



## Statens vegvesen

Rogaland Fylkeskommune  
Fylkesrådmannen i Rogaland  
pb 130 Sentrum  
4001 STAVANGER

Behandlende enhet:  
Region vest

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Tone Høyland Stople - <tomt>

Vår referanse:  
2010/059464-069

Deres referanse:  
15/139-4 10260/15

Vår dato:  
23.03.2015

### Regional plan for areal og transport på Haugalandet - Høring

Viser til brev datert 13.2.2015 om Regionalplan for areal og transport på Haugalandet.

#### GENERELT

Regionalplan for areal og transport på Haugalandet følger opp konsept 2 (by og tettsted) på en god måte. Planen har stort fokus på arealbruk. Rett arealbruk er veldig viktig, det legger grunnlag for miljøvennlig transport.

I tillegg må det legges vekt på attraktivitet i ønsket transportform:

- Attraktivt kollektivtilbud (høy nok frekvens, god kvalitet på buss, akseptabel pris, parkering for bil og sykkel ved knutepunkt/holdeplass).
- Attraktive sykkelveger (effektive «arbeidsruter», sammenhengende sykkelveger over lengre strekninger, kortest mulig avstand/snarveg for syklende, visningsskilt på sykkelveger)
- Attraktive gangveger (opplevelsesrike gangveger, snarveger for gående, godt driftet/vedlikeholdt, visningsskilt så man lett finner raskeste veg)

Dagens kollektivandel er lav, på turer til/fra Haugesund sentrum er andelen kollektivreisende bare 4, 4 %. Sett i lys av dette er det lite ambisiøst å basere forstadsrutens tilbud på passasjergrunnlaget. For å støtte konsept 2 bør kollektivsatsingen være større og tydeligere. For å få flere arbeidsreisende over på kollektiv må det være høy frekvens i rush-tida, tilbudet må bedres for å øke antall kollektive arbeidsreiser.

#### KOMMENTAR TIL ENKELTKAPITTEL

##### Kap.3. Utviklingstrekk og utfordringer

Det som står under delkap.3.1. **Regionale konjunkturer, regionforstørring og befolkningsutvikling** er rett, men det er noe ufullstendig for riksvegnettet da det ikke er tatt med utvikling av riksvegnett nordover og lite om utvikling av E134 østover. Vi foreslår å ta inn litt tilleggsbeskrivelse:

I arbeidet med NTP 2018-2027 har Statens vegvesen foreslått E134 som en av to hovedtraseer øst-vest, samtidig som E39 skal utvikles som ferjefri kyststamveg. E134 er anbefalt som firefelts veg fra Helganeskrysset og til Akسدal (inkludert eventuelt kollektivfelt), men E39 er

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region vest  
Askedalen 4  
6863 Leikanger

Telefon: 02030  
Telefaks: 57 65 59 86  
firmapost-vest@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Spelhaugen 12  
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø  
Telefon:  
Telefaks:

anbefalt bygd ut med fire felt og 110 km/t hele vegen fra sør til nord. I tillegg er det nå startet opp en statlig kommunedelplan for strekningen Bokn-Stord som vil legge premisser for Bokn og Tysvær.

I **delkapittel 3.4 Levende bygder og verdifulle arealer** er det skrevet noe om forskjeller på reiseavstander for barn og unge i spredtbygde og tettbygde strøk, men det er vanskelig å få tak på meningsinnholdet i setningen «Barn og unge i spredtbygde områder har gjerne lengre reiseavstander til skole og aktiviteter enn i tettbygd strøk, men tilretteleggingen for gående og syklende er ikke like god alle steder». Dette bør skrives om for å få tak på hensikten med omtalen.

#### **4. Mål, strategier og virkemidler**

**4.1.1.** Statens vegvesen støtter forslaget om et ATP-samarbeid i regionen. Vi mener det er en god ide for å få til samordning mellom aktørene og dermed øke sannsynligheten for en god måloppnåelse.

#### **4.2. By, tettsteds og grendesentre**

Planen har en ryddig omtale av senterstruktur. Delingen i regionsenter, regiondelsentre, områdesentre, tettstedssentre og grendesentre pluss knutepunkter i bystrukturen er en fin måte å strukturere sentrene på. Det blir gitt ulike føringer for ulike sentertyper, det virker som en ryddig måte å få god struktur og tilrettelegging for ønsket utvikling.

