



Arkiv: FE-113, TI-&13
JournalpostID: 18/140944
Saksbehandler: Eivind B. Larsen
Dato: 31.10.2018

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
131/18	Formannskapet	07.11.2018

REGIONAL TRANSPORTPLAN (RTP). HØRINGSUTTALELSE FRA LARVIK KOMMUNE

RÅDMANNENS FORSLAG TIL VEDTAK:

1. Larvik kommune slutter seg til formålet med utarbeidels av regional transportplan (RTP), og er enige i intensjonen om å utarbeide en transportplan som avklarer målsetninger, virkemidler, strategier og retningslinjer for fylket. Dersom kommunens merknader ikke blir tatt til følge, har Larvik vesentlige innvendinger mot planforslaget og krever at saken bringes inn for avgjørelse av Kommunal- og Moderniseringsdepartementet jf. pbl § 8-4.
2. Larvik kommune mener at de tre regionale planene, regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), regional transportplan (RTP) og regional plan for folkehelse (RPFH), burde vært samlet i en regional plan for areal-, transport- og folkehelse. Dersom dette ikke lar seg gjøre bør retningslinjene samles i et felles dokument som følger hver av planene.
3. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) legger en rekke føringer for regional transportplan (RTP). For å få en nødvendig sammenheng mellom de to planene må vedtak av Regional transportplan avvete til det er utarbeidet en revisjon av RPBA Larvik kommune kan slutte seg til.
4. Larvik kommune forutsetter at regional transportplan revideres i tråd med følgende punkter og sendes på ny høring:
 - a. Strategiene fylkeskommunen styrer etter må omarbeides og nyanseres med bruk av «bør» i stede for «skal». Strategiene er for unyanserte og begrenser kommunenes handlingsrom som vegeier.
 - b. Retningslinjene må omarbeides og nyanseres med bruk av «bør» i stede for «skal». Hjemmelsgrunnlaget må komme tydelig fram. Det bør også framkomme hva slags virkemidler Vestfold fylkeskommune vil benytte for å følge opp de ulike retningslinjene.
 - c. Retningslinjer som omhandler samme tema i regional transportplan og regional plan for bærekraftig arealpolitikk må revideres slik at de er likelydende i begge planer.
 - d. Retningslinje 3 *Transportløsninger og kollektivknutepunkt*, 4 *sammenhengende*, trygt

og tydelig nett for gange og sykling, 5 utvikling av veinettet og 6 mobilitetsplaner for utbyggingsprosjekter og nyetableringer omgjøres til faglig råd.

- *Innslagspunktet som er brukt i 6 mobilitetsplaner for utbyggingsprosjekter og nyetableringer er for lavt og unyansert. Innslagspunktet bør gjenspeile kravet om konsekvensutredning i henhold til forskrift om konsekvensutredning.*
 - e. *Handlingsprogrammet må omarbeides for blant annet å tydeliggjøre ansvarsforholdet i de forskjellige tiltakene.*
5. *Larvik Havn må avsettes med lik benevnelse i regional plan for bærekraftig arealbruk (RPBA) og i regional transportplan (RTP) som regionalt logistikk- og trafikknutepunkt og regional havn. Larvik havns utvikling må ses i sammenheng med nærliggende næringsarealer langs akse fra Revet til Ringdalskogen som bør vurderes lagt inn som en samlet regional næringsakse. Larvik havn er ikke å anse som et regionalt næringsområde i seg selv. De begrensede arealene på Revet må vurderes i et tosidig perspektiv hvor selve havne- og logistikkaktiviteten blir vurdert i sammenheng med annen næringsaktivitet.*
6. *Larvik kommune forutsetter at Larvik Havn KF leverer en egne høringsuttalelse i tråd med vedtaket som gjøres i denne saken.*

SAKSBEHANDLER: Arealplanlegger Eivind B. Larsen

07.11.2018 Formannskapet

Møtebehandling:

Hallstein Bast, V, fremmet forslag om at *høringen løftes til kommunestyret og ferdigbehandles der.*

Bast fremmet i tillegg følgende alternative forslag;

Rådmannens alternative løsning med tillegg av rådmannens pkt. 3.

Erik Sørensen, BL, fremmet alternativt forslag som følger;

Larvik kommune slutter seg ikke til RTP. Endelig strategi for Larvik Havn KF er ikke fastsatt av kommunestyret bl.a «Sika»/containerterminal for jernbane. Dette i tillegg til sammenslåing av Telemark og Vestfold til ny region tilsier at videre arbeid om ny RTP uansett bør avvendes til etter 1.1.2020.

Tormod Knutsen, MDG, fremmet følgende forslag, tilsvarende forslaget som var løftet under behandlingen av sak 129/18 RPBA;

Larvik kommune slutter seg til formålet med revisjon av RPBA og er enige i intensjonen om å styrke samordnet areal- og transportplanlegging med vekt på utvikling av byer og tettsteder.

Med henvisning til Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging mener Larvik kommune at de tre regionale planene, regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), regional transportplan (RTP) og regional plan for folkehelse (RPFH), burde vært samlet i en regional areal-, transport- og folkehelseplan.

Med nær forestående sammenslåing av Vestfold og Telemark bør slike planer koordineres over fylkesgrensa.

Hvis det skal ha noen hensikt å ha en plan som gir juridisk bindende bestemmelser for forhold som

ikke er hjemlet i statlige lover/bestemmelser/retningslinjer, må alle kommunene være enige og forplikte seg til å følge planen. Stadige tillatelser og tilgivelser i strid med en slik plan reduserer planens verdi betraktelig, og fører til konkurransevridning mellom kommuner som respekterer og ikke respekterer planen i sin konkurranse om å tiltrekke seg bedrifter/virksomheter.

Dersom det ikke lar seg gjøre å samordne de tre planforslagene og koordinere med tilsvarende planer for Telemark, bør i det minste retningslinjene samles i et felles dokument som følger hver av planene.

Larvik kommune mener at planforslagene må omarbeides vesentlig for at Larvik kommune skal kunne slutte seg til planene. Dersom kommunens merknader ikke blir tatt til følge, har Larvik vesentlige innvendinger mot planforslaget og krever at saken bringes inn for avgjørelse av Kommunal- og Moderniseringsdepartementet jfr. pbl. § 8-4.

