

Vestfold fylkeskommune  
Postboks 2163  
3103 TØNSBERG

06.12.2018

**Seksjon/avd**  
Seksjon klima, miljø og  
landbruk

**Deres ref.**

**Vår ref**  
17/3705- 8

**Saksbehandler**  
Morten Lysheim  
,  
morten.lysheim@sandefjord.kommune.no

## **Vedtaksbrev - Høring - Regional transportplan for Vestfold Frist: 03.12.2018**

Formannskapet, sak 254/18, har i møte 03.12.2018 fattet følgende vedtak:

1. Sandefjord kommune slutter seg til forslag til Regional transportplan for Vestfold med de merknader som fremgår av saken.
2. Det forutsettes at Regional transportplan forvaltes fleksibelt slik at den ikke er til hinder for å finne løsninger basert på lokale og uforutsette forhold.
3. Innspill til nye veistrekninger i handlingsdelen av planen, Tassebekk til Stokke sentrum og bedre veiforbindelsene mellom Kodal og E-18

Med hilsen

Morten Lysheim

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*



**Saksframlegg**

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
231/18	Hovedutvalg for miljø- og plansaker	21.11.2018
254/18	Formannskapet	03.12.2018

**Regional transportplan for Vestfold - Høring**

**Rådmannens innstilling:**

1. Sandefjord kommune slutter seg til forslag til Regional transportplan for Vestfold med de merknader som fremgår av saken.
2. Det forutsettes at Regional transportplan forvaltes fleksibelt slik at den ikke er til hinder for å finne løsninger basert på lokale og uforutsette forhold.

**Hovedutvalg for miljø- og plansaker behandlet saken 21.11.2018:**

**Behandling:**

Arild Theimann, AP, fremmet følgende forslag:

Innspill til nye veistrekninger i handlingsdelen av planen, Tassebekk til Stokke sentrum og bedre veiforbindelsene mellom Kodal og E-18

**Votering:**

Det ble votert punktvis over rådmannens innstilling og forslag fremmet av Arild Theimann Ap.

Rådmannens innstilling pkt. 1 ble vedtatt med 15 mot 4 stemmer. Mindretallet besto av Trond Clausen H, Harry Gran Frp, Cathrine Andersen Frp og Monica Johansen Frp.

Rådmannens innstilling pkt. 2 ble enstemmig vedtatt.

Forslag fremmet av Arild Theimann Ap, til nytt pkt. 3, ble enstemmig vedtatt.

**MP- 231/18 Vedtak:**

Hovedutvalg for miljø- og plansaker anbefaler at formannskapet fatter følgende vedtak:

1. Sandefjord kommune slutter seg til forslag til Regional transportplan for Vestfold med de merknader som fremgår av saken.
2. Det forutsettes at Regional transportplan forvaltes fleksibelt slik at den ikke er til hinder for å finne løsninger basert på lokale og uforutsette forhold.
3. Innspill til nye veistrekninger i handlingsdelen av planen, Tassebekk til Stokke sentrum og bedre veiforbindelsene mellom Kodal og E-18.

### **Formannskapet behandlet saken 03.12.2018:**

#### **Behandling:**

Arild Theimann, AP, fremmet følgende forslag:

Innspill til nye veistrekninger i handlingsdelen av planen, Tassebekk til Stokke sentrum og bedre veiforbindelsene mellom Kodal og E-18

Det ble votert punktvis over rådmannens innstilling.

Pkt. 1 - ble vedtatt med 17 mot 2 stemmer. Mindretallet bestod av Andersen, FRP og Gran, FRP.

Pkt. 2 - ble enstemmig vedtatt.

Det ble votert over forslag fremmet av Theimann, AP. Forslaget ble enstemmig vedtatt.

### **FSK- 254/18 Vedtak:**

1. Sandefjord kommune slutter seg til forslag til Regional transportplan for Vestfold med de merknader som fremgår av saken.
2. Det forutsettes at Regional transportplan forvaltes fleksibelt slik at den ikke er til hinder for å finne løsninger basert på lokale og uforutsette forhold.
3. Innspill til nye veistrekninger i handlingsdelen av planen, Tassebekk til Stokke sentrum og bedre veiforbindelsene mellom Kodal og E-18

### **SAKSUTREDNING**

#### **Behandling:**

Saken legges frem for hovedutvalg for miljø- og plansaker som behandler saken og legger frem sitt forslag til innstilling for formannskapet. Formannskapet fatter endelig vedtak i saken.