#### **4.3. Boligbygging**

##### **4.3.2. Koordinere utbyggingsrekkefølge i bynære områder**

Omtalen av utbyggingsrekkefølge er grei, men det er vanskelig å lese kartet på side 40/41 sammen med teksten side 36. Dette må ryddes/endres for å unngå misforståelser. Kartene må få tydeligere fram at man ønsker å starte med fortetting, -ikke med fase 1: bygging på ledig areal i sentrumsnær sone (dette er 2.valget). Det er mulig at kartet rent teknisk er rett, men fremstillingen gjør at det fort oppstår misforståelser om prioritering av bygging.

##### **4.3.5. Sikre bokvalitet**

Det er riktig og viktig at nærliggende parker og friområder skal ha trafiksikker adkomst. Men det bør legges til at adkomsten skal være attraktiv (hyggelig, opplevelsesrik, interessant) og universelt utformet.

#### **Side 43. Retningslinjer for boligbygging**

Retningslinje nr. 14.d) og 15. For begge punktene er det fokus på trafiksikker adkomst, og det er bra. Men det bør også understrekes at adkomsten skal være attraktiv å gå eller sykle! (eksempelvis kan en lang omvei være trafiksikker, og en mørk undergang er trafiksikker, men det er ikke attraktivt). Krav om universell utforming kunne også vært tatt med, selv om det er et generelt krav fastsatt i PBL.

#### **4.4 Lokalisering av næringsvirksomhet**

##### **Side 50: Retningslinjer for næringsvirksomhet, pkt.17:**

Det er veldig flott at det er fokus på «høy tilgjengelighet for sykling og gange» og «høy parkeringsdekning for sykkel». Men det må også være god kvalitet på tilbudet, også for sykkelparkering.

#### **4.5 Samferdsel**

**Strategi 4.5.2.** Legge til rette for økt gange og sykling på korte reiser innenfor tettstedene. Strategien er grei, men den kunne vært enda mer ambisiøs. Vi foreslår at den skiller mellom gående og syklende. SVV foreslår å legge til tre underpunkt:

- a) lage gangveger som er attraktive for alle aldersgrupper
- b) lage effektive sykkelveger på hovednettet i tettsted.
- c) lage effektive sykkelveger på aktuelle arbeidsreisestrekninger.

#### **4.5.1. Transportstrategiene tilpasses ulike forutsetninger på ulike steder i regionen.**

Hovedtrekkene i transportstrategien er veldig bra! Statens vegvesen har forslag til større prioritering av sykkel som fremkomstmiddel på arbeidsreiser. I tillegg ønsker vi mer fokus på innfartsparkering. Nedenfor kommer et par konkrete forslag til hvordan dette kan styrkes.

Forslag til supplering/endring i **Tabells.54**

*Område 2:* i rekkefølge for prioritering av transportutvikling på hovedaksene bør man ta med SYKKEL. For i tillegg til hovedfokus på gange og sykling innenfor tettstedene bør man satse på effektive sykkelveger for arbeidsreiser inn mot store arbeidsplasskonsentrasjoner. SVV foreslår denne rekkefølgen: Kollektiv-sykkel-næring-personbil.

*Område 3:* siste setning må skrives om til noe mer forståelig. Det står nå «ikke planlegging for begrensning av transportkapasitet for personbil». Kan det erstattes med «Opprettholde transportkapasitet for personbil»?

*Område 4:* Legg til: «Sikre at skoleveg er attraktiv og trafikk sikker for gående og syklende» som eget punkt. Og kan setningen «Tilgjengelighet baseres i stor grad på biltransport» erstattes med «opprettholde transportkapasitet for personbil»?

I tillegg foreslår vi at det skrives et eget avsnitt om arbeidsreiser. Der bør det stå litt om å sykle til jobben, noe som er aktuelt på reiseavstand 10-15 km. Et effektivt sykkelanlegg forutsetter separat system; egen sykkelveg evt. sykkelfelt adskilt fra andre trafikantgrupper. Det bør også stå noe kort om sykkelparkering og gode fasiliteter på arbeidsplassen (garderobe/dusj). Samkjøring bør også ha et stort potensiale på Haugalandet. Eksisterende innfartsparkering på Håvik og Mjåsund fungerer svært godt både med hensyn til kollektiv og samkjøring. I tillegg bør det omtales sykkelparkering ved kollektivknutepunkt og holdeplass, med presisering av at også kvaliteten på disse er viktig.