2. Larvik kommune forutsetter at forslaget til de tre regionale planene bl.a. endres i tråd med følgende punkter og sendes på ny høring:

a. Dokumentene justeres slik at det tydelig forholder seg til rollefordelingen og ansvarsområdene til hhv. kommunene og fylkeskommunen jfr. pbl. §§ 3-3 og 3-4. Forhold som gjøres juridisk bindende utover hva som hjemles i statlige bestemmelser, og aksepteres/vedtas/følges av samtlige berørte kommuner

b. Antall retningslinjer reduseres. Hjemmelsgrunnlaget må komme tydelig fram. Retningslinjer utover det som er hjemlet i statlig regelverk og som det ikke er enighet om i alle berørte kommuner, må endres til faglige råd. Det bør også framkomme hvilke virkemidler Vestfold fylkeskommune vil benytte for å følge opp de ulike retningslinjene og kommunenes planarbeid.

c. Stavern by er et viktig senter i Larvik, men det aksepteres at Stavern ikke tas inn i RPBA som regionalt prioritert by/tettsted på lik linje med Stokke og Sande (som har jernbanestasjon, men hvor utvidelser må begrenset av strenge LUG pga jordvern hensyn).

d. Ringdalskogen tas inn i RPBA som regionalt prioritert næringsområde, sett i sammenheng med Larvik Havn.

e. Det aksepteres at Danebo ikke tas inn igjen som regionalt næringsområde.

f. Larvik Havn må avsettes med lik benevnelse i regional plan for bærekraftig arealbruk (RPBA) og i regional transportplan (RTP) som regionalt logistikk- og trafikknutepunkt og regional havn. Larvik havns utvikling må ses i sammenheng med nærliggende næringsarealer langs aksene fra Revet til Ringdalskogen, som bør vurderes lagt inn som en samlet regional næringsakse. Larvik havn er ikke å anse som et regionalt næringsområde i seg selv. De begrensede arealene på Revet må vurderes i et tosidig perspektiv hvor selve havne- og logistikkaktiviteten blir vurdert i sammenheng med annen næringsaktivitet.

g. Larvik kommune ønsker ikke å være bundet til å bruke befolkningsprognosene til SSB jfr. retningslinje R6. Befolkningsprognosene er rene fremskrivninger og tar eksempelvis ikke høyde for en mer positiv befolkningsutvikling som følge av kommunens plassering i en styrket region og reduserte transportavstander og reisetider med ny IC og ny E18. Larvik ønsker en noe høyere befolkningsgrunnlag, f.eks. 110% av SSBs prognoser som grunnlag for realistiske arealplaner og strategisk planlegging.

h. Definisjonen av kontorbygg som det refereres til i R16 tas ut og erstattes av: - Kontorer for administrasjon og/eller produktutvikling knyttet til produksjonsbedrifter med fysisk produksjon og lager. - Rene kontorbygg.

i. Larvik har vedtatt egne regler for mobilitetsplanlegging for private bedrifter og offentlige virksomheter, f.eks. skoler.

3. Larvik kommune forutsetter at Larvik Havn KF leverer en egen høringsuttalelse.

Votering:

Basts forslag om å løfte saken til kommunestyret ble votert over og falt mot 5 stemmer.

5=V 1, MDG 1, BL 1, H 2

Basts alternative forslag falt likeledes i det kun 1 stemte for.

1=V

Alternativt forslag fra Sørensen falt da det kun var 3 som stemte for.

3=V 1, MDG 1, BL 1

Knutsens forslag ble tatt opp til votering og falt mot 1 stemme.

1=MDG

Rådmannens forslag til vedtak ble deretter votert over og vedtatt mot 2 stemmer.

2=BL 1, MDG 1

FSK- 131/18 Vedtak:

1. Larvik kommune slutter seg til formålet med utarbeidels av regional transportplan (RTP), og er enige i intensjonen om å utarbeide en transportplan som avklarer målsetninger, virkemidler, strategier og retningslinjer for fylket. Dersom kommunens merknader ikke blir tatt til følge, har Larvik vesentlige innvendinger mot planforslaget og krever at saken bringes inn for avgjørelse av Kommunal- og Moderniseringsdepartementet jf. pbl § 8-4.
2. Larvik kommune mener at de tre regionale planene, regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), regional transportplan (RTP) og regional plan for folkehelse (RPFH), burde vært samlet i en regional plan for areal-, transport- og folkehelse. Dersom dette ikke lar seg gjøre bør retningslinjene samles i et felles dokument som følger hver av planene.
3. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) legger en rekke føringer for regional transportplan (RTP). For å få en nødvendig sammenheng mellom de to planene må vedtak av Regional transportplan avvente til det er utarbeidet en revisjon av RPBA Larvik kommune kan slutte seg til.
4. Larvik kommune forutsetter at regional transportplan revideres i tråd med følgende punkter og sendes på ny høring:
 - a. Strategiene fylkeskommunen styrer etter må omarbeides og nyanseres med bruk av «bør» i stede for «skal». Strategiene er for unyanserte og begrenser kommunenes handlingsrom som vegeier.
 - b. Retningslinjene må omarbeides og nyanseres med bruk av «bør» i stede for «skal». Hjemmelsgrunnlaget må komme tydelig fram. Det bør også framkomme hva slags virkemidler Vestfold fylkeskommune vil benytte for å følge opp de ulike retningslinjene.
 - c. Retningslinjer som omhandler samme tema i regional transportplan og regional plan for bærekraftig arealpolitikk må revideres slik at de er likelydende i begge planer.
 - d. Retningslinje 3 *Transportløsninger og kollektivknutepunkt*, 4 *sammenhengende*, trygt

og tydelig nett for gange og sykling, 5 utvikling av veinettet og 6 mobilitetsplaner for utbyggingsprosjekter og nyetableringer omgjøres til faglig råd.

