



Høring - Regional transportplan

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Formannskapet	15.11.2018	065/18
Kommunestyret		

Rådmannens innstilling:

Vedlagte forslag til høringsuttalelse om «Regional transportplan» godkjennes

15.11.2018 Behandling i Formannskapet

Rådmannens innstilling godkjent.

FS-065/18 vedtak:

Formannskapet henstiller kommunestyret å fatte følgende vedtak:

Vedlagte forslag til høringsuttalelse om «Regional transportplan» godkjennes.

Sammendrag

«Regional transportplan» er utarbeidet parallelt med revidering av «Regional plan for bærekraftig arealpolitikk» (RPBA) og «Regional plan for folkehelse». Sammen med RPBA skal den regionale transportplanen ivareta statens krav til samordnet areal- og transportplanlegging. Planen er bygd opp rundt tre hovedutfordringer for utvikling av transportsystemet i Vestfold:

1. Et mer effektivt, miljøvennlig og sikkert transportsystem
2. Reduserte negative virkninger fra transport
3. Tilstrekkelig med midler til å utvikle transportsystemet

I Sande er hovedstrukturen på veg og bane på plass, og planen kommer ikke med beskrivelser eller forslag som gjør endringer på dette. For Holmestrands del er det viktig å påpeke uavklarte problemstillinger knyttet til deler av beredskapsvegen gjennom sentrum, og av- og påkjøring til/fra E18 mot nord.

Det foreslås derfor at følgende høringsuttalelse oversendes:

Holmestrand og Sande kommuner slutter seg til hovedgrepene som gjøres i den regionale transportplanen. Den underbygger og støtter opp om prinsippene i den regionale arealplanen som de to kommunestyrene også har sluttet seg til. I sine høringsuttalelser til RPBA pekte de to

kommunestyrene på at den planen hadde svært mange retningslinjer med konsekvenser for kommunene, og en ba om at dette antallet ble redusert. I transportplanen er det ikke like mange retningslinjer, men det er også her pålegg som vil kreve tids- og ressursbruk i kommunene. Det har kommet signaler om at fylkeskommunen selv ser på om antallet retningslinjer kan reduseres. I den prosessen bør en se på de to planene samlet.

For Holmestrands vedkommende vil vi tillegg spille inn følgende:

- Det gjøres nå et arbeid lokalt i Holmestrand for å flytte viktige deler av tungtransporten fra fergekaia i sentrum til kaia ved Felleskjøpet/Hagemann lenger sør i byen. I dette området er det også konkrete planer om en ytterligere satsing på havnerelatert næringsutvikling. Det er i dag greie løsninger for trafikken som kommer sørfra, og skal tilbake sørover på E18. Løsningene for trafikken som kommer nordfra/skal nordover, er ikke like gode. Det er ikke ønskelig at tungtrafikken skal gå på den nye/flyttede fylkesvegen gjennom sentrum, og adkomsten via Kleivbrottet og utkjøring ved Bentsrud vil være krevende for de store og tunge kjøretøyene, og uheldig med tanke på sikkerheten for andre trafikanter. Holmestrand kommune er kjent med at det pågår et arbeid for å etablere på- og avkjøringsløsninger til og fra E18 for den planlagte godsterminalen i Horten kommune på Kopstad. Det vil være naturlig å se på løsninger for godsterminalen og en bedre tilkomst til ny fergekai i Holmestrand sammen. Dette er en problemstilling den regionale transportplanen bør omtale og vurdere. Det foreslås konkret at dette problemkomplekset tas inn i et eget tiltak i handlingsprogrammet under pkt. 4.1.2 «Planer, prosjekter og tiltak hvor fylkeskommunen samarbeider med andre parter».*
- I kapitlet om beredskapsmessige utfordringer – spesielt ved ulykker på E18 – bør det tas inn noen vurderinger om Holmestrand i tillegg til det som skrives om Færder og Larvik. Det kan skje ulykker på E18 der det vil være nødvendig å dirigere trafikken gjennom Holmestrand sentrum. I dag innebærer det store belastninger for andre trafikanter, for innbyggerne og for handelsnæringen. Når fylkesvei 900 flyttes til det nedlagte sporet vil problemene være utbedret for deler av sentrum, men det er fortsatt behov for trafiksikkerhetstiltak fra krysset Skolegata/Bilet og sørover ut av byen.*

Faktaopplysninger

Utarbeidelse av en regional transportplan for Vestfold er forankret i den regionale planstrategien (Vedtatt 15/9-16). Plandokumentet er utarbeidet av en prosjektgruppe bestående av representanter fra Vestfold fylkeskommune, kommuner og Statens vegvesen. Fylkeskommunen har vært ansvarlig for prosessen, som er gjennomført i tett samarbeid med transportetatene, kommunene og næringslivet. Planen har fulgt kravene til medvirkning etter bestemmelsene i Plan og bygningsloven (PBL)

Planen er utarbeidet parallelt med revidering av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) og Regional plan for folkehelse. Sammen med RPBA skal den regionale transportplanen ivareta statens krav til samordnet arealog transportplanlegging.