#### **Bakgrunn:**

Vestfold Fylkeskommune har etter vedtak i Fylkestinget i 2015 utarbeidet en regional transportplan for Vestfold (RTP). Transportplanen skal avklare målsettinger, virkemidler strategier og retningslinjer for transportsektoren i Vestfold. Regional transportplan er på høring sammen med to andre regionale planer – Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) og regional plan for Folkehelse. Sammen med RPBA skal regional transportplan ivareta statens krav til samordnet areal- og transportplanlegging.

#### **Saksopplysninger:**

RTP er delt inn i fire deler: utfordringer og mål - analyser og vurderinger - strategier og

retningslinjer samt handlingsprogram.

### Utfordringer

Utfordringer er knyttet til det å oppnå et mer effektivt, miljøvennlig og sikkert transportsystem, redusere negative virkninger fra transport og sikre tilstrekkelige midler til å utvikle transportsystemet.

For å oppnå et effektivt, miljøvennlig og sikkert transportsystem er det pekt på behovet for å styrke den lokale kollektivtrafikken, bygge ut jernbanen, sikre universell utforming, tilrettelegge for attraktiv by- og næringsutvikling, sikre god fremkommelighet på vei- og gatenettet samt få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Viktig for effektiv transport er også Sandefjord lufthavn Torp, fergetrafikken og godstrafikken. Her pekes blant annet på god tilgang til flyplassen med offentlig og privat transport.

Når det gjelder de negative virkningene fra transport viser RTP til at Norge har forpliktet seg til å jobbe systematisk for å redusere sine klimagassutslipp. Redusert biltrafikk med overgang til kollektiv, sykkel og gange er nødvendig for å nå klimamålene. Videre viser RTP til at arealutviklingen er en av de viktigste faktorene som vil påvirke fremtidens transportbehov og transportløsninger. Fortetting i byer og tettsteder og nærhet til sentrale kollektivknutepunkt bidrar til økt bruk av miljøvennlige transportformer. Når flere skal gå og sykle er det samtidig viktig å ivareta en god trafiksikkerhet.

Sikring av tilstrekkelige midler er også pekt på som en viktig faktor. RTP viser i denne forbindelse til de mulighetene som ligger i utvikling av bypakker. Dersom fylkeskommunen sammen med kommunene skal få økonomisk handlingsrom til å gjennomføre eksempelvis nødvendige infrastrukturtiltak i form av kollektivfelt, utvikling av sykkelveinettet og bedre tilrettelegging for gående, er det behov for å etablere bypakker som innebærer bompenger. For å komme i posisjon til en fremtidig byveksttale, må kommunene forplikte seg til å jobbe mot et nullvekstmål for personbiltrafikken. En analyse som Urbanet Analyse har gjort for Tønsberg og Larvik viser at bompenger, parkeringsrestriksjoner og avgifter, samt økt fremkommelighet for bussene, er de mest kostnadseffektive tiltakene som er nødvendige for å oppnå nullvekst i byområdene.

### Mål

*Samfunns målet* i RTP er et miljøvennlig, sikkert og effektivt transportsystem som fremmer folkehelse, by- og tettstedsutvikling, næringsutvikling og en bærekraftig arealutvikling.

*Effekt målene* er økt fremkommelighet for kollektiv- og næringstransport, nullvekstmål i biltrafikk, reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren i tråd med Norges klimamål, høy trafiksikkerhet og et robust og samfunnsikkert transportsystem.