- Innslagspunktet som er brukt i 6 mobilitetsplaner for utbyggingsprosjekter og nyetableringer er for lavt og unyansert. Innslagspunktet bør gjenspeile kravet om konsekvensutredning i henhold til forskrift om konsekvensutredning.
 - e. Handlingsprogrammet må omarbeides for blant annet å tydeliggjøre ansvarsforholdet i de forskjellige tiltakene.
5. Larvik Havn må avsettes med lik benevnelse i regional plan for bærekraftig arealbruk (RPBA) og i regional transportplan (RTP) som regionalt logistikk- og trafikknutepunkt og regional havn. Larvik havns utvikling må ses i sammenheng med nærliggende næringsarealer langs akse fra Revet til Ringdalskogen som bør vurderes lagt inn som en samlet regional næringsakse. Larvik havn er ikke å anse som et regionalt næringsområde i seg selv. De begrensede arealene på Revet må vurderes i et tosidig perspektiv hvor selve havne- og logistikkaktiviteten blir vurdert i sammenheng med annen næringsaktivitet.
6. Larvik kommune forutsetter at Larvik Havn KF leverer en egne høringsuttalelse i tråd med vedtaket som gjøres i denne saken.

SAMMENDRAG:

- Regional transportplan (RTP) ble lagt på høring av fylkestinget den 27. september 2018. Høringsfristen er satt til 3. desember 2018.
- [Regional transportplan \(RTP\) ligger på høring parallelt med Regional plan for bærekraftig arealpolitikk \(RPBA\) og Regional plan for folkehelse \(RPFH\)](#)
- I den regionale transportplanen har man valgt å konkretisere dagens utfordringsbilde for 15 temaområder, for så å komme med anbefalinger innen for temaene «transport i by», «transport mellom og utenfor byer og tettsteder», «transport inn og ut av fylket» og «økonomi». Det er viktig å poengtere at anbefalingene som er gitt i planen er av faglig karakter. Rådmannen har derfor valgt å fokusere på hvordan fylkeskommunen har tenkt å følge opp de faglige rådene i strategiene som er utarbeidet.
- Det er utarbeidet en strategi for hvert hovedtema, samt en generell strategi for transportsystemet som en helhet. Disse strategiene legger føringer for hvordan fylkeskommunen skal arbeide innenfor samferdselsfeltet og hvordan de skal utøve sin rolle som regional myndighet. Strategiene som legges har derfor stor påvirkning på kommunene.
- I tillegg til de fem overordnede strategiene er det utarbeidet seks retningslinjer. Retningslinjene er utarbeidet med «skal»-formuleringer og gir fylkeskommunen anledning til å hjemle innsigelser i henhold til disse.
- Rådmannen mener at tre regionale planene, RPBA, RTP og RPHF, burde vært samlet i en regional areal- og transportplan.
- Den regionale transportplanen er utarbeidet slik at den skal følge opp en rekke føringer som er gitt i RPBA. Det er derfor viktig å poengtere at Larvik kommune ikke vil kunne slutte seg til den regionale transportplanen før man har sluttet seg til regional plan for bærekraftig arealpolitikk.

HANDLINGSRUM:

Plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven angir regionens planoppgaver og kommunens planoppgaver.

§ 3-3 Kommunens planoppgaver:

Kommunestyret skal vedta kommunal planstrategi, kommuneplan (samfunnsdel og arealdel) og reguleringsplan.

§ 3-4 Regionens planoppgaver:

Regional planlegging har til formål å stimulere den fysiske, miljømessige, helsemessige, økonomiske, sosiale og kulturelle utviklingen i en region.

Regional planmyndighet har ansvaret for og ledelsen av arbeidet med regional planstrategi, regionale planer og regional planbestemmelse etter reglene i kapittel 7 og 8. Regional planmyndighets kompetanse til å vedta regional plan kan ikke overføres eller delegeres til annet organ.

Regional planmyndighet skal sørge for å ha tilgang til nødvendig planfaglig kompetanse for utarbeiding og behandling av planer og planfaglig veiledningsvirksomhet etter loven. Fylkestinget er regional planmyndighet.

§ 8-2 Virkning av regional plan:

Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.

§ 8-4 Vedtak av regional plan:

Regional plan vedtas med endelig virkning av regional planmyndighet dersom saken ikke bringes inn for departementet etter bestemmelsen i andre ledd, eller annet følger av forskrift til § 8-1 andre ledd. Kommunene, fylkesmannen og berørte statlige organer skal underrettes om vedtaket. Et eksemplar av planen sendes til departementene til orientering.

*Dersom statlig organ av hensyn til nasjonale eller statlige interesser på vedkommendes ansvarsområde, eller **kommune som blir direkte berørt av planen, har vesentlige innvendinger mot planens mål eller retningslinjer, kan de kreve at saken bringes inn for departementet**, som kan gjøre de endringer som finnes påkrevd. Tilsvarende gjelder ved vedtak av regional planbestemmelse etter § 8-5. Etter at planen er vedtatt, har fylkeskommunen ansvar for å avklare om innvendinger står ved lag og eventuelt sende planen videre til departementet.*

Selv om saken ikke bringes inn for departementet etter foregående ledd, kan departementet, etter at regional planmyndighet er gitt høve til å uttale seg, foreta endringer i planen ut fra nasjonale interesser. Regional planmyndighet må være underrettet om at planen vil bli endret innen tre måneder etter at departementet har mottatt den.

[Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging \(2015\):](#)

De nasjonale forventningene skal legges til grunn for de nye fylkestingenes og kommunestyrenes arbeid med regionale og kommunale planstrategier og planer.

De nasjonale forventningene samler mål, oppgaver og interesser som regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene legger særlig vekt på i planleggingen i årene som kommer. Forventningsdokumentet er retningsgivende for regional og kommunal planlegging

De nasjonale forventningene fra 2015 påpekte at kommunene skulle ha særlig fokus på følgende:

- Gode og effektive planprosesser
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavennlige by og tettstedsområder.

Statlige planretningslinjer

Statlige planretningslinjer brukes for å konkretisere de nasjonale forventningene til planleggingen og markere nasjonal politikk på viktige områder i planleggingen.

[Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transport \(2014\):](#)

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

[Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning \(2018\):](#)

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

FAKTISKE OPPLYSNINGER:

Oppdraget med å utarbeide en regional transportplan ble gitt i fylkestingsak 85/15, og i Regional planstrategi, vedtatt av Fylkestinget 15. september 2016 (fylkestingssak 60/16). En helhetlig transportplan skal avklare målsettinger, virkemidler, strategier og retningslinjer for hele fylket. Fylkestinget er planmyndighet for regionale planer.

Regionale planer er likevel ikke fylkeskommunens plan, men et felles strategisk verktøy for hele regionen. Stat og berørte kommuner har ifølge loven både rett og plikt til å delta i utarbeidelsen av regionale planer.

