

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
070/21	Plan- og kommunalteknisk utval	PS	25.08.2021
	Formannskapet	PS	

Saksbehandlar	ArkivsakID
Berit Karin Rystad	21/2166

Høyringsuttale - Regional transportplan (2022-2033)

Vedlegg:

Høyringsbrev

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Høyringsuttale for Regional transportplan for Vestland 2022-2033 vert vedteke slik den ligg føre

Plan- og kommunalteknisk utval - 070/21

PL - behandling:

Kari L. Mjøs, KRF, gjorde slikt framlegg:

"Tillegg i høyringsuttalen, på topp av side 2:

Her viser vi til «Temaplan for trafikksikring for Osterøy Kommune 2021-2025». Denne er utarbeidd av ei tverrpolitisk gruppe som har gjort eit svært grundig arbeid. Den råd mellom anna sterkt til ei nedsetting av fartsgrenser som eit tiltak for mjuke trafikantar utanfor sentrale strok. Kommunane MÅ få større råderett over dette, også langs fylkesvegane. Reduserte fartsgrenser er det enklaste og rimelegaste trafikksikringstiltaket ein kan gjera i distrikta.

Utvalsleiar gjorde slikt framlegg: "I høyringen supplerer vi prioriteringslisten for mjuke trafikantar med eit ekstra tiltak frå trafikksikringsplanen som er: FvFv 5420 Trafikkløysing"

AVRØYSTING:

Rådmannen sitt framlegg - Samrøystes

Kari L. Mjøs, KRF, sitt tilleggsframlegg - Samrøystes

Utvalsleiar sitt tilleggsframlegg - samrøystes

PL - vedtak:

Høyringsuttale for Regional transportplan for Vestland 2022-2033 vert vedteke slik den ligg føre

Tillegg i høyringsuttalen, på topp av side 2:

Her viser vi til «Temaplan for trafikksikring for Osterøy Kommune 2021-2025». Denne er utarbeidd av ei tverrpolitisk gruppe som har gjort eit svært grundig arbeid. Den råd mellom anna sterkt til ei nedsetting av fartsgrenser som eit tiltak for mjuke trafikantar utanfor sentrale strok. Kommunane MÅ få større råderett over dette, også langs fylkesvegane. Reduserte fartsgrenser er det enklaste og rimelegaste trafikksikringstiltaket ein kan gjera i distrikta.

I høyringen supplerer vi prioriteringslisten for mjuke trafikantar med eit ekstra tiltak frå trafiksikringsplanen som er: "Fv 5420 Trafikkløysing Haus"

Saksopplysningar:

Saksopplysningar:

Vestland 2022 –2033 (RTP) på høyring. Høyringsfrist er 12. september 2021. RTP består av fire dokument, og fylkeskommunen ønskjer innspel til alle fire:

1. Regional transportplan Vestland 2022 –2033 (hovuddokument)
2. Handlingsprogram til Regional transportplan
3. Strategi for mjuke trafikantar
4. Strategi for berekraftig mobilitet

Vestland Fylkeskommune ønskjer å bruke innspel til å utforme plandokumentet, og ønskjer tilbakemeldingar på følgjande spørsmål:

1. Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?
2. Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?
3. Er det god samanheng mellom mål og strategiar?
4. Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?
5. Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP

1. Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?

Rådmannen er samd i skildringa av status og utfordringsbilete slik dei er skildra i RTP-en sine ulike delar.

Rådmannen vil utfordra påstanden i 4.2.3.3 «Strategi for mjuke trafikantar» om at «Det er dei mest sentrumsnære strekningane som har størst behov for separate anlegg for mjuke trafikantar.» då behovet er vel så stort i distrikta med smale fylkesvegar utan midtstripe eller grøftekant men med fartsgrense på 80 km/t. I slike område vågar ikkje mjuke trafikantar ferdast langs vegen og har sjeldan alternative ruter dei kan ta i bruk.