For de ulike effekt målene foreslår RTP følgende *resultat mål*:

1. Minst 80 % av bussene er i rute, og ingen er mer enn 10 min. forsinket.
2. Næringstrafikken skal ikke forsinkes med mer enn 50 % i rush.
3. Kollektivandel, sykkelandel, og gåandel er henholdsvis 10%, 10% og 20% av antall personturer innen 2030.
4. 5 % reduksjon av utslipp fra transportsektoren årlig frem mot 2040.
5. Antall hardt skadde og drepte skal reduseres fra 29 i 2017 til maks. 14 i 2030.
6. Universell utforming av de mest brukte bussholdeplassene i 2030
7. I 2030 skal minst 50% av boligene i fylket ligge mindre enn 500 m fra kollektivtilbud med 15 min. frekvens, 80% med minst 30 min. frekvens
8. Reiser i Vestfold skal kunne gjennomføres sømløst fra dør til dør innen 2030.
9. Fylkesveinettet skal kunne tåle tungtransport innen 2040
10. Etterslepet i vedlikehold på fylkesveiene skal reduseres med 5 % pr. år frem til

2040.

11. Det skal foreligge beredskapsplaner for alle kritiske veiforbindelser innen 2025.

### Analyser og vurderinger

I dette kapitlet er utviklingstrekkene, mulighetene og utfordringene innenfor de ulike delene av transportsektoren beskrevet. Videre er beskrevet sammenhengen mellom de ulike faktorene som påvirker folks reisevaner. Også sammenhengen mellom arealutvikling og transport er pekt på som en viktig faktor.

Det er også redegjort for ulike virkemidler for å nå nullvektmålet. Det er her spesielt pekt på bypakker og byvekstavtaler. I dag er det etablert bypakkeordning i Tønsbergregionen knyttet til ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy, og Larvik vurderer muligheten for en fremtidig bypakke knyttet til ny bru over lågen. Som del av bypakkene inngår satsning på sykkel, gange og kollektiv.

Når det gjelder byvekstavtaler så er det i dag 9 byområder som omfattes av ordningen. I arbeidet med å få byvekstavtale også for Vestfoldbyen er det inn mot NTP 2022-2033 etablert et nettverk sammen med regionene Bodø, Haugesund, Ålesund og Arendal/Grimstad. Dette nettverket skal i fellesskap jobbe for å få Vestfoldbyen og de øvrige regionene inn i en form for byvekstavtale med Staten. For å komme i posisjon for en slik avtale må nullvektmålet for personbiltrafikken legges til grunn. Det samme må en arealpolitikk som satser på konsentrert byutvikling knyttet opp mot sentrale kollektivknutepunkt, og som stopper arealspredningen.

I analysekapitlet er også transport i by beskrevet. Dette gjelder blant annet kollektivtilbudet som i Sandefjord er preget av lav flatedekning og få strekninger med høy frekvens. Kollektivtilbudet bør utvikles med høy frekvens og rask gjennomføring på hovedaksene inn og ut av sentrum på bekostning av flatedekning. Forholdet på bussterminalen i Sandefjord er ikke tilfredsstillende. Dette gjelder særlig fasiliteter for kundene men også manøvreringsmuligheter samt inn- og utkjøring til området. Det bør derfor legges til rette for en terminal som i større grad dekker kundenes behov. Også parkering er pekt på som et viktig virkemiddel for å påvirke transporten i mer miljøvennlig retning. Det vises til sammenheng mellom bilbruk og gratis/lav pris på parkering samt ansattes parkeringsmuligheter og valg av transportmiddel.

RTP beskriver behovet for økt fremkommelighet for næringstransporten, ikke minst behovet for en effektiv varelevering.

Transport mellom og utenfor byer og tettsteder er særlig knyttet til utvikling av kollektivtilbudet og utbedring av fylkesveinettet. For kollektivtilbudet gjelder prinsippene om at tilbudet skal prioriteres der potensialet for overgang fra bil til buss er størst. Linjene skal gå mest mulig direkte. Når det gjelder fylkesveinettet peker RTP blant annet på behovet for utbedring og omlegging av Fylkesvei 305 Kodalveien på deler av strekningen. Det vises også til tidligere innspill fra Statens vegvesen om tilkøpling av Kodalveien til E18 ved Fokserød, og ikke ved Haukerød som i dag.

Transport ut og inn av fylket er beskrevet. E-18 fremheves som avgjørende både for regional trafikk og for lokaltrafikken mellom Vestfoldbyene. Det er derfor av stor betydning at kapasiteten og sikkerheten på E-18 opprettholdes. Større næringskonsentrasjoner med mye transport kan medføre overbelastning av kryssene på E-18 og påvirke kapasiteten og trafikksikkerheten negativt.

