

SAKSFRAMLEGG

Tysnes kommune

REGIONAL TRANSPORTPLAN HORDALAND 2018 - 2029 - HØYRING

Sakshandsamar: Steinar Dalland

Arkivsak : 17/266 -
Arkivkode: 561

... &&& Set inn vedlegga og saksutgreiinga under &&& (Ikkje slett denne lina)

**Vedlegg: Høyringsbrev frå Hordaland fylkeskommune 24.02.17
Framlegg til plan**

SAKSUTGREIING:

Bakgrunn

Hordaland fylkeskommune har sendt framlegg til Regional Transportplan Hordaland 2018-2029 på høyring med høyringsfrist 7. april.

Planen er ei rullering av den langsiktige strategiplanen for transportsektoren i Hordaland, Regional transportplan Hordaland 2013-2024 («RTP»).

Det fylgjer av plan- og bygningslova § 8-3 at regional planmyndighet skal utarbeide regionale planar for dei spørsmål som er fastsett i den regionale planstrategien. Som ein del av den regionale planen skal det verta utarbeidd eit handlingsprogram for gjennomføring av planen, og denne skal rullerast årleg. Handlingprogrammet for RTP omhandlar aktuelle utgreiings- og utviklingsoppgåver (i høyringa omtala som tiltak) som fylgjer som vedlegg til planforslaget. Handlingprogrammet skal supplerast av eit eige «Investeringsprogram for Fylkesvegnettet», som kjem på høyring hausten 2017.

I sitt oversendingsskriv viser fylkeskommunen til at det gjennom endringar i opplegg for og i utforming av handlingsprogram og investeringsprogram vert lagt opp til skilje der dette plandokumentet i all hovudssak vert eit overordna strategisk dokument. Fylkeskommunen ønskjer då primært innspel på mål, strategiar, overordna prioriteringar og tiltak.

Tysnes kommune gav også høyringsuttale til planprogrammet for RTP og uttalen var då slik:

«Tysnes kommune er positiv til at Hordaland fylkeskommune no rullerer regional transportplan. Me vurderer planen som eit viktig dokument som skapar føreseieleg utvikling av transportsektoren.

Tysnes kommune vil særskilt merkja følgjande:

- *Det er positivt at det i planprogrammet vert lagt opp til ei vidare oppfølging av Moglegeitsstudie for fylkesvegsamband knytt til ny E39 Bergen – Rogaland.*
- *Det er positivt at det vert vurdert ein utgreidd ein mogleg fordelingsnøkkel mellom overordna og øvrig fylkesvegnett for å sikra at også det øvrige fylkesvegnettet får turvande oppfølging.*
- *Det er positivt at vegdirektoratet sine standardkrav vert vurdert opp mot større fleksibilitet, dette vil kunna gje betre rom for pragmatiske og fornuftige vurderingar av utbetringstiltak ved einskilde høve.*
- *Det er vidare positivt at det vert lagt opp til å kartleggja behov for utbygging av anlegg for sykkel og gange langs fylkesvegane utanom Bergen. Eit av hovudperspektiva i ein slik kartlegging må vera å ivareta tryggleiken til desse trafikantane.*
- *Det er positivt at det i vurdering av kollektivtransport utanom Bergen vert lagt særskilt vekt på hovudlinenettet for kollektivtrafikken og at ein særskilt ser på korleis ulike transportmiddel utgjer eitt reisenett.*
- *Tysnes kommune er vidare positive til at det i planprogrammet vert vist til at det er behov for å gjera ei nærare utgreiing kring finansiering gjennom bompengar og ferjeavløysingsmidlar.*

Når det gjeld ferjesamband så merkjar me oss at dette i stor grad vert ivareteke gjennom arbeidet med anbodsinnhenting, me meiner likevel at dette bør vurderast særskilt i RTP då ferjene utgjer ein svært viktig del av vegnettet i Hordaland. Me ser også at ei vurdering gjennom RTP i langt større grad vil sikra gode prosessar kring dette arbeidet enn ei vurdering opp mot anbodsinnhenting. I eit lengre perspektiv bør anbodsinnhentinga vera å rekna som del av handlingsprogrammet, medan dei strategiske vurderingane bør gjerast gjennom RTP.

