

# Sakspapir

<b>Saksbehandlar</b>	<b>Arkiv</b>	<b>ArkivsakID</b>
Anny Bastesen	FE - 121	15/2396

<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Type</b>	<b>Dato</b>
103/2015	Kommunestyret	PS	25.11.2015

## Høyring - Planprogram for regional transportplan Hordaland 2018 - 2029 (RTP)

### Vedlegg:

Regional transportplan Hordaland 2018 - 2029 - Høyring av framlegg til planprogram  
Retting - Planprogrammet for Regional transportplan 2018-2029

### Saksopplysningar:

#### Bakgrunn

Den første Regional transportplan for Hordaland (RTP) vart vedteken i 2012, for perioden 2013 – 2024. Planen skal i utgangspunktet rullerast kvart 4. år. På grunn av at noverande handlingsprogram gjeld for perioden 2015 – 2017, finn fylkeskommunen det naturleg å la rulleringa gjelde frå 2018 i staden for 2017. Det passar også med at neste Nasjonal transportplan–periode (NTP) gjeld frå 2018.

Samferdselsavdelinga ved Hordaland Fylkeskommune har ved skriv datert 28.08.2015 sendt framlegget til planprogram ut på høyring, med høyringsfrist 27.11.2015 (opprinneleg frist var 16.oktober). Til grunn for høyringa ligg vedtak i Fylkesutvalet i møte 27.08.2015. Etter høyringa skal planprogrammet fastsetjast av Fylkesutvalet, i november.

Planprogrammet gjer greie for visjonar og overordna målsettingar med transportpolitikken, nasjonale føringar og statlege rammer, omtale av overordna transportnett, regionalpolitiske føresetnader og planstruktur. Vidare er det gjort greie for hovudmåla i gjeldande RTP. Måla kan bli endra ved rulleringa.

Når det gjeld plantema, vil RTP vidareføre den langsiktige strategien med ei to-delning av fylkesvegnettet i Hordland; eit overordna fylkesvegnett og øvrig fylkesvegnett. I Meland er det berre strekningen frå Flatøy til Dalstø som er klassifisert som overordna fylkesvegnett. Inndelinga ligg til grunn for aktuelle investeringstiltak, vedlikehald og planlegging.

Planprogrammet peiker på utfordringar knytt til fylkesvegnettet, vedlikehaldsstandard, vegstandard, trafiksikringsarbeid, kollektivstruktur m.v. Endeleg seier framlegg til planprogram noko om organisering, prosess og medverknad. Kommunane blir invitert inn i arbeidet gjennom regionråda.

Heile framlegget er tilgjengeleg på heimesida til fylkeskommunen, [www.hfk.no](http://www.hfk.no) under fana Samferdsel.

## Vurdering

Administrasjonen oppfattar at framlegg til planprogram medfører ei ny vinkling på transportpolitikken. Det kan synast som at folketalutvikling og busetnadsmønster ikkje lenger skal påvirke transporttilbodet, i motsetnad til førre planprogram. Etter gjennomlesing av framlegget, lagar det seg eit bilete av at transporttilbodet i staden skal styre utviklinga. Hovudmålformuleringa no, «*Transporttilbodet skal bidra til positiv verdiskaping og sikra robuste bustad- og arbeidsmarknadsregionar*» står truleg for fall, jf kap. 4.2 der det er nemnt at eventuelle målkonfliktar skal synleggjerast.

Kapittel 5 Plantema presenterer kva RTP skal handle om, og framlegget gjev ei systematisk og god oversikt. Administrasjonen registrerer at inndelinga i overordna vegnett og øvrig vegnett står fast, utan å ta opp viktige utviklingstrekk i kommunen. Det skal komme nokre strekningsvise utgreiingar for overordna fylkesvegnett, desse skal leggjast til grunn for prioriteringar og burde vore klare før planprogrammet vart sendt ut på høyring. For det øvrige fylkesvegnettet sin del (dvs størstedelen av fylkesvegnettet i Nordhordland) er det liten satsing utover på sikt å stogge vedlikehaldsetterslepet. Vegane er viktige for utviklinga av nærings- og bustadområde i kommunen, men kan ha låg prioritet frå fylkeskommunen si side. Tilstanden er problematisk i høve til mogeleg vekst og verdiskaping.