Sandefjord lufthavn Torp er viktig for næringslivet og reiselivet. Tilbringertjenesten bør forbedres med styrking av kollektivtrafikken til og fra flyplassen. Det pekes også på behov

for ny tilførselvei fra E18. RTP tar ikke stilling til trase for IC eller plassering av ny togstasjon.

I kapitlet om *økonomiske rammer og overordnede prioriteringer* redegjøres for ulike finansieringsordninger knyttet til byvekstavtaler, bypakkeordninger, støtteordninger, koordinering av statlige, fylkeskommunale og kommunale midler samt spleiselag. Det vises til bypakke for Tønsbergregionen samt planlagt bypakke i Larvik, og det anbefales at mulighetene og behovet for en bypakke også i Sandefjord avklares.

#### Strategier og retningslinjer

Strategier og retningslinjer kan legges til grunn for innsigelse. Planlegging i tråd med retningslinjene minimerer risikoen for innsigelse.

Under er de ulike retningslinjene i RTP listet opp:

#### *Kollektivforbindelser skal styrkes*

12. Lokalt kollektivtilbud styrkes der potensialet for overgang fra bil til buss er størst
13. I mindre befolkede områder er skolerutene det primære kollektivtilbudet. Dette kan benyttes av alle reisende.

#### *Parkeringsstrategi*

14. Kommunene skal utarbeide en parkeringsstrategi i tråd med føringer i RTP og RPBA.

#### *Transportløsninger og kollektivknutepunkt i byområder*

1. Innenfor byområdene skal vei- og gatenettet særlig tilrettelegges for gange, sykkel og kollektiv. Kommunen skal utarbeide gatebruksplaner for sentrale byområder med bistand fra VFK og Statens vegvesen.
2. Knutepunkt knyttet til stasjonsområder skal planlegges i samarbeid mellom VFK, kommunen og transportetatene for å oppnå velfungerende byer og tettsteder og vektlegging på gående og syklende.

#### *Sammenhengende, trygt og tydelig nett for gange og sykling*

3. Det skal utvikles et attraktivt sykkelveinett i byområdene, samt sikker sykkelparkering.
4. Det skal utvikles et sammenhengende gangnett i byer og tettsteder med vekt på fremkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming.
5. Drift og vedlikehold av gang- og sykkelveinettet skal sikre god fremkommelighet hele året.

#### *Utvikling av veinettet*

6. Regional transportplan skal legges til grunn for utvikling av vei- og gatenettet.
7. Tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport, samt fremkommelighet for næringstransport, skal prioriteres framfor personbiltrafikk i byområdene.

#### *Regionale områder for arbeidsintensive virksomheter*

8. I regionale områder for større arbeidsplassintensive virksomheter definert i RPBA skal det legges til grunn høy arealutnyttelse. Virksomheter skal lokaliseres nærmest mulig kollektivknutepunkt og med en begrenset parkeringsdekning for

bil.

### *Mobilitetsplaner for nye utbyggingsområder*

9. For utbyggingsprosjekter med BRA større enn 1000 kvm skal det utarbeides mobilitetsplaner. Mobilitetsplaner skal også utarbeides ved flytting av offentlig virksomhet, endret skolestruktur eller lignende som påvirker transportomfang og reisemiddelvalg. Det vil bli utarbeidet en egen veileder for mobilitetsplaner.

### Handlingsprogram

Handlingsprogrammet er en mer konkret oppstilling av tiltak som skal gjennomføres i planperioden for å nå fastsatte mål. Ansvar for disse tiltakene er i all hovedsak lagt til regionale myndigheter. Tiltak er samhandling med kommuner m.m, bistand til utarbeidelse av parkeringsstrategi, veileder for mobilitetsplaner, kunnskaspgrunnlag for varelevering i by, gåstrategi for Vestfold, sykkelstrategi for Vestfold, trafikk-/kollektivplaner i bykommunene, bidra til ny teknologi, bidra til utarbeidelse av gatebruksplaner, deltakelse i nettverk for byvekstavtaler, bidra til helhetlige planer for nye knutepunkt på IC samt takstsamarbeid.

Handlingsplanen omfatter ett tiltak der Sandefjord kommune er hovedansvarlig. Det er utarbeidelse av en mulighetsstudie for arealbruk og transportsystem tilknyttet Torp flyplass.