Tysnes kommune saknar ein plan for utvikling og vidareføring av interkommunale buss-samband og korrespondanse mellom regionale sentra. For Tysnes gjeld dette ruter til Bergen i nord og Stord i sør. I lys av at me opplev auke i folketalet, ikkje minst grunna integrering av flyktningar, bør slike tilbud prioriterast høgare.

Strekninga Våge – Uggdal må prioriterast når det gjeld å leggja til rette for syklende og gåande langs fylkesveg.

Tysnes kommune har ikkje merknader knytt til måten arbeidet vert organisert på.»

Hovudtrekka i høyringsframlegget:

Det overordna målet som er lagt til grunn for planarbeidet er:

«Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som varetek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet.»

Dette målet er nærare konkretisert innanfor 6 ulike plantema: Fylkesvegnettet, transport i Bergensområdet, kollektivtransport utanom Bergensområdet, regionsenter, ståtlege ansvarsområde og lågutsleppssamfunnet. Me vil kor t referera måla innanfor desse ulike områda og kort vurdere dei strategiane som vert lagt til grunn her.

Fylkesvegnettet:

Planen legg til grunn følgjande overordna mål for fylkesvegnettet:

«Hordaland skal ha eit trafikksikkert og framkomeleg fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett skal styrkast med mål om å stoppe veksten i forfallet.»

For å nå dette målet peikar planen på på ein del ulike delmål (sjå pkt. 5.1) og ein del overordna strategiar:

Strategiar for utvikling av fylkesvegnettet byggjer framleis på ei todeling av fylkesvegnettet i overordna- og øvrig vegnett. For det overordna vegnettet er det gjennomført strekningsvise utgreiingar som grunnlag for å vurdere standard og tiltak ved vedlikehald og investering. Fylkeveg 49 frå Hodnanes til Våge er del av det overordna fylkesvegnettet i Tysnes kommune, øvrig fylkesvegnett er klassifisert som øvrig vegnett.

Når det gjeld det øvrige fylkesvegnettet er det gjennomført ei kartlegging der fokuset har vore å definere utbetningspunkt. Det vert såleis ikkje vurdert større strekningsvise tiltak på desse vegane. I planen vert det også vurdert om deler av fylkesvegnettet kan omklassifiserast frå fylkeskommunal til kommunal veg. Me ser med ein viss skepsis på ei slik omklassifisering, det er sagt at fylkeskommunen vil koma nærare attende til dette i investeringsprogrammet. Dersom de vert aktuelt med ei omklassifisering bør det setjast noko krav knytt til vegen ved overlevering.

Det vert lagt ei overordna strategisk føring om å prioritere midlar til vedlikhald framføre å nytta midlar til nyinvesteringar og standardheving. Utfordringa er at det per 2016 vart skissert eit etterslep på vedlikehald i storleik 7,3 mrd. kr. Av dette ligg det nær 3 mrd. til oppfylling av tunellforskrifta frå 2025. Også i høve vedlikehald vert skilje mellom overordna- og øvrig fylkesnett lagt til grunn, for det overordna nettet skal det utførast gjennomgåande standard strekningshevingar, medan det øvrige fylkesvegenetter vert tilgodesett med punktutbetningar og mindre strekningsutbetningar. Det inneber i praksis at det vert lagt til grunn ein strategi som i liten grad vil hjelpe dei dårlegaste vegane våre.

Det skal satsast på gang og sykkel, fjennom å ha fokus på samanhengande sykkelvegnett i tettstader. Utanfor byar og tettstader kan det vera aktuelt me brei vegskulder i staden for eigen gang/sykkelveg.

Det er positivt at drift av ferjesamband no er kome inn som del av fylkesvegnettet, i utgangspunktet burde siste anbudsrunde også hatt ein planmessig strategisk forankring i RTP og ikkje blitt handsama ad-hov slik tilfelle har vore. Når det gjeld ferjer så synes det å vera låge utslepp som er tillagt vekt framføre mobilitetsbehovet. Det er også vanskeleg å sjå at det er trafikktryggleik og framkome som vert prioritert for ferjene. Det synes samla å vera ei mangelfull forståing for ferjene si rolle som veg og er vanskeleg å sjå at ferjene skal underleggjast andre krav enn det øvrige vegnettet.

