

## Høringsuttale til Regional transportplan Hordaland 2018 - 2029

Særutskrift

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg for teknikk og miljø	78/17	16.03.2017
Formannskapet	33/17	30.03.2017
Kommunestyret	29/17	30.03.2017

Saksbehandler: Bente Karlsen	Arkivsaknr.: 2015/5775-6
------------------------------	--------------------------

### Møtebehandling i Kommunestyret - 30.03.2017

#### Vedtak:

#### Askøy kommunes høringsuttalelse - Regional transportplan Hordaland 2018-2029:

1. Askøy er en vekstkommune med høy utpendling til Bergen og kommunen utgjør i så måte en vesentlig andel av bil- og kollektivtrafikken i Bergensområdet. Kommunen har et fylkeskommunalt veinett som ikke er tilpasset dagens trafikkgrunnlag. De fleste fylkesvegene i kommunen har ikke en tilfredsstillende trafikkikker veistandard og mangler tilrettelegging for gående og syklende. De 10 mest utsatte veistrekingene i kommunen ble i 2013 vedtatt oppgradert gjennom bompengepakken «Askøypakken». Med dette som bakgrunn ønsker Askøy kommune å gi følgende høringsuttalelse til Regional Transportplan for Hordaland:
2. Askøy Kommune mener planforslaget har gode intensjoner og støtter planens hovedmål når det gjelder kollektivtilbudet i Hordaland og i Bergensområdet. Askøy kommune er enig med at trafikkveksten bør tas gjennom kollektivtrafikk. Skal dette oppnås, må det imidlertid være nødvendig å få finansieringsstøtte til tiltak som innfartsparkering, sykkelveier og utvikling av kollektivterminaler.
3. Det store vedlikeholdsetterslepet på det fylkeskommunale veinettet i Hordaland burde i utgangspunktet finansieres av fylkeskommunen som veieier. Askøy Kommune registrerer i så måte at det ikke settes av midler til vedlikehold og utbedring av fylkesveiene på Askøy utenom det som ligger i Askøypakken. Askøy kommune vil påpeke at det er behov for vedlikehold/oppgradering av fylkesveiene utover dette og da særlig for å ivareta trafikkisikring og skoleveger. I kapittel 5 i planen understrekes viktigheten av å ha et trafikkikkert og framkommelig fylkesveinett. Askøy kommune er opptatt av at denne målsettingen også må gjelde fylkesveiene på Askøy.
4. Planforslaget peker på flere viktige samferdselsprosjekter for Hordaland fylke. Askøy kommune ønsker imidlertid at innspillet til nasjonale myndigheter også må synliggjøre

behovet for opprustning av fylkesveinettet i Hordaland, samt behovet for støtte til utvikling av kollektivtransport. Disse behovene må tydeliggjøres i kapittel 9 i den regionale transportplanen. For Askøy sitt vedkommende er det viktig de statlige bidragene til vedlikehold av og nyinvesteringer i fylkesveinettet økes. Styrking av kollektivtilbudet er også helt nødvendig for å kunne ta trafikkveksten lokalt kollektivt, og ved sykling og gåing.

5. Fylkesveiene på Askøy har stor trafikk, med økende andel tungtrafikk. Det er derfor viktig at fylkesveiene på Askøy forvaltes på linje med det overordnede fylkesveinettet i fylket. Det er flere flaskehalser på fylkesveiene i Askøy som må utbedres gjennom punktutbedringer. Dette vil bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten på fylkesveiene i kommunen. Askøy kommune er glade for at fylket vil prioritere skoleveiene trafiksikringsmessig, med etablering av «Hjertesone» rundt skolene. Flere skoler i Askøy kommune har et lite trafiksikkert nærmiljø.
6. Askøy kommune synes at det burde ha vært tydeligere uttrykt at utvikling av persontransport på sjø må være en del av det fremtidige kollektivsystemet. Et godt kollektivtilbud vil bidra til å endre reisevaner, og planen bør tydeligere reflektere en mulig sterkere vekst i kollektivtransporten, og hvilke konsekvenser dette vil gi for biltrafikken. En ambisiøs strategi for kollektivtransport på sjø vil være et attraktivt kollektivtilbud for mange dersom man legger opp til ulike anløpssteder på Askøy til nabokommuner og til ulike bydeler i Bergen. Regionalt vil kollektivtransport på sjø kunne gi en betydelig avlastning av den bilbaserte transporten.
7. Innfartsparkering er viktig for Askøy da grunnlaget for og tilbudet til kollektivtransport i kommunen er varierende. Etablering av innfartsparkering vil bidra til at innbyggerne våre kan bytte til kollektive løsninger i områder med bedre kollektivdekning. Det fremsettes i planen at dette ikke vil ha en større innvirkning på årsdøgntrafikk eller miljøutfordringer. Etter vårt syn er det store logistikk- og miljøfordeler med å benytte personbil i mindre grad enn i dag. Kommunen har høy utpendling til Bergen og en god del spredt bebyggelse med lav kollektivdekning. I så måte mener vi at innfartsparkeringer vil være avgjørende om man vil realisere målet om nullvekst i personbiltrafikken.
8. Planen viser til at det er nødvendig å etablere beredskap i forhold til kritisk infrastruktur. For Askøy er dette svært relevant, og planen burde være tydeligere på hvilke krav som skal stilles til beredskapsnivået ved langvarig stenging av fastlandsforbindelsen til kommunen. Dette vil være viktig i forhold til å planlegge tilstrekkelige og robuste løsninger som kan brukes når behovet inntreffer.
9. Askøy kommune ønsker derfor at Sambandet Vest spilles inn som et prosjekt som må finansieres statlig ved at det inkluderes i kommende revisjoner av nasjonal transportplan. Sambandet Vest vil gi en større arbeids- og bo region i nordvestre Hordaland, samt at det vil være beredskapsmessig svært fordelaktig hvis fastlandssambandet i sør er utilgjengelig.
10. Bompenger ser ut til å fungere godt til som et reduserende tiltak i bynære områder med god kollektivdekning. Brukerbetaling blir i planen imidlertid også presentert som en viktig finansieringskilde for realisering av investeringer knyttet til fylkesvegnettet. Askøy Kommune vil i den forbindelse påpeke målkonflikten mellom denne måten å betale for investeringer og intensjonene med planen som er nullvekst i personbiltrafikken, økt kollektivandel og tilrettelegging for at flere skal gå og sykle.
11. Askøy kommune har forventning til at byvekstavtalene vil bidra til utvikling av kollektivtrafikk, sykkelveier og trafiksikringstiltak i omegnskommunene til Bergen. Skal en videre vekst av biltrafikken inn til Bergen stoppe, må mulighetene for å bruke kollektivtransport og sykkel fra Askøy styrkes betraktelig.