#### **4.5.2. Legge til rette for økt gange og sykling på korte reiser innenfor tettstedene**

Dette delkapittelet har fokus på å øke gange og sykling i tettstedene, og det er et viktig tema. I teksten står det mye riktig og viktig, men man bør ta med aspektet «attraktivitet». Dette kan kanskje komme inn som et eget avsnitt? Det skal ikke bare være enkelt og lett vint å velge miljøriktig, men det skal være «foretrukket». Da må det være attraktive gang- og sykkelveger, det må være snarveger, det må være opplevelser langs vegen, det må skapes holdninger som gjør at folk velger gåing og sykling framfor bil.

Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023 har et nasjonalt mål om 8 % sykkelandel, og 10-12 % sykkelandel i byene. Sykkelbyen Haugesund/Karmøy har mål om 16 % sykkelandel.

Sykkelandelen internt i Haugesund er i dag 8,1 %, og til/fra Haugesund 1,6 % (RVU 2011). Det må sannsynligvis mange og kraftige tiltak til for å få dette opp i ønsket sykkelandel.

Det er tatt inn en setning om reisetid med sykkel som sier at «erfaringsmessig bør reisetiden med sykkel ikke være mer enn ca 10-15 min». Hvis dette kriteriet skal brukes for lengde på sykkelveg ut fra sentrum må man ta høyde for at man kommer ganske langt med el-sykkel! Og at for arbeidsreiser med sykkel aksepteres det lengre reisetid; ca 30 min.

Det er vist til at utenfor tettsteder kan utvikling av infrastruktur for sykkel og gange ses i sammenheng med øvrig utbygging av vegnett. Men det bør også ses i sammenheng med

friluftsliv: adkomst til friområder/badeplass/idrettsanlegg, del av lengre turveg m.m. Kommunene bør også se infrastruktur for gåing og sykling som del av Folkehelseplanen. For skoler og boligområder utenfor tettsted er det viktig med fokus på trygg og attraktiv skoleveg. Selv om ikke det er her det er størst potensiale for økt sykling/gåing bør alle skoleveger ha fokus på gåing og sykling til skolen.

I retningslinje for samferdsel står det at det skal lages plan for hovedsykkelnett og sammenhengende transportnett for gående. Dette er bra, fra før er det krav om at alle tettsteder med mer enn 5000 innbyggere skal ha plan for sammenhengende hovednett for sykkel. Det er fint at man for Haugalandet gjør dette til et krav for alle tettstedene. Sykkelbyen Haugesund/Karmøy har plan for hovednett for sykkel (nettopp vedtatt), denne planen/kartet kunne vært vist her.

Det kunne også vært tatt med et eget avsnitt om god tilkomst for gående syklende til holdeplass/kollektivknutepunkt. Det er viktig at systemene er gjennomtenkt, at det er lett (effektivt og attraktivt)for brukerne å gå eller sykle til holdeplass/knutepunkt.

#### **4.5.3. Utvikle konkurransedyktig kollektivnett**

Kartet viser forstadsruter Åkra – Aksdal. Den viste strekningen dekker behovet, men teksten er altfor lite ambisiøs i et 50- årsperspektiv. Konkurransedyktig kollektivtransport må innebære en mye større satsing med høy frekvens på arbeidsreiser. På bakgrunn av dagens lave kollektivandel er det ikke en satsing på konkurransedyktig kollektivtransport å si at «rutetilbudet på forstadsruter skal baseres på passasjervolumet».

Pendlerstrømmene/arbeidsreiser på disse strekningene er svært tydelige og tunge. Forstadsruta må ha høy frekvens i rushtidene. Og avgangstidene må samordnes med store arbeidsplasser som f.eks sykehus og høyskole. Det må også omtales tilrettelegging for kombinasjon sykkel kollektiv, og privatbil-kollektiv (Viser til tidligere omtale av innfartsparkering). Forstadsrutene må bli attraktive for arbeidsreisende.

En liten detalj til kart i fig. 4.21: man bør ta med nr på fylkesveg også, nå er det bare tatt med riksvegnr.

#### **4.5.4. Utvikle vegnettet i tråd med behov og tilgjengelighet og trafikksikkerhet i ulike deler av planregionen**

I henhold til mål for KVU er E134 en nasjonal transportåre med samme funksjon fra flyplass til Drammen, og ikke en delt funksjon slik som beskrevet i regionalplanen. I den grad funksjonen «sentral tilbringervei til byregionen» kommer i konflikt med «nasjonal transportåre» er det sistnevnte det skal legges til rette for.

I de rutevise rapportene som er laget ifm NTP 2018-2027 er strategien å utvikle E39 og E134 med en sammenhengende lik standard over lengre strekninger. Dette skal bidra til at veiene blir pålitelige og trafikksikre transportkorridorer som igjen gir forutsigbare forhold for gods- og næringstransporten.

