



Horten kommune

Virksomhet plan og utbyggingstjenester

Saksbehandler: Tore Rolf Lund
Direkte telefon: 33 08 52 26
Vår ref.: 09/38243 / 09/763-5
Arkiv: FA-Q21
Deres ref.:

Dato: 23.10.2009

Ulike etater og organisasjoner

2 NOV 2009

Offentlig ettersyn av planprogram for hovedsykkelplan

Formannskapet i Horten kommune vedtok 19.oktober at forslag til planprogram for kommunedelplan for sykkeltrafikk i Horten kommune skal legges ut til offentlig ettersyn. Planen skal utarbeides av Statens vegvesen i samarbeid med Horten kommune:

Planen vil ha funksjon som "hovedsykkelplan" for Horten, og formålet er å:

- Sikre arealer til fremtidig utvikling av et sammenhengende hovedvegnett for sykkel
- Være et beslutningsgrunnlag for fremtidige prioriteringer
- Bidra til at Horten kan opprettholde sin posisjon som Vestfolds beste sykkelby

Planen vil vise sykkelruter (hoved- og lokalruter) og løsningsprinsipper, og konkretiserer nødvendige tiltak for å bedre forholdene for syklistene.

I planprogrammet er prosess, arbeidsmåte og framdrift beskrevet.

→ Forslaget til planprogram ligger ute til offentlig ettersyn i perioden fra 23.oktober til **12. desember**. Programmet er vedlagt. Dokumentene kan også finnes på internett: <http://horten.kommune.no>

Det planlegges et åpent møte om sykkelplanen tirsdag 10.november kl 19.00 i Horten rådhus.

Uttalelser til planprogrammet kan sendes på e-post til postmottak@horten.kommune.no eller i posten til **Horten kommune, Pb 10, 3191 Horten innen 12.12.2009**.

Spørsmål om planforslaget kan rettes til Statens Vegvesen ved Øyvind Søfteland tlf: 99 27 16 25 eller Horten kommune ved Tore Rolf Lund tlf 97 55 00 19.

Med hilsen

Tore Rolf Lund
fagsjef miljøvern/kommuneplanlegger

Innhold

SAMMENDRAG	3
1 INNLEDNING	3
2 DAGENS SITUASJON	4
2.1 Å sykle i Horten	4
2.2 Sykkeldata for Horten	5
3 PLANAMBISJON	6
3.1 Bakgrunn	6
3.2 Planområdet	7
3.3 Planprosessen	7
3.4 Mål	7
4 FORHOLDET TIL ANNEN PLANLEGGING	8
4.1 Rikspolitiske retningslinjer	8
4.2 Forholdet til plan- og bygningsloven	8
4.3 Regional sykkelstrategi	9
4.4 Kommuneplanen – arealdel og samfunnsdel	9
4.5 Reguleringsplaner/andre planer	10
5 INFORMASJONGRUNNLAG	11
5.1 ATP-modellen	11
5.2 Registreringer i planprosessen	11
6 SAMARBEID	11
6.1 Organisering	11
6.2 Informasjon og kommunikasjon	11
7 FREMDRIFTSPLAN	13
8 REFERANSER	14

Sammendrag

Horten kommune skal i samarbeid med Statens vegvesen Region sør utarbeide kommunedelplan for sykkeltrafikk i Horten kommune. Kommunedelplanen vil ha funksjon som "hovedsykkelplan" for Horten, og formålet er å:

- Sikre arealer til fremtidig utvikling av et sammenhengende hovedvegnett for sykkel
- Være et beslutningsgrunnlag for fremtidige prioriteringer
- Bidra til at Horten kan opprettholde sin posisjon som Vestfolds beste sykkelby

Planen vil vise sykkelruter (hoved- og lokalruter) og løsningsprinsipper, og konkretiserer nødvendige tiltak for å bedre forholdene for sykklistene.

