



Notat

Dato: 16.08.2019
Arkivsak: 2019/10878-5
Saksbehandlar: rolrose

Til: Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Utviding/omlegging av Ravnanger terminal

På møte i fylkesutvalet den 20. juni 2019, stilte representanten **Roald Steinseide** (FRP) fylgjande spørsmål.

Jeg er blitt kontaktet av flere private naboer som er bekymret da SVV har søkt om dispensasjon fra reguleringsplan vedrørende utvidelse/omlegging av Ravnanger terminal. De finner det underlig at det offentlige ikke følger vanlig saksgang, men heller søker om dispensasjon. Hva er grunnlaget for at offentlige etater som selv mange ganger er svært restriktiv og har en streng praksis overfor andre søkere, velger en slik løsning?

Svar på spørsmålet.

I kommuneplanen er det aktuelle arealet avsett til sentrums-, veg- og LNF- formål. Det er **ikkje** sett av areal til kollektivknutepunkt og innfartsparkering. Store deler av det aktuelle arealet inngår i reguleringsplan «Del av Haugland / Ravnanger», plan 33, som trådte i kraft 07.02.1977. Dagens etablerte kollektivknutepunkt og innfartsparkering blei for fleire år sidan bygt i eit område som i denne planen alt var regulert til forretning/serviceindustri, utan at det blei regulert om til formål for knutepunkt og parkering. Bruken av området er altså **ikkje** i tråd med kommune- og reguleringsplanen.

I kommuneplanen er det krav om at det skal utarbeidast områdeplan før det vert utarbeida detaljreguleringsplan. I kontakt med Askøy kommune har Statens vegvesen fått opplyst at kommunen ikkje har planar om å setje i gang områdereguleringsplanarbeid i næraste framtid. I utgangspunktet er det eit godt prinsipp at heile sentrumsområde skal sjåast i ein samanheng og at det vert utarbeidd områdereguleringsplan. Vi vurderer at Statens vegvesen ikkje er naturleg tiltakshavar for eit slikt planarbeid, men at det må initierast og gjennomførast i kommunal regi. Dette fordi det omhandlar spørsmål knytt til næringsutvikling, bustadutvikling og offentlig og privat tenesteyting. Eit slikt planarbeid vil vera tidkrevjande, og utbygginga etter ein slik plan skal ha lang tidshorisont, gjerne i byggetrinn.

Vi meiner at tiltaket kollektivknutepunkt med innfartsparkering ikkje nødvendigvis vil vera til hinder for vidare utvikling, da dette er opparbeiding som relativt enkelt kan formast om til andre sentrumsformål i ein seinare fase. Skyss/HFK ønsker at dagens bussknutepunkt og innfartsparkering, som altså alt er opparbeidd, skal få betre utforming. Dette vil krevje at arealet til slikt formål vert utvida. HFK meiner vi ikkje har tid til å vente på ein områdeplan som det er usikkert når blir utarbeidd. HFK har derfor bedt om at SVV søker kommunen

om dispensasjon frå kommuneplanen for å kunne gå rett på detaljregulering, utan at det først vert utarbeidd områdeplan.

Dagens knutepunkt og parkering vert vurdert å ikkje vera tilfredsstillande i forhold til å underbygge eit attraktivt kollektivsystem.

Dagens kollektivknutepunkt har ei utforming der det er knytt ulemper til:

- at det er for lite areal til bussar, som ikkje er på haldeplass, men som ventar på nye kjøreruter (regulerande bussar). Dette har negativ påverknad på rutetilbodet og sjåførane sine køyre- og kvileregjar.
- at inn- og utkjøringa er utflytande og har uryddig utforming. Deler av desse blir også nytta av andre trafikantgrupper. Dette fører til dårleg framkome og trafikkfarlige situasjonar.
- at mange kjørande nyttar dagens knutepunkt som ein «snarveg» inn til parkeringa på Ravnanger senter. Dette har negativ effekt på bussavviklinga og kan gi trafikkfarlige situasjonar.
- at det manglar tilbod for dei mjuke trafikantane som brukar området.
- at venteareala er for smale, kantsteinhøgder er for låge m.m. Det er ikkje universell utforming. Dette kan føre til at enkelte brukargrupper, med nedsett funksjon ikkje kan nytte bussane til/frå knutepunktet.

Fordeler:	Ulemper:
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Forbetra situasjon i området i løpet av kort tid med avgrensa bruk av midlar. ➤ Betre trafikksikkerheit for ulike trafikantgrupper. Her vil mjuke trafikantar bli spesielt vektlagt. ➤ Auka framkomst for bussane som skal nytte knutepunktet. ➤ Passasjerareal, kantsteinar osv. vert planlagt opparbeidd til universell utforming. Fleire brukargrupper vil då kunne nytte kollektivtilbodet, samtidig som det blir meir attraktivt for alle. ➤ Kollektivknutepunkt med innfartsparkering vil truleg ikkje hindre vidare utvikling, fordi dette er opparbeiding som relativt enkelt kan formast om til andre sentrumsformål, i ein seinare fase. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Løysningane kunne kanskje blitt ytterligare optimalisert viss det først blei opparbeidd områdeplan. ➤ Totalt sett kan investeringskostnaden på lengre sikt bli større, fordi knutepunktet og innfartsparkeringa kan fjernast eller få ei anna utforming når/viss det først vert utarbeidd områdeplan.

Askøy kommune har så langt ikkje gjeve dispensasjon, men ynskjer at SVV/HFK orienterer ytterlegere om prosjektet før dei gjer vedtak.