Kollektivtransport

Når det gjeld kollektivtransport er det to kapittel i planen som tek opp dette. Det eine er knytt til kollektivtransport utanom Bergensområde, det andre er knytt til Bergensområde. Det er i første rekkje transport utanom Bergensområde me nyttar tid på her.

Det er slått fast følgjande mål for kollektivtransport utanom Bergensområde:

«Kollektivtransporten skal gje eit samanhengande grunntilbod med ein hovudstruktur som bind fylket saman.»

RTP sin gjennomgang av kollektivtransport byggjer i hovudssak på den vedtekne kollektivstrategien og me skal ikkje nytta veldig mykje tid på det.

Det vert lagt vekt på at kollektivtransport mest mogleg skal opplevast som ei reise, uavhengig av transportmiddel og tilbydar. Så langt som råd skal tilbodet leggja opp til korrespondanser. Me ser at det er eit stort potensiale for forbetring her, særskilt i høve til samordning av land- og sjøtransport.

Me er også positiv til at det vert gjort grep no for å få rydda opp i sonestrukturen for kollektivreiser.

Det er også positivt at fylkeskommunen vil prioritera nærare utgreingar for å sjå potensiale som ligg i betre samordning mellom ulike offentlege transporttilbod slik som skuleskyss, pasientreiser og TT ordninga.

Ei strategisk tilnærming til kollektivreiser i dette perspektivet burde absolutt teke opp i seg spørsmål knytt til snøggbåt. Det er påfallande kor lite fokus sjøen har i fylkeskommunen si utgreiing av kollektivtransport utanom Bergen. Planen er mangelfull i sin omtale av snøggbåttilbod som finnes i dag og har ingen yver for utvikling av dette tilbodet. Både i Sunnhordlandsbassenget og i Bjørnefjorden burde det vore tekt korleis nye nullutslepps fartøy kan auka kollektivdelen og gje ei betre samla reise og transporttilbod. Det vert for snevert å berre sjå ein strategi for båt opp mot transport i Bergensområde, jf. Punkt 7.4.3.2.

Transport i Bergensområde er også viktig for Tysnes. Sjølv om me ikkje er definert til å vera del av dette område i planen så er Bergen den viktigaste destinasjonen vår for arbeidspendling. Det viktigaste for oss vil vera gode saumlause reiser med vesentleg større vekt på samordning av land- og sjøtransport. Gode vilkår for innfartsparkering kan også i noko mon gje betre føresetnader for å auka kollektivdelen inn til Bergen.

Regionsenter

Planen vurderer korleis RTP skal følgja opp Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Hovudmål i planen er:

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

Dei regionasentra som er av størst interesse for Tysnes er truleg Osøyro og Leirvik, men også Husnes og Bergen kan vera relevante sentra for oss. Dei regionale sentera er særskilt viktig i høve til åfungera som sentrale knutepunkt for kollektivtransporten. Dette er ein tanke me i utgangspunktet stettar, men det må også sikrast ei best mogleg tilgang til regionsentra frå dei

tilstøytande regionane. I planen si handsaming av regionsenter synes det kanskje å vera større fokus på sjølve senteret og mindre på det opplandet som gjer staden til eit senter. Dersom regionsentera skal ha førsesetnad for vekst og utvikling må det arbeidast med å sikra betre kommunikasjonar mellom sentrum og oppland.

Statlege ansvarområde

Det statlege ansvaret for transporten i regionen omfattar riksveggar, jernbane, luftfart og sjøtransport. Under denne overskrifta går fylkeskommunen gjennom sine innspel til Nasjonal transportplan for 2018-2029.

Det er slått fast følgjande mål for arbeidet:

«Hordaland fylkeskommune skal aktivt fremje regionale interesser inn mot dei statlege ansvarsområde.»

For å sikra ei beibast mogleg forankring av regionen sine interesser har det vorte etablert eit regionalt partnerskap for utarbeiding av felles innspelsdokument til NTP. Det er positivt at det er etablert ein slik felles front ansynes NTP, men det bør kanskje gjerast ei nærare evaluering med utgangspunkt i det ordskifte som har vore kring NTP og einskilde prioriterte prosjekt utover våren 2017.

