



Meland kommune

Hordaland fylkeskommune  
Postboks 7900  
5020 BERGEN

Referansar:  
Dykkar:  
Vår: 15/2396 - 17/6605

Saksbehandlar:  
Randi Helene Hilland  
randi.hilland@meland.kommune.no

Dato:  
31.03.2017

## Høyringsuttale, Regional transportplan Hordaland 2018 - 2029

Vedlagt følgjer vedtak.

Med helsing

Randi Helene Hilland  
konsulent

Andre mottakarar:  
Hordaland fylkeskommune

# Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Anny Bastesen	FE - 121	15/2396

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
41/2017	Formannskapet	PS	29.03.2017
32/2017	Kommunestyret	PS	29.03.2017

## Høyringsuttale, Regional transportplan Hordaland 2018 - 2029

### Vedlegg:

Regional transportplan Hordaland 2018-2029 - Høyring av planforslag  
Høyring - Planprogram for regional transportplan Hordaland 2018 - 2029 (RTP)  
Høyringsuttale - Sambandet Vest

### Saksopplysningar:

#### Bakgrunn

Hordaland Fylkeskommune v/Samferdselsavdelinga har ved skriv datert 24.02.2017 sendt Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 (RTP) ut på høyring, etter vedtak i fylkesutvalet dagen før. Høyringsfristen er 7. april 2017, med sikte på endeleg vedtak i fylkestinget juni 2017.

Planframlegget er tilgjengeleg på heimesida til fylkeskommunen, [www.hordaland.no](http://www.hordaland.no)

Planarbeidet starta i 2015, med vedtak om planprogram i november same år. Kommunestyret gav høyringsuttale til planarbeidet i møte 25.11.2015, sak KS-103/2015.

Ei administrativ prosjektgruppe har stått for arbeidet, sett saman av fylkeskommunen, samferdselsetatane, regionråda og Bergen kommune. Elles har det vore regionvise møte der øvrige kommunar har vore invitert inn, før endeleg planframlegg vart utarbeidd.

RTP skal utarbeide mål, strategiar og tiltak for ulike plantema innan transport i fylket. I tillegg omfattar transportplanen tema frå andre regionale planar, som areal- og transportplanen, klimaplanen, kollektivstrategien, senterstrukturplanen, strategi for innfartsparkering og folkehelseplanen. Det er såleis blitt eit omfattande dokument, som skal legge rammer for regionale etatar, staten og kommunane si versemnd og planlegging.

Transportplanen gjev grunnlag for å reise motsegn mot kommunale planforslag. Føresetnaden er at kommunale arealplanar er i strid med viktige nasjonale og regionale interesser, og motsegn skal grunnjevast. Viktig regional interesse er truleg om kommunale planar føyer seg inn under transportplanen og dei andre tema som er teke inn der.

Det overordna målet for RTP er at «Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet.»

### **Vurdering**

Administrasjonen har i hovudsak sett på tema som omfattar økonomi, veg og transport.

#### Fylkesvegnettet, kapittel 5

Planen erkjenner at forfallet på fylkesvegnettet i Hordaland er stort, og at det er behov for vesentleg auka innsats for å ta vare på vegnettet. Målet er eit trafikkikkert og framkomeleg fylkesvegnett, der vedlikehaldet blir styrka slik at veksten i forfallet blir stoppa. For Meland sin del er dette eit svært viktig mål. Målet er rett nok modifisert gjennom at planen tek atterhald om økonomiske rammer og politiske prioriteringar; slik vil det alltid vere.

Det overordna vegnettet skal ha samanhengande god standard, minst tilsvarende «utbetningsstandard». I Meland gjeld det strekninga Flatøy – Frekhaug – Dalstø. Den første delen (Flatøy – Frekhaug) har såkalla «høg funksjonsklasse» medan den andre delen (Frekhaug – Dalstø) er ein «sekundærveg med høg trafikkbelastning». Det overordna fylkesvegnettet er kvalifisert for strekningsvise standardhevingstiltak med vedlikehaldskaraktar, og alle desse strekningane i Hordaland er kartlagt.

