

Hordaland fylkeskommune
Att. Samferdselavdelinga
Postboks 7900
5020 Bergen

Knarvik 24. november 2015

Uttale til planprogrammet for Regional Transportplan Hordaland (RTP) 2018 – 2029

Regionrådet i Nordhordland vil gje ein samla uttale til planprogrammet med høyringsfrist 27. november 2015. Uttalen har vore handsama i vårt Nærings- og samferdsleutval og i Regionrådet. Regionrådet synest det er positivt at fylkeskommunen startar opp arbeidet med revisjon av Region transportplan (RTP), og vil peika på dei viktigaste prioriteringane for regionen som må koma med i planprogrammet for RTP i perioden 2018-2029. Kommunane i regionen står fritt til enkeltvis å gje uttale til planprogrammet.

Dei viktigaste prioriterte tiltaka:

Omkøyringsmoglegheiter

Det er i planprogrammet peika på utgreiingsbehov i høve til overordna fylkesvegnett. Regionrådet gjer merksam på at omkøyringsmoglegheitene til E39 gjennom Nordhordland ikkje er tilfredsstillande. Det finnest ikkje omkøyringsalternativ dersom Nordhordlandsbrua vert stengt. Det inneber i praksis at all trafikk mellom Nordhordland og Bergen vert stansa, noko som vil vera svært alvorleg med omsyn til å koma seg fram og i forhold til tryggleik- og beredskapsomsyn.

I tillegg vil ei stenging av E39 i Romarheimsdalen medføra stor belastning på fylkesveg 57 som allereie er ei sær sårbar strekning. Regionrådet ber om at desse punkta kjem med i utgreiingsarbeidet fylkeskommunen skal gjera i høve til utfordringane kring omkøyringsmoglegheitene.

Fylkesvegnettet

Regionrådet meiner at fylkesveg 57 må tilbakeførast som riksveg. Vidare vil me peika på at det er naturleg at den ytre kyststamveg, som fylkesveg 57 er ein del av, får eit samanhengande vegnummer. Regionrådet vil tilrå at fylkeskommunen startar ei utgreiing og tilrettelegging for at dette kan gjennomførast.

Når det gjeld strekningsmessige utbyggingstiltak, vil Regionrådet først og fremst peika på at viktigaste prioritet i Nordhordland, er å sikre at tiltaka i Nordhordlandspakken vert prioritert i planen.

Alversund bru er ein flaskehals på Rv 565. Brua må løftast fram slik at planarbeid og overslag kan utarbeidast.

Sambandet Vest og bru i Masfjorden (Masfjordsambandet) må verta prioritert i forhold til oppstart av formell planprosess.

Utgreie effektiv ferjedrift

Det er ikkje peika på utgreiingsbehov i samband med ferjedrift, utover det som vert ivareteke i anbodsprosessen. Me viser her til innspel me sendte Skyss vedr justeringar ferjeanbod 23. september 2015. Regionrådet vil tilrå at fylkeskommunen ser på moglegheitene for å ta i bruk ny teknologi for ferjer / hurtigbåtar. Me ber også om at det vert prioritert tiltak for å sikra ei effektiv ferjedrift mellom Leirvåg og Sløvåg.

EI-ferje på sambandet Valestrand – Breistein må sikrast for framtida. Dette er særskild viktig for Osterøy og samarbeidet mellom Osterøy og Nordhordland – ikkje minst i høve til Samhandlingsreforma og felles IKT-tenester for kommunane i regionen - dei viktigaste prosjekta som regionen samarbeider om.

Kveldsavgang for ferja til Fedje er særskild viktig for dei som jobbar kveldsskift utanfor kommunen. Regionrådet ber om at kveldsavgangen vert sikra for framtida.

Finansieringsformar inkludert ferjeavløysingsmidlar

Regionrådet ser svært positivt på det som står i kap. 5.5. «Finansiering» og at temaet ferjeavløysingsmidlar får spesiell merksemd, og at ein skal kartleggja og vurdere finansieringspotensialet i den framtidige ordninga med ferjeavløysingsmidlar. Regionrådet ber om at ein nyttar Masfjordsambandet som konkret døme i denne delen av planarbeidet, og vil peika på at dette tiltaket og kan ha overføringsverdi for andre liknande ferjeavløysingsprosjekt i Hordaland.

Organisering og prosess

Regionrådet ber om at det i planprogrammet på side 24 under Temagrupper vert konkretisert behovet for ei eiga temagruppa som skal arbeida konkret med det siste punktet under utgreiingsbehov i kap 5.5, der det står: «Kartleggje og vurdere finansieringspotensialet i den framtidige ordninga med ferjeavløysingsmidlar (alternativ bruk av ferjesubsidiar) for aktuelle ferjesamband i fylket.»

Organisering av ei slik temagruppe bør etter vår vurdering koma tidleg i arbeidet med RTP, slik at kunnskapen om denne nye aktuelle finansieringsforma, (samt med lokal vilje til finansiering) vert lagt til grunn for arbeidet med utforming av både delmål og strategiar i plandokumentet, samt når det framtidige handlingsprogrammet vert utforma.

Vedlikehald:

Det er stor trong for vedlikehald på fylkesvegane i Nordhordland. Nordhordland er regionen med dei lengste samanhengande strekningane der det er ein-felts køyrebaner og generell dårleg vegstandard.

Trafikksikring:

Sikra oversiktlege trafikktilhøve, som gang og sykkelveger i kommunesentre og ved skuler / barnehagar.

Ras-/skredsikring

Prioriterte tiltak frå regionen er å sikra Bruvikvegen på Osterøy, strekninga Modalen – Dale, Austfjordvegen og Masfjordvegen.

Kollektivtransport

Pendlarrutene for buss må tilpassast til dei nye buområda i dei ulike kommunane.

Båtrute Nordhordland – Bergen treng gode korrespondansetilhøve med anna kollektivtrafikk. For at dette skal fungera må rutetider koordinerast med anna kollektivtrafikk på dei tre stoppestadane Knarvik kai, Frekhaug kai og Strandkaien.

Me vil og varsle i uttalen at det er trong for ei gjennomgang av skulerutene i regionen.

Sjøtransport:

Me vil peika på Mongstad sine kvalitetar og fortrinn som ny godshamn for Bergensområdet.

Regionrådet sendte uttale til Regional transportplan 2014-2023. Mange av prioriteringane frå den gong er med no også då dei framleis gjeld.

Med venleg helsing



Karstein Totland
Leiar
Regionrådet Nordhordland



Rune Heradstveit
Dagleg leiar
Nordhordland Utmeklingselskap IKS

Kopi: Kommunane i Region Nordhordland