12. Askøypakken er underfinansiert, og en nødvendig opprustning av vegnettet på Askøy vil kreve finansiering utover det som ligger i dagens Askøypakke. Askøy kommune ønsker at andelen av fylkeskommunale midler blir høyere enn i dagens Askøypakke, slik at andelen som finansieres gjennom bompenger blir mindre.
13. Det bør se på mulighet til å få etablert alternative løsninger til gang og sykkelveier som går langs fylkesveiene der hvor det blir satt krav til rekkefølge krav. Her må alternative trasé vurderes så lenge de tilfredsstillende krav til sikkerhet for gående, skolebarn og syklende
14. For å styrke økonomien i Askøypakken, støtter Askøy kommune forslaget om at elbiler skal betale halv bompengavgift i Askøypakken fra det tidspunkt nasjonale fritaksregler opphører.
15. Det er viktig å legge opp en effektiv og miljøvennlig transport til og fra regionsenteret Kleppstø. Sentrumsområdet i regionsenteret er begrenset med en topografi som legger føringer for vekst både knyttet til regionsenterfunksjoner og trafikkmengde. Utvidelse av regionsenteret Kleppstø vil gi en bedre arealutnyttelse og tilrettelegging for ønskede regionsenterfunksjoner. For å gjøre Kleppstø til et attraktivt sentrum er det derfor viktig å satse på kollektiv, sykkel og gange for å begrense biltrafikken. Det er derfor også viktig å innrette kollektivtilbudet internt på Askøy i forhold til lokale næringsvirksomheter ved blant annet å etablere desentrale kollektivknutepunkt.. Dette innebærer også at bilbasert handel må kunne foregå utenfor Kleppstø sentrum og at kollektivterminaler må kunne anlegges utenfor sentrumsområdet.

#### **Formannskapetets innstilling:**

#### **Askøy kommunes høringsuttalelse - Regional transportplan Hordaland 2018-2029:**

1. Askøy er en vekstkommune med høy utpendling til Bergen og kommunen utgjør i så måte en vesentlig andel av bil- og kollektivtrafikken i Bergensområdet. Kommunen har et fylkeskommunalt veinett som ikke er tilpasset dagens trafikkgrunnlag. De fleste fylkesveiene i kommunen har ikke en tilfredsstillende trafiksikker veistandard og mangler tilrettelegging for gående og syklende. De 10 mest utsatte veistrekningene i kommunen ble i 2013 vedtatt oppgradert gjennom bompengepakken «Askøypakken». Med dette som bakgrunn ønsker Askøy kommune å gi følgende høringsuttalelse til Regional Transportplan for Hordaland:
2. Askøy Kommune mener planforslaget har gode intensjoner og støtter planens hovedmål når det gjelder kollektivtilbudet i Hordaland og i Bergensområdet. Askøy kommune er enig med at trafikkveksten bør tas gjennom kollektivtrafikk. Skal dette oppnås, må det imidlertid være nødvendig å få finansieringsstøtte til tiltak som innfartsparkering, sykkelveier og utvikling av kollektivterminaler.
3. Det store vedlikeholdsetterslepet på det fylkeskommunale veinettet i Hordaland burde i utgangspunktet finansieres av fylkeskommunen som veieier. Askøy Kommune registrerer i så måte at det ikke settes av midler til vedlikehold og utbedring av fylkesveiene på Askøy utenom det som ligger i Askøypakken. Askøy kommune vil påpeke at det er behov for vedlikehold/oppgradering av fylkesveiene utover dette og da særlig for å ivareta trafiksikkerhet og skoleveger. I kapittel 5 i planen understrekes viktigheten av å ha et trafiksikkert og framkommelig fylkesveinett. Askøy kommune er opptatt av at denne målsettingen også må gjelde fylkesveiene på Askøy.

4. Planforslaget peker på flere viktige samferdselsprosjekter for Hordaland fylke. Askøy kommune ønsker imidlertid at innspillet til nasjonale myndigheter også må synliggjøre behovet for opprustning av fylkesveinettet i Hordaland, samt behovet for støtte til utvikling av kollektivtransport. Disse behovene må tydeliggjøres i kapittel 9 i den regionale transportplanen. For Askøy sitt vedkommende er det viktig de statlige bidragene til vedlikehold av og nyinvesteringer i fylkesveinettet økes. Styrking av kollektivtilbudet er også helt nødvendig for å kunne ta trafikkveksten lokalt kollektivt, og ved sykling og gåing.
5. Fylkesveiene på Askøy har stor trafikk, med økende andel tungtrafikk. Det er derfor viktig at fylkesveiene på Askøy forvaltes på linje med det overordnede fylkesveinettet i fylket. Det er flere flaskehalsar på fylkesveiene i Askøy som må utbedres gjennom punktutbedringer. Dette vil bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten på fylkesveiene i kommunen. Askøy kommune er glade for at fylket vil prioritere skoleveiene trafikksikringsmessig, med etablering av «Hjertesone» rundt skolene. Flere skoler i Askøy kommune har et lite trafikksikkert nærmiljø.
6. Askøy kommune synes at det burde ha vært tydeligere uttrykt at utvikling av persontransport på sjø må være en del av det fremtidige kollektivsystemet. Et godt kollektivtilbud vil bidra til å endre reisevaner, og planen bør tydeligere reflektere en mulig sterkere vekst i kollektivtransporten, og hvilke konsekvenser dette vil gi for biltrafikken. En ambisiøs strategi for kollektivtransport på sjø vil være et attraktivt kollektivtilbud for mange dersom man legger opp til ulike anløpssteder på Askøy til nabokommuner og til ulike bydeler i Bergen. Regionalt vil kollektivtransport på sjø kunne gi en betydelig avlastning av den bilbaserte transporten.
7. Innfartsparkering er viktig for Askøy da grunnlaget for og tilbudet til kollektivtransport i kommunen er varierende. Etablering av innfartsparkering vil bidra til at innbyggerne våre kan bytte til kollektive løsninger i områder med bedre kollektivdekning. Det fremsettes i planen at dette ikke vil ha en større innvirkning på årsdøgntrafikk eller miljøutfordringer. Etter vårt syn er det store logistikk- og miljøfordeler med å benytte personbil i mindre grad enn i dag. Kommunen har høy utpendling til Bergen og en god del spredt bebyggelse med lav kollektivdekning. I så måte mener vi at innfartsparkeringer vil være avgjørende om man vil realisere målet om nullvekst i personbiltrafikken.
8. Planen viser til at det er nødvendig å etablere beredskap i forhold til kritisk infrastruktur. For Askøy er dette svært relevant, og planen burde være tydeligere på hvilke krav som skal stilles til beredskapsnivået ved langvarig stenging av fastlandsforbindelsen til kommunen. Dette vil være viktig i forhold til å planlegge tilstrekkelige og robuste løsninger som kan brukes når behovet inntreffer.
9. Askøy kommune ønsker derfor at Sambandet Vest spilles inn som et prosjekt som må finansieres statlig ved at det inkluderes i kommende revisjoner av nasjonal transportplan. Sambandet Vest vil gi en større arbeids- og bo region i nordvestre Hordaland, samt at det vil være beredskapsmessig svært fordelaktig hvis fastlandssambandet i sør er utilgjengelig.
10. Bompenger ser ut til å fungere godt til som et reduserende tiltak i bynære områder med god kollektivdekning. Brukerbetaling blir i planen imidlertid også presentert som en viktig finansieringskilde for realisering av investeringer knyttet til fylkesvegnettet. Askøy Kommune vil i den forbindelse påpeke målkonflikten mellom denne måten å