Hovedmålgruppen er transportsyklisten (arbeidsreisende, studenter), da potensialet for økt sykling er størst for denne gruppen. Dette vil kunne gi helsegevinster og biltrafikkreduksjon.

Kommunedelplanen tar sikte på å omfatte følgende områder:

- Horten by
- Kirkebakken og Høgskolesenteret på Bakkenteigen
- Sykkeltraseer/sykkelmuligheter til Skoppum (jernbanen), Åsgårdstrand og Nykirke

Planarbeidet startet våren 2009 med innledende kontakt mellom vegvesenet og Horten kommune. Selve planarbeidet vil bli gjennomført i tiden aug-09 – våren 2010, og starter med oppstartmelding og offentlig høring av dette planprogrammet i okt-/ nov-2009.

Underveis i planprosessen tas det sikte på relativt omfattende informasjonsformidling og medvirkning fra byens innbyggere, offentlig instanser og relevante interesseorganisasjoner.

Det er blant annet ønskelig med innspill om sykkeltraseer, snarveier og annet som kan bidra til en best mulig plan. Det vil bli holdt flere åpne møter i løpet av planprosessen og informasjon vil bli tilgjengelig på kommunens internettsider.

Kommunedelplanen vedtas av kommunen.

1 Innledning

Horten kommune og Statens vegvesen skal utarbeide kommunedelplan for sykkeltrafikk i Horten kommune. Kommunedelplanen vil ha funksjon som "hovedsykkelplan" for Horten.

Det er viktig at prosessen med å lage ny plan for sykkeltrafikk er inkluderende slik at beslutningsgrunnlaget er godt. Foreliggende dokument er forslag til planprogram. Planprogrammet er første ledd i utarbeidelsen av kommunedelplan for sykkeltrafikk, og samtidig ledd i varsling av planoppstart.

Hovedformålet med dette planprogrammet er å beskrive:

- Formålet med planarbeidet
- Kommunedelplanprosessen og medvirkningsmulighetene i denne

Det er aktuelt å ha møter med offentlig instanser og relevante interesseorganisasjoner m.fl. underveis i prosessen.

Forslag til kommunedelplan skal sendes på høring når denne er utarbeidet. Alle høringsinstanser får tilsendt brev med varsel om oppstart og høringsdokumenter. I tillegg vil det være kontakt med media, og arbeidet kan følges på Horten kommunes hjemmesider.

Iht. Plan- og bygningslova § 11-13, skal planprogrammet til høring og offentlig ettersyn i minst 6 uker. Det planlegges at formannskapet i Horten kommune behandler dette den 19. oktober 2009. Planprogrammet vil være til offentlig ettersyn fram til 12.12.2009. Alle som ønsker kan komme med innspill og merknader til planprogrammet. Vegvesenet ønsker kommentarer til alle deler av planprogrammet.

Kontaktperson hos Horten kommune er:

Tore Rolf Lund

e-post: tore.rolf.lund@horten.kommune.no

Kontaktperson hos Statens vegvesen er:

Øyvind Søfteland

e-post: oyvind.softeland@vegvesen.no

Merknader skal være skriftlige, og sendes til:

Statens vegvesen Region sør
Serviceboks 723
4808 ARENDAL

Eller på e-post til firmapost-sor@vegvesen.no

Merk innspillene: "2008236467 Kommunedelplan for Sykkeltrafikk i Horten kommune"

2 Dagens situasjon

2.1 Å sykle i Horten

I mai 2008 gjennomførte en del medarbeidere i Statens vegvesen region sør og Horten kommune en "workshop" for å se på:

- hvilke utfordringer og kvaliteter Horten har som sykkelby i dag
- hva vi ønsker å oppnå med en sykkelplan og hvilke fallgruver vi må unngå
- hvilke aktører bør involveres i arbeidet for å oppnå et best mulig resultat

Her følger en oppsummering av innspillene vedr. "dagens situasjon". Tanken var at denne kunne fungere som plukklister ved planlegging av arbeidet videre.