### **Rådmannens vurdering:**

Vestfold er et lite fylke der byene ligger tett og med en region som utgjør et felles arbeidsmarked. Både jernbanen, kollektivtrafikken, riks- og fylkesveinettet med gang- og sykkelveier binder byene og tettstedene sammen. Rådmannen mener derfor det er behov for en regional plan for å løse felles utfordringer, oppnå felles mål og for å kunne utvikle og binde de ulike transportformene sammen på en god måte på tvers av kommunegrensene. Dette er viktig både for persontransporten og for næringstransporten.

Kommunene i fylket har i hovedsak de samme utfordringene og interessene innenfor transport. De er også underlagt de samme statlige og regionale føringene og forventningene.

RTP med retningslinjer er ikke juridisk bindende, men kan danne grunnlag for innsigelse fra regionale eller statlige myndigheter. Det er derfor viktig at målene og retningslinjene i RTP er i samsvar med kommunens egne vedtatte planer og føringer. Dette gjelder blant annet vedtak som så langt er gjort i arbeidet med ny kommuneplan, ny klima- og energiplan og strategisk næringsplan. Det er også viktig at RTP er tilstrekkelig fleksibel og ikke til hinder for å løse utfordringer knyttet til transport basert på lokale forhold.

Rådmannen vil bemerke følgende i forhold til de 7 fokusområdene med tilhørende retningslinjer:

#### *Kollektivforbindelser skal styrkes*

Dette ivaretas i VKT's pågående arbeid med ny trafikkplan for Sandefjord som gjøres i samarbeid med Sandefjord kommune, jfr. egen politisk sak. Rådmannen vil peke på tidligere uttalelse fra Sandefjord kommune om å hensynta behovet for å binde byen og tettstedene bedre sammen etter sammenslåing av kommunene Stokke, Andebu og Sandefjord. Det må settes av tilstrekkelig med ressurser fra VFK til å utvikle kollektivtilbudet i Sandefjord.

#### *Parkeringsstrategi*

Formannskapet vedtok den 25.09.18 føringer for kommunens parkeringsstrategi. Denne legger i hovedsak opp til å videreføre dagens ordning når det gjelder avgiftsnivå, antall plasser og gratis kanstensparkerings, men parkeringsanlegg i randsonen av sentrum skal utredes. Det samme gjelder behovet for økt sykkelparkering. RTP konkluderer med at flateparkering i bysentrum ikke er i tråd med en kompakt byutvikling. Parkering bør fortrinnsvis legges i parkeringshus, og gateareal bør frigjøres til byutvikling og tilrettelegging for gående og syklende. Formannskapet vedtok om parkeringsstrategi kan derfor ikke sies å være i tråd med RTP på dette punktet. Formannskapet vedtok om sykkelparkering samsvarer imidlertid godt med RTP.

#### *Transportløsninger og kollektivknutepunkt i byområder*

Når det gjelder retningslinjer for vei- og gatenettet og for utvikling av kollektivknutepunkt anser rådmannen dette som positivt og i samsvar med kommunens målsettinger. Både planprogram for ny kommuneplan, vedtatte arealstrategier og mål og strategier i forslag til ny klima- og energiplan hensyntar transport og utvikling av kollektivknutepunkt i byen.

Sandefjord kommune har gjennom arbeidet med «Sykkelbyen Sandefjord» gjort mange tiltak knyttet til tilrettelegging for sykling, og gang- og sykkelveinettet er relativt godt bygget ut. Samtidig er det flere større prosjekter, eks. gang- og sykkelveinett langs Krokemoveien, som det er behov for å etablere. I løpet av våren 2019 vil forhåpentligvis en bysykkelordning være på plass i Sandefjord sentrum.

#### *Sammenhengende, trygt og tydelig nett for gange og sykling*

Som nevnt er det gjort en god tilrettelegging for sykkel i Sandefjord gjennom «Sykkelbyen Sandefjord», ved bygging av gang- og sykkelveier, merking av sykkelfelt m.m. Når det gjelder retningslinjene om sikker sykkelparkering vises blant annet til at det er etablert eget sykkelhotell ved jernbanestasjonen. Arbeidet med å tilrettelegge for sykkel vil bli videreført i kommunen.