Økonomiske rammer

Me skreiv ovanfor at forfall på fylkesveggar utgjer om lag kr 7,3 mrd kr, av kap. 4 i planen som går på finansiering peikar alt på at dette forfallet aukar ytterlegare med om lag 0,5 mrd per år med dagens finansiering.

Av økonomiplanen fram til 2021 (s. 32, fig. 13) ser me at det går mest like mykje til Bergensprogrammet som det gjer til alle strekningsvise prosjekt utatnom Bergen. Når me les økonomiplanen ser me at det stort sett berre er strekningsvise prosjekt i kombinasjon med ulike bompakkar. I planen heiter det då også: «Utanom bompengepakane er det ikkje rom for å sette i gang større nye enkeltståande investeringsprosjekt på fylkesvegnettet fullfinansiert med fylkeskommunale midlar i perioden 2018-2021.»

Refusjon av kommunale forskotteringar til tidlegare gjennomførte fylkesvegprosjekt er og lagt inn som binding, tilsvarande det som er lagt opp til i økonomiplanen for 2017–2020. Her burde planen synleggjort den samla opparbeida gjelda her.

Hordaland har eit betydeleg omfang av bompengainnkrevning til enkeltprosjekt eller vegpakkar både på riksvegnettet og fylkesvegnettet. Dei fleste større fylkesvegprosjekt i Hordaland vert finansiert med bompengar. Dei økonomiske rammene til fylkeskommunen tilseier at bompengar framleis vil vere ei viktig finansieringskjelde for å realisere større investeringar på fylkesvegnettet fram i tid. Fleire av bompengeprojekta/pakkane inneheld fylkeskommunal delfinansiering til investeringstiltak på fylkesveggar, og er dermed bindingar for fylkeskommunale midlar i åra framover, i samsvar med vedtak i fylkestinget og St.prp om godkjenning av innkrevning av bompengar. I dei nye bompengepakane vil det vere aktuelt å stille krav til standardhevingstiltak, infrastruktur for kollektivtransporten, samt gang- og sykkeltiltak, som vilkår for fylkeskommunal medfinansiering.

Planen viser også til ordning med kommunal forskottering, fylkeskommunen er uroleg for at det kan føra til køsniking og at andre vegfaglege vurderingar vert lagt til grunn. I prinisppet vil

det vera det same problemet med ulike bompakkar no når kvar bygd skal ha si eiga «pakke». Det er vanskeleg å sjå føre seg at me vil kunna få gjort noko særleg hjå oss utan å ta opp att diskusjonen om ei eiga pakke.

Under punkt 4.2.2. tek planen opp ferjeavløysingsmidlar. Retningsliner for ferjeavløysingsmidlar vart fastsett i samband med framlegging av kommuneøkonomiproposisjonen i 2017.

Regional transportplan burde hatt ein meir offensiv haldning til ferjeavløysingsprosjekt. Rett nok vert det *vist til at Fylkestinget tidlegare har vedteke å vurdera realisering av Masfjordsambandet. Ferjeavløysingmidlar bør brukast etter nasjonale føringar og intensjonar. Dette er ikkje følgt opp i planen.*

Handlingsprogrammet

Handlingsprogrammet føl planen som vedlegg.

Me merkjer oss og ser fram til ei utgreiing der ein ser på betre samordning mellom TT-ordninga og kollektivtransporten. Ikkje minst ser me at det vil kunna vera noko å henta her opp mot alternative tingingsruter.

Me merkjer oss også tiltak 7.4 der det vert skildra ein trafikkplan for båttilbodet i fylket.

Eit av tiltaka som burde vore med her var at det bør gjerast ei nærare avklaring av korleis fylkeskommunen ønskjer å nytta seg av ferjeavløysingsmidler.

... &&& Set inn saksutgreiinga over &&& (Ikkje slett denne lina)

INNSTILLING FRÅ RÅDMANNEN:

::: &&& Set inn innstillinga under &&& (Ikkje slett denne lina)

Tysnes kommune er i hovudssak positiv til at det no vert gjennomført rullering av regional transportplan for Hordaland for perioden 2018 – 20209.

