

Harald Ekroll sette fram slikt forslag;

«Fylkeseldrerådet vil kome med følgjande uttale til høyringsutkastet til regional transportplan 2022 - 2033:

Høyringsutkastet til regional transportplan for 2022-2033 med tilhøyrande utgreiingar gjev eit godt oversyn over dei utfordringane som Vestland fylkeskommune står ovanfor i åra som kjem.

Først nokre overordna føringar og synspunkt.

Rådet vil presisere at transportplanen må vere i samsvar med andre planar for utvikling av fylket vårt, og ikkje minst ta omsyn til dei store utfordringane klimaendringane vil gi når det gjeld infrastruktur og førebygging av skader.

Dette vil krevje både større fagkompetanse i kommunane når det gjeld planlegging og implementering av alt som må til for å sikre liv, helse og levekår.

Transport er ein viktig del av gjennomføringa om vi skal nå klimamåla vi har forplikta oss til. Difor må dette vere ein premiss for all transportinfrastruktur og val av transportløyningar. Dette, ved sidan av at det skal vere mogeleg å bu og arbeide over heile fylket, må vere grunnpilaren i også denne planen.

Ein veksande eldre del av folkesetnaden i fylket, må synleggjerast gjennom planar som tek omsyn til denne store gruppa sine behov, slik det er vist til.

Avdeling for mobilitet og kollektivtransport ønskjer innspel på 5 spørsmål.

Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkelig grad?

Kommunane i fylket burde i planarbeidet ta omsyn til dei områda som er aktuelle for utbygging slik at ikkje planverket i kommunen fører til vanskar.

Trygge vegar for barn og unge er viktig og det er også godt for alle aldersgrupper. Planen må betre ivareta « leve heile livet reforma», premissane for eit aldersvenleg lokalsamfunn og universell utforming.

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

Med visse unnatak. Den store utfordringa blir å få politikarane til å løyve meir pengar til vedlikehald, rassikring og bygging av gang- og sykkelveg. Løyvingane til desse oppgåvene er pr. dato alt for små, og etterslepet når det gjeld vedlikehald berre aukar og blir snart uhandterbart innanfor dei budsjettmidlane som er avsett. Løyvingane frå sentrale styresmakter må aukast.

Det må leggast meir vekt på grønne område langs fylkesvegane med benkar i uterom langs sykkel og gangstiar.

Er det god samanheng mellom mål og strategiar?

Svaret på det trur vi må vere ja, men måla bør kanskje aukast? Det må gjerast meir på utbetring, rassikring og bygging av gang- og sykkelveg. Som tidligare nevnt må politikarane løyve meir til dette arbeidet samstundes som ein må påverke sentralt for å få større, gjerne øyremerka løyvingar, til desse oppgåvene.

Eit aldersvenleg lokalsamfunn må leggjast til grunn i vidare planlegging.

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

Vi meiner dette stort sett er greit, men prioritere meir bygging av gang- og sykkelveg og samstundes legge til grunn eit aldersvenleg lokalsamfunn.

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

Vi er oppteken av at kommunane gjer eit godt arbeid i planarbeidet i høve til å få på plass areal for framtidig utbygging av gang- og sykkelveg. Når det er på plass kan ein raskt kunne inngå samarbeid om bygging når forhold ligg til rette for det. Kanskje fylkeskommunen burde løyve ei pott som kunne brukast til slike tiltak.

Generelt er vi oppteken av at det vert fleire eldre som skal bu lenger heime, om den demografiske utviklinga vert som forventa. Bestillingstransport må bli leggst opp til i heile fylket og den transporten må vere fleksibel slik at brukarane kan nytte han tilpassa opningstider og arrangement, som dei ønskjer å delta på. I samband med slik transport må det kunne stillast krav om at ein nyttar utslepsfrie kjøyrety. Det kan kanskje vere gunstig å samarbeide med drosjenæringa i enkelte område. På den måten kan ein styrke drosjenæringa sitt næringsgrunnlag.

TT-ordninga er viktig å oppretthalde.