[Regional transportplan \(RTP\)](#) ble lagt på høring av fylkestinget den 27. september 2018, jf. sak 76/18. Høringsfristen er satt til 3. desember.

Planen er utarbeidet parallelt med revisjon 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.

En oversikt over de regionale planene på høring finnes [her](#).

[Rådmannens kommentar](#)

Planen er knyttet tett opp mot regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) som ligger på høring parallelt med regional transportplan (RTP). I utgangspunktet mener rådmannen at disse fagområdene henger så tett sammen at det burde vært utarbeidet en «regional areal- og transportplan» framfor to enkeltstående planer.

Larvik kommune peker i sin høringsuttalelse til RPBA på en reke momenter som rådmannen anser som problematiske. For å få en nødvendig sammenheng mellom de to planene er det nødvendig å avvente vedtak av Regional transportplan i fylkestinget til det er utarbeidet en revisjon av RPBA Larvik kommune kan slutte seg til. Larvik kommune vil ikke kunne slutte seg til den regionale

transportplanen før man har sluttet seg til regional plan for bærekraftig arealpolitikk.

Strukturen i regional transportplan

1. Forord og innledning som beskriver grunnlaget og hensikten.
2. utfordringer, mål og anbefalinger
 1. Samfunnsmålet for planen presenteres derivert fra de 3 hovedutfordringene som er utpekt for transportsystemet.
 2. utfordringsbildet for 15 temaer konkretiseres og presenteres.
 3. Det gis anbefalinger for fire hovedtemaer; *Transport i by, transport mellom og utenfor byer og tettsteder, transport inn og ut av fylket og økonomi.*
3. Strategi og retningslinjer
 4. Det er formulert en generell strategi for transportsystemet og for de fire hovedtemaene.
 5. Det er utarbeidet seks retningslinjer som følger planen.
4. Handlingsprogram
 6. Tiltak i regi av fylkeskommunen
 7. Tiltak hvor fylkeskommunen er part
 8. Kontinuerlig saksbehandling

Strukturen i høringsuttalelsen

5. utfordringene og målsetningene som presenteres i planforslaget
6. Rådmannens kommentar
7. Anbefalingene som presenteres
8. Rådmannens kommentar
9. Strategiene som presenteres
10. Rådmannens kommentar og forslag til presiseringer
11. Retningslinjene som presenteres
12. Rådmannens kommentar og forslag til presiseringer

HØRINGSUTTALELSEN:

Utfordringer og mål

I den regionale transportplanen har man valgt å konkretisere dagens utfordringsbilde for 15 temaområder, for så å komme med anbefalinger innen for temaene «transport i by», «transport mellom og utenfor byer og tettsteder», «transport inn og ut av fylket» og «økonomi». Anbefalingene resulterer i fem strategier og seks retningslinjer. Det disse strategiene og retningslinjer fylkeskommunen skal styre og drive med forvalte etter, sammen med handlingsprogrammet som følger planen.

Før man går i dybden på de 15 temaene har man definert at hovedutfordringene for utvikling av transportsystemet i Vestfold kan knyttes til tre perspektiver:

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

Ved å knytte disse utfordringene opp mot samfunnsmålet i regional plan for bærekraftig arealpolitikk

har man kommet fram til et samfunns mål som legges til grunn for utarbeidelsen av transportplanen.

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

Temaene som det fokuseres på i planen er arealutvikling, InterCity Vestfoldbanen, kollektivtrafikk, sykkel, gange, Europa- og riksveiene i Vestfold, fylkesveinettet, næringstransport, Torp flyplass, gods, trafiksikkerhet, transportberedskap, klima og energi i Vestfold, bypakker og byvekstavtaler. Planen beskriver utfordringene for hvert enkelt tema/fagområde uavhengig av hverandre.

Rådmannens kommentar

Saksutredningen ville blitt svært omfattende om administrasjonen hadde valgt å gjengi det komplette utfordringsbildet for de 15 temaene. Utfordringene er i all hovedsak objektivt fremstilt, men innenfor noen av fagområdene er det faglige uenigheter knyttet til utfordringsbildene som beskrives. Rådmannen mener at utfordringsbildet som beskrives danner et tilstrekkelig grunnlag for å komme med anbefalinger innenfor fokusområdene man har valgt ut.

Anbefalinger

Som et svar på utfordringene gis det fire sett med anbefalinger. Anbefalinger for transport i by, anbefalinger for transport mellom og utenfor byer og tettsteder, anbefalinger for transport inn og ut av fylket og anbefalinger for økonomi.

Anbefalingene som gis for «transport i by» har fokus på økt tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport. Det handler i stor grad om økt framkommelighet for disse transportformene, egne anlegg, sømløse reiser, universell utforming, prioritering av parkeringsanlegg framfor flateparkering og restriktive tiltak for bil.

For «transport mellom og utenfor byer og tettsteder» dreier anbefalingene seg i stor grad om enkeltprosjekter. Man anbefaler å se på muligheten for oppgradering av fv. 305 mellom Andebu og E18 og fv. 306 mellom Kodal og Skoppum, etableringen av ny internvei og forbindelse mellom ny stasjon på Skoppum og campus Vestfold, ny veiforbindelse mellom E18 og Sandefjord lufthavn Torp, ny bru over Lågen for å avlaste Øyakrysset i Larvik. Videre gis det noen generelle anbefalinger knyttet til arealbruk rundt E18, tilrettelegging for tilpasset pendlerparkering på togstasjonene, sikring av lokaltrafikk på Vestfoldbanen mellom byene og arbeidet for tilrettelegging for ekspressbuss holdeplasser med pendlerparkering.

Hovedfokuset for «transport inn og ut av fylket» er arbeidet opp mot staten for sikring av gjennomføringen av intercity på Vestfoldbanen, at ekspressbussnæringen må ivaretas, arealbruk og krysskapasitet på E18 må ses i sammenheng når man utarbeider kommuneplanene, Larvik havns funksjon som regionalt logistikk- og trafikknutepunkt sikres gjennom arealbruk og kapasitet i transportsystemet, se på funksjonsfordeling mellom havnene i fylket med tanke på arealutvikling for å unngå konflikter, samt å jobbe for at Torp lufthavn sikres gode rammebetingelser.