betale for investeringer og intensjonene med planen som er nullvekst i personbiltrafikken, økt kollektivandel og tilrettelegging for at flere skal gå og sykle.

11. Askøy kommune har forventning til at byvekstavtalene vil bidra til utvikling av kollektivtrafikk, sykkelveier og trafikksikringstiltak i omegnskommunene til Bergen. Skal en videre vekst av biltrafikken inn til Bergen stoppe, må mulighetene for å bruke kollektivtransport og sykkel fra Askøy styrkes betraktelig.
12. Askøypakken er underfinansiert, og en nødvendig opprustning av vegnettet på Askøy vil kreve finansiering utover det som ligger i dagens Askøypakke. Askøy kommune ønsker at andelen av fylkeskommunale midler blir høyere enn i dagens Askøypakke, slik at andelen som finansieres gjennom bompenger blir mindre.
13. Det bør se på mulighet til å få etablert alternative løsninger til gang og sykkelveier som går langs fylkesveiene der hvor det blir satt krav til rekkefølge krav. Her må alternative trasé vurderes så lenge de tilfredsstillende krav til sikkerhet for gående, skolebarn og syklende
14. For å styrke økonomien i Askøypakken, støtter Askøy kommune forslaget om at elbiler skal betale halv bompengavgift i Askøypakken fra det tidspunkt nasjonale fritaksregler opphører.
15. Det er viktig å legge opp en effektiv og miljøvennlig transport til og fra regionsenteret Kleppestø. Sentrumsområdet i regionsenteret er begrenset med en topografi som legger føringer for vekst både knyttet til regionsenterfunksjoner og trafikkmengde. Utvidelse av regionsenteret Kleppestø vil gi en bedre arealutnyttelse og tilrettelegging for ønskede regionsenterfunksjoner. For å gjøre Kleppestø til et attraktivt sentrum er det derfor viktig å satse på kollektiv, sykkel og gange for å begrense biltrafikken. Det er derfor også viktig å innrette kollektivtilbudet internt på Askøy i forhold til lokale næringsvirksomheter ved blant annet å etablere desentrale kollektivknutepunkt.. Dette innebærer også at bilbasert handel må kunne foregå utenfor Kleppestø sentrum og at kollektivterminaler må kunne anlegges utenfor sentrumsområdet.

### **Rådmannens innstilling:**

Askøy kommune avgir høringsuttale til Regional transportplan Hordaland slik det fremgår av saksutredningen.

### **Behandling:**

Inge Abrahamsen (Rødt) permittert kl 21.25 = 34. Synnøve Lie Johannessen (Rødt) tiltrådte = 35

### **Roald Steinseide (FrP) fremmet slikt forslag fra H og FrP:**

Askøy kommune vil bemerke at fylkesveiene som ligger i Askøypakken er blitt betydelig dyrere og det forventes at veieier bidrar med økte midler. Utbedring av vei til Horsøy vil være et regionalt prosjekt innen regional næringsutvikling. Dette prosjektet bør finansieres og prioriteres av regionale midler uten brukerbetaling.

Askøy kommune registrerer at det ikke settes av midler til vedlikehold og utbedring av fylkesvegene på Askøy utenom tiltakene som ligger i Askøypakken. Askøy kommune vil påpeke at det er behov for vedlikehold/oppgradering av fylkesvegene, ikke minst med tanke på trafiksikring og trygge skoleveger.

Det bør se på mulighet til å få etablert alternative løsninger til gang og sykkelveier som går langs fylkesveiene der hvor det blir satt krav til rekkefølge krav. Her må alternative trasé vurderes så lenge de tilfredsstillende krav til sikkerhet for gående, skolebarn og syklende.

Skal man lykkes med å få flere inn på kollektiv trafikk, må det settes inn betydelige midler til innfartsparkering. Askøy kommune avventer videre informasjon vedrørende Byvekstmidler og ber om å bli fortløpende orientert om disse vil berøre omegnskommunene i form av investering og brukerbetaling.

Skal kommunene følge opp nullvekstmålet og styrke kollektiv, gange og sykkel vil det være behov betydelige investeringer på dette området.

### **Roald Steinseide (FrP) fremmet slik forslag til innstillingens pkt 6:**

Nest siste setning: siste del tas ut, punktum etter mange.

#### **Avstemming:**

Fellesforslag FrP og H:	For 15 st. (8H,2KrF,4FrP,1D) Mot 20 st.(11AP,3AL,2SV,1MDG,1R,2V)
Innstillingen pkt. 1:	Enstemmig
Innstillingen pkt. 2:	Enstemmig
Innstillingen pkt. 3:	Enstemmig
Innstillingen pkt. 4:	Enstemmig
Innstillingen pkt. 5:	Enstemmig
Roald Steinseides forslag pkt.6:	For 6 st. (4FrP, 2KRF) Mot 29 st. (11AP,3AL,2SV,1MDG,1R,2V,1Dem,8H)
Innstillingen pkt. 6:	Enstemmig
Innstillingen pkt. 7:	Enstemmig
Innstillingen pkt. 8:	Enstemmig
Innstillingen pkt. 9:	For 31 st. (11AP,3AL,2SV, 4FrP,2V,1Dem,8H) For 4 st. (2KrF,1MDG,1R)
Innstillingen pkt. 10:	For 22 st. (11AP, 3AL, 2SV, 1MDG, 1R, 2V, 2KrF) For 13 st. (4FrP, 1Dem, 8H)
Innstillingen pkt. 11:	For 30 st. (11AP,3AL,2SV,1MDG,1R,2V,8H,2KrF) Mot 5 st. (4FrP,1Dem)
Innstillingen pkt. 12:	Enstemmig
Innstillingen pkt. 13:	Enstemmig
Innstillingen pkt. 14:	For 32 st. (11AP,3AL,2SV,4FrP,2V,1Dem,8H,1R) For 3 st. (2KrF,1MDG)
Innstillingen pkt. 15:	Enstemmig