Vi ønsker å oppnå å:

- Løfte gjennomgående kvalitet i tilbudet
- Lage helhet og sammenheng
- Binde sammen bydelene; i dag mangler sammenhengende sykkelvegnett
- Lage sykkelplan som ser helhet, har sammenhengende ruter og gode/sikre kryssinger
- Lage løsninger som kan kombinere transportsykling og fritidssykling
- Lage krysninger og systemskifter som blir sikre og gjenkjennbare
- Skille tilrettelegging og skolesykling vs. transportsykling
 - raske ruter for erfarne syklist
 - trygge ruter for yngre/eldre syklist
- Skille fotgjengere og syklist i bynære strøk, med særlig vekt på kryssingspunkter

Dette er bra med å sykle i Horten:

- Kompakt by med korte avstander og konsentrert bebyggelse. (Dette bør gi muligheter for økt sykkelbruk)
- Mange syklist
- Hovedsakelig lett og flat topografi
- Tett rutenett av veger, lett å finne parallelle veger og lokalgater som egner seg uten spesielle tiltak
- Fint og parkmessig miljø i byen
- Mange fine tur-/sykkelruter og muligheter like utenfor sentrum i attraktive naturområder
- Godt grunnlag i eksisterende gang- og sykkelanlegg
- Fine og varierte opplevelser langs nasjonal sykkelrute nr.1
- Nærhet til sjøen og fine kulturkvaliteter

Dette er mindre bra med å sykle i Horten:

- Mangler sammenhengende hovedsykkelnett
- Mye blandet trafikk (gang/sykel; særlig i sentrum er det konflikt og trangt)
- Mange systemskifter og vanskelige kryssinger
- En del sykkelstier mangler, særlig for transportsyklist
- Behov for å utbedre en del kryss
- Behov for å rydde opp i lesbarhet
- Mange steder, særlig i Storgata og Torggata, er det smale veggvernsnitt, som gjør det vanskelig å få til gode løsninger
- Skilt for sykkelvegvisning mangler flere steder
- Mangler sykkelstier for Strandpromenaden
- Manglende lenke langs riksveg (Rv) 19 Hortensveien, langs Rv 306 til Skoppum og langs rv 310 Torggata
- Dårlig drift og vedlikehold av gang- og sykkelarealer

2.2 Sykkeldata for Horten

Den nasjonale Reisevaneundersøkelsen 2005 viser at Horten er den Vestfoldbyen som har mest miljøvennlig transportmønster (har ikke data for Holmestrand). Dvs. med høyest andel reiser til fots, pr sykkel, tog og buss, og lavest andel med bil. Se fig. 1.

Sykkelandelene er i Horten 9,5%, Tønsberg 7,3%, Sandefjord 4,4% og Larvik 5,9%.

I Horten finnes automatiske sykkelstilleplasser i Holtandalen og i Storgata. Disse viser at i 2007-08 syklet nesten dobbelt så mange i Storgata som i Holtandalen. I Storgata var det i 2008 i gjennomsnitt 332 syklist hver dag gjennom hele året og 488 syklist hver dag om sommeren.

Iht. tellingene for 2007-08, går sykkeltrafikken ned!

Dersom dette er en generell tendens for sykling i Horten, vil det både være en utfordring mhp. mål om økt sykkeltrafikk, og det vil være begrunnelse for forbedringstiltak!