Rådmannens kommentar

Det er viktig å poengtere at anbefalingene som er gitt i planen er av faglig karakter. Rådmannen har derfor valgt å fokusere på hvordan fylkeskommunen har tenkt å følge opp de faglige rådene i strategiene som er utarbeidet. Rådmannen har valgt å kommentere hovedtrekkene til anbefalingene innenfor de fire hovedtemaene.

Anbefalingene som gis for «transport i by» er hovedsakelig av generell karakter. Ingen større

konkrete tiltak anbefales. Alle anbefalingene berører Larvik kommune i varierende grad.

Dette står i stor kontrast til anbefalingene som gis for «transport mellom og utenfor byer og tettsteder», her anbefales en rekke helt konkrete vegprosjekter. Det anbefales blant annet å etablere ny bro over Lågen for å bedre kapasiteten i Øyakrysset.

For «transport inn og ut av fylket» pekes det på viktigheten av Larvik havns rolle som regionalt logistikk- og trafikknutepunkt gjennom at man anbefaler å sikre dens rolle gjennom arealbruk og kapasitet i vegnettet.

De økonomiske anbefalingene omhandler i hovedsak flere strategier for å skaffe ressurser til utbygging, drift og vedlikehold av transportsystemet. Blant annet gjennom å jobbe for finansiering gjennom bypakker og byvekstavtaler.

Strategier

Det er utarbeidet en strategi for hvert temaområde med flere underpunkter, samt en generell strategi for transportsystemet som en helhet. I denne sammenstillingen har administrasjonen valgt å trekke fram punktene som trenger en kommenteres fra rådmannen. Komplette oversikt over strategiene finnes på side [135 – 137 i høringsutkastet til planen](#).

5. Generelt for hele transportsystemet

9. Det skal utvikles et helhetlig transportsystem for hele Vestfold som bygger opp om regional senterstruktur definert i RPBA.
10. Driftsstandarden på gang- og sykkelveinettet koordineres mellom staten, fylkeskommunen og kommunene.
11. Det skal utvikles et godstransportsystem som gir mer gods på sjø og bane for å avlaste veinettet og tettbygde områder for unødvendig tungtransport.
12. Vestfoldbanen skal dimensjoneres for godstransport.
13. Eventuell bruk av forenklet standard på gang- og sykkelveinettet skal ikke gå på bekostning av trafiksikkerhet og fremkommelighet.

2. Transport i by

14. Det skal skilles mellom arealer for gående og syklende i sentrumsområder.

3. Transport mellom og utenfor byer og tettsteder

15. Lokal kollektivtrafikk mellom byer og tettsteder skal utvikles der potensialet for overgang fra bil er størst.
16. Det skal tilrettelegges for bruk av sykkel i forbindelse med turisme og reiseliv.

6. Transport inn og ut av fylket

17. Videre planlegging og utbygging av Vestfoldbanen med dobbeltspor skal sikres. Prioritering av utbyggingsrekkefølge skal sikre en snarest mulig utvidelse av togtilbudet til to tog i timen mellom Oslo og Skien og fire tog i timen til Tønsberg.
18. Arbeidsreiser med tog skal være forutsigbare. Morgen- og ettermiddagstilbudet må utvides slik at det blir attraktivt å pendle sørover til søndre del av Vestfold og Grenland med tog.
19. Utbyggingen videre sørover med Grenlandsbanen skal prioriteres så snart InterCity-utbyggingen av Vestfoldbanen er ferdigstilt i 2032.
20. Arealer avsatt til havneformål skal sikres slik at havnefunksjonen kan videreføres og videreutvikles. Det må tilrettelegges gode forbindelser til hovedveinettet fra havnene.

7. Økonomiske rammer

21. Det skal jobbes videre med å posisjonere Vestfold for å komme inn under ordningen med byvekstavtaler.
22. I de tettest befolkede byområdene skal konkrete prosjekter og tiltak finansieres gjennom bypakker.

Rådmannens kommentar

Strategien som er utarbeidet inneholder mange gode og fornuftige momenter, men fremstår i sin helhet som lite nyansert. Rådmannen mener derfor at strategiene må omarbeides med «bør» i stede for «skal» formuleringer og nyanseres i sine absolutter. Rådmannen har valgt å kommentere noen enkeltpunkter som knytter seg til kommunens ansvarsområder. Kommentarene under er knyttet til korresponderende punkt i strategiene gjengitt over. Det bemerkes at denne listen ikke er komplett.

1. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk ligger på høring parallelt med regional transport plan. Rådmannen peker i sin høringsuttalelse der på flere momenter ved RPBA som er vanskelig å slutte seg til. Larvik kommune forutsetter derfor at forslag til RPBA revideres i tråd med sine bemerkninger før planen sendes ut på ny høring. Det å bygge opp transportsystemet rundt senterstrukturen som foreslås i RPBA er derfor ikke noe Larvik kommune kan slutte seg til før denne strukturen er revidert i RPBA.
 2. En koordinering av driftsstandardene innenfor gang- og sykkelvegnettet vil være positivt. Det å ha lik standard uavhengig av vegeier ses på som positivt da sluttbrukerne, innbyggerne, vil oppleve at det er lik standard på gang- og sykkelvegnettet på hele reisekjeder, uavhengig av hvem som eier de delene av nettet de ferdes på.
 3. Bane NOR dimensjonerer Vestfoldbanen for gods kun i avvikssituasjoner og for lokal godstrafikk mellom Skoppum og Drammen og Larvik Havn og Brattsbergbanen/Grenland når de planlegger intercity. Rådmannen mener en prioritering av gods på Vestfoldbanen vil medføre økt belastning på befolkningen som bor langs Vestfoldbanen. Det vil også trolig medføre behov for flere ventespør langs dobbeltsporet som nå planlegges enn det legesopp til i den pågående prosessen. Rådmannen mener at hovedmengden godstrafikken bør, som i dag, gå via dagens Sørlandsbanen også i fremtiden.
 4. Standardkravene for gang- og sykkelveger er så strenge at de er vanskelige å oppfylle i eksisterende bymiljøer. Å sette et absoluttkrav om at dette ikke skal fravikes er lite hensiktsmessig. Rådmannen foreslår å endre formuleringen til «Eventuell bruk av forenklet standard på gang- og sykkelveinetten bør ikke gå på vesentlig bekostning av trafikksikkerhet og fremkommelighet.»
- 8.
23. Å kreve at arealer for gående og syklende skal holdes adskilt som et absolutt er lite hensiktsmessig og heller ikke ønskelig i alle tilfeller. For det første begrenser det smidige løsninger i eksisterende bystruktur, hvor man ikke har fritt spillerom, men også inn mot byområder hvor prioritering av bevaring av dyrkbar mark kan være nødvendig. Rådmannen foreslår å endre formuleringen til «Adskilte løsninger for gående og syklende i sentrumsområder bør etterstrebnes når det planlegges ny infrastruktur.»
 24. Rådmannen er skeptisk til at utvikling av kollektivnettet skal prioriteres utfra potensialitet for endring av reisemiddelfordeling. Det er flere andre faktorer, som markedsgrunnlag og transportbehov, som også bør vektlegges i en slik prioritering
 25. I Larvik kommune bor en betydelig del av befolkningen slik til at de har en fylkesveg som skolevei. Disse har et stort behov for å få trygge og tilrettelagte gang- og sykkelveger langs skoleveiene sine. Rådmannen mener at dette bør prioriteres før turisme og reiseliv. Der disse kan kombineres vil det naturlig nok kunne prioriteres da det vil gi en økt samlet effekt, men å prioritere dette før innbyggernes behov synes å være feil.

