



## Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune  
pb 7900  
5020 BERGEN

Behandlande eining:	Sakshandsamar/innvalsnr:	Vår referanse:	Dykkar referanse:	Vår dato:
Region vest	Tone Høyland Stople - <tom>	2010/147012-013	2014/1180	01.10.2015

### Uttale til regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Statens vegvesen sitt ansvar i arbeidet med planar etter plan- og bygningslova er først og fremst knytt til arealbruken langs riks- og fylkesveg. Til planane uttalar vi oss som forvaltar av riksveg på vegne av staten, forvaltar av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statleg fagstyresmakt med sektoransvar innanfor vegtransport.

Det er gjort eit grundig arbeid med regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Statens vegvesen har vore deltakar i administrativ koordineringsgruppe.

#### Forankring i overordna føringar.

Ein regional areal- og transportplan må forankrast i statlege føringar for areal- og transportplanlegging. Nasjonal transportplan (NTP) legg grunnlaget for heilskaplege politiske vurderingar, effektiv verkemiddelbruk og styrking av samspelet mellom transportformene. Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging gjev retningslinjer for kva ein regional areal- og transportplan bør innehalde. Nasjonale forventningar til regional- og kommunal planlegging legg vekt på omgrepet Samordna bustad, areal- og transportplanlegging og skildrar forventningane regjeringa har til fylkeskommunar og kommunar på det området.

I tillegg til dette er KVU for Bergensområdet («Kjuagutt og stril – mindre bil») ein viktig premissgjevar for arbeidet.

#### Merknader til planforslaget

Statens vegvesen merkar seg senterstrukturen det er lagt opp til i planen, og meiner dette er eit godt utgangspunkt for å få redusert trafikken inn til Bergen sentrum.

Vi merkar oss at det er lagt vekt på arealutvikling langs transportkorridorar, tett utbygging rundt viktige kollektivtrasear og bustadbygging i lokalsentra i gå- og sykkelavstand frå senterfunksjonane. Med ein definisjon av vekstsoner i gangavstand til tettstadsenter og kollektivstopp legg planen til rette for redusert transportbehov med bil.

### Kap 3. Regionalt transportsystem

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:

## Gåing og sykling

Statens vegvesen meiner infrastruktur for sykkel skal verta prioritert innanfor vekstsonene og knytt til skular (andre delmål under punkt 3. 1 mål for regionalt transportsystem). Statens vegvesen foreslår at andre delmål under pkt.3 skal lyde: «Infrastruktur for gåande og syklende skal bli prioritert innanfor vekstsonene og knytt til skular» (tillegg er understreka).

I vekstområde skal ein legge godt til rette for gåing og samstundes sikre god infrastruktur for sykkel. Konflikta mellom dei to prioriterte transportformene gåing og sykling vert redusert ved å prioritere differensierte og gode tiltak som sikrar god trafikktryggleik og god framkomst for begge grupper.

Det bør innarbeidast eit tillegg i planen som framhevar at i vekstområde er det behov for å bygge anlegg der gangtrafikken og sykkeltrafikken er separert. Gang- og sykkelveg er ikkje ei eigna løysing der det vert planlagt for vekst. Ei slik føring vil vere i samsvar med vegnormalen, der det går fram at gang- og sykkelveg berre er ei akseptert løysing der det er forventta låge tal gåande og syklane (N100, tabell E.7). Det bør og framhevast at den opplevde trafikktryggleiken er viktig for at syklistar skal velje å bruke sykkelvegar og -felt, og at dette er eit omsyn som må vege tungt i planlegginga av sykkelanlegg.

I regionalplanen vert omgrepet gang-sykkelveg nytta mange stader i teksten. Vi ber om at dette vert bytta med omgrepet infrastruktur for gange- og sykkel. Infrastruktur for gange-sykkel er meir nøytralt, det viser ikkje til konkret utforming av transportanlegget. Det har vore bygd mykje kombinerte gang-sykkelvegar, dette er ei løysing som ikkje er god verken for gåande eller syklende. Det må i kvart einskild høve vurderast kva for tilbod som er det rette for at fleire skal velje å sykla eller gå.