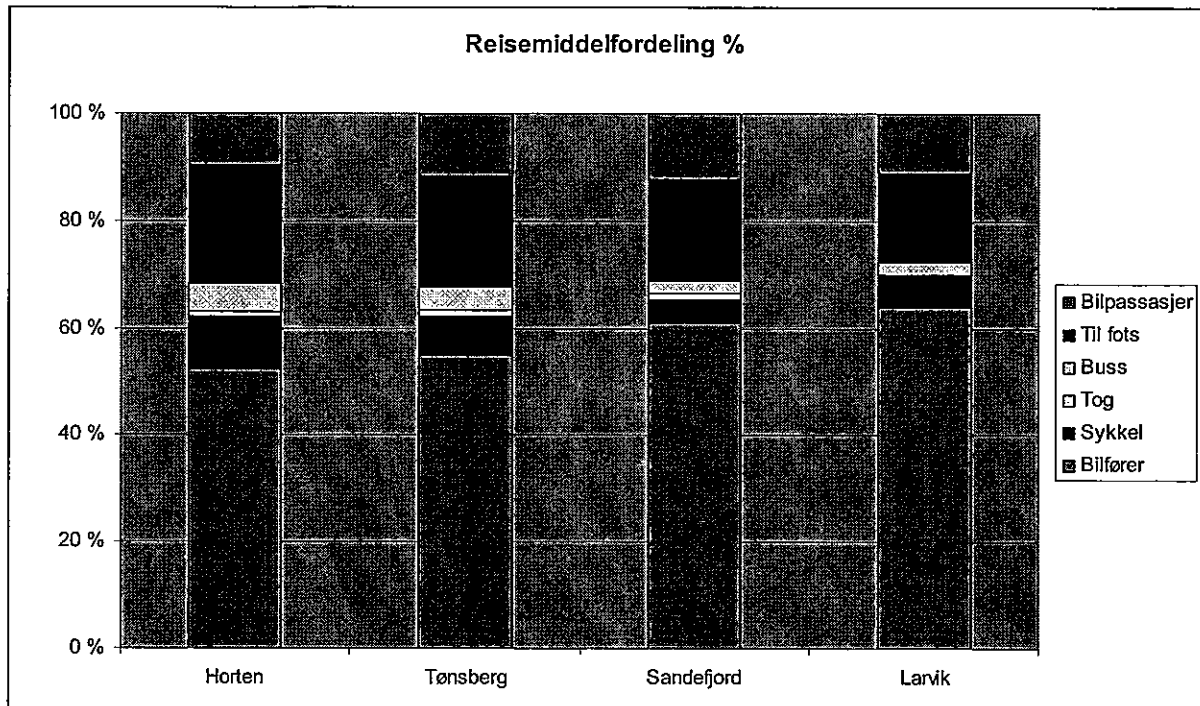


Fig. 1

3 Planambisjon

3.1 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet ønsker å bruke 2,6 milliarder kroner i løpet av en 10-års periode for å oppnå et sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder i Norge.

Statens vegvesen har fått et særlig ansvar for å fremme og samordne arbeidet for økt sykkelbruk. Ansvaret omfatter ikke bare bygging av sykkelveger, men også tiltak som skilting og sykkelparkeringsplasser.

Det er en vedtatt målsetting for vegvesenet å planlegge og å bygge tiltak som kan fremme sykkelbruken. I vegvesenets sykkelstrategi for region sør skal alle tettsteder (mer enn 5000 innbyggere) ha ferdig sykkeltrafikkplan innen 1.1.2013.

Dette dokumentet er starten på arbeidet med å utarbeide en sykkeltrafikkplan for Horten.

En kommunedelplan for sykkeltrafikk vil være et godt virkemiddel for å sette fokus på sykkelbruken i Horten kommune. Ved å gjennomføre en kommunedelplanprosess, vil ulike institusjoner og personer bidra til bred prosess som sikrer et solid produkt.

Sykeltrafikkplanen vil danne grunnlaget for fysisk tilrettelegging av sykkeltiltak i Horten. Planen vil vise sykkelruter (hoved- og lokalruter), løsningsprinsipper, og konkretiserer nødvendige tiltak for å bedre forholdene for syklistene. Sluttproduktet vil være grunnlag for fremtidige prioriteringer av sykkeltiltak i Horten kommune.

3.2 Planområdet

Kommunedelplanen tar sikte på å omfatte følgende områder:

- Horten by
- Kirkebakken og Høgskolesenteret på Bakkenteigen
- Sykkeltraseer/sykkelmuligheter til Skoppum (jernbanen), Åsgårdstrand og Nykirke

Planområdet er i hovedsak vist med kart på forsiden av planprogrammet.