Den regionale transportplanen slår fast at hovedgrepene som er gjort for å sikre effektiv og god mobilitet i Vestfold er utbyggingen av E18 og nytt dobbeltspor på jernbanen. I tillegg må fylkesvegnettet mellom byene og tettstedene supplere det overordnede transportnettet og styrke lokalsamfunnene. Transportplanen er bygd opp med et hovedmål, fem effektmål og 13 resultatmål. (Side 23). Hovedmålet er: «Et miljøvennlig, sikkert og effektivt transportsystem som fremmer

folkehelse, by- og tettstedsutvikling, næringsutvikling og en bærekraftig arealutvikling».

Etter målformuleringene er det et analysekapittel, strategier og et sett retningslinjer. Planens siste del er et handlingsprogram med tiltak fylkeskommunen skal gjennomføre alene, og tiltak som skal iverksettes i samarbeid med andre.

Noen sentrale problemstillinger:

- Jernbanen har rollen som «ryggrad i kollektivsystemet i Vestfold. Planen understreker viktigheten av at arbeidet med en videre utbygging av dobbeltspor i fylket videreføres. Det er et spesielt fokus på utbygging sørover, og en bruker mye plass i planen på det. Kanskje burde det i tillegg vært skrevet litt mer om betydningen av utbygging av dobbeltspor inn i - og gjennom - Drammen. Denne delen av Intercityutbyggingen er svært viktig, ikke minst for nordre del av det kommende Vestfold og Telemark fylke, som har den tetteste kontakten mot Drammens- og Osloregionen.
- Offentlige transporttjenester skal være mest mulig universelt utformet. Planen peker på uheldige konsekvenser – f.eks for alles muligheter til å delta i arbeid og fritidsaktiviteter – hvis transporttjenestene ikke er universelt utformet.
- Planen mener det må utvikles et helhetlig transportsystem for gods og personer som binder regionen og omverdenen sammen på tvers av vei, sjø og bane
- Skal kollektivsystemet bidra til attraktivitet og konkurransedyktige kommuner (og fylket som helhet) må det være tilgjengelig. Framkommelighet for kollektivtrafikken er det viktigste tiltaket for å øke bruken ifht til bilen, er en konklusjon i analysekapitlet.
- Planen peker på at kapasiteten på togene på Vestfoldbanen er «kritiske» i dag. Overfylte tog og mye forsinkelser er vanlig – planen slår fast at «*Det haster å få på plass et mer kapasitetssterkt og robust togtilbud med høyere frekvens*». Oversatt til litt mer forståelig norsk betyr vel det at det må være flere tog - som går oftere – og som ikke går i stykker så lett.
- Planen diskuterer samferdsel og transport i et klimaperspektiv. Den slår fast at veitrafikken i Vestfold står for ca 40% av Co2-utslippene, og at redusert biltrafikk med en overgang til gange, sykkel og kollektiv er nødvendig for å nå klimamålene.
- Utforming av et transportsystem som bidrar til at flere går og sykler, vil gi en gunstig helseeffekt, i tillegg til at det gir tryggere og mer levende lokalsamfunn og bymiljøer. Transportsystemet legger premissene for tilgang til arbeid, fritidsaktiviteter og helsetjenester. Planen peker på sammenhengen mellom hvordan vi utvikler dagens byer og tettsteder og mulighetene for å øke andelen som går, sykler og bruker kollektiv transport.
- Utbygging av ny infrastruktur for vei og bane utfordrer hensynet til jordvern, naturressurser og kulturminner. Transportplanen understreker behovet for en samordnet areal- og transportplanlegging for å ivareta alle viktige hensyn.
- Nullvisjonen for hardt skadde og drepte ligger til grunn for den regionale transportplanen. Trafikksikkerhet for mye trafikanter blir spesielt viktig når andelen som skal gå og sykle skal øke.
- Planen diskuterer også hvordan ny teknologi og energiformer som elektrisitet og biogass gir nye muligheter for et mer bærekraftig transportsystem. Samtidig slår planen fast at «*Personbiltrafikken vil øke på bakgrunn av befolkningsveksten hvis dagens trendutvikling fortsetter. Størst vekst vil det bli i byområdene. Dette innebærer økt press på dagens vei og gatenett, og betyr mer kø i rushtidene. Kollektiv- og næringstrafikken vil gradvis få dårligere framkommelighet på grunn av dette. Framkommelighet kan ikke alene løses med økt veikapasitet i byområdene. Økt veikapasitet genererer mer biltrafikk, slik at framkommelighetsproblemene kommer tilbake etter kort tid. En omlegging til miljøvennlig drivstoff og teknologiske løsninger vil heller ikke kunne løse alle byområdenes transportutfordringer. Det vil fortsatt være en arealknapphet med tanke på å bruke betydelige arealer til veier og parkering. Den billigste og mest miljøvennlige måten å sikre*