Rådmannen er positiv det som vert skrive i 4.4.3.1 «Meir veg for pengane» om mogleg arbeid for etablering av standardiserte fråvik frå vegnormalane, men skulle ynskje at RTP-en var meir konkret på dette området både i tekst, delmål og i strategi. Rådmannen saknar omtale om at høge kostnader knytt til dimensjonerande krav i handbøkene gjev høg risiko for at ein ikkje får etablert nokre tiltak i det heile, slik rapporten «Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur» nemner ved fleire høve. I vanskeleg Vestlandsgeografi vil rigide rekkjefylgjekrav fort stogga prosjekt i distriktet.

2. Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?

Rådmannen meiner at fleire av målsettingane er nærare visjonar enn konkrete mål og saknar skildringar av korleis fylkeskommunen allment har tenkt å måla i kva grad ulike delmål er

oppnådd, kva tidsperspektiv som gjeld, og kva suksesskriterium ein har sett. Utan slike opplysingar vert det vanskeleg for fylkesadministrasjonen å rapportera på stoda, og resultatane vert fort ulne eller tvitydige.

3. Er det god samanheng mellom mål og strategiar?

Ja, for det meste, men rådmannen vil også påstå at nokre av strategiane er for vagt formulerte eller at dei faktisk er mål og ikkje strategiar i det heile, og då for ofte utan suksesskriterier.

Til dømes:

A: I «Strategiar for fylkesvegnettet» (4.1.4, s. 21) meiner rådmannen dette om punkt (f), (g), (k), (m) og (q).

(f) Legge vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og bygging av vegprosjekt.

(k) Leggje til rette for klimatilpassing av fylkesvegnettet for å sikre at vegane vil tole framtidige klimaendringar.

(m) Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald av veginfrastrukturen.

Desse tre «strategiane» er alt dekkja av delmål tre og kunne ha vore samla i eit utvida punkt (n) med å skildre kva moment i ytre miljø skal prioriterast, kva naturinngrep skal unngåast, om fotavtrykket til tiltak skal reduserast og i kor stor grad, og så bortetter. I høve klimatilpassing kunne det stått noko om testprosjekt eller korleis forskning på nødvendige tiltak skal gå seg føre.

(g) Legge til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet.

Korleis? Kva skal prioriterast og kor i fylke? Kva type næringsliv skal gå føre andre? Dette punktet er for vagt til å kunne brukast som instruks i vidare arbeid.

(q) 0-visjonen og trafikktryggleik er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland fylkeskommune.

Dette er heller ikkje nokon strategi: Det er eit mål og eit premiss for alt anna arbeid. Få heller teksten inn i delmål nummer to.

B: I «Strategiar for mobilitet og kollektivtransport» (4.2.4, s. 32) meiner rådmannen det same om punkt (a), (e), (i), (k), (m) og (o).

(a) Kollektivtenestene skal verte bygd og drifta på ein berekraftig måte

Kva definisjon av berekraftstema (slik dei er definert for hovudmålet) legg ein vekt på og korleis skal ein handtere målkonflikt? Om dei står i motsetnad til kvarandre t.d. om miljø får negativ påverknad medan den er positiv for sosial berekraft, kva omsyn skal vege tyngst? Det er umogleg å prioritere om lista er vassrett.

(e) Teknologi skal nyttast til å løyse den reisande sine behov på ein effektiv måte

Strategien er for vag: Kva type teknologi skal takast i bruk eller vidareutviklast? Skal fylkeskommunen driva det arbeidet? Kva behov hjå den reisande skal prioriterast? Kva behov opplever den reisande som ineffektive i dag?

(i) Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gje kundane eit godt tilbod.

Dette er eit mål og ikkje ein strategi: Skal «kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur» utgreiast eller er desse kjent? Kva behov skal ein i så fall prioritere? Korleis skal behova synleggjerast og for kven? Når behova er vel synleggjort, kva då? Har ein då oppnådd eit mål berre med kunnskapsformidlinga i seg sjølv?

(k) Gjennom dialog og samarbeid med kommunar skal vi sette fokus på behova til mjuke trafikantar

Dette er enda ei strategi som er for vag: Kva skal ein nytta dette fokuset til når det vel er sett? Skal

dialogen og samarbeidet skje på politisk eller administrativt nivå? Kva ynskjer fylkeskommunen å oppnå med haldningsendringar i kommunane om mjuke trafikantar sine behov? Om fylkeskommunen ynskjer at kommunane skal prioritere slike tiltak framføre andre kunne det vel stått ordrett?