I samband med ruteplanlegging må det leggst opp til gjennomgåande opplegg ,slik at den som skal kjøpe reiser, enkelt kan få kjøpt reiser frå A til Å. I bussar og på haldeplassar må det vere opplysningar om stoppestader, ruter og rutetider m.v. både verbalt og i skrift, slik at alle kan få med seg turvande opplysningar. På store haldeplassar må det vere personar som kan hjelpe dei reisande til rette. Haldeplassar og transportmateriell må vere universelt utforma. Gode overgangar mellom ulike transportmiddel , gode avstinging- og påstigingslommer som er universelt utforma.

På trafikk-knutepunkt og i byar må det byggast sykkelparkeringsanlegg under tak med tilgang til toalett. Behovet for ladeordningar for el.syklar m.v. må vurderast.

NTP har eit overordna mål om eit effektivt og miljøvenleg tungtrafikksystem. Dette passar godt sammen med måla om eit aldersvenleg lokalsamfunn. For å kunne fortsette å vere aktive i samfunnet, er eldre mennesker avhengig av gode transportløyningar. Kollektive transportsystem må vere universelt utforma. Det er framleis svært mange eldre som ikkje nyttar digitale verkty, og kollektiveløysingane må ivareta dette, slik at vi ikkje får utanforskap og straff for denne gruppa. Dette gjeld også biletteringsløyningar som må tilpassast alle brukarar.

Når det gjeld finansiering av utbyggingar er det viktig å gå i samarbeid med andre, der det er fornuftig. Ved bygging av veg må det også byggast gang- og sykkelveg. Staten må overføre meir midlar til fylka og kommunane og gjerne øyremerke dei ymse tiltaka.

Forskjellane i samfunnet må utjavnast mest mogeleg.

Drift av gang- og sykkelveggar må halde lik standard uavhengig av vegeigar. Drift om vinteren må ein ha eit spesielt fokus på. Dette er ikkje godt nok i dag.

Det er viktig å drive haldningsskapande arbeid for alle aldersgrupper. Verdien for folkehelsa ved bruk av sykkel og gange må kome tydeleg fram.

Til slutt ei viktig presisering. «Leve heile livet» reforma, grunnlaget for eit aldersvenleg samfunn og universell utforming over alt, må vere førande i alt planarbeid.»

Avrøysting

Harald Ekroll sitt forslag vart samrøystes vedteke

Vedtak

«Fylkeseldrerådet vil kome med følgjande uttale til høyringsutkastet til regional transportplan 2022 - 2033:

Høyringsutkastet til regional transportplan for 2022-2033 med tilhøyrande utgreiingar gjev eit godt oversyn over dei utfordringane som Vestland fylkeskommune står ovanfor i åra som kjem.

Først nokre overordna føringar og synspunkt.

Rådet vil presisere at transportplanen må vere i samsvar med andre planar for utvikling av fylket vårt, og ikkje minst ta omsyn til dei store utfordringane klimaendringane vil gi når det gjeld infrastruktur og førebygging av skader.

Dette vil krevje både større fagkompetanse i kommunane når det gjeld planlegging og implementering av alt som må til for å sikre liv, helse og levekår.

Transport er ein viktig del av gjennomføringa om vi skal nå klimamåla vi har forplikta oss til. Difor må dette vere ein premiss for all transportinfrastruktur og val av transportløyningar. Dette, ved sidan av at det skal vere mogeleg å bu og arbeide over heile fylket, må vere grunnpilaren i også denne planen.

Ein veksande eldre del av folkesetnaden i fylket, må synleggjerast gjennom planar som tek omsyn til denne store gruppa sine behov, slik det er vist til.

Avdeling for mobilitet og kollektivtransport ønskjer innspel på 5 spørsmål.

Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkelig grad?

Kommunane i fylket burde i planarbeidet ta omsyn til dei områda som er aktuelle for utbygging slik at ikkje planverket i kommunen fører til vanskar.

Trygge vegar for barn og unge er viktig og det er også godt for alle aldersgrupper. Planen må betre ivareta « leve heile livet reforma», premissane for eit aldersvenleg lokalsamfunn og universell utforming.

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

Med visse unntak. Den store utfordringa blir å få politikarane til å løyve meir pengar til vedlikehald, rassikring og bygging av gang- og sykkelveg. Løyvingane til desse oppgåvene er pr. dato alt for små, og etterslepet når det gjeld vedlikehald berre aukar og blir snart uhandterbart innanfor dei budsjettmidlane som er avsett. Løyvingane frå sentrale styresmakter må aukast.