Fylkesvegane elles i kommunen er i klassen «øvrigt fylkesvegar». Målet for desse er utbetring / sikring av særleg utsette punkt.

Sidan dei økonomiske rammene ikkje er større enn dei er, er det vesentleg å utnytte midlane best mogeleg. Planen inneheld ein del strategiar som byggjer opp under dette, t.d. å legge nøktern standard til grunn ved utbetring av eksisterande vegar og enkeltpunkt (s. 38 i planen). Etter administrasjonen sitt syn er dette fornuftige grep. Fylkeskommunen ønskjer å vere tydeleg på standardval tidleg i nye vegprosjekt. Målet er brukbar standard ved utbetring, der trafikktryggleiken for mjuke trafikantar står høgast i kurs.

Fylkeskommunen ønskjer elles å prioritere drift og vedlikehald av eksisterande vegnett (medrekna utbetring og sikring) framfor nye anlegg. Det er sett opp ein del gode overordna mål for drift og vedlikehald på s. 43 i planen. Dei største utfordringane på kostnadssida er knytt til tunnelar, bruer og vegkropp. Det skal lagast gjennomføringsprogram for dei tre elementa. Meland har tre bruer over fylkevegen; ved Frekhaug senter, ved Dalstø og ved Hjertås. I eit gjennomføringsprogram må desse tre omtalast særskilt, slik administrasjonen ser det.

Planen tek elles til orde for auka satsing på sykkel og gange. I dette ligg prioritering av gang- og sykkelnettet i tettstader. Administrasjonen saknar ei satsing på gang- og sykkelvegar langs vegnettet ut til store bustad- og næringsområde utanfor kommunesentra også.

Når det gjeld beredskapen på fylkesvegnettet, har fylkeskommunen ansvar for å leggje til rette for regionalt tilpassa transportberedskap ved ekstraordinære hendingar. Omkøyringsvegar ved stengingar på riksvegnettet har fått ein eigen plass i dokumentet, men her er ikkje konsekvensane for Nordhordland nemnt. Det tyder at hyppige stans i trafikken på E39, særleg gjennom Åsane, ikkje

kvalifiserer for høve til omkøyning. Administrasjonen synes ikkje dette er bra.

Planen tek elles til orde for omklassifisering av fylkesvegar, ut frå vegkategori i høve til vegnormalen, trafikkmengde og trafikal funksjon.

Kapittel 5 blir avslutta med punkt 5.3 Tiltak. Med tanke på dei gode strategiane som er lista opp tidlegare i kapitlet, er det overraskande at strategiane – særleg knytt til utbetringar og auka satsing på vedlikehald – ikkje er følgt opp på tiltakslista. Dette gjer at tilstanden framleis er problematisk i høve til tilrettelegging for mogeleg vekst og verdiskaping.

#### Økonomiske rammer 2018 - 2021, kapittel 4

Dei økonomiske rammene er for ein stor del bunde opp av tidlegare vedtekne prosjekt i Bergensprogrammet og andre kommunevise vegpakker/prosjekt. Det er sett av ein god sum til standardhevingstiltak kvart år (til saman 1,18 mrd i perioden), elles er det ein mindre sum til disposisjon til andre tiltak (til saman 108 mill i perioden). Konkrete tiltak skal prioriterast i Investeringsprogrammet for Fylkesvegnettet. Investeringsprogrammet blir såleis eit viktig politisk tema.

#### Transport i Bergensområdet, kapittel 7

Dette kapitlet er felles med kapittel 4.3 i den andre planen som er ute på høyring, Regional areal- og transportplan i Bergensområdet. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange. Då må kollektivtilbodet styrkast, og ein stor del av resterande person- og næringstransport må over på låg- eller nullutsleppsteknologi.