26. Det er positivt at man regionalt jobber for å holde framdriften med utbyggingen som en helhet, da det er en av de største regionale tiltakene i Vestfold.
27. Den økte kapasiteten og reduserte reisetiden man har fått med nytt dobbeltspor mellom Larvik og Porsgrunn bør utnyttes. Det vil derfor være svært positivt om man klarte å få en tidligere avgang mot Porsgrunn. På denne måten vil flere i det utvidede bo- og arbeidsmarkedet kunne benytte seg av tog til jobb.
28. En prioritering av Grenlandsbanen vil være positivt for regionen og det vil også være med på å underbygge behovet for utbygging av Vestfoldbanen.
29. Rent prinsipielt mener rådmannen det er problematisk at fylkeskommunen lager en strategi som legger føringer for hvordan kommunen kan forvalte de omkringliggende arealer til havna. Larvik havns utvikling må ses i sammenheng med nærliggende næringsarealer langs aksene fra Revet til Ringdalskogen som bør vurderes lagt inn som en samlet regional næringsakse. Larvik havn er ikke å anse som et regionalt næringsområde i seg selv. De begrensede arealene på Revet må vurderes i et tosidig perspektiv hvor selve havne- og logistikk aktiviteten blir vurdert i sammenheng med annen næringsaktivitet.
30. Det er viktig at man regionalt står sammen for å komme inn i ordningen med byvekstavtaler. Vestfoldbyene er i dag et felles bo og arbeidsmarked på størrelse med fler av byområdene som er inne i dagens ordning. Ved å ikke være delaktige går regionen glipp av betydelige statlige overføringer.
31. Rådmannen er positiv og ønsker å jobbe for at Larvik by skal være delaktig i bypakkeordningen. Hvilke prosjekter som skal finansieres igjennom denne ordningen bør derimot besluttes i bypakke-arbeidet og ikke i transportplanen. Det vil fremdeles være behov for fylkesmidler til tiltak innenfor byområdene, utover det en bypakke finansierer.

3.

32. Rådmannen er skeptisk til at utvikling av kollektivnettet skal prioriteres ut fra potensialitet for endring av reisemiddelfordeling. Det er flere andre faktorer, som markedsgrunnlag og transportbehov, som også bør vektlegges i en slik prioritering
33. I Larvik kommune bor en betydelig del av befolkningen slik til at de har en fylkesveg som skolevei. Disse har et stort behov for å få trygge og tilrettelagte gang- og sykkelveger langs skoleveiene sine. Rådmannen mener at dette bør prioriteres før turisme og reiseliv. Der disse kan kombineres vil det naturlig nok kunne prioriteres da det vil gi en økt samlet effekt, men å prioritere dette før innbyggernes behov synes å være feil.
34. Det er positivt at man regionalt jobber for å holde framdriften med utbyggingen som en helhet, da det er en av de største regionale tiltakene i Vestfold.
35. Den økte kapasiteten og reduserte reisetiden man har fått med nytt dobbeltspor mellom Larvik og Porsgrunn bør utnyttes. Det vil derfor være svært positivt om man klarte å få en tidligere avgang mot Porsgrunn. På denne måten vil flere i det utvidede bo- og arbeidsmarkedet kunne benytte seg av tog til jobb.
36. En prioritering av Grenlandsbanen vil være positivt for regionen og det vil også være med på å underbygge behovet for utbygging av Vestfoldbanen.
37. Rent prinsipielt mener rådmannen det er problematisk at fylkeskommunen lager en strategi som legger føringer for hvordan kommunen kan forvalte de omkringliggende arealer til havna. Larvik havns utvikling må ses i sammenheng med nærliggende næringsarealer langs aksene fra Revet til Ringdalskogen som bør vurderes lagt inn som en samlet regional næringsakse. Larvik havn er ikke å anse som et regionalt næringsområde i seg selv. De begrensede arealene på Revet må vurderes i et tosidig perspektiv hvor selve havne- og logistikk aktiviteten blir vurdert i sammenheng med annen næringsaktivitet.
38. Det er viktig at man regionalt står sammen for å komme inn i ordningen med byvekstavtaler. Vestfoldbyene er i dag et felles bo og arbeidsmarked på størrelse

med fler av byområdene som er inne i dagens ordning. Ved å ikke være delaktige går regionen glipp av betydelige statlige overføringer.

39. Rådmannen er positiv og ønsker å jobbe for at Larvik by skal være delaktig i bypakkeordningen. Hvilke prosjekter som skal finansieres igjennom denne ordningen bør derimot besluttes i bypakke-arbeidet og ikke i transportplanen. Det vil fremdeles være behov for fylkesmidler til tiltak innenfor byområdene, utover det en bypakke finansierer.

4.