Retningslinjene forutsetter drift av gang- og sykkelveinettet som sikrer god fremkommelighet hele året. I forslag til ny klima- og energiplan er det foreslått økte midler til vintervedlikehold av gang- og sykkelveier som skal bedre forholdene for gående og syklende hele året. Dette er imidlertid et kostnadsspørsmål som må vurderes i det årlige budsjettarbeidet. Det er viktig at VFK setter av tilstrekkelige med ressurser til vedlikehold av Fylkesveiene.

#### *Utvikling av veinettet*

Rådmannen mener at disse retningslinjene samsvarer med tiltak som gjennomføres i Sandefjord kommune i dag og med mål både i kommuneplanarbeidet og arbeidet med ny klima- og energiplan. En av de 6 vedtatte arealstrategiene i ny kommuneplan er at det skal tilrettelegges for miljøvennlige og fremtidsrettede transportløsninger. Fremkommelighetstiltak og tilrettelegging for optimale busser vil være en del av oppfølgingen av VKT's nye trafikkplan for Sandefjord.

#### *Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter*

Høy arealutnyttelse ved etablering av arbeidsplassintensive virksomheter i de regionale næringsområdene vurderes og ivaretas ved regulering av disse områdene. Det samme gjelder krav til parkering. Parkeringsnormene i ny kommuneplan vil i større grad enn tidligere legge opp til maks.normer, noe som gir grunnlag for færre parkeringsplasser enn dagens kommunedelplaner.

#### *Mobilitetsplaner for utbyggingsprosjekter*

Retningslinjene forutsetter mobilitetsplaner ved større utbyggingsprosjekt, og at dette forankres i kommuneplanens arealdel. Det er ikke gjort nærmere rede for innholdet i en slik



mobilitetsplan, og det fremgår av handlingsplanen at det skal utarbeides en egen veileder. RTP er nå på høring, og veileder er ikke klar. Kommunen ser det derfor ikke som naturlig at det tas inn krav om mobilitetsplaner i kommuneplanens utfyllende bestemmelser som nå er under arbeid og som skal sendes på høring før vedtak av RTP.

For øvrig skal det nevnes at transport og mobilitet alltid vurderes i reguleringsplaner og større utbyggingsprosjekt.

#### *Handlingsdelen:*

I handlingsdelen er det forutsatt at Sandefjord kommune skal utarbeide en mulighetsstudie for arealbruk og transportsystem tilknyttet Torp flyplass. Rådmannen vil bemerke at det er laget flere mulighetsstudier for utvikling av arealene rundt Torp lufthavn til et fremtidig næringsområde, den siste av Norconsult i 2015 på oppdrag fra Stokke og Sandefjord kommuner.

Bane NORs korridor anbefaling vil gjøres kjent i desember 2018, og kommunedelplanen for nytt dobbeltspor forventes vedtatt i juni 2019. Arbeidet med en områdeplan for næringsutvikling i Torpområdet foreslås igangsatt høsten 2019. Det må påregnes et omfattende konsekvensutredningsarbeid, planen må blant annet ta stilling til mulige nye veiløsninger, herunder mulig ny riksvei fra Tassebekk og mulig ny fylkesvei til Sandefjord øst. Dette vil skje i nært samarbeid med Statens vegvesen og øvrige regionale myndigheter. Forutsetninger i RTP vil bli ivaretatt i dette arbeidet.

#### **Konklusjon**

Rådmannen slutter seg til målsettingene i høringsforslag til RTP og mener at de ivaretar nasjonale forventinger på en god måte. Når det gjelder mål, strategier og retningslinjer er disse i hovedsak i samsvar med det arbeidet som i dag gjøres i Sandefjord kommune og med de mål og føringer som fremgår av pågående planarbeid i kommunen. Det er positivt med VFK som en samarbeidspartner for å få gjennomført ønskede tiltak i kommunen. Det må imidlertid være en forutsetning at RTP forvaltes på en fleksibel måte slik at den ikke er til hinder for å løse enkeltsaker ut fra lokale og uforutsette forhold.

#### **Vedlegg i saken:**

Regional transportplan for Vestfold - Høringsbrev  
Regional transportplan - Høringsforslag