Tysnes kommune vil likevel peika på nokre områder som det etter vårt syn bør arbeidast vidare med:

- Fylkeskommunen bør ikkje vurdera omklassifisering frå fylkeskommunal til kommunal veg utan først å ha kontroll over alminneleg vedlikehald.
- Me stor inndelinga i overordna- og øvrig fylkesvegnett, me meiner at det bør gjerast nokre grep for å hindra at forfallet på det øvrige fylkesvegnettet eskalerer ytterlegare.

- Det er positivt at drift av ferjesamband no er kome inn som del av fylkesvegnettet. Når det gjeld ferjer så synes det å vera låge utslepp som er tillagt vekt framføre mobilitetsbehovet. Det er også vanskeleg å sjå at det er trafikktryggleik og framkome som vert prioritert for ferjene. Det synes samla å vera ei mangelfull forståing for ferjene si rolle som veg og er vanskeleg å sjå at ferjene skal underleggjast andre krav enn det øvrige vegnettet. Det bør gjerast ei eiga transportfagleg vurdering opp mot måla i planen framføre at planen berre passivt skal vidareføra Fylkestinget sine tidlegare mistak.
- Ei strategisk tilnærming til kollektivreiser i dette perspektivet burde absolutt teke opp i seg spørsmål knytt til snøggbåt. Det er påfallande kor lite fokus sjøen har i fylkeskommunen si utgreiing av kollektivtransport utanom Bergen. Planen er mangelfull i sin omtale av snøggbåttilbod som finnes i dag og har ingen yver for utvikling av dette tilbodet. Både i Sunnhordlandsbassenget og i Bjørnefjorden burde det vore tekt korleis nye nullutsleppsfartøy kan auka kollektivdelen og gje ei betre samla reise og transporttilbod. Det vert for snevert å berre sjå ein strategi for båt opp mot transport i Bergensområde, jf. Punkt 7.4.3.2.
- I planen si handsaming av regionsenter synes det kanskje å vera større fokus på sjølve senteret og mindre på det opplandet som gjer staden til eit senter. Dersom regionsentera skal ha føresetnad for vekst og utvikling må det arbeidast med å sikra betre kommunikasjonar mellom sentrum og oppland.
- Det er satt av om lag like store andelar av midlane for dei fire neste åra til Bergenspakken og det øvrige fylkesvegnettet, om lag MNOK 1 100 til kvar. Ein større del av desse midlane burde vore sett av til fylkesvegnettet utanfor Bergenspakken.
- Planen synes passiv i høve til å ta strategiske grep grun økonomien. Det bør reisas prinsipielle spørsmål til dagens ordning med bompengepakker, det samla etterslepet av refusjonar bør synleggjerast og nye verkemidlar slik som ferjeavløysingsmidlar må møtast meir offensivt.
- Per no er det 3 ferjeavløysingsprosjekt i Hordaland som peiker seg ut som realistiske og gjennomførbare i planperioden, og Tysnes kommune ynskjer at disse prosjekta blir omtalt i RTP i denne prioriterte rekkefølga:
 1. Masfjordsambandet – Erstatte kabelferja i Masfjorden med bru.
 2. Bru til Huglo -Bru mellom Skorpo i Tysnes kommune og Huglo i Stord kommune.
 3. Fjellbergsambandet i Kvinnherad kommune.
 Dette er ei viktig føresetnad for at prosjekta kan fylgjast opp i handlingsprogrammet til RTP, og ikkje minst for at me skal kunna realisera dei i planperioden.

Av dei tilhøva som vart omtalt i planprogrammet og som me ikkje ser klare svar på i planen vil me særskilt peika på følgjande:

- Me kan ikkje sjå at mogleighetsstudien for E39 er fylgt opp i samsvar med premissane lagt i planprogrammet.

- I planprogrammet vart det peika på at det må utgreiast ein mogleg fordelingsnøkkel mellom overordna og øvrig fylkesvegenett for å hindra vidare forfall av det øvrige fylkesvegnettet.

::: &&& Set inn innstillinga over &&& (Ikkje slett denne lina)