Viktige omkøyringsvegar er nemnt til ein viss grad, men ikkje for Nordhordland sin del. Innbyggjarane og næringsdrivande opplever stadig stans i trafikken på E39 gjennom Åsane, utan at det er høve til å velje ein omkøyringsveg. Administrasjonen meiner at viktige omkøyringsvegar bør ha ein meir framtrekande plass i dokumentet, gjerne som eige tema i inndelinga av fylkesvegnettet.

Satsinga på sykkel og gange er knytt opp til Sykkelstrategi for Bergen og Gåbyen Bergen, utan at programmet går nærare inn på kva det har å sei for strategien. Det er sagt at RTP i hovudsak skal omtale sykkel- og gangtiltak i tettstader og kring knutepunkt utanfor Bergen. Det kan tyde på liten satsing på sykkel og gange til eksisterande, store bustad- og næringsområde langs fylkesveg utanfor kommunesentra. Med tanke på målet om å få ned personbiltrafikken, synes ikkje denne strategien å vere særleg eigna.

Kollektivtransporten utanom Bergensområdet følgjer Kollektivstrategien for Hordland, vedteke i fylkestinget i 2014. Strategien er tydeleg på at det er dei største reisestraumane som skal prioriterast. RTP skal omfatte eit framlegg til framtidig hovudlinenett for kollektivtrafikken i Hordaland; dette kan likevel tyde på ei lita opning for å vurdere større satsing enn kva Kollektivstrategien for Hordaland signaliserer. Det er elles positivt at RTP vil sjå på korleis kollektivtrafikken med ulike transportmiddel (m.a. buss, snøggått) kan utgjere *eitt* reisenettverk.

På den andre sida inneheld kapittel 5.3 nærare omtale av transporten i Bergensområdet særskilt. RTP vil formulere strategiar, mål og tiltak for transportsystemet i heile Bergensområdet. Dersom det berre er strategiane i framlegg til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet som vert lagt til grunn her, blir det ingen satsing på transportreduserande tiltak, kollektivtilbod eller sykkel og gange for Meland sin del, eller for Nordhordland i særleg grad, utover tilbodet i regionsenteret.

Kapittel 6 Organisering, prosess og medverknad stiller opp kven som er sentrale aktørar i planarbeidet. Det er Fylkeskommunen og Statens vegvesen som skal ha hovudansvaret. Regionråda får delta i administrativ prosjektgruppe i lag med statlege transportetatar. Det kan opprettast temagrupper; samansetning og organsiering av desse vert gjort på eit seinare tidspunkt.

Folkehelse: Ikkje relevant i denne saka, utover eit ønskje om å betre luftkvaliteten i Bergen.  
Miljø: RTP legg nullvekst i personbiltrafikken i Bergensområdet til grunn, men set ikkje inn alternative tiltak utover kollektivtilbod og gang-/sykkelvegenett i knutepunkta/regionsentra.

Økonomi: Tiltak på fylkesvegnettet og kollektivtilbodet er styrt av tronge økonomiske rammer. Kommunen har ikkje økonomi til kompensierende tiltak; konsekvensane for bustadbygging og næringutvikling er uklare.

### **Konklusjon**

Framlegg til planprogram for Regional transportplan Hordaland 2018-2029 er i stor grad bestemt av ytre føringar henta frå anna planarbeid på regionalt nivå, og styrt av tronge økonomiske rammer. Det er lite rom for nytenking.

### **Framlegg til vedtak:**

«Kommunestyret i Meland ser få opningar for å påverke areal- og transportpolitikken i Hordaland eller Bergensområdet, slik framlegg til planprogram for Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 er utforma.»

Alternativ:

«Kommunestyret i Meland stiller seg nøytralt til framlegg til planprogram for Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029.»

### **Kommunestyret - 103/2015**

#### **KS - behandling:**

Uttale frå Regionrådet dat. 24. 11.15 vart delt ut i møtet.

#### **Framlegg til vedtak frå Kristeleg Folkeparti:**

Tillegg (nytt avsnitt):

#### **"Bruk av sjøen som ferdselsåre**

Som øykommune vil Meland peike på viktigheita av generelt å nytta sjøen i større grad til kollektivtransport og anna ferdsel. Dette inkluderer fleire avgangar med hurtigbåten til og frå Bergen, både kvardag og helg."