## Møtebehandling i Formannskapet - 30.03.2017

### Formannskapets innstilling/vedtak:

#### Askøy kommunes høringsuttalelse - Regional transportplan Hordaland 2018-2029:

1. Askøy er en vekstkommune med høy utpendling til Bergen og kommunen utgjør i så måte en vesentlig andel av bil- og kollektivtrafikken i Bergensområdet. Kommunen har et fylkeskommunalt veinett som ikke er tilpasset dagens trafikkgrunnlag. De fleste fylkesveiene i kommunen har ikke en tilfredsstillende trafiksikker veistandard og mangler tilrettelegging for gående og syklende. De 10 mest utsatte veistrekningene i kommunen ble i 2013 vedtatt oppgradert gjennom bompengepakken «Askøypakken». Med dette som bakgrunn ønsker Askøy kommune å gi følgende høringsuttalelse til Regional Transportplan for Hordaland:
2. Askøy Kommune mener planforslaget har gode intensjoner og støtter planens hovedmål når det gjelder kollektivtilbudet i Hordaland og i Bergensområdet. Askøy kommune er enig med at trafikkveksten bør tas gjennom kollektivtrafikk. Skal dette oppnås, må det imidlertid være nødvendig å få finansieringsstøtte til tiltak som innfartsparkering, sykkelveier og utvikling av kollektivterminaler.
3. Det store vedlikeholdsetterslepet på det fylkeskommunale veinettet i Hordaland burde i utgangspunktet finansieres av fylkeskommunen som veieier. Askøy Kommune registrerer i så måte at det ikke settes av midler til vedlikehold og utbedring av fylkesveiene på Askøy utenom det som ligger i Askøypakken. Askøy kommune vil påpeke at det er behov for vedlikehold/oppgradering av fylkesveiene utover dette og da særlig for å ivareta trafiksikring og skoleveger. I kapittel 5 i planen understrekes viktigheten av å ha et trafiksikkert og framkommelig fylkesveinett. Askøy kommune er opptatt av at denne målsettingen også må gjelde fylkesveiene på Askøy.
4. Planforslaget peker på flere viktige samferdselsprosjekter for Hordaland fylke. Askøy kommune ønsker imidlertid at innspillet til nasjonale myndigheter også må synliggjøre behovet for opprustning av fylkesveinettet i Hordaland, samt behovet for støtte til utvikling av kollektivtransport. Disse behovene må tydeliggjøres i kapittel 9 i den regionale transportplanen. For Askøy sitt vedkommende er det viktig de statlige bidragene til vedlikehold av og nyinvesteringer i fylkesveinettet økes. Styrking av kollektivtilbudet er også helt nødvendig for å kunne ta trafikkveksten lokalt kollektivt, og ved sykling og gåing.
5. Fylkesveiene på Askøy har stor trafikk, med økende andel tungtrafikk. Det er derfor viktig at fylkesveiene på Askøy forvaltes på linje med det overordnede fylkesveinettet i fylket. Det er flere flaskehalsar på fylkesveiene i Askøy som må utbedres gjennom punktutbedringer. Dette vil bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten på fylkesveiene i kommunen. Askøy kommune er glade for at fylket vil prioritere skoleveiene trafiksikringsmessig, med etablering av «Hjertesone» rundt skolene. Flere skoler i Askøy kommune har et lite trafiksikkert nærmiljø.
6. Askøy kommune synes at det burde ha vært tydeligere uttrykt at utvikling av persontransport på sjø må være en del av det fremtidige kollektivsystemet. Et godt kollektivtilbud vil bidra til å endre reisevaner, og planen bør tydeligere reflektere en

mulig sterkere vekst i kollektivtransporten, og hvilke konsekvenser dette vil gi for biltrafikken. En ambisiøs strategi for kollektivtransport på sjø vil være et attraktivt kollektivtilbud for mange dersom man legger opp til ulike anløpssteder på Askøy til nabokommuner og til ulike bydeler i Bergen. Regionalt vil kollektivtransport på sjø kunne gi en betydelig avlastning av den bilbaserte transporten.

7. Innfartsparkering er viktig for Askøy da grunnlaget for og tilbudet til kollektivtransport i kommunen er varierende. Etablering av innfartsparkering vil bidra til at innbyggerne våre kan bytte til kollektive løsninger i områder med bedre kollektivdekning. Det fremsettes i planen at dette ikke vil ha en større innvirkning på årsdøgnetrafikk eller miljøutfordringer. Etter vårt syn er det store logistikk- og miljøfordeler med å benytte personbil i mindre grad enn i dag. Kommunen har høy utpendling til Bergen og en god del spredt bebyggelse med lav kollektivdekning. I så måte mener vi at innfartsparkeringer vil være avgjørende om man vil realisere målet om nullvekst i personbiltrafikken.
8. Planen viser til at det er nødvendig å etablere beredskap i forhold til kritisk infrastruktur. For Askøy er dette svært relevant, og planen burde være tydeligere på hvilke krav som skal stilles til beredskapsnivået ved langvarig stenging av fastlandsforbindelsen til kommunen. Dette vil være viktig i forhold til å planlegge tilstrekkelige og robuste løsninger som kan brukes når behovet inntreffer.
9. Askøy kommune ønsker derfor at Sambandet Vest spilles inn som et prosjekt som må finansieres statlig ved at det inkluderes i kommende revisjoner av nasjonal transportplan. Sambandet Vest vil gi en større arbeids- og bo region i nordvestre Hordaland, samt at det vil være beredskapsmessig svært fordelaktig hvis fastlandssambandet i sør er utilgjengelig.
10. Bompenger ser ut til å fungere godt til som et reduserende tiltak i bynære områder med god kollektivdekning. Brukerbetaling blir i planen imidlertid også presentert som en viktig finansieringskilde for realisering av investeringer knyttet til fylkesvegnettet. Askøy Kommune vil i den forbindelse påpeke målkonflikten mellom denne måten å betale for investeringer og intensjonene med planen som er nullvekst i personbiltrafikken, økt kollektivandel og tilrettelegging for at flere skal gå og sykle.
11. Askøy kommune har forventning til at byvekstavgiftene vil bidra til utvikling av kollektivtrafikk, sykkelveier og trafiksikringstiltak i omegnskommunene til Bergen. Skal en videre vekst av biltrafikken inn til Bergen stoppe, må mulighetene for å bruke kollektivtransport og sykkel fra Askøy styrkes betraktelig.
12. Askøypakken er underfinansiert, og en nødvendig opprustning av vegnettet på Askøy vil kreve finansiering utover det som ligger i dagens Askøypakke. Askøy kommune ønsker at andelen av fylkeskommunale midler blir høyere enn i dagens Askøypakke, slik at andelen som finansieres gjennom bompenge blir mindre.
13. Det bør se på mulighet til å få etablert alternative løsninger til gang og sykkelveier som går langs fylkesveiene der hvor det blir satt krav til rekkefølge krav. Her må alternative trasé vurderes så lenge de tilfredsstiller krav til sikkerhet for gående, skolebarn og syklende



