

Saksbehandler: Magnus Campbell
Telefon:
Kommuneutvikling

Høringsuttalelse - Regional transportplan for Vestfold

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Kommuneplanutvalg	28.11.2018	021/18
Kommunestyret		
Formannskap	28.11.2018	210/18

Rådmannens innstilling

Færder kommune slutter seg til Regional transportplan med følgende merknad:

- Det bes om at innslagspunktet for krav om utarbeidelse av mobilitetsplan heves fra 1000 m² (jf retningslinje 6). Det bør også differensieres mellom utbyggingsprosjekter i veileder til mobilitetsplan etter prosjektets størrelse og funksjon.

Det vises til de vurderinger og begrunnelser som fremkommer av saksfremlegget.

Kommuneplanutvalg 28.11.2018:

Behandling:

Richard Fossum, SP fremmet følgende forslag:

"I foreliggende høringsutkast til RTP bør retningslinje 5 Utvikling av veinettet suppleres med følgende:

o Færder kommunes behov for fastlandsforbindelse mot vest fra Borgheim bør utredes i et regionalt og lokalt perspektiv."

Fossums forslag falt med 10 mot 1 stemme (SP)

Kommuneplanutvalgets innstilling enstemmig vedtatt.

KOM- 021/18 Vedtak:

Færder kommune slutter seg til Regional transportplan med følgende merknad:

- Det bes om at innslagspunktet for krav om utarbeidelse av mobilitetsplan heves fra 1000

m2 (jf retningslinje 6). Det bør også differensieres mellom utbyggingsprosjekter i veileder til mobilitetsplan etter prosjektets størrelse og funksjon.

Det vises til de vurderinger og begrunnelser som fremkommer av saksfremlegget.

Vedlegg:

Høringsutkast - Regional transportplan

Høringsbrev RTP

Tegninger/øvrige saksdokumenter er tilgjengelige på kommunens hjemmeside.

Kortversjon

Vestfold fylkeskommune har sendt forslag til regional transportplan for Vestfold på høring. Planen er utarbeidet i henhold til plan- og bygningsloven kapittel 8, jf krav om høring av planforslag § 8-3 tredje ledd.

Innledning

Vestfold fylkeskommune har sendt regional transportplan for Vestfold på høring. Planen er en regional plan etter plan- og bygningsloven kapittel 8.

Fylkestinget ønsker en samfunnsutvikling som går i retning av reduserte klimagassutslipp, en bærekraftig bruk av arealverdiene og en fremtidsrettet by- og næringsutvikling. Fylkestinget har gjennom regional planstrategi vedtatt at det skal utarbeides en regional transportplan for Vestfold. Planprosessen har vært koordinert med to andre regionale planer: Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) og Regional plan for folkehelse. Planarbeidet har tatt utgangspunkt i RPBA's samfunns mål for transport:

Transportsystemet er miljøvennlig, sikkert og effektivt.

I det foreliggende høringsutkastet er samfunns målet formulert slik:

Et miljøvennlig, sikkert og effektivt transportsystem som fremmer folkehelse, by- og tettstedsutvikling, næringsutvikling og en bærekraftig arealutvikling.

Samfunns målet er utdypet i effektmål og resultatmål, der effektmålene beskriver hva som ønskes oppnådd med de strategiene og tiltakene som planen definerer. Resultatmålene er konkrete og målbare og viser hvordan man skal kunne evaluere om utviklingen går i den retning planen har pekt ut. Målstrukturen er vist på side 23 i det foreliggende høringsutkastet.

Plandokumentet er omfattende (148 sider). Den mest omfangsrike delen er del 2, der kunnskapsgrunnlaget fremkommer. Del 3 omfatter strategier og retningslinjer, og det er i hovedsak denne delen av planen denne høringsuttalelsen konsentrerer seg om. De 6 retningslinjene danner grunnlag for eventuell innsigelse fra regional planmyndighet, også etter at regionreformen er gjennomført og Vestfold og Telemark har dannet et nytt fylke.

Vestfold fylkeskommune har gjennom en god prosess utarbeidet forslag til regional transportplan som i hovedsak fanger opp de målsettinger som ligger i kommuneplanens samfunnsdel for Færder kommune og det arbeidet som er gjort i Bypakke Tønsbergregionen. Det er fornuftig å ikke legge inn nye store transportprosjekter i fylket nå – ettersom Bypakke Tønsbergregionen med ny fastlandsforbindelse samt InterCity gjennom hele fylket, er under planlegging. Planen synliggjør godt hvordan disse nye tiltakene skal bindes sammen med det øvrige transportsystemet i fremtiden. Det pekes også på potensialet for ny teknologi, både innen drivstoff, delemobilitet og autonome kjøretøy, som indikerer at Vestfold er klar til å ta dette i bruk når dette blir mulig.