#### **Framlegg til vedtak frå FrP v/Sigmund Larsen:**

"Meland kommunestyre gir administrasjonen i oppdrag å utforme et tilsvar der Meland kommune sine interesser er bedre ivaretatt.

Tilbakemeldingen skal godkjennes av ordføreren før avsendelse."

#### **Framlegg til vedtak frå Anne Grete Eide, AP:**

"Satsinga på sykkel og gange er knytt opp til Sykkelstrategi for Bergen og Gåbyen Bergen, utan at programmet går nærare inn på kva det har å sei for strategien. Det er sagt at RTP i hovudsak skal omtale sykkel- og gangtiltak i tettstader og kring knutepunkt utanfor Bergen. Det kan tyde på liten satsing på sykkel og gange til eksisterande, store bustad- og næringsområde langs fylkesveg utanfor kommunesentra. Med tanke på målet om å få ned personbiltrafikken, synes ikkje denne strategien å vere særleg eigna."

### **Framlegg til vedtak frå Øyvind Bratshaug, FrP:**

"Folketalsutvikling og bustadmønster må leggjast til grunn for tranporttilbudet."

Leif Johnsen varsla at han ville kome med ein protokolltilførsel.

### **Framlegg til korrigering av administrasjonen sitt framlegg til vedtak:**

«Kommunestyret i Meland ønskjer å påverke areal- og transportpolitikken i Hordaland eller Bergensområdet, slik framlegg til planprogram for Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 er utforma.»

#### **Avrøysting:**

**Framlegg til korrigert vedtak frå administrasjonen vart samrøystes vedteke.**

**Kommunestyret sluttar seg samrøystes til Regionrådet sin uttale.**

**Framlegg til vedtak frå Stian Lavik vart samrøystes vedteke.**

**Framlegg til vedtak frå Anne Grete Eide vart samrøystes vedteke.**

**Framlegg til vedtak frå Øyvind Bratshaug vart samrøystes vedteke.**

**Framlegg til vedtak frå Sigmund Larsen vart samrøystes vedteke.**

#### **KS - vedtak:**

«Kommunestyret i Meland ønskjer å påverke areal- og transportpolitikken i Hordaland eller Bergensområdet, slik framlegg til planprogram for Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 er utforma.

Kommunestyret sluttar seg til Regionrådet sin uttale dat. 24.11.15.

#### **Bruk av sjøen som ferdselsåre**

Som øykommune vil Meland peike på viktigheita av generelt å nytta sjøen i større grad til kollektivtransport og anna ferdsel. Dette inkluderer fleire avgangar med hurtigbåten til og frå Bergen, både kvardag og helg.

Satsinga på sykkel og gange er knytt opp til Sykkelstrategi for Bergen og Gåbyen Bergen, utan at programmet går nærare inn på kva det har å sei for strategien. Det er sagt at RTP i hovudsak skal omtale sykkel- og gangtiltak i tettstader og kring knutepunkt utanfor Bergen. Det kan tyde på liten satsing på sykkel og gange til eksisterande, store bustad- og næringsområde langs fylkesveg utanfor kommunesentra. Med tanke på målet om å få ned personbiltrafikken, synes ikkje denne strategien å vere særleg eigna.

Folketalsutvikling og bustadmønster vert lagt til grunn for tranporttilbudet.

Meland kommunestyre gir administrasjonen i oppdrag å utforme et tilsvar der Meland kommune sine interesser er bedre ivaretatt.

Tilbakemeldingen skal godkjennes av ordføreren før avsendelse."

**Protokolltilførsel frå MDG v/Leif Johnsen:**

1. MDG stiller seg spørrende til at fylkeskommunen legger opp til en ny politisk retning der transportsystemet vil overstyre den lokale utviklingen, på bekostning av lokal planlegging, og dette i rulleringen av et handlingsprogram midt i en planperiode/planprogram. Dette er store politiske endringer som vil få store konsekvenser og noe som må rulleres i Regional Transport Plan (RTP) 2018-2029, og ikke i handlingsprogrammet til RTP 2013-2024.
2. MDG er positive til regionrådet sin uttale til planprogrammet med unntak av setninga: "Sambandet Vest og bru i Masfjorden (Masfjordsambandet) må verta prioritert i forhold til oppstart av formell planprosess".