14. For å styrke økonomien i Askøypakken, støtter Askøy kommune forslaget om at elbiler skal betale halv bompengavgift i Askøypakken fra det tidspunkt nasjonale fritaksregler opphører.
15. Det er viktig å legge opp en effektiv og miljøvennlig transport til og fra regionsenteret Kleppestø. Sentrumsområdet i regionsenteret er begrenset med en topografi som legger føringer for vekst både knyttet til regionsenterfunksjoner og trafikkmengde. Utvidelse av regionsenteret Kleppestø vil gi en bedre arealutnyttelse og tilrettelegging for ønskede regionsenterfunksjoner. For å gjøre Kleppestø til et attraktivt sentrum er det derfor viktig å satse på kollektiv, sykkel og gange for å begrense biltrafikken. Det er derfor også viktig å innrette kollektivtilbudet internt på Askøy i forhold til lokale næringsvirksomheter ved blant annet å etablere desentrale kollektivknutepunkt.. Dette innebærer også at bilbasert handel må kunne foregå utenfor Kleppestø sentrum og at kollektivterminaler må kunne anlegges utenfor sentrumsområdet.

### **Vedtak i UTM (i samsvar med rådmannens innstilling med tillegg):**

Askøy kommune avgir høringsuttale til Regional transportplan Hordaland slik det fremgår av saksutredningen.

UTM vil understreke viktigheten av at Askøy Kommune avgir en høringsuttalelse til Regional transportplan det er enighet om i hele det politiske miljøet i kommunen. UTM ber derfor ordfører ta initiativ til at gruppelederne i de politiske grupperingene i tiden frem mot sakens behandling i Kommunestyret koordinerer en omforent uttalelse på vegne av kommunen.

Innkomne forslag følger saken.

### **Rådmannens innstilling:**

Askøy kommune avgir høringsuttale til Regional transportplan Hordaland slik det fremgår av saksutredningen.

### **Behandling:**

**Ordfører Terje Mathiassen (AP) fremmet følgende forslag:**

#### **Askøy kommunes høringsuttalelse - Regional transportplan Hordaland 2018-2029:**

1. Askøy er en vekstkommune med høy utpendling til Bergen og kommunen utgjør i så måte en vesentlig andel av bil- og kollektivtrafikken i Bergensområdet. Kommunen har et fylkeskommunalt veinett som ikke er tilpasset dagens trafikkgrunnlag. De fleste fylkesvegene i kommunen har ikke en tilfredsstillende trafikksikker veistandard og mangler tilrettelegging for gående og syklende. De 10 mest utsatte veistrekningene i kommunen ble i 2013 vedtatt oppgradert gjennom bompengepakken «Askøypakken». Med dette som bakgrunn ønsker Askøy kommune å gi følgende høringsuttalelse til Regional Transportplan for Hordaland:
2. Askøy Kommune mener planforslaget har gode intensjoner og støtter planens hovedmål når det gjelder kollektivtilbudet i Hordaland og i Bergensområdet. Askøy kommune er enig med at trafikkveksten bør tas gjennom kollektivtrafikk. Skal dette oppnås, må det imidlertid være nødvendig å få finansieringsstøtte til tiltak som innfartsparkering, sykkelveier og utvikling av kollektivterminaler.

3. Det store vedlikeholdsetterslepet på det fylkeskommunale veinettet i Hordaland burde i utgangspunktet finansieres av fylkeskommunen som veieier. Askøy Kommune registrerer i så måte at det ikke settes av midler til vedlikehold og utbedring av fylkesveiene på Askøy utenom det som ligger i Askøypakken. Askøy kommune vil påpeke at det er behov for vedlikehold/oppgradering av fylkesveiene utover dette og da særlig for å ivareta trafiksikring og skoleveger. I kapittel 5 i planen understrekes viktigheten av å ha et trafiksikkert og framkommelig fylkesveinett. Askøy kommune er opptatt av at denne målsettingen også må gjelde fylkesveiene på Askøy.
4. Planforslaget peker på flere viktige samferdselsprosjekter for Hordaland fylke. Askøy kommune ønsker imidlertid at innspillet til nasjonale myndigheter også må synliggjøre behovet for opprustning av fylkesveinettet i Hordaland, samt behovet for støtte til utvikling av kollektivtransport. Disse behovene må tydeliggjøres i kapittel 9 i den regionale transportplanen. For Askøy sitt vedkommende er det viktig de statlige bidragene til vedlikehold av og nyinvesteringer i fylkesveinettet økes. Styrking av kollektivtilbudet er også helt nødvendig for å kunne ta trafikkveksten lokalt kollektivt, og ved sykling og gåing.
5. Fylkesveiene på Askøy har stor trafikk, med økende andel tungtrafikk. Det er derfor viktig at fylkesveiene på Askøy forvaltes på linje med det overordnede fylkesveinettet i fylket. Det er flere flaskehalsar på fylkesveiene i Askøy som må utbedres gjennom punktutbedringer. Dette vil bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten på fylkesveiene i kommunen. Askøy kommune er glade for at fylket vil prioritere skoleveiene trafiksikringsmessig, med etablering av «Hjertesone» rundt skolene. Flere skoler i Askøy kommune har et lite trafiksikkert nærmiljø.
6. Askøy kommune synes at det burde ha vært tydeligere uttrykt at utvikling av persontransport på sjø må være en del av det fremtidige kollektivsystemet. Et godt kollektivtilbud vil bidra til å endre reisevaner, og planen bør tydeligere reflektere en mulig sterkere vekst i kollektivtransporten, og hvilke konsekvenser dette vil gi for biltrafikken. En ambisiøs strategi for kollektivtransport på sjø vil være et attraktivt kollektivtilbud for mange dersom man legger opp til ulike anløpssteder på Askøy til nabokommuner og til ulike bydeler i Bergen. Regionalt vil kollektivtransport på sjø kunne gi en betydelig avlastning av den bilbaserte transporten.
7. Innfartsparkering er viktig for Askøy da grunnlaget for og tilbudet til kollektivtransport i kommunen er varierende. Etablering av innfartsparkering vil bidra til at innbyggerne våre kan bytte til kollektive løsninger i områder med bedre kollektivdekning. Det fremsettes i planen at dette ikke vil ha en større innvirkning på årsdøgntrafikk eller miljøutfordringer. Etter vårt syn er det store logistikk- og miljøfordeler med å benytte personbil i mindre grad enn i dag. Kommunen har høy utpendling til Bergen og en god del spredt bebyggelse med lav kollektivdekning. I så måte mener vi at innfartsparkeringer vil være avgjørende om man vil realisere målet om nullvekst i personbiltrafikken.
8. Planen viser til at det er nødvendig å etablere beredskap i forhold til kritisk infrastruktur. For Askøy er dette svært relevant, og planen burde være tydeligere på hvilke krav som skal stilles til beredskapsnivået ved langvarig stenging av fastlandsforbindelsen til kommunen. Dette vil være viktig i forhold til å planlegge tilstrekkelige og robuste løsninger som kan brukes når behovet inntreffer.