(m) Synleggjere behovet for auka midlar til drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur
Også denne strategien er for vag: Kva er målet med synleggjeringa? Kven er mottakar av arbeidet? Kva form skal synleggjeringa ha? Er dette utgreiingar, annonsekampanjar, grunnlagsdokument for politiske saker, analyse av tidlegare prosjekt, forskingsrapportar, anna?

(o) Gjennom tilrettelegging kan vi bidra til at tilreisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket på ein enkel måte
 Dette punktet er korkje ein strategi eller ein konkret prioritering. Vurder å endra teksten til noko meir handfast som: «Det skal leggjast betre til rette for at tilreisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket med å auke talet på billettautomatar, at desse har innstillingar for fleire språk. Der det ikkje er råd å setja opp automatar skal det finnast opplysingar på fleire språk om korleis ein går fram for å betala for reisa. Ved billettkontroll skal ein prioritere å hjelpa den tilreisande med å få betalt heller enn å bøteleggja.»

C: I « Strategiar for finansiering» (4.4.4, s. 53) gjeld det punkta (b), (c) og (e).

*(b) Nytt handlingsrommet som er gitt fylkeskommunane gjennom regionreforma, og
(e) Vestland fylkeskommune skal vere ein aktiv høyringspart og jobbe for større handlingsrom i vegnormalane.*

Rådmannen meier at dette vert vagt. Kva handlingsrom skal konkret takast aktivt i bruk og kva tid? Kva handlingsrom er mest viktig og skal prioriterast? Skal det lagast ein prosess eller handbok for handsaming av fråvikssøknader? Kven kan søkje om fråvik frå normalane og kan vedkomande klaga på avslag og i så fall til kven? I 4.4.3.1 står det at «Dersom det blir varierende utforming og krav til vegane kan det gå ut over trafikktryggleiken.» Er påstanden riktig og korleis var effekten målt? Kven skal greie ut om den er riktig om ein ikkje veit? Korleis skal bruk av det nye handlingsrommet målast? Færre motsegn frå SVV og VLFK? Auke i talet på fråvikssøknader? Kva vidare handlingsrom ynskjer fylkeskommunen å arbeide for å oppnå og korleis er desse prioritert?

(c) Arbeide for at staten finansierer pålegg og ansvarsoverføringar fullt ut
Kven skal ha ansvaret for dette arbeidet? Korleis skal det gå for seg? Gjeld det alle tiltak? Kva skal skje om staten ikkje stiller med full finansiering på alle område? Har fylkeskommunen då mislukkast med å nå målet?

4. Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?

Rådmannen meiner at det er riktige kriterier som er lagt til grunn for prioritering av investeringstiltak. Kriteriane vil gje ein meir rettvís og føreseieleg handsaming.

5. Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?

Rådmannen les i hovuddokumentet at ny E16 og Vossabane mellom Arna og Voss (K5) er nemnt som hovudprioritering for statlege veg- og baneprosjekt i Vestland. Osterøy kommune kan bistå/dra nytte av prosjektet ved å bruke massar til utvikling av næringsområdet på Espevoll. Massar kan og takast i mot på Gloppemyra. Steinmasser er slik rådmannen ser det ein naturressurs som skal brukast og ikkje dumpast i sjøen. Espevoll kan og være ein god riggplass og ha

plass for brakkehotell i samband med bygging av K5. Bortsett frå Vesetgjelet er det god infrastruktur frå E 16 til Espevoll.

Osterøy kommune si tilbakemelding på strekningar langs fylkesveg i kommunen som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar, og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

Rådmannen ønskjer å spele inn to strekningar langs fylkesveg som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar.

- Gang- og sykkelvegen Loftås-Hauge langs Fv 567, planID 12532012002, vedteken i 2013.
- Fylkesveg 5422 gjennom Lonevåg sentrum som er regulert i områdeplanen for Lonevåg, PlanID 46302015001, forventa vedteken i 2021.