Det må leggast meir vekt på grønne område langs fylkesvegane med benkar i uterom langs sykkel og gangstiar.

Er det god samanheng mellom mål og strategiar?

Svaret på det trur vi må vere ja, men måla bør kanskje aukast? Det må gjerast meir på utbetring, rassikring og bygging av gang- og sykkelveg. Som tidligare nevnt må politikarane løyve meir til dette arbeidet samstundes som ein må påverke sentralt for å få større, gjerne øymerka løyvingar, til desse oppgåvene.

Eit aldersvenleg lokalsamfunn må leggast til grunn i vidare planlegging.

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

Vi meiner dette stort sett er greit, men prioritere meir bygging av gang- og sykkelveg og samstundes legge til grunn eit aldersvenleg lokalsamfunn.

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

Vi er oppteken av at kommunane gjer eit godt arbeid i planarbeidet i høve til å få på plass areal for framtidig utbygging av gang- og sykkelveg. Når det er på plass kan ein raskt kunne inngå samarbeid om bygging når forhold ligg til rette for det. Kanskje fylkeskommunen burde løyve ei pott som kunne brukast til slike tiltak.

Generelt er vi oppteken av at det vert fleire eldre som skal bu lenger heime, om den demografiske utviklinga vert som forventa. Bestillingstransport må bli leggast opp til i heile fylket og den

transporten må vere fleksibel slik at brukarane kan nytte han tilpassa opningstider og arrangement, som dei ønskjer å delta på. I samband med slik transport må det kunne stillast krav om at ein nyttar utslepsfrie kjøyrety. Det kan kanskje vere gunstig å samarbeide med drosjenæringa i enkelte område. På den måten kan ein styrke drosjenæringa sitt næringsgrunnlag.

TT-ordninga er viktig å oppretthalde.

I samband med ruteplanlegging må det leggjast opp til gjennomgåande opplegg ,slik at den som skal kjøpe reiser, enkelt kan få kjøpt reiser frå A til Å. I bussar og på haldeplassar må det vere opplysningar om stoppestader, ruter og rutetider m.v. både verbalt og i skrift, slik at alle kan få med seg turvande opplysningar. På store haldeplassar må det vere personar som kan hjelpe dei reisande til rette. Haldeplassar og transportmateriell må vere universelt utforma. Gode overgangar mellom ulike transportmiddel , gode avstinging- og påstigingslommer som er universelt utforma.

På trafikk-knutepunkt og i byar må det byggast sykkelparkeringsanlegg under tak med tilgang til toalett. Behovet for ladeordningar for el.syklar m.v. må vurderast.

NTP har eit overordna mål om eit effektivt og miljøvenleg tungtrafikksystem. Dette passar godt sammen med måla om eit aldersvenleg lokalsamfunn. For å kunne fortsette å vere aktive i samfunnet, er eldre mennesker avhengig av gode transportløyningar. Kollektive transportsystem må vere universelt utforma. Det er framleis svært mange eldre som ikkje nyttar digitale verkty, og kollektivløyningane må ivareta dette, slik at vi ikkje får utanforskap og straff for denne gruppa. Dette gjeld også billetteringsløyningar som må tilpassast alle brukarar.

Når det gjeld finansiering av utbyggingar er det viktig å gå i samarbeid med andre, der det er fornuftig. Ved bygging av veg må det også byggast gang- og sykkelveg. Staten må overføre meir midlar til fylka og kommunane og gjerne øyremerke dei ymse tiltaka.

Forskjellane i samfunnet må utjamnast mest mogeleg.

Drift av gang- og sykkelveggar må halde lik standard uavhengig av vegeigar. Drift om vinteren må ein ha eit spesielt fokus på. Dette er ikkje godt nok i dag.

Det er viktig å drive haldningsskapande arbeid for alle aldersgrupper. Verdien for folkehelsa ved bruk av sykkel og gange må kome tydeleg fram.

Til slutt ei viktig presisering. «Leve heile livet» reforma, grunnlaget for eit aldersvenleg samfunn og universell utforming over alt, må vere førande i alt planarbeid.»