9. Askøy kommune ønsker derfor at Sambandet Vest spilles inn som et prosjekt som må finansieres statlig ved at det inkluderes i kommende revisjoner av nasjonal transportplan. Sambandet Vest vil gi en større arbeids- og bo region i nordvestre Hordaland, samt at det vil være beredskapsmessig svært fordelaktig hvis fastlandssambandet i sør er utilgjengelig.
10. Bompenger ser ut til å fungere godt til som et reduserende tiltak i bynære områder med god kollektivdekning. Brukerbetaling blir i planen imidlertid også presentert som en viktig finansieringskilde for realisering av investeringer knyttet til fylkesvegnettet. Askøy Kommune vil i den forbindelse påpeke målkonflikten mellom denne måten å betale for investeringer og intensjonene med planen som er nullvekst i personbiltrafikken, økt kollektivandel og tilrettelegging for at flere skal gå og sykle.
11. Askøy kommune har forventning til at byvekstavgiftene vil bidra til utvikling av kollektivtrafikk, sykkelveier og trafikksikringstiltak i omegnskommunene til Bergen. Skal en videre vekst av biltrafikken inn til Bergen stoppe, må mulighetene for å bruke kollektivtransport og sykkel fra Askøy styrkes betraktelig.
12. Askøypakken er underfinansiert, og en nødvendig opprustning av vegnettet på Askøy vil kreve finansiering utover det som ligger i dagens Askøypakke. Askøy kommune ønsker at andelen av fylkeskommunale midler blir høyere enn i dagens Askøypakke, slik at andelen som finansieres gjennom bompenger blir mindre.
13. Det bør se på mulighet til å få etablert alternative løsninger til gang og sykkelveier som går langs fylkesveiene der hvor det blir satt krav til rekkefølge krav. Her må alternative trasé vurderes så lenge de tilfredsstillende krav til sikkerhet for gående, skolebarn og syklende
14. For å styrke økonomien i Askøypakken, støtter Askøy kommune forslaget om at elbiler skal betale halv bompengavgift i Askøypakken fra det tidspunkt nasjonale fritaksregler opphører.
15. Det er viktig å legge opp en effektiv og miljøvennlig transport til og fra regionsenteret Klepppestø. Sentrumsområdet i regionsenteret er begrenset med en topografi som legger føringer for vekst både knyttet til regionsenterfunksjoner og trafikkmengde. Utvidelse av regionsenteret Klepppestø vil gi en bedre arealutnyttelse og tilrettelegging for ønskede regionsenterfunksjoner. For å gjøre Klepppestø til et attraktivt sentrum er det derfor viktig å satse på kollektiv, sykkel og gange for å begrense biltrafikken. Det er derfor også viktig å innrette kollektivtilbudet internt på Askøy i forhold til lokale næringsvirksomheter ved blant annet å etablere desentrale kollektivknutepunkt.. Dette innebærer også at bilbasert handel må kunne foregå utenfor Klepppestø sentrum og at kollektivterminaler må kunne anlegges utenfor sentrumsområdet.

## **Vigleik Stoveland (KrF) foreslo endring i pkt. 15:**

siste setning: punktum etter Kleppestø sentrum.

## **Rosalind Fosse (FrP) fremmet slikt felles forslag fra H og FrP:**

Askøy kommune vil bemerke at fylkesveiene som ligger i Askøypakken er blitt betydelig dyrere og det forventes at veieier bidrar med økte midler. Utbedring av vei til Horsøy vil være et regionalt prosjekt innen regional næringsutvikling. Dette prosjektet bør finansieres og prioriteres av regionale midler uten brukerbetaling.

Askøy kommune registrerer at det ikke settes av midler til vedlikehold og utbedring av fylkesvegene på Askøy utenom tiltakene som ligger i Askøypakken. Askøy kommune vil påpeke at det er behov for vedlikehold/oppgradering av fylkesvegene, ikke minst med tanke på trafikksikring og trygge skoleveger.

Det bør se på mulighet til å få etablert alternative løsninger til gang og sykkelveier som går langs fylkesveiene der hvor det blir satt krav til rekkefølge krav. Her må alternative trasé vurderes så lenge de tilfredsstillende krav til sikkerhet for gående, skolebarn og syklende.

Skal man lykkes med å få flere inn på kollektiv trafikk, må det settes inn betydelige midler til innfartsparkering. Askøy kommune avventer videre informasjon vedrørende Byvekstmidler og ber om å bli fortløpende orientert om disse vil berøre omegnskommunene i form av investering og brukerbetaling.

Skal kommunene følge opp nullvekstmålet og styrke kollektiv, gange og sykkel vil det være behov betydelige investeringer på dette området.

## **Til ordførers forslag fremmet Rosalind Fosse (FrP) følgende endringer:**

Pkt 2.

Andre setning skal skiftes ut med bør og med punktum etter kollektivtrafikk.

Pkt 6:

Nest siste setning: punktum etter mange.

## **Avstemming:**

Fellesforslag H og FrP:	For 4 st. (1KrF, 2H, 1FrP) mot 6 st.
Ordførers forslag pkt. 1:	Enstemmig.
Ordførers forslag pkt. 2 med endring fra FrP:	Enstemmig.
Ordførers forslag pkt 3:	Enstemmig.
Ordførers forslag pkt 4:	Enstemmig
Ordførers forslag pkt 5:	Enstemmig
Rosalind Fosses endringsforslag til pkt. 6:	For 2 st. (1FrP, 1KrF) mot 8 st.
Ordførers forslag pkt 6:	For 8 st. mot 2 st. (1FrP, 1KrF)
Ordførers forslag pkt 7:	Enstemmig
Ordførers forslag pkt 8:	Enstemmig
Ordførers forslag pkt 9:	For 9 st. mot 1 st. (KrF)
Ordførers forslag pkt 10:	For 6 st. mot 4 st. (1FrP, 2H, 1Krf)
Ordførers forslag pkt 11:	For 9 st. mot 1 st. (FrP)
Ordførers forslag pkt 12,13, 14:	Enstemmig
Vigleik Stovelands endringsforslag pkt. 15:	For 3 st.(1 KrF, 2 H) mot 7 st.