Gang og sykkelveg Loftås-Hauge

Bygdene Valestrand og Hauge er i gjeldande KPA (2011-2023) definert samla som eitt av tre områdesenter utanfor kommunesenteret Lonevåg. Om lag 40% av kommunen sine innbyggjarar bur i desse krinsane og dei har dei siste 20 åra i aukande grad vakse saman både med bustadar, næringsområde og offentlege tenester. Fylkesveg 567 bind dei saman, og strekninga har med 2600 køyretøy (2020) ein av dei høgaste ÅDT-ane i kommunen. Vegen er og tilførselsveg for ferja Ole Bull som går frå Valestrand til Breistein.

Gang- og sykkelvegen er i detaljreguleringa 1600 meter lang og i ROS-analysen er vegen kategorisert som kritisk farleg for gåande og syklande (nivå 5 på skala frå 1-6) - «uakseptabel risiko».

Stoda i dag

Dei fyrste 100 metrane er alt bygd som rekkjefylgjekrav knytt til Loftås bustadfelt. Våren 2021 byrja arbeidet med «Småland næringsområde - Hauge», plannummer 12532014001, der dei neste 500 metrane av gang- og sykkelvegen er rekkjefylgjekrav i planføresegna. Her bidreg Vestland fylkeskommune i spleiselag om bygginga av brua over elva på profilnummer 100 i plankartet.

Det er soleis dei siste knappe 1000 metrane som gjenstår for å få fullført gang- og sykkelvegen, og dei går i relativt flatt og ukomplisert terreng over Hallandsflaten.

Oppfylgging av kriteria for prioritering

Hovudmålet i høyringsframlegget «Strategi for mjuke trafikantar» er at «*Fleire skal gå eller sykle i staden for å nytte bil*».

Den næraste daglegvarebutikken ligg vest i områdesenteret, på Valestrand, der ein og finn ulike tenestenæringar. Her ligg bl.a. legekontor og andre offentlege tenester. Områdeplanen for Valestrand sentrum, plannummer 12532011003, inkluderer føresegnar for sykkelparkering slik at tilsette og kundar skal ha høve til å sykla til desse tilboda. På Hauge aust i områdesenteret finn ein kommunen sin nest største barnehage, Osterøytunet (sjukeheimen) og eit stort tal arbeidsplassar ved næringsområdet på Hauge. Kommunen har og påbegynte planar om å byggje omsorgsbustader ved Osterøytunet og bygg for kommunale tenester på Hauge. (Delmål 1: «*Sykkel skal vere føretrekt reisemåte i byar og større tettstadar*»)

På grunn av at strekninga er opplevd som farleg er det mange som vegrar seg for å gå og sykle langs vegen. Barn og ungdom vert difor oftast køyrt til idretts- og fritidsaktivitetar knytt til skulen eller Valestrand-Hjellvik fotballklubb. Få vaksne som arbeider i motsett bygd vel å gå eller sykla til jobb, særleg fordi det må skje på same tidspunkt som trafikken kjem i stim frå ferjesambandet

Valestrand-Breistein. Når dagens gang- og sykkelveg er fullført vil bebuarane på Osterøytunet få monaleg utvida moglegheiter til å røra seg utanfor institusjonen. (Delmål 2: «Gåande skal kjenne seg trygge og få tilrettelagde snarvegar»)

Kommunen sin nest største barneskule er på Valestrand, men elevar på Hauge får løyvd skuleskyss fordi vegen er både oppfatta som og dokumentert farleg. Med tilgang til gang- og sykkelveg vil alle desse elevane (med unnatak av fyrsteklassingane) få høve til å gå eller sykla til skulen. (Delmål 3: «80 % av elevar utan ordinær skuleskyss skal gå eller sykle til skulen. Avstandsurempene for å bu i distriktet skal reduserast.»)

I høve delmål 4 «Energieffektive framkomstmiddel til dagleg bruk og erstatning for bil» kan vi ikkje dokumentere noko konkret men det er ikkje utenkjeleg at innbyggjarane i området vil ta i bruk el-sykkel, el-sparkesykkel, skateboard eller jamvel olabil på strekninga.