god avvikling i byområdene i årene fremover, vil være å ta veksten i persontransporten med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Å øke andelen som reiser kollektiv, går og sykler vil frigjøre veikapasitet for næringstrafikken og de som er avhengig av bil i forbindelse med arbeid eller andre gjøremål»

Planen har et eget kapittel om økonomi, og mener at behovene for fortsatte investeringer i transportsystemet er så store at stat, fylke og kommuner ikke har midler som strekker til. Planen har derfor et spesielt fokus på finansieringsløsninger som bypakker, byvekstavtaler og bompenger.

Juridiske forhold

Den regionale planen skal vedtas av fylkestinget, og forplikter i første omgang Vestfold Fylkeskommune. Den har i tillegg et sett retningslinjer som er rettet mot kommunal planlegging. Hvis en kommune skulle velge å ikke følge disse retningslinjene i sin planlegging, kan det være grunnlag for at regionale myndigheter fremmer innsigelse/r.

Tre av retningslinjene pålegger kommunene å utarbeide planer og/eller strategier. Det gjelder en parkeringsstrategi (side 138), en gatebruksplan (s 139) og mobilitetsplaner for store byggeprosjekter. I handlingsprogrammet er det satt opp ulike tiltak som skal være til hjelp for kommunene i dette arbeidet.

Økonomiske konsekvenser

Planen i seg selv får ingen økonomiske konsekvenser. Når tiltakene gjøres om til konkrete satsinger, vil den kunne få store økonomiske konsekvenser – både ved at det vil bli gjennomført investeringer og satsinger som påvirker offentlige budsjetter, men også på den positive siden ved at tiltakene fører til befolkningsvekst og næringsutvikling.

Barn og unges interesser

I forbindelse med utarbeidelsen av mulighetsstudien for Hakan/Krana-området i sentrum av Holmestrand, ble Ungdomsrådet utfordret til å gi råd og innspill til utviklingen av byen. (Kommer som egen sak vinteren 2019). Deres viktigste råd var å utvikle et bysentrum der bilene ikke spilte en så framtrædende rolle som i dag. I så måte passer transportplanens mål om å legge til rette for mindre biler i byene, mer gange og sykkel osv veldig bra. For øvrig er transportsystemet viktig for barn og unge når de skal kjøres til barnehage, komme seg på skolen og delta i fritidsaktiviteter.

Miljøkonsekvenser

Den regionale transportplanen har satt opp sine mål med utgangspunkt i Parisavtalen og fylkeskommunens egne mål om å redusere klimautslipp. Den gir også eksempler på hvor stor effekt flere av de konkrete tiltakene vil kunne ha i så måte.

HMS/Folkehelse

Transportplanen er utarbeidet parallelt med en ny regional plan for folkehelse. Tiltakene som

foreslås er vurdert ifht viktige målsettinger i folkehelsearbeidet.

Vurderinger

Utkastet til regional transportplan samsvarer godt med den regionale arealplanen som nylig har vært på høring i kommunene. Det legges opp til et transportsystem som skal bygge opp under den arealbruken som RPBA beskriver. Det var veldig mange retningslinjer i RPBA, og i høringsuttalelsene fra Sande og Holmestrand ble det anmodet om at en hadde en gjennomgang for å redusere antallet. Det er ikke like mange retningslinjer i den regionale transportplanen, men det vil være klokt å se på antallet for de to planene sett under ett, slik at en får et helhetlig bilde av belastningen for kommunene.

Videre behandling

Saken skal endelig behandles i kommunestyrene.