### **Møtebehandling i Utvalg for teknikk og miljø - 16.03.2017**

#### **Vedtak (i samsvar med rådmannens innstilling med tillegg):**

Askøy kommune avgir høringsuttale til Regional transportplan Hordaland slik det fremgår av saksutredningen.

UTM vil understreke viktigheten av at Askøy Kommune avgir en høringsuttalelse til Regional transportplan det er enighet om i hele det politiske miljøet i kommunen. UTM ber derfor ordfører ta initiativ til at gruppelederne i de politiske grupperingene i tiden frem mot sakens behandling i Kommunestyret koordinerer en omforent uttalelse på vegne av kommunen.

Innkomne forslag følger saken.

#### **Rådmannens innstilling:**

Askøy kommune avgir høringsuttale til Regional transportplan Hordaland slik det fremgår av saksutredningen.

#### **Behandling:**

#### **Utvalgsleder Jannicke Bergesen Clarke (AP) fremmet følgende tilleggsforslag til rådmannens innstilling:**

UTM vil understreke viktigheten av at Askøy Kommune avgir en høringsuttalelse til Regional transportplan det er enighet om i hele det politiske miljøet i kommunen. UTM ber derfor ordfører ta initiativ til at gruppelederne i de politiske grupperingene i tiden frem mot sakens behandling i Kommunestyret koordinerer en omforent uttalelse på vegne av kommunen.

Innkomne forslag følger saken.

#### **Rosalind Fosse (FrP) innleverte følgende forslag:**

Askøy kommune vil bemerke at fylkesveiene som ligger i Askøypakken er blitt betydelig dyrere og det forventes at veieier bidrar med økte midler. Utbedring av vei til Horsøy vil være et regionalt prosjekt innen regional næringsutvikling. Dette prosjektet bør finansieres og prioriteres av regionale midler uten brukerbetaling.

Askøy kommune registrerer at det ikke settes av midler til vedlikehold og utbedring av fylkesvegene på Askøy utenom tiltakene som ligger i Askøypakken. Askøy kommune vil påpeke at det er behov for vedlikehold/oppgradering av fylkesvegene, ikke minst med tanke på trafikksikring og trygge skoleveger. Skal man lykkes med å få flere inn på kollektiv trafikk, må det settes inn betydelige midler til innfartsparkering. Askøy kommune avventer videre informasjon vedrørende Byvekstmidler og ber om å bli fortløpende orientert om disse vil berøre omegnskommunene i form av investering og brukerbetaling.

Skal kommunene følge opp nullvekstmålet og styrke kollektiv, gange og sykkel vil det være behov betydelige investeringer på dette området.

**Avstemming:**

Utvalgsleder Jannicke Bergesen Clarkes forslag:

Enstemmig

**RÅDMANNENS INNSTILLING:**

Askøy kommune avgir høringsuttale til Regional transportplan Hordaland slik det fremgår av saksutredningen.

**Avgjøres av: K****Behandles i følgende utvalg: UTM og F****Videre saksgang:**

Uttalen oversendes Hordaland fylkeskommune

**Saksopplysninger:**

Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 er en langsiktig regional strategiplan for utvikling av transportsektoren i Hordaland. Planen inneholder mål og strategier, planbeskrivelse og handlingsprogram. Investeringsprogram for fylkesvegnettet vil komme høsten 2017.

Overordnet mål for planen:

*«Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet»*

Planen drøfter utviklingstrekk og utfordringer for transportsystemet i Hordaland. Det er et stort etterslep på vedlikehold og oppgradering av fylkesvegnettet, noe som også fører til høye driftskostnader. Bergensområdet har kapasitetsproblem på vegnettet og et delvis sårbart transportsystem. Dette går også ut over kollektivtransporten. Manglende infrastruktur til sykkel gjør at sykkelandelen i Bergensområdet er svært lav, sammenlignet med andre byområder. Spredt boligutbygging og en desentralisert næringsstruktur medfører stort transportbehov og mer utslipp.

De fylkeskommunale midlene til oppfølging av Regional transportplan 2018–2029 er nedfelt i økonomiplanen for 2017–2020. Dette er rammer for fylkeskommunen sine egne midler fordelt på investeringstiltak og tiltak på drift og vedlikehold. Tabell figur 13, viser de samlede rammene til investeringstiltak på fylkesvegnettet og det som er definert som prosjektbindinger og hovedprioriteringer i Investeringsprogram for Fylkesvegnettet 2018–2021. Askøy vil ikke få tilført midler til vedlikehold/oppgradering av fylkesvegene utover det som inngår i Askøypakken.

Tal i 1000 kr

Prosjekt	2018	2019	2020	2021	Sum:
Bergensprogrammet					
HFK-andel i Bergensprogrammet	284 000	291 000	298 000	305 000	1 178 000
Strekingsvise prosjekt utanom Bergensprogrammet					-
Fv. 546 Austevollbrua	10 300	10 400	10 500	10 700	41 900
Fv. 541 Bømlopakken	50 000	60 000			110 000
Fv. 545 Stord vestsida	9 200				9 200
Askøypakken	35 600	70 000	80 000	80 000	265 600
Tilskot Kvinnherad	6 400				6 400
Kollektivterminal på Voss	8 000				8 000
Fv 218 Horsøy	17 000				17 000
Fv 161 Åsen–Helleskaret	-	2 000			2 000
Refusjonar	76 200	84 500	71 774	50 000	282 474
Standardhevingstiltak	280 000	290 000	300 000	310 000	1 180 000
<b>Sum binding</b>	<b>776 700</b>	<b>807 900</b>	<b>760 274</b>	<b>755 700</b>	<b>3 100 574</b>
HFK- investeringsramme	792 100	841 600	775 574	800 000	3 209 274
Restmidlar til disp	15 400	33 700	15 300	44 300	108 700

Figur 13 Samla rammer til investeringstiltak på fylkesvegnettet 2018–2021.

Samlet sett, både for å stoppe veksten i forfallet og ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet, vil det være nødvendig med vekst i de økonomiske rammene i form av økt statlige inntektsoverføringer, eller gjennom et eige statlig program til dette formålet. Utenom bompengepakken er det ikke rom for å sette i gang større nye enkeltstående investeringsprosjekt på fylkesvegnettet fullfinansiert med fylkeskommunale midler i perioden 2018–2021. Ellers mottar fylkeskommunene statlige midler til en rekke områder, som f eks rassikring, belønningsmidler for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk, tilskudd til økt bruk av sykkel, byvekstavtale (kommer) og tilskudd til null- og lavutslippsteknologi.