Der kapittel 5 syner ei god forståing for tilstanden på fylkesvegnettet og behovet for å ta grep, syner kapittel 7 at samordning ikkje er enkelt. Det er ei einseitig vektlegging på at personbiltrafikken skal ned, utan at kollektivtilbodet skal styrkast tilsvarande. Det som provoserer mest i dette kapitlet, er kravet om at arealutviklinga i kommunane skal skje i tilknytning til stamlinene i kollektivsystemet. Dette kravet slår beina under all satsing på klimavenleg arealplanlegging. Kollektivtilbodet i tilknytning til stamlinene er langt frå godt nok til å vere eit reelt alternativ til auka biltrafikk. Sentrale deler av Bergen har eit godt kollektivtilbod, men ein skal ikkje langt utanfor Bergen kommune sine grenser før tilbodet raknar. Det fins mange andre kriterer for klimavenleg og berekraftig arealplanlegging enn å klistre seg til stamlinene i kollektivsystemet.

Båttilbodet er nemnt, her skal det lagast ein eigen trafikkplan som skal gje tilråding om framtidige båtsamband i fylkekommunal regi. Administrasjonen legg til grunn at aktuelle kommunar blir trekt inn i dette arbeidet. Eit utvida båttilbod frå Nordhordland / Frekhaug vil i særklasse avlaste den vegbaserte trafikken til og frå Bergen sentrum. Det bør vere aktuelt å satse på utvikling av null- og lågutsleppsteknologi, med statleg støtte.

#### Regionsenter, kapittel 8

Her blir det slått fast at det blir ingen satsing på transportreduserande tiltak, auka kollektivtilbod eller auka satsing på sykkel og gange for Meland sin del eller ute i kommunane generelt, utover noko tilrettelegging i regionsentra. Sentraliseringa fører til auka transportbehov, fordi regionale tenestetilbod som tidlegare låg i komunesentra skal flyttast til regionsenter eller til Bergen.

#### Handlingsprogram 2018 - 2021

Hordaland Fylkeskommune vil samarbeide med kommunane om program for tiltak til trygg skuleveg (tiltak 5.2), reiseliv og kollektivtransport (tiltak 6.1) og ansvar for fysisk tilrettelegging for drosjenæringa (tiltak 7.6). Ansvar for finansiering av tiltak på fylkesvegnettet i høve til reiseliv er tenkt delt på fylkeskommunen, kommunane og private aktørar (tiltak 5.6).

Når det gjeld Trafikkplan for båttilbodet (tiltak 7.4) og Handlingsplan for innfartsparkering (tiltak 7.5) er ikkje kommunane nemnt som samarbeidspartar. For begge desse tiltaka bør kommunane førast opp som samarbeidspartar.

Folkehelse: Ingen verknad; ingen satsing på gang- og sykkelveggar utanom regionsentra

Miljø: Nullvekst i personbiltrafikken i Bergensområdet er lagt til grunn, men det er ikkje lagt inn tiltak som kan avlaste biltrafikken utover smale målgrupper langs stamlinene

Økonomi: Tronge økonomiske rammer regionalt medfører at store utbetningskostnader på vegnettet bli lagt på utbyggarar av bustad- og næringsområde

### **Konklusjon**

Regional transportplan for Hordaland er blitt eit omfangsrikt dokument. Planen tar opp i seg fleire andre regionale plandokument. Det er for så vidt naturleg at transportpolitikken er samordna med arealplanlegginga, men det hadde kanskje vore lettare å få oversikt om tekstoffanget var litt mindre. Med tanke på rulling av dei ulike planane til ulike tidspunkt, vil transportplanen fort kunne gje «forelda» informasjon.

Når dette er sagt, er RTP eit godt plandokument og godt bygd opp, med logiske samanhengar. På ein måte minner RTP om den samordna areal- og transportplanlegginga som det er behov for, men den er likevel ikkje omfattande nok til å femne om alle tema som då er aktuelle.

Dei økonomiske rammene er stramme, og i stor grad bunde opp av tidlegare vedtak. Ei nasjonal satsing på klimavenleg utvikling burde i større grad vore synleg i fylkeskommunale budsjett slik at fleire tiltak kunne gjennomførast. Prioriteringar i gjennomføringsprogrammet for strekningsvise utbetningar og investeringsprogrammet for Fylkesveggar blir såleis viktige politiske saker. Eit velfungerande vegnett er avgjerande for vekst og utvikling, og nødvendig for Bergensregionen si framtid. Det same gjeld for båtruta, og den varsla Trafikkplanen for båttilbodet er ei like viktig politisk sak.