I delen om sykkel bør det og refererast til regionale og nasjonale målsetjingar om framtidig del sykkelreiser i ulike deler av planområdet. I Regional transportplan 2013-2024 er det eit mål at «Delen av reiser med sykkel skal auke frå 3 til 8 %. I sentrale delar av byane og tettstader bør sykkelandelen i høve til NTP liggje i intervallet 10-20 %».

### Kap.3.3.3 Auke i kollektivandel

Statens vegvesen er eining med Fylkeskommunen i at det er samfunnsøkonomisk og miljømessig best at mest mogleg av transportveksten kjem på gange og sykkel. Det er eit mål i seg sjølv at folk går og sykklar meir, det gir og helsemessig gevinst. Så får kollektivtransporten ta dei litt lengre reisene som ikkje så lett vert tekne med gange/sykkel.

### Kap.3.3.6. Felles parkeringspolitikk

Det er omtalt at alle kommunar bør utforme ein differensiert parkeringspolitikk, og at parkeringsplasser ikkje bør legge beslag på knappe arealressursar i Bergen sentrum. Dette kunne vore omtalt meir konkret, til eksempel kunne det vore anbefalt at kommunane bør definere max-krav for bilparkering og min-krav for sykkelparkering i senterområda. Fylkeskommunen kunne gjerne gitt nokre råd på dette. Det burde og vore teke inn ei retningsline om trygg sykkelparkering: eks: «Trygg sykkelparkering på alle knutepunkt og viktige målpunkt skal bli prioritert».

## Kap.4. Bustadområde

I omtalen er det mange gode tankar om transportreduserande og arealeffektiv utbygging. Det er lagt vekt på fortetting, stor trong for små bueningar og kvalitet i bustadområda. Retningslinene kunne vore tydelegare på at det i alle tettsteder bør prioriterast å utnytte potensiale til fortetting og transformasjon på allereie utbygd areal før ein tillet bustadbygging

lengre frå tettstadsentrum. Retningslinene kunne og hatt tydelegare føringar på arealutnytting i dei ulike senterområda, eksempelvis anbefalt utnyttingsgrad.

I retningslinene for arealbruk kunne det vore teke med at kommunane i større grad må ta med kostnader knytt til trygg framkomst for mjuke trafikantar ved utbygging av nye område. Det hender at bustadområde og til eksempel skule, idrettsanlegg med meir kjem på kvar si side av hovudvegen. Kommunen må ta ansvar for trygg framkomst for gåande og syklende, dette må vere del av totalkostnadene ved utbygging. I nokre tilfelle kan det vere rett å legge utbygging til den sida av vegen der det allereie er utbygd frå før.

Retningsline nr 26 kunne vært meir presis i ordlyden: : «Nye bustadområde skal ha dokumentert trygg veg for mjuke trafikantar til grunnskule og til kollektivhaldeplass».

## **Kap.5 Næringsareal og arbeidsplassar**

I pkt 5.3 er det sagt at det er eit mål å «betre den regionale balansen mellom busette og arbeidsplasser i dei ulike delane av Bergensområdet». Dette på bakgrunn av overvekt av arbeidsplasser i Bergen, og overvekt av bustader i nabokommunane. Denne målformuleringa vert ikkje spegla i korkje Mål eller delmål for næring/arbeidsplasser eller busetnad. Det er heller ikkje retningsliner som legg føringar i denne retning.

Balanse mellom busetnad og arbeidsplassar er viktige for transportomfanget, Statens vegvesen saknar ei tydelegare målformulering/retningsline for dette tema.

Veg- og transportavdelingen  
Med helsing

Hanne Hermanrud  
Avdelingsdirektør

Tone Høyland Stople