For Askøy er planens tema i kap. 7 *Transport i Bergensområdet* og kap. 8 *Regionsenter* mest aktuelle:

#### Transport i Bergensområdet

*«Bergensområdet skal ha eit effektivt transportsystem som gir miljøvennleg og trygg transport, god mobilitet og tilgjenge til viktige reisemål. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange (Regional areal- og transportplan for Bergensområdet)»*

Strategier for transport i Bergensområdet:

- *Nullvekst i personbiltransporten: Innanfor tiltaksområdet for nullvekst kan det vere nødvendig å opne for ulike verkemiddel på ulike områder*
- *Samordna areal- og transportplanlegging*
  - *Styrke samarbeidet med Bergen kommune og regionsenterkommunane i Bergensområdet*

- *Bidra til ei arealutvikling, med eit klima- og helsevenleg utbyggingsmønster, som fremjar fleire korte reiser med sykkel og gange. Arealutviklinga må skje i tilknytning til stamlinene i kollektivsystemet*
- *Frigjere sentrale terminalområde til byutvikling*
- *Styrke miljøvennlege transportformer*
  - *Full utbygging av bybane til alle bydelar*
  - *Etablere kollektivprioritering på vegsamband som har ein viktig funksjon i hovudstrukturen for kollektivsystemet*
  - *Følgje opp Strategi for innfartsparkering fram mot 2030.*
  - *Etablere hovudnett for sykkel. Prioritere hovudruter og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge.*
  - *Fokus på effektivt og attraktivt gangnett.*
  - *Vurdere vidare utvikling av bybåtsambanda gjennom ein strategi for kollektivtrafikk på sjø*
- *Redusere sårbarheita i transportsystemet*
  - *Etablere ringvegsystem og regionale samband*
  - *Utbetring av hovudinnfartsårer til Bergen sentrum med eigen prioritering av kollektivtransport.*
  - *Utbygging av eit ringvegsystem som leier gjennomgangstrafikken utanom Bergen sentrum*
- *Avgrense personbiltransporten*
  - *Restriktive tiltak som til dømes tids- og miljødifferensiering av bompengesystemet*
- *Satsing på lågutsleppsteknologi*
  - *Auke delen av låg- og nullutsleppskøyretøy*
  - *Stille miljøkrav i anbod (kollektivtrafikk inkludert buss og båt, samt drosje)*
  - *Tilby klimavenlege drivstoffløysingar for alle køyretøygrupper*

### Regionsenter

«Regionsenter skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvennleg transport i, til og frå sentrum»

Strategiar for utvikling av regionsenter som trafikale knutepunkt

- *Styrke samarbeidet med regionsenterkommunane i fylket gjennom Forum for regionsenterkommunar*
- *Koordinere fylkeskommunale ansvarsområde inn mot regionsentra i fylket, til dømes gjennom etablering av Forum for regionsenterkommunar og Regionsenterringen.*
- *Hovudlinje for kollektivtransport mellom regionsentera i fylket*
- *Knutepunkt som sikrar enkle byte mellom ulike transportmiddel, inkludert innfartsparkering for regionsentra i Bergensområdet.*
- *Etablere hovudnett for sykkel. Prioritere hovudruter og ruter knytt til skule og tilbod for barn og unge.*
- *Prioritere skuleveggar for å sikre mjuke trafikantar*
- *Invitere alle regionsentra til å inngå sykkelbyavtale*
- *Overordna vegsystem skal ikkje vere til hinder for mjuke trafikantar, og internt vegsystem skal prioritere dei mjuke trafikantane*
- *Energiforsyning for låg- og nullutsleppskøyretøy*

### Handlingsprogram 2018 - 2021

Handlingsprogrammet lister opp følgende tiltak for transport i Bergensområdet:

- 7.1 Byutredning Bergensområdet (2017)
- 7.2 Byvekstavtale for Bergen og regionsenterkommunene i Bergensområdet (2017)
- 7.3 Helhetlig plan for lav- og nullutslipp busser i Bergen (pågår)



- 7.4 Trafikkplan for båttilbudet i fylket (pågår)
- 7.5 Handlingsplan for innfartsparkering (2017)
- 7.6 Avklare ansvarsforhold for fysisk tilrettelegging for drosjenæringen (2018)
- 7.7 Infrastruktur for lav- og nullutslipps kjøretøy (2014-2020)

For regionsenter:

- 8.1 Forum for regionsenter (2017)
- 8.2 Gang- og sykkeltiltak i regionsentra (2018)
- 8.3 Utvikling av kollektivterminaler og knutepunkt i regionsentra

#### Medvirkning

Bortsett fra Bergen har de enkelte kommunene ikke medvirket direkte i arbeidet med planen. Det har vært drøfting med alle kommunene i fylket, med regionvise møter.

#### Virkning av planen

Regional transportplan Hordaland er en regional plan etter plan- og bygningslovens § 8-1. Planen legger rammer for regionale etater, staten og kommunene sin virksomhet og planlegging. Planen er grunnlag for å reise innsigelse til kommunale planforslag. Innsigelser skal kun nyttes når kommunale arealplaner er i strid med viktige nasjonale og regionale interesser, og skal alltid vurderes helhetlig med ei konkret grunngeving.

#### **Vurdering:**

Askøy kommune registrerer at det ikke settes av midler til vedlikehold og utbedring av fylkesvegene på Askøy utenom tiltakene som ligger i Askøypakken. Askøy kommune vil påpeke at det er behov for vedlikehold/oppgradering av fylkesvegene, ikke minst med tanke på trafikksikring og trygge skoleveger.

Skal kommunene følge opp nullvekstmålet og styrke kollektiv, gange og sykkel vil det være behov betydelige investeringer på dette området. Askøy kommune mener det er beklagelig at regionsenterkommunene i Bergensområdet ikke lenger er inkludert i Byvekstavtalene.

#### **Folkehelseperspektiv:**

Planforslaget ivaretar folkehelseperspektivet gjennom de målsettingene om miljøvennlig og trygg transport, og større satsing på kollektiv, sykkel og gange.

#### **Økonomi:**

Planen åpner for omklassifisering av fylkesveger til kommunale veger. Dette vil få økonomiske konsekvenser for kommunene.

Kleppestø, 10.03 2017

Eystein Venneslan  
Rådmann

Knut Natlandsmyr  
Fagsjef

Rett utskrift 4.04.17

Else Gammelsrød