40. Det er positivt at man regionalt jobber for å holde framdriften med utbyggingen som en helhet, da det er en av de største regionale tiltakene i Vestfold.
41. Den økte kapasiteten og reduserte reisetiden man har fått med nytt dobbeltspor mellom Larvik og Porsgrunn bør utnyttes. Det vil derfor være svært positivt om man klarte å få en tidligere avgang mot Porsgrunn. På denne måten vil flere i det utvidede bo- og arbeidsmarkedet kunne benytte seg av tog til jobb.
42. En prioritering av Grenlandsbanen vil være positivt for regionen og det vil også være med på å underbygge behovet for utbygging av Vestfoldbanen.
43. Rent prinsipielt mener rådmannen det er problematisk at fylkeskommunen lager en strategi som legger føringer for hvordan kommunen kan forvalte de omkringliggende arealer til havna. Larvik havns utvikling må ses i sammenheng med nærliggende næringsarealer langs aksene fra Revet til Ringdalskogen som bør vurderes lagt inn som en samlet regional næringsakse. Larvik havn er ikke å anse som et regionalt næringsområde i seg selv. De begrensede arealene på Revet må vurderes i et tosidig perspektiv hvor selve havne- og logistikk aktiviteten blir vurdert i sammenheng med annen næringsaktivitet.
44. Det er viktig at man regionalt står sammen for å komme inn i ordningen med byvekstavtaler. Vestfoldbyene er i dag et felles bo og arbeidsmarked på størrelse med fler av byområdene som er inne i dagens ordning. Ved å ikke være delaktige går regionen glipp av betydelige statlige overføringer.
45. Rådmannen er positiv og ønsker å jobbe for at Larvik by skal være delaktig i bypakkeordningen. Hvilke prosjekter som skal finansieres igjennom denne ordningen bør derimot besluttes i bypakke-arbeidet og ikke i transportplanen. Det vil fremdeles være behov for fylkesmidler til tiltak innenfor byområdene, utover det en bypakke finansierer.

9.

46. Det er viktig at man regionalt står sammen for å komme inn i ordningen med byvekstavtaler. Vestfoldbyene er i dag et felles bo og arbeidsmarked på størrelse med fler av byområdene som er inne i dagens ordning. Ved å ikke være delaktige går regionen glipp av betydelige statlige overføringer.
47. Rådmannen er positiv og ønsker å jobbe for at Larvik by skal være delaktig i bypakkeordningen. Hvilke prosjekter som skal finansieres igjennom denne ordningen bør derimot besluttes i bypakke-arbeidet og ikke i transportplanen. Det vil fremdeles være behov for fylkesmidler til tiltak innenfor byområdene, utover det en bypakke finansierer.

Retningslinjer

Det er utarbeidet seks retningslinjer som følger regional transportplan. Flere av disse er sammenfallende med retningslinjer som er gitt i regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Dette gjelder retningslinje 2-«parkeringsstrategi», 3-«Transportløsninger og kollektivknutepunkt i byområder» og 6-«møbelitetsplaner for utbyggingsprosjekter og nyetableringer» i regionale transportplan, de sammenfaller med henholdsvis retningslinje 10-«parkerings», 35-«Transportløsninger og kollektivknutepunkt i byområder» og 38-«mobilitetsplaner for nye utbyggingsprosjekter» i regional plan for bærekraftig arealpolitikk.

Retningslinjene som er utarbeidet gir fylkeskommunen grunnlag for å hjemle innsigelser i disse.

Samtlige retningslinjer gjengis under.

1. KOLLEKTIVFORBINDELSER SKAL STYRKES
2. 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.
3. I mindre befolkede områder er skolerutene det primære kollektivtilbudet. Skolerutene er åpne for alle reisende og rutetidene er tilgjengelig i informasjonskanalene.

4. PARKERINGSSTRATEGI
5. Kommunene skal utarbeide en parkeringsstrategi i tråd med føringer i Regional transportplan og Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA).
6. TRANSPORTLØSNINGER OG KOLLEKTIVKNOTEPUNKT I BYOMRÅDER
7. 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.
8. 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

9. SAMMENHENGENDE, TRYGT OG TYDELIG NETT FOR GANGE OG SYKLING
10. Det skal utvikles et attraktivt sykkelveinett i byområdene, samt sikker sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, arbeidsplasser, fritidsaktiviteter, skoler, butikker, bysentra og annen publikumsrettet virksomhet.
11. 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.
12. Drift og vedlikehold av gang- og sykkelnett skal sikre god fremkommelighet hele året.

13. UTVIKLING AV VEINETTET
14. 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.
15. MOBILITETSPLANER FOR UTBYGGINGSPROSJEKTER OG NYETABLERINGER
16. 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.
17. 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.

Rådmannens kommentar

Rådmannen mener at fylkeskommunen bør etterstrebe likelydende formuleringer for retningslinjer

som omhandler de samme temaene i regional transportplan og regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Det bør også komme tydeligere frem i materialet hvilke retningslinjer som følger begge planene.

I likhet med RPBA er de fleste retningslinjene utformet som «Skal»-retningslinjer. Dette er uheldig og er med på å minske kommunens handlingsrom da man får flere krav som må oppfylles innenfor knappe resurser. Rådmannen mener derfor at retningslinjene må omarbeides og nyanseres med bruk av «bør» i stede for «skal», samt at flere av retningslinjene bør fremkomme som faglige råd og ikke retningslinjer.

Retningslinje 1, *kollektivforbindelser skal styrkes*, ligger innenfor fylkeskommunens eget ansvarsområde. Rådmannen uttrykker skepsis til at overgangspotensialet skal tillegges en så stor vekt i utviklingen av kollektivtilbudet. Retningslinjen bør nyanseres da det på noen strekninger er et behov for god kollektivdekning til tross for at potensialet for ytterligere endring i transportmiddelfordelingen ikke er stort eller at linjens potensiale er nådd.

Retningslinje 2, *Parkeringsstrategi*. Rådmannen mener at retningslinjen bør omarbeides fra «skal» til «bør». Rådmannen er positiv til en parkeringsstrategi for kommunen, da det kan gi forutsigbarhet for kommunens innbyggere og for utbyggere som opererer i kommunen. Rådmannen mener at å beslutte utarbeidelsen av en slik strategi er et kommunalt anliggende. En strategi kan legges opp med langsiktige mål og fremtidsønsker samtidig som man kan gi noen føringer for dagens parkeringsbruk. Det poengteres at en slik strategi ikke nødvendigvis må være med på begrense parkeringsmulighetene i dag, men heller legge føringer for hvordan man skal planlegge for et fremtidig parkeringsbehov.

