanheng inkluderer mellom anna Lindås kommune, skal ha eit effektivt transportsystem som gir miljøvennleg og trygg transport, god mobilitet og tilgjenge til viktige reisemål.

Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange (Regional areal- og transportplan for Bergensområdet).

Mål for regionsenter

Regionsenter som t.d Knarvik, skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvennleg transport i, til og frå sentrum. (Regional plan for attraktive senter i Hordaland).

Mål for statlege ansvarsområde

Hordaland fylkeskommune skal fremje regionale interesser innan samferdselsområdet.

Mål for lågutsleppssamfunnet

Overgang til låg- og nullutsleppsteknologi.

Sårbart vegsystem rundt Bergen

Spesielt sårbar infrastruktur som t.d. Hagelsundbrua og Nordhordlandsbrua er framstilt på kart i planen. Spesielt sårbart vegsystem der det ofte oppstår kø viser vegar i sentrale Bergen og mot Sotra, medan E39 mellom Nyborg og Nordhordland berre er omtala med manglande kapasitet.

I motsetnad til ein del andre strekk er det heller ikkje omtala noko reserveløysing eller omkjøringsveg mellom Nordhordland og Bergen.

Økonomiske rammer

Dei udisponerte midlane innanfor den samla økonomiske ramma, vil bli fordelt i investeringsprogram for Fylkesvegnettet til ulike programområder utanom Bergen som gang- og sykkeltiltak, terminalar og haldeplassar. Utanom bompengepakane er det ikkje rom for å sette i gang større nye enkeltståande investeringsprosjekt på fylkesvegnettet fullfinansiert med fylkeskommunale midlar i perioden 2018–2021.

Det eksisterer imidlertid ein del andre finansiseringskjelder som er omtala i planframlegget.

Fylkesvegnettet, hovedmål

Hordaland skal ha eit trafiksikkert og framkomeleg fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnettskal styrkast med mål om å stoppe veksten i forfallet.

Mål for transport i Bergensområdet, - inkl Lindås

Bergensområdet skal ha eit miljøvennleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Veksten i persontransporten skal takast med

kollektiv, sykkel og gange.

Tiltaksområde for nullvekst

Nullvekst i personbiltransporten representerer eit trendbrot i bruk og tilgjenge for privatbilen. Ei slik omlegging av reisevanene vil vere krevjande og vil innebere ei endring av folk sin kvardag. Sentrale deler av Bergensområdet har allereie begynt på dette trendbrotet gjennom suksessen til Bybanen og andre bystamliner for kollektivtrafikken. På sentrale strekningar er kollektivtilbodet allereie av ein slik kvalitet at det er konkurransedyktig med privatbilen. For å nå mål om eit berekraftig transportsystem i Bergens- området og nullvekst i personbiltransporten vil det vere naudsynt å ta kraftige grep sentralt og samstundes tillate noko auke i personbiltransporten i dei ytste områda. Dette inkluderer mellom anna areala i Lindås.

Strategi for båt

I Miljøstrategi for Skyss er det vist til at fornying av båtar er kostnadskrevjande og må gå føre seg over lengre tid. Vidare er det vist til at så lenge utsleppa og kostnadane med båt er høge som i 2014, vil Skyss vere restriktiv med å tilrå nye båtruter der ein har eit konkurransedyktig alternativ med buss. Det er fleire pågåande prosjekt i fylket for tida, med mål om i større grad å nytte sjøen som transportåre. Maritime CleanTech har fått forskingsmidlar til miljøvenlege hurtigbåtar og byorienterte løysingar, med Askøy-sentrum som døme. Ei vidare konkretisering av dei strategiske føringane vil bli utgreidd i ein Trafikkplan for båttilbodet i fylket (forventa vedtak hausten 2017). Trafikkplanen vil gi tilråding om framtidige båtsamband i fylkeskommunale regi, der også omsynet til reduksjon av klima- og miljøutslepp inngår i vurderingane. Det skjer store endringar på motor og teknologi som kan endre omfang av framtidig rutetilbod på sjø.

Innfartsparkering

Rammene for innfartsparkering er lagt i Strategi for innfartsparkering. For å oppnå ønska effekt må innfartsparkering lokaliserast opp mot hovudstrukturen for kollektivsystemet. Utgangspunkt for lokalisering og vidare utvikling av innfartsparkering vil i hovudsak vere by- og regionstamlinenettet i Bergen og Bergensområdet. Alle innfartsparkeringssområde bør leggje til rette for rikeleg med kapasitet for sykkelparkering, for å stimulere til at fleire nyttar sykkel i kombinasjon med kollektivtransporten.

Vurdering

Framlegget til RTP er eit svært omfattande dokument som er konsentrert framstilt på 90 sider med tekst, tabellar og kart.

Framlegget har basis i vedtekne og forpliktande nasjonale og regionale føringar, som til dømes Parisavtalen om reduksjon i CO₂-utslepp og Regional Planstrategi for Hordaland. På dette grunnlaget er planframlegget eit grundig og faglig solid gjennomført dokument. At alt her ikkje fell heldig ut for Lindås er ei anna sak.