3.3 Planprosessen

Planprogrammet skal orientere omgivelsene om at det utarbeides en kommunedelplan etter reglene i plan- og bygningsloven. Ved å komme i dialog med befolkningen og brukerne av dagens sykkelanlegg, er ønsket utbytte at det kommer:

- innspill om sykkeltraseer, snarveier og andre innspill som kan bidra til en bedre plan
- innspill om miljømessige og/eller landskapsmessige forhold som kan berøre traseene

3.4 Mål

I kommuneplanarbeidet skal det utarbeides visjon og mål for sykkeltrafikk i Horten.

Foreløpig forslag:

Visjon:

Det skal være trygt og attraktivt å sykle i Horten og Horten skal være den beste sykkelbyen i Vestfold

Målsetninger:

- Horten skal opprettholde sin posisjon som Vestfolds beste sykkelby i de neste reisevaneundersøkelsene (som gjennomføres ca. hvert 4.år, dvs. i ca. 2013 osv.)
- Sykkelandelen skal være 13 % innen 2013
- Sikre arealer til fremtidig utvikling av et sammenhengende hovedvegnett for sykkel
- Være et beslutningsgrunnlag for fremtidige prioriteringer

3.5 Plantema

Sykkeltrafikkplanen skal:

- Vise et sammenhengende, trafiksikkert, miljøvennlig og effektivt sykkelhovednett. (naturlig nok vil dette bli mest finmasket i/nær sentrum)
- Vise hvilken side av hovedveg sykkeltilbudet skal ligge på
- Vise løsninger med potensial for å tåle stor økning i sykkelbruken
- Vektlegge sykling t/r arbeid kontra t/r skole
- Kartlegge behov for sykkelparkering og prinsipper for sykkelvegvisning (skilt)
- Omtale drift og vedlikehold med følgende prinsipper; høyest standard på de mest brukte traseene

Som en del av prosessen med å velge alternative løsningsprinsipper, og før et planforslag blir ferdig, vil det bli gjennomført en risikovurdering. Hensikten er å framskaffe tilstrekkelig informasjon om konsekvenser av ulike løsninger til å gjøre bevisste valg med hensyn til risiko. Det overordnede målet er å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken.



4 Forholdet til annen planlegging

4.1 Rikspolitiske retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging:

Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Sykkel som transportform skal vektlegges der det ligger til rette for det.

4.2 Forholdet til plan- og bygningsloven

Ny plan- og bygningslov ble iverksatt 1. juli 2009.

I følge plan- og bygningsloven § 4-1 skal det i alle regionale planer og kommuneplaner, utarbeides et *planprogram* som grunnlag for planarbeidet. Planprogrammet skal gjøre rede for planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, samt opplegg for medvirkning. Planprogrammet skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart.

Plan- og bygningslovens § 1-1 krever at prinsippet om *universell utforming* (dvs. tilgjengelighet for alle) skal ligge til grunn for planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak.