Retningslinjene 3, *transportløsninger og kollektivknutepunkt i byområder* og 4, *sammenhengende, trygt og tydelig nett for gange og sykling* bør omarbeides til faglige råd med «bør»- formuleringer i stede for «skal». Rådmannen mener at utarbeidelsen av gatebruksplaner bør anbefales som verktøy, fremfor å kreve det. Alle detaljerte krav bør heller gå inn i en veileder, og Vestfold fylkeskommune bør bruke tilskuddsordninger og faglig veiledning for å støtte kommunenes arbeid med dette framfor å kreve at kommunene skal utarbeide dette innenfor knappe økonomiske rammer.

Retningslinje 5, *utvikling av veinettet*, må omarbeides og nyanseres. Retningslinjen bør omarbeides til et faglig råd. En slik retningslinje vil innskrenke kommunens muligheter som vegeier til å prioritere på andre måter enn det som er fastsatt i regional transportplans strategier.

Retningslinje 6, *mobilitetsplaner for utbyggingsprosjekter og nyetableringer* bør omarbeides til et faglig råd. Retningslinjen har et for lavt innslagspunkt. Kravet knyttes til konsekvensanalysen som utarbeides i detaljerte reguleringsplaner for utbyggingsprosjekter med BRA større enn 1000 m². Dette kravet er betydelig strengere en lovverket man forvalter etter. Krav om konsekvensutredning for næringsetablering slår blant annet først inn ved 15000 m² jf. vedlegg 1, punkt 24 i forskrift om konsekvensutredning. Retningslinjen bør omarbeides til et faglig råd hvor innslagspunktet er knyttet til krav om konsekvensutredning i henhold til forskrift om konsekvensutredning.

Handlingsprogram.

Det er utarbeidet et handlingsprogram bestående av 10 tiltak hvor fylkeskommunen har definert at de har ansvaret og 7 tiltak hvor fylkeskommunen er samarbeidspart.

For hvert av tiltakene har man forsøkt å definere innhold i tiltaket, hvem som er ansvarlig for gjennomføringen av tiltaket, hvem som er samarbeidsparter og hvordan tiltaket skal finansieres.

Handlingsprogrammet følger opp retningslinjene som er gitt og flere av strategiene som er lagt.

Rådmannens kommentar

Handlingsprogrammet er lite lesbart og åpner for fortolkning, da det er uklart hva den definerte ansvarlige har ansvaret for. For *Tiltak 5.1.2 Parkeringsstrategi for byene*, har man definert at det er fylkeskommunen som er ansvarlig. Rådmannen mener at utarbeidelsen av en slik strategi er noe kommunen selv må ta initiativ til og er ansvarlig for. Hvis man leser på «innholdet» i tiltaket står det «Bistand til utarbeidelse av parkeringsstrategier i byene.» Er fylkeskommunen ansvarlig for utarbeidelsen av strategien, eller er de bare ansvarlige for å gi bistand. Denne uklarheten knyttet til hva man er ansvarlig for er gjennomgående for alle tiltakene som er beskrevet

Rådmannen mener derfor at handlingsprogrammet må revideres med mål om å gjøre det mer lesbart, spesielt med tanke på ansvarsfordeling. Hvis bruken av en standard mal vanskeliggjør dette, må man vurdere å gå vekk fra malen.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER:

Å avgi en høringsuttalelse har ingen direkte økonomiske konsekvenser. Men det er foreslått en del retningslinjer som pålegger kommunen planleggingsoppgaver som vil ha økonomiske konsekvenser både for kommunen selv og private som utarbeider reguleringsplaner.

I retningslinjene 2, 3 og 6 kreves det at kommunene/utbygger skal lage en rekke nye utredninger/planer:

24. Retningslinje 2, *Parkeringsstrategi*: Kommunen skal utarbeide en parkeringsstrategi
25. Retningslinjene 3, *transportløsninger og kollektivknutepunkt i byområder*: Kommunen skal utarbeide gatebruksplaner
26. Retningslinje 6, *mobilitetsplaner for utbyggingsprosjekter og nyetableringer*: utbygger må utarbeide mobilitetsplaner for nye utbyggingsprosjekter med BRA større enn 1000m²

Rådmannen legger til grunn at kommunen selv må avgjøre om kommunen skal lage planer utover det som er pålagt gjennom plan- og bygningsloven.

KONSEKVENSER FOR BEFOLKNINGSVEKST, VERDISKAPING OG ØKT KOMPETANSE

Forslaget er ikke vurdert særskilt for dette temaet, men strategiene og retningslinjene som følger planforslaget vil i varierende grad påvirke vekstpotensialet i kommunen. Dette er omtalt der det er relevant. Temaer som Intercity utbyggingen og Larvik havns rolle som regionalt logistikk- og trafikkknutepunkt har åpenbar påvirkningskraft på disse temaene.

MILJØFAKTORER:

Planen har et stort fokus på miljøvennlig transportformer gjennom et økt fokus på prioriteringen av kollektiv, sykkel og gange. I planens samfunns mål vektlegges det at man skal jobbe for å utvikle et miljøvennlig transportsystem.

KONSEKVENSER FOR BARN OG UNGE:

Planen legger opp til økt prioritering av kollektivtransport, gående og syklende fremfor kjørende, samtidig som den vektlegger trafiksikkerhet. Dette er forankret i planens samfunns mål. En slik prioritering vil trolig komme barn og unge til gode, da de ofte er avhengige av kollektivtransport og et godt gang- og sykkelvegnett for å kunne transportere seg rundt i kommunene.

ALTERNATIVE LØSNINGER:

Larvik kommune slutter seg ikke til regional transportplan og mener at planprosessen bør stoppes inntil den nye regionen er etablert. Deretter bør man umiddelbart starte å lage en regional areal- og transportplan for hele den nye regionen.

VURDERINGER OG KONSEKVENSER:

Rådmannen har valgt å gi sine vurderinger underveis i høringsuttalelsen. Dette gir en mer ryddig

oppbygning av saken.

Rådmannens overordnede vurdering er at strategiene og retningslinjene som er utarbeidet i planen er for lite nyanserte og begrenser Larvik kommunes handlingsrom. Det er behov for å omarbeide og nyansere strategiene og retningslinjene med «bør» i stede for «skal».

RPBA gir flere overordnede føringer som regional transportplan skal prioritere etter. Konsekvensen av dette er at Larvik kommune ikke kan slutte seg til regional transportplan (RTP) før man har sluttet seg til RPBA.

Regional transportplan (RTP). Høringsuttalelse fra Larvik kommune