Faktagrunnlag

Plan- og bygningsloven kapittel 8 – regional plan.

Vurderinger

Fylkeskommunen er en viktig aktør innenfor transport, med ansvar for utvikling, drift og vedlikehold

av fylkesveinettet og det lokale kollektivtransporttilbudet. Fylkeskommunen er sammen med Færder og Tønsberg kommuner part i Bypakke Tønsbergregionen, der ny fastlandsforbindelse er ett av tiltakene som planlegges. Bypakka og fastlandsforbindelsen er trukket fram flere steder i planen. Fylkeskommunen har også en rolle som samfunnsutvikler og er høringspart i alle kommunale plansaker og vil kunne fremme innsigelse til kommunale planer med hjemmel i planens retningslinjer når disse er vedtatt.

Retningslinjene til planen kommenteres i det følgende. Det er mange momenter i retningslinjene som også er omtalt i retningslinjene til RPBA, og Færder kommune har henvist til denne uttalelsen i høringsuttalelse til RPBA. Det kan virke litt uhensiktsmessig å ha tilnærmet likelydende retningslinjer i to ulike planer. Når antallet retningslinjer i RPBA allerede fremstår som for omfangsrikt, bør det vurderes om de etterfølgende retningslinjene kun skal stå i Regional transportplan.

Retningsline 1: KOLLEKTIVFORBINDELSER SKAL STYRKES

Lokalt kollektivtilbud styrkes der potensialet for overgang fra bil til buss er størst. Rutetraseer og rutetilbud optimaliseres for å ta de viktigste reisestrømmene til fra byer og tettsteder.

I mindre befolkede områder er skolerutene det primære kollektivtilbudet. Skolerutene er åpne for alle reisende og rutetidene er tilgjengelig i informasjonskanalene.

Kommentar: Færder kommune støtter prioriteringen av de rutene der potensialet for overgang fra bil til buss er størst og ser at mange av kommunens områder nyter godt av en slik prioritering allerede i dag. Det er likevel viktig å merke seg at linjen til Tenvik er viktigere enn passasjergrunnlaget skulle tilsi, på grunn av overgang til ferje til Veierland.

Det er uklart hva fylkeskommunen legger i «mindre befolkede områder». Deler av Færder kommune har ikke tilstrekkelig kollektivtilbud i dag, på grunn av manglende passasjergrunnlag, men det er mange steder i indre Vestfold som nok bedre passer til betegnelsen «mindre befolkede områder». Kunnskapsgrunnlaget drøfter potensialet for selvkjørende kjøretøy som supplement til øvrig kollektivtrafikk. Færder kommune ønsker å peke på deler av kommunen der kollektivtilbudet i dag ikke er spesielt godt, men avstandene til gode kollektivtraséer er korte og ønsker at fylkeskommunen kan vurdere disse for slik betjening når /dersom den teknologiske utviklingen og trafiksikkerhetsvurderinger åpner for det. Områder som kan være aktuelle for dette er fv 308 Vestveien og Helgerødveien på Tjøme, samt fv 428 Semsveien på Nøtterøy. VKTs ubenyttede minibusskapasitet bør også vurderes som anropsstyrt tjeneste for disse strekningene.

Retningslinje 2: PARKERINGSSTRATEGI

Kommunene skal utarbeide en parkeringsstrategi i tråd med føringer i Regional transportplan og Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA).

Kommentar: Ut fra føringer i RPBA kan vi ikke se at regional planmyndighet legger opp til parkeringsstrategi utenfor de større byene i Vestfold og Færder kommune legger til grunn at kommunen fortsatt vil styre utviklingen gjennom parkeringskrav i kommuneplanens arealdel som i dag.

Retningslinje 3 TRANSPORTLØSNINGER OG KOLLEKTIVKNUTEPUNKT I BYOMRÅDER

Innenfor byområdene skal vei- og gatenettet særlig tilrettelegges for gang, sykkel og kollektivtrafikk. Kommunene skal utarbeide gatebruksplaner for sentrale byområder. Fylkeskommunen og Statens vegvesen vil kunne bistå et slikt planarbeid både med tanke på faglige og finansielle ressurser.

Utvikling og drift av kollektivknutepunkt for buss og jernbane skal bidra til velfungerende byer og

tettsteder, med vekt på gående og syklist og effektive overganger mellom transportmidler. Knutepunkt knyttet til nye stasjonsområder skal planlegges i samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunen og transportetatene. Funksjonshemmedes organisasjoner skal involveres i planleggingen.