RTP-framlegget inneheld ei mengd mål, strategiar og tiltak for ulike plantema innanfor transport i Hordaland, men til forskjell frå tidlegare er investeringsdelen med framlegg til fordeling av midlar skilt ut for utarbeiding og politisk handsaming til hausten. Dette gjer det utfordrande å vurdere i kva grad dei ulike målområda egentlig blir konkret prioritert, eller om det er ein del mål som er meir av visjonær art.

Eit tilhøve ved planen som er meir konkret er at overordna mynde kan nytte planen til å reise motsegn mot kommunale planforslag som strir mot føringane i vedteken RTP.

Dette gjeld i vesentlig grad i arealplanar og vert omtala i eige politisk sak om Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

Den økonomiske realiteten er ikkje oppløftande der td. fylkesvegnettet i Hordaland er opplyst å ha eit vedlikehaldsetterslep på 7,3 milliardar kroner. Med gjeldande økonomiplan vil dette i

praksis auke dei neste åra. For Lindås er dette særst urovekkande, då kommunen ikkje berre har eit omfattande fylkesvegnett, men også er avhengig av ein svært sårbart statleg vegsystem over Hagelsundbrua, Nordhordlandsbrua og gjennom Åsane. E39 har her ingen brukbare omkjøringsveggar på fylkesvegnettet, noko ein har i mange andre deler av Hordaland. For vårt område vert det vist til at ei full krise her må løysast med ferje/båt. Her burde RTP-framlegget vore langt tyngre i sin oppbygging mot prioriteringane i Nasjonal transportplan, NTP.

Dette gjeld både den nasjonale og regionale prioriteringa av utbygging av ny E39 gjennom Åsane samt etablering av eit snarleg, robust og døgnbasert, moderne båttilbod Bergen – Nordhordland. Dette siste bør vere ei tung statleg oppgåve å prioritere ei generell nasjonal utvikling av, både teknologisk og økonomisk.

RTP er eit tungt innspelsdokument mot NTP. Gjeldande innspel med krav om oppstart i 2018-20 er ferjefri E39, Bymiljøavtale i Bergen, Sotrasambandet og E16/Vossabanen, altså prosjekt utanom Lindås. Vidare er såkalla kontaktutval etablert for mange vegutbyggingar i fylket, men alle desse ligg sør eller aust for Bergen. Ingen mot nord og Lindås. Det er difor eit spørsmål om Lindås stiller med nok tyngde i å få framdrift i statlege utbyggingar i og nær kommunen, eller om her er rom for auka innsats.

Ettersom Lindås har eit svært omfattande fylkesvegnett er mål og strategiar for dette viktig som grunnlag for konkrete bevilgningar til vårt distrikt. Planframlegget legg opp til ei prioritering av vedlikehald av vegane, framfor nye større vegprosjekt. Det overordna nettet, som td Fv57 til Mongstad skal ha samanhengande god standard og minimum tilsvarande utbetningsstandard. Det øvrige fylkesvegnettet, som ein har aller mest av i Lindås, skal utbetrast ved å sikre særleg utsette punkt. Basert på at tilgjengelige midlar er alt for små, er dette prinsippet noko Lindås kommune har arbeidd for lenge: Enkle punktutbetningar til ein akseptabel og avgrensa standard og med tilhøyrande låg kostnad og som kjem flest mogeleg til gode.

Innspelet frå Ostereidet bygdelag underbyggjer også dette med å prioritere utbetningar der deg ferdast mange sårbare trafikkantar.

For å få ned personbiltransporten mellom Nordhordland og Bergen, samtidig som ein har fleksibilitet og mobilitet i den regionale arbeidsmarknaden, må den regionale busstamlinena vere konkurransedyktig med privatbilen. Dette bør gjerast ved å auka attraktiviteten på busstransporten framfor å auka restriksjonane på biltrafikken. Utbygging av innfartsparkering, høg frekvens og stor kapasitet på bussane, samt god og føreseieleg framkomst er viktige stikkord her.

Regionsenteret Knarvik må alltid ha sentralt lokalisert knutepunkt for kollektivtransport som sikrar enkelt og effektivt byte mellom ulike transportmiddel, inkludert god og funksjonell innfartsparkering. Dette må også sikrast i alla faser av transformasjonen av Knarvik til by.

Frå Knarvik og utover i distriktet er det regionstamliner austover langs E39, langs Fv57 til Mongstad og Fv 565 til Manger. Utover dette er det trafikkgrunnlaget som er førande for rutetilbodet. Områder med spreidd busetnad har difor ofte berre tilbod til arbeidsreisande i tillegg til eit minimumstilbod på dagtid. I tynt befolka områder utgjer skulerutene det aller meste av tilbodet. I praksis vert reisene i slike områder hovudsakelig basert på bruk av personbil. For at endre dette må det etablerast meir desentralisert innfartsparkering for privatbil og sykkel, både på det øvrige fylkesvegnettet og særleg langs det overordna nettet med regionstamliner.

RTP inneheld oversikt over ei mengd utgreiingar og rapportar som skal produserast i 2017 og 2018. Ny E39 gjennom Åsane nord vil ta mange år å få på plass. Ei konsekvensutgreiing av denne konstateringane, inkludert samfunnskostnader og samfunnstryggleik, burde også vore ei naturleg utgreiing medan Lindås kommune legg tyngde bak i å få vegen bygd snarast.

[Høringsbrev frå Hordland Fylkeskommune](#)

[Høyring - Regional transportplan Hordaland 2018-2029](#)

.....