RTP er ein transportplan der særleg kapittel 4 og 5 har verdi for handling og tiltak. Om kommunane kan påvirke noko må det vere gjennom Investeringsprogrammet, og elles samarbeid med regionale mynde om nøktern standard på vegnettet når utbygging er tema. Kollektivsatsing, senterstruktur og annan arealplanlegging er tema i eigne plandokument og blir ikkje nærare kommentert her.

Handlingsprogrammet bør oppdaterast slik at kommunane blir trekt inn som samarbeidspartar på fleire punkt som nemnt over.

### **Framlegg til vedtak:**

«Kommunestyret i Meland oppfatar Regional transportplan for Bergensområdet 2018 – 2029 som eit godt plandokument når det gjeld tilstanden på fylkesvegnettet og stragegiar for å oppgradere / trygge trafikksituasjonen. Prioriteringar i gjennomføringsprogrammet for strekningsvise utbetningar, investeringsprogrammet for fylkesveggar og trafikkplan for båttilbodet blir viktige politiske saker som det er naturleg at kommunen blir trekt inn i. Handlingprgrammet må oppdaterast slik at kommunane blir teke inn som samarbeidspartar i tiltak 7.4 (båttilbod) og 7.5 (innfartsparkering). Dette gjeld også tiltak 5.6 (fylkesvegnettet og reiseliv) i den grad det er aktuelt for kommunane å vere med på finansiering.»

## **Formannskapet - 41/2017**

### **FS - behandling:**

#### **Tilleggsframlegg frå Meland AP v/Øyvind H. Oddekalv:**

1. Fv. 564 i Meland frå Frekhaug til Rosslund må få status som overordna fylkesveg. Vegen har stor trafikk og er viktig for lokalsamfunnsutviklinga.
2. Fv. 57 frå Knarvik til Mongstad må igjen få status som riksveg. Denne vegen har stor trafikk i samband med industrien i Mongstadorrådet.
3. RTP må ha større tyngde som innspelsdokument til Nasjonal transportplan gjeldande ny E39 nord i Åsane (Vågsbotn-Nordhordlandsbrua).
4. Viser til Regional Transportplan 2013-2024 – Handlingsprogram 2015-2017 der Tverrsambandet (Sambandet Vest) er omtala. Prosjektet vil gje eit nytt samband mellom Øygarden/Askoy og Nordhordland. Det vil også kunne avlaste Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk. Eit interkommunalt selskap Sambandet Vest AS arbeider for å få realisert prosjektet med bompengar og fylkeskommunale midlar.

I pågåande kommunesamanslåingsprosess mellom Radøy, Meland og Lindås, er dei tre kommunane tildelt midlar frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet som skal målrettast mot infrastrukturtiltak som kan binda dei tre kommunane tettare saman. Ytterligere midlar vert omsøkt, og midlane skal nyttast til planprosessar knytt til Sambandet Vest AS, og då med samanbinding av Radøy og Meland spesielt.

Sambandet Vest vert ein viktig omkjøringsveg og eit viktig trafikksikringsprosjekt. Vegen representerer eit alternativ til Hagelsundsbrua, og vert ein del av eit framtidig ringvegprosjekt i Nordhordland.

Ein ønskjer difor at Sambandet Vest vert tatt med i RTP Hordaland 2018 – 2029

Ein ber også fylkeskommunen merka seg at Radøy kommune har fatta positivt vedtak for oppstart av naudsynte planprosessar knytt til samanbinding av Meland og Radøy. Meland kommunestyre har i samband med igangsetting av arbeidet med planprogram for rullering av kommuneplan sin arealdel peika ut Sambandet Vest AS sitt val av vegløysningar over Meland som eit av dei prioriterte tiltaka.