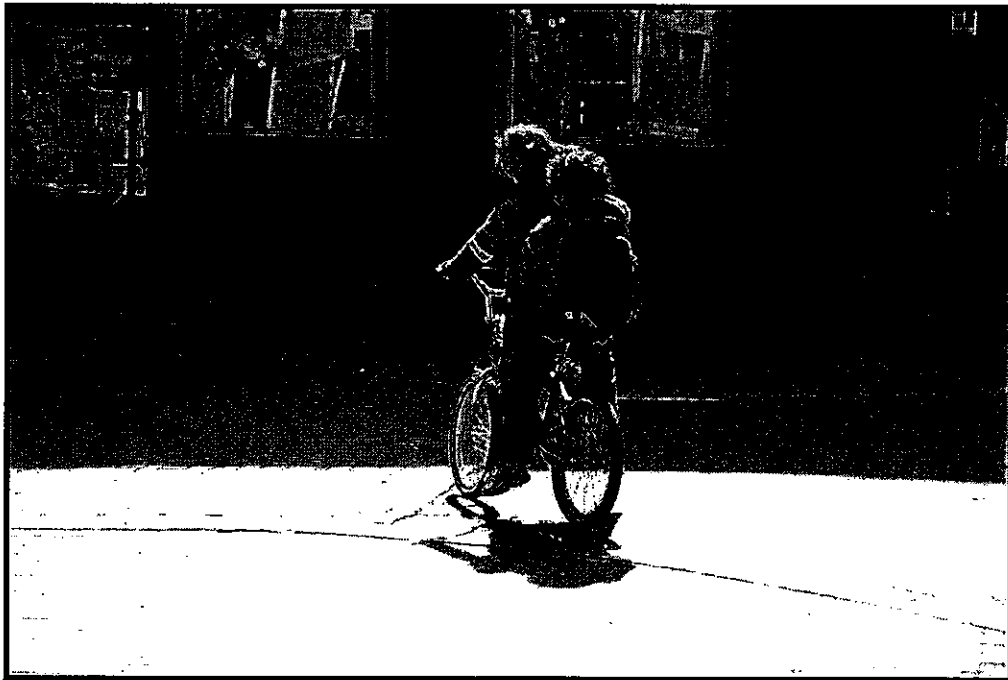
Sykkeltrafikkplanen vil tilstrebe universell utforming.

4.3 Regional sykkelstrategi

Statens vegvesen har i utarbeidet en Regional sykkelstrategi for region sør. Regional sykkelstrategi tar utgangspunkt i Nasjonal sykkelstrategi, som igjen er en del av Nasjonal transportplan 2010-2019.

Hovedmålet i Regional sykkelstrategi er å gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle for alle, med følgende delmål:

- Sykkeltrafikken skal utgjøre minst 8 prosent av alle reiser
- I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken doubles
- 80 prosent av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen



I 2001 var tallet for antall sykkelreisende i Norge 4 prosent. I 2005 hadde andelen økt til 5 prosent. Vegvesenet ønsker å videreføre den utviklingen, og etterstreber en sykkelandel på 8 prosent. Det nevnes at et mål på 8 prosent er realistisk. For å nå dette "forutsettes det at det legges til rette for økt sykling både i og utenfor byene.

I byer og tettsteder bør sammenhengende hovednett for sykkel fortsatt prioriteres. Utenfor byer og tettsteder bør hovedvekten legges på skoleveg og sykkelturisme ". Det pekes på at potensialet for økt sykkelbruk er størst i byer og tettsteder hvor over 60 prosent av befolkningen bor (tettsteder med mer enn 5000 innbyggere).

Det videre arbeidet med kommunedelplan for sykkeltrafikk vil derfor ha som hovedfokus at det legges til rette for et sammenhengende hovednett for sykkel. Hovedmålgruppen er transportsyklisten (arbeidsreisende), da potensialet for økt sykling er størst for denne gruppen. Det er også blant transportsyklistene at helsegevinsten anses størst, samtidig med at reduksjon i biltrafikk kan oppnås dersom denne gruppen går over fra bil til sykkel.

4.4 Kommuneplanen – arealdel og samfunnsdel

Kommunestyret vedtok i juni 2007 både gjeldende kommuneplan og kommunedelplan for Horten sentrum.

Begge planene gir en rekke rammer for utviklingen av Horten som "sykkelby".

Kommuneplanen nevner blant annet følgende samferdselstiltak;

- Ny Rv 306 Kirkebakken – E18 (blir ferdig i 2009)
- Ny vegtrase for Rv19 er foreslått lagt i tunnel vest for bebyggelsen på Kirkebakken

Følgende gang- og sykkelveger (GS-veger) vil bli gjennomført i neste planperiode:

- a) Apenes - Horten sentrum
- b) Kirkebakken – Sande
- c) Sande – Skoppum

Nye gang- og sykkelveger langs sidesporet fra Skoppum til Horten. Jernbanens sidespor er foreslått endret til planlagt GS-veg.