Arbeidet med en KVU for Haugesund startet opp våren 2014 og skal leveres til sommeren 2015. I denne er samfunnsålet for transportsystemet i Haugesund:



- Haugesund byområde skal ha et transportsystem som gir god mobilitet for befolkningen og bygger opp om en miljøvennlig byutvikling med å legge til rette for gange, sykling og kollektivtransport.
- E134 skal fungere som en effektiv transportåre for nasjonal trafikk mellom Haugesund lufthavn/Karmsund havn, Husøy og Våg.

Setningen «Utviklingen av riksvegene bør videre skje med fokus på trafikksikkerhet og rassikring» må strykes, det kan erstattes av teksten om utvikling av riksvegnettet ovenfor.

#### **4.5.5 Parkering**

Det bør tas inn et avsnitt om sykkelparkering. Det er satt krav om minimumsnorm for sykkelparkering i retningslinje nr 26 a og b, det bør i tillegg tas med en beskrivelse av kvalitet på sykkelparkering (sikkerhet, under (halv)tak, plassering, m.m.).

#### **4.5.6. Posisjonering og planlegging for finansiering og gjennomføring**

Her er det omtalt både mulighet for fremtidig bymiljøavtale med Staten dersom denne type avtale blir utvidet til å gjelde mellomstore byer, og at det fortsatt er aktuelt med tradisjonell bypakke. For begge disse avtaletypene er det viktig med godt samarbeid mellom aktørene.

#### **Retningslinjer for samferdsel side 62 og 63:**

**23.b:** Det er tatt inn krav om at hovedsykkelnett og sammenhengende transportnett for gående innenfor tettstedene skal vises i kommuneplanen. Det er veldig flott! Det er ikke differensiert på størrelse på tettstedene, det innebærer en skjerpning i forhold til dagens krav som gjelder tettsted med mer enn 5000 innbyggere. Det er veldig fint om alle kommunene viser dette i kommuneplanen. Planen bør inkludere god tilkomst for gående syklende til holdeplass/kollektivknutepunkt.

#### **Tabell «Utviklingsstrategier for å styrke tilgjengelighet, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet»**

Dette er den samme tabellen som tidligere er kommentert, se kommentarer til 4.5.1. «Transportstrategiene tilpasses ulike forutsetninger på ulike steder i regionen.»

**25 b) 2.setning:** Det bør suppleres med krav om at sykkel skal separeres fra gående og motorisert trafikk også på sykkeltilbud langs hovedinnfartsårene.

#### **4.7. Regional grønnstruktur**

For å øke fysisk aktivitet bør man ha fokus på å binde sammen grønnstrukturen med gang- og sykkelveg. Det bør også ha med fokus på vinterbruk (kan turvegsystemet også legges til rette for skiløyper om vinteren??) Legg vekt på å få til gang- sykkelveger mellom viktige målpunkt som idrettsanlegg – skole- friområder – badeplasser, gjerne snarveger som er raskere enn kjørevegene! Attraktive gang- og sykkelveger til parker og friområder kan øke bruken av områdene, og øke miljøvennlig transport til friområdene!

#### **5. Gjennomføring**

##### **Handlingsprogram**

Det er veldig mange gode aktiviteter i handlingsprogramforslaget. Aktiviteten «Planlegge sammenhengende infrastruktur for gange og sykling i større tettsteder» kan utvides til også å gjelde på potensielle sykkel-arbeidsreise-strekninger.

For aktiviteten «Samarbeid om posisjonering og nasjonal finansiering av transportinfrastruktur» må også kommunene delta i arbeidet.

**Indikatorer for evaluering av måloppnåelse:**

**Effektmål: Samferdsel**

Det bør legges til «Tellepunkt for syklende og gående», dette bør utvikles til å bli en indikator for effektmål økt gange/sykling i tettsteder. Det er ikke på plass denne type tellepunkt enda, men det vil komme blant annet som del av sykkelbyavtale Haugesund/Karmøy.

Samlet sett inneholder Regional plan for areal og transport på Haugalandet mange gode virkemidler for å få til ønsket utvikling i sentrumsvekst, bolig- og næringsbygging, transport og arealforvaltning.

Statens vegvesen bidrar gjerne som samarbeidspart i et fast regionalt areal- og transportplansamarbeid på Haugalandet (ATP-samarbeid). Partene rår over ulike virkemidler, med godt samarbeid har vi best mulighet til å nå målene.

Veg- og transportavdelingen

Med hilsen



Hanne Hermanrud  
Avdelingsdirektør