#### **Framlegg til pkt 5 frå Marit Jøssang, KrF:**

RTP må ta større omsyn til forskjellar mellom distrikt og by/tettbygd strøk, til dømes under «overordna mål» der vekst i persontransport skal skje ved kollektivtrafikk, sykkel og gange i Bergensområdet. Vekst i kommunar med mykje distrikt og lange avstandar vil ikkje skje berre med gang- og sykkelveg.

### **Avrøysting:**

**Administrasjonen sitt framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.**

**Tilleggsframlegg pkt. 1 frå Meland AP vart samrøystes vedteke.**

**Tilleggsframlegg pkt. 2 frå Meland AP vart samrøystes vedteke.**

**Tilleggsframlegg pkt. 3 frå Meland AP vart samrøystes vedteke.**

**Tilleggsframlegg pkt. 4 frå Meland AP vart samrøystes vedteke.**

**Tilleggsframlegg pkt 5 frå Marit Jøssang vart samrøystes vedteke.**

### **FS – samrøystes framlegg til vedtak:**

Kommunestyret i Meland oppfattar Regional transportplan for Bergensområdet 2018 – 2029 som eit godt plandokument når det gjeld tilstanden på fylkesvegnettet og strategiar for å oppgradere / trygge trafikksituasjonen. Prioriteringar i gjennomføringsprogrammet for strekningsvise utbetringar, investeringsprogrammet for fylkesvegar og trafikkplan for båttilbodet blir viktige politiske saker som det er naturleg at kommunen blir trekt inn i. Handlingprgrammet må oppdaterast slik at kommunane blir teke inn som samarbeidspartar i tiltak 7.4 (båttilbod) og 7.5 (innfartsparkering). Dette gjeld også tiltak 5.6 (fylkesvegnettet og reiseliv) i den grad det er aktuelt for kommunane å vere med på finansiering.

1. Fv. 564 i Meland frå Frekhaug til Rosland må få status som overordna fylkesveg. Vegen har stor trafikk og er viktig for lokalsamfunnsutviklinga.

2. Fv. 57 frå Knarvik til Mongstad må igjen få status som riksveg. Denne vegen har stor trafikk i samband med industrien i Mongstadorrådet.

3. RTP må ha større tyngde som innspelsdokument til Nasjonal transportplan gjeldande ny E39 nord i Åsane (Vågsbotn-Nordhordlandsbrua).

4. Viser til Regional Transportplan 2013-2024 – Handlingsprogram 2015-2017 der Tverrsambandet (Sambandet Vest) er omtala. Prosjektet vil gje eit nytt samband mellom Øygarden/Askoy og Nordhordland. Det vil også kunne avlaste Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk. Eit interkommunalt selskap Sambandet Vest AS arbeider for å få realisert prosjektet med bompengar og fylkeskommunale midlar.

I pågåande kommunesamanslåingsprosess mellom Radøy, Meland og Lindås, er dei tre kommunane tildelt midlar frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet som skal målrettast mot infrastrukturtiltak som kan binda dei tre kommunane tettare saman.

Ytterligere midlar vert omsøkt, og midlane skal nyttast til planprosessar knytt til Sambandet Vest AS, og då med samanbinding av Radøy og Meland spesielt.

Sambandet Vest vert ein viktig omkjøringsveg og eit viktig trafikksikringsprosjekt. Vegen representerer eit alternativ til Hagelsundsbrua, og vert ein del av eit framtidig ringvegprosjekt i Nordhordland.

Ein ønskjer difor at Sambandet Vest vert tatt med i RTP Hordaland 2018 – 2029

Ein ber også fylkeskommunen merka seg at Radøy kommune har fatta positivt vedtak for oppstart av naudsynte planprosessar knytt til samanbinding av Meland og Radøy. Meland kommunestyre har i samband med igangsetting av arbeidet med planprogram for rullering av kommuneplan sin arealdel peika ut Sambandet Vest AS sitt val av vegløysningar over Meland som eit av dei prioriterte tiltaka.