I planperioden skal det arbeides for å få realisert følgende GS-veger, i prioritert rekkefølge:

- d) Fra Nykirke til Vegge
- e) Fra Nykirke til Rygland
- f) Fra Kopstadkrysset til Re grense

Kommunedelplan for Horten sentrum nevner bla.:

- arealbruk generelt, og bla. urban sentrumskerne med høyere utnyttelse
- sykkelbyen – tiltak utvikles og fremmes i egen sak
- miljøprioritert gjennomkjøring med 30-sone i Torggata fra Torget til Ollebakken, fra Torget til Oregata, på del av Strandpromenaden,
- gang- og sykkelveg fra ferjekaia til Kanalen
- parkeringsnormer, bla med krav om etablering av sykkelparkering ved ny boligbygging

4.5 Reguleringsplaner/andre planer

Gjeldende planer:

- Trafikksikkerhetsplan for Horten (vedtatt 18.6.2007)
- Sikring av myke trafikanter i Horten
- Trafikkanalyse laget i forbindelse med kommuneplanen
- Kommuneplanen
- Kommunedelplan (KDP) for sentrum
- Reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs rv 310 til Skoppum
- Nasjonal og regional sykkelstrategi (hos SVV).

Pågående planarbeid:

- Reguleringsplaner for havneområdet (privat plan)
- Karljohansvern (utvidet skole) mfl.

Kommende planarbeid:

- Gang- og sykkelveg langs jernbanelinja fra Kirkebakken til sentrum (langs rv 19)
- Revisjon av kommuneplanen (starter i 2009, tenkes ferdig v/ årsskiftet 2010-11) mfl.
- Miljøgate Kirkebakken

Aktuelt kommende planarbeid:

- Reguleringsplan for gang- og sykkeltilbud mellom Skoppum (jernbanestasjon) og høgskoleområdet på Bakkenteigen.
- Bedre kollektivtilbud for Skoppum – høgskoleområde – sentrum.

Reguleringsplan for nytt gang- og sykkeltilbud mellom Skoppum (jernbanestasjon) og høgskoleområdet på Bakkenteigen, kan bli aktuelt. Det er også behov for bedre kollektivtilbud for strekningen Skoppum – høgskoleområdet - sentrum.

5 Informasjonsgrunnlag

5.1 ATP-modellen

ATP er forkortelse for areal- og transportplanlegging. ATP-modellen er et planverktøy som er utviklet for å beregne sammenhenger mellom arealbruk og transportsystem. Det kan foretas beregninger for ønsket trafikantgruppe - fotgjengere, syklist, kollektivtrafikanter og bilister.

ATP-modellen er brukt i Horten for å beregne hvilke strekninger som har størst potensial for sykkeltrafikk. Beregningene er gjort ut fra hvor folk bor og arbeider, et definert vegnett (med snarveier som kan benyttes av syklist) og stigninger i terrenget.

Beregningene er gjort på grunnkrets nivå. Dvs. at alle i en grunnkrets forutsettes å bo i "tyngdepunktet" i grunnkretsen og sykler dertil og derfra.

Dette gir ganske grove beregninger, men de er likevel til hjelp når man skal prøve å finne ut hvilke strekninger som bør være med i et sammenhengende sykkelvegnett

Det er viktig å være klar over at beregningene bare er tilnærminger til hva som skjer i virkeligheten! Modellen tar ikke hensyn til attraktiviteten til rutene, annet enn stigning/ fall og reisetiden.

Kart med resultat fra bruk av ATP-modellen, legges fram sammen med planprogrammet.

5.2 Registreringer i planprosessen

Dersom det i planarbeidet vurderes å være behov for det, kan det være aktuelt å skaffe mer viten om dagens sykkeltrafikk i Horten; hvor sykler man