Oppsummering

Rådmannen meiner at fullføring av plan 12532012002 er eit prosjekt som vil gje veldig høg effekt opp mot dei måla som er sett i høyringsframlegget «Strategi for mjuke trafikantar», grunnlagsdokument til RTP 2022-2033.

Fylkesveg 5422 gjennom sentrum i kommunesenteret Lonevåg

Ei strekning som manglar tilbod til mjuke trafikantar er fylkesveg FV 5422 gjennom Lonevåg sentrum. Det er ei relativ kort strekke på i underkant av 250 m. Det er fortau til dette strekket og etter strekket sjå Figur 1 under:



Figur 1 - Utsnitt frå Lonevåg sentrum - Raude liner viser tilbod til mjuke trafikantar idag.

Lonevåg er kommunesenter i Osterøy og i pågåande områdeplan regulerer ein i samsvar med fortetting i sentrum og betring av tilboda til gåande og syklande og kollektivhaldeplassar.

Områdeplanen er forventa vedteken i oktober 2021. I planarbeidet kom det inn mange merknader frå ålmenta om ønske om fortau, kryssingspunkt og kollektivhaldeplassar på denne strekninga. Fylkeskommunen er grunneigar på eine sida av fylkesvegen og har eit bussanlegg med verkstad og bussoppstillingsplassar. Denne trafikken skjer i eit område utan fortau og kryssingspunkt.