5. RTP må ta større omsyn til forskjellar mellom distrikt og by/tettbygd strøk, til dømes under «overordna mål» der vekst i persontransport skal skje ved kollektivtrafikk, sykkel og gange i Bergensområdet. Vekst i kommunar med mykje distrikt og lange avstandar vil ikkje skje berre med gang- og sykkelveg.

## **Kommunestyret - 32/2017**

### **KS - behandling:**

#### **Avrøysting:**

**Formannskapet sitt framlegg til vedtak med unntak av pkt 4. vart samrøystes vedteke.**

**Pkt 4 i formannskapet sitt framlegg til vedtak fekk 23 røyster for, (7 AP, 5 H, 3 FrP, 3 SP, 3 KrF, 2 V), 4 røyster mot, (2 MDG, 1 BF, 1 Uavh), og er såleis vedteke.**

### **KS - vedtak:**

Kommunestyret i Meland oppfatar Regional transportplan for Bergensområdet 2018 – 2029 som eit godt plandokument når det gjeld tilstanden på fylkesvegnettet og stragegiar for å oppgradere / trygge trafikksituasjonen. Prioriteringar i gjennomføringsprogrammet for strekningsvise utbetringar, investeringsprogrammet for fylkesvegar og trafikkplan for båttilbodet blir viktige politiske saker som det er naturleg at kommunen blir trekt inn i. Handlingprgrammet må oppdaterast slik at kommunane blir teke inn som samarbeidspartar i tiltak 7.4 (båttilbod) og 7.5 (innfartsparkering). Dette gjeld også tiltak 5.6 (fylkesvegnettet og reiseliv) i den grad det er aktuelt for kommunane å vere med på finansiering.

1. Fv. 564 i Meland frå Frekhaug til Rosslund må få status som overordna fylkesveg. Vegen har stor trafikk og er viktig for lokalsamfunnsutviklinga.

2. Fv. 57 frå Knarvik til Mongstad må igjen få status som riksveg. Denne vegen har stor trafikk i samband med industrien i Mongstadorrådet.

3. RTP må ha større tyngde som innspelsdokument til Nasjonal transportplan gjeldande ny E39 nord i Åsane (Vågsbotn-Nordhordlandsbrua).

4. Viser til Regional Transportplan 2013-2024 – Handlingsprogram 2015-2017 der Tverrsambandet (Sambandet Vest) er omtala. Prosjektet vil gje eit nytt samband mellom Øygarden/Askoy og Nordhordland. Det vil også kunne avlaste Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk. Eit interkommunalt selskap Sambandet Vest AS arbeider for å få realisert prosjektet med bompengar og fylkeskommunale midlar.

I pågåande kommunesamanslåingsprosess mellom Radøy, Meland og Lindås, er dei tre kommunane tildelt midlar frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet som skal målrettast mot infrastrukturtiltak som kan binda dei tre kommunane tettare saman.

Ytterligere midlar vert omsøkt, og midlane skal nyttast til planprosessar knytt til Sambandet Vest AS,



og då med samanbinding av Radøy og Meland spesielt.

Sambandet Vest vert ein viktig omkjøringsveg og eit viktig trafikksikringsprosjekt. Vegen representerer eit alternativ til Hagelsundsbrua, og vert ein del av eit framtidig ringvegprosjekt i Nordhordland.

Ein ønskjer difor at Sambandet Vest vert tatt med i RTP Hordaland 2018 – 2029

Ein ber også fylkeskommunen merka seg at Radøy kommune har fatta positivt vedtak for oppstart av naudsynte planprosessar knytt til samanbinding av Meland og Radøy. Meland kommunestyre har i samband med igangsetting av arbeidet med planprogram for rullering av kommuneplan sin arealdel peika ut Sambandet Vest AS sitt val av vegløysningar over Meland som eit av dei prioriterte tiltaka.

5. RTP må ta større omsyn til forskjellar mellom distrikt og by/tettbygd strøk, til dømes under «overordna mål» der vekst i persontransport skal skje ved kollektivtrafikk, sykkel og gange i Bergensområdet. Vekst i kommunar med mykje distrikt og lange avstandar vil ikkje skje berre med gang- og sykkelveg.