Kommentar: Færder kommune har ingen stasjonsområder eller sentrale byområder innenfor kommunegrensen og har ingen kommentarer til retningslinjen.

Retningslinje 4: SAMMENHENGENDE, TRYGT OG TYDELIG NETT FOR GANGE OG SYKLING

Det skal utvikles et attraktivt sykkelveinett i byområdene, samt sikker sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, arbeidsplasser, fritidsaktiviteter, skoler, butikker, bysentra og annen publikumsrettet virksomhet.

Det skal utvikles et sammenhengende gangnett i byer og tettsteder med vekt på fremkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming. Særlig gjelder dette inn mot kollektivknutepunkt og mye benyttede holdeplasser, skoler, publikumsbygg og i sentrumsområder. Lokale stier og snarveier skal sikres i arealplaner.

Drift og vedlikehold av gang- og sykkelnett skal sikre god fremkommelighet hele året.

Kommentar: Færder kommune etterstreber dette i arealplanleggingen i dag, og har retningslinjer til temaet i gjeldende kommuneplan. Færder kommune er noe tvilende til når fylkeskommunen vil fremme innsigelse til kommunale planer på bakgrunn av denne retningslinjen.

Retningslinje 5: UTVIKLING AV VEINETTET

Regional transportplan skal legges til grunn for utvikling av vei- og gatenettet. Tilrettelegging for gang, sykkel og kollektivtransport, samt fremkommelighet for næringstransport, skal prioriteres framfor personbiltrafikk i byområdene. Fremkommelighetstiltak og tilrettelegging for optimale busstraseer skal følges opp av veieiere.

Kommentar: Færder kommune støtter prioriteringene, men ber fylkeskommunen også vurdere om samfunnssikkerhet skal tillegges vekt her, jf. behov for ny fastlandsforbindelse. Fram til ny fastlandsforbindelse er etablert er Tønsberg sentrum i en spesiell situasjon for gjennomgangstrafikk til og fra Færder kommune, og dette må hensyntas i prioriteringene av fremkommelighet i Tønsberg i påvente av etableringen av ny fastlandsforbindelse.

MOBILITETSPLANER FOR UTBYGGINGSPROSJEKTER OG NYETABLERINGER

For utbyggingsprosjekter med BRA større enn 1000 m² skal det utarbeides mobilitetsplaner. Mobilitetsplaner skal også utarbeides ved flytting av offentlig virksomhet, endret skolestruktur eller lignende som påvirker transportomfang og reisemiddelvalg.

Mobilitetsplanene skal analysere konsekvenser av sannsynlige reisemiddelvalg og gi føringer for utforming og valg av løsninger som bygger opp under mål for ønsket transportmiddelfordeling. Utarbeidelse av en mobilitetsplan vil være en del av konsekvensanalysen i planprosessen. Kravet om utarbeidelse av mobilitetsplaner skal forankres i kommuneplanens arealdel.

Kommentar: Intensjonen bak bestemmelsen om mobilitetsplan er god, men det kan argumenteres for at utbygginger på 1000 m² BRA også inkluderer ganske små boligområder. Terskelen for når mobilitetsplan skal utarbeides bør derfor heves til minst det dobbelte av planforslaget. Uansett er det hensiktsmessig at veilederen som skal utarbeides, jf. handlingsprogrammet, differensierer omfanget av en slik mobilitetsplan mellom ulike utbyggingsprosjekter etter både størrelse og funksjon.

Folkehelse

Høringsutkastet beskriver konsekvensene for folkehelse slik:

«Den regionale planen for folkehelse skal fremme helse og trivsel for alle, og bidra til å utjevne sosiale helseforskjeller. Transportsystemet legger premisser for tilgangen til arbeid, fritidsaktiviteter og helsetjenester. Et transportsystem basert bare på bruk av bil vil gjøre det vanskelig å delta i samfunnet store befolkningsgrupper.

Utformingen av transportsystemet kan bidra til å gjøre det enklere å etablere sunne vaner med fysisk aktivitet i hverdagen. Transport er ikke et mål i seg selv, men målet om at flere skal gå og sykle er faktisk det på grunn av helseeffekten. Dette er transportmåter som i stor grad er uavhengig av økonomi og alder, og dermed har en utjevnende sosial effekt. Flere gående og syklende i byene bidrar også til levende og trygge bymiljøer.»

Fremdrift

Høringsuttalelsen sendes Vestfold fylkeskommune innen høringsfristen 3. desember. endelig vedtak i kommunestyret 12 desember ettersendes. Fylkeskommunen sluttbehandler planen.

Konklusjon

Det anbefales å oversende rådmannens innstilling som Færder kommunes høringsuttalelse.