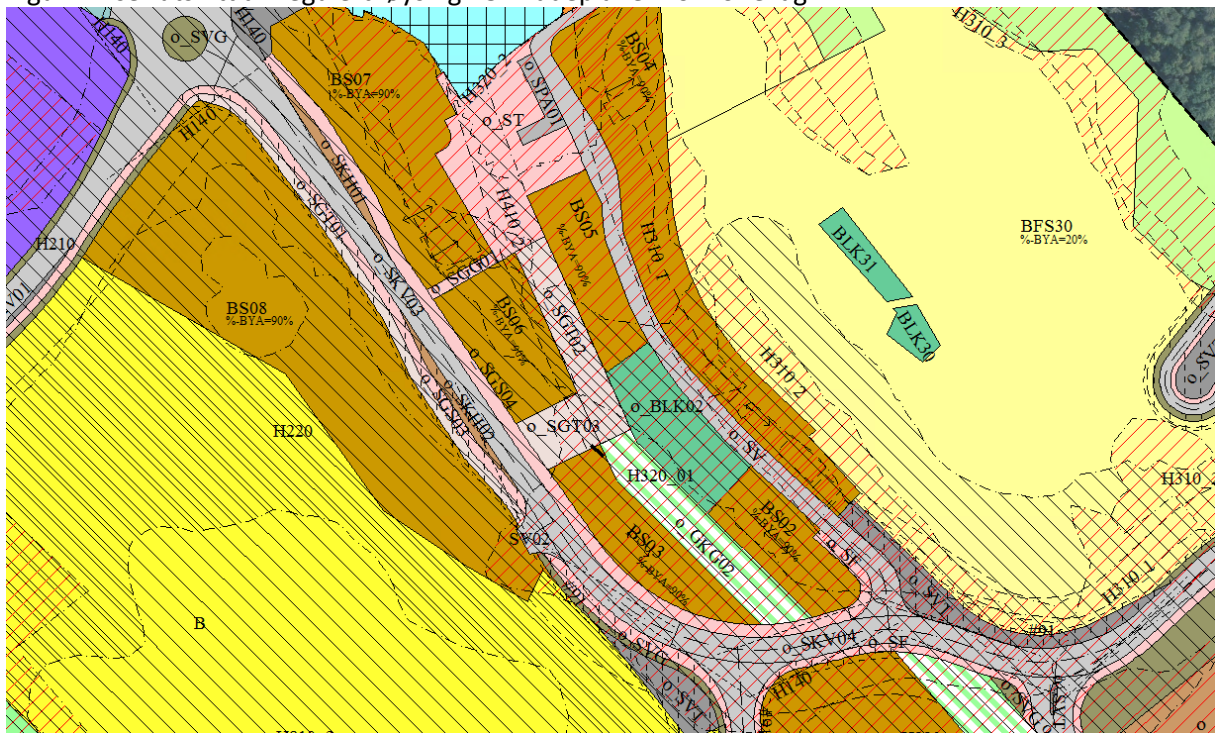
Stoda i dag

Det er ikkje tilbod til mjuke trafikantar i sentrum i dag. Det er ei busslomme og eit kantstopp på strekninga. Det er ikkje naturlege kryssingspunkt av fylkesvegen, noko som gjer det utfordrande for mjuke trafikantar. Sentrum ber preg av at det ikkje er nokon samanhengande og naturlege ferdselslinjer for mjuke trafikantar og at bilistane er prioritert. Blant anna stoggar bussen ved kantstopp i fylkesvegen, utan vidare forbindelse med fortau eller kryssingspunkt.

Ved å opparbeide tilbod til mjuke trafikantar vil det gje ein tryggare tilkomst for busette i og nær sentrum. Det vil også gje trygg gangtilkomst til arbeidsplassar i og nær sentrum for dei som kjem med kollektivtransport eller går/syklar.

Fartsgrensa gjennom sentrum i dag er 50 km/t og strekninga har lite høgdeskilnad. ÅDT på strekninga er 4000 pr 2020.

Figur 2 viser utsnitt av regulert løysing i Områdeplanen for Lonevåg.



Figur 2 - Utsnitt frå sentrum i områdeplanen for Lonevåg. Her er tilbod til mjuke trafikantar regulert på begge sider av fylkesveg.

I områdeplanen vil fylkesvegen bli retta opp, og regulert med breie fortau på begge tider. Det vert lagt opp til naturlege kryssingspunkt av vegen og definerte avkøyrslar. Fylkesvegen vert regulert på flaum- og stormflosikker høgdekote, og det er teke høgde for klimapåslag. Deler av vegen ligg i dag i sone for flaum og stormflo og vil vere utsett for stenging ved flaum og stormflo.

Oppfylging av kriteria for prioritering

Å få på plass tilbod til mjuke trafikantar i sentrum er i tråd med dei to prioriteringskriteria "Avstand heim - skule/sentrum" og "Tener anlegget fleire daglege gjeremål" ved å tilretteleggje for at fleire kan gå trygt til både arbeidsplassar, møteplassar, butikkar og skule.

Om lag 10% av innbyggjarane i kommunen er busett i Lonevåg, og tiltak her vil difor gagne og verte nytta av mange. Tiltak vil og vere tryggande for tilreisande arbeidarar og andre vitjande. Samfunnsnyttan er difor høg.

Andre prioriteringskriterier som strekninga oppfyller er at høgdeskilnaden på strekninga er låg, fartsgrensa er på 50 km/t og har høg ÅDT.

Oppsummering

Rådmannen vurderer at trekninga hukar av alle kriteria for prioritering for investeringstiltak som Strategi for mjuke trafikantar legg til grunn for i høyringsutkastet til Regional Transportplan.

Konklusjon

Rådmannen er samd i skildringa av status og utfordringsbilete slik dei er skildra i høyringsutkastet. Samstundes vil rådmannen utfordre nokre påstandar og rår til at somme strategiar og mål vert meir tydleg formulert for at tiltak vert meir treffande, og at evaluering av tiltaka i ettertid kan verte meir presis.

Rådmannen er positiv til at fylkeskommunen ønskjer innspel på 1-2 strekningar i Osterøy kommune som manglar tilbod til mjuke trafikantar. Rådmannen ønskjer å spele inn to strekningar: Den eine er strekninga Loftås-Hauge som bind saman to bygder, den andre er fylkesveg gjennom sentrum i kommunesenteret Lonevåg som vil gje tryggare tilkomst til arbeidsplassar, butikkar og busette i og nær sentrum.

Rådmannen trur at dette er prosjekt der fylkeskommunen vil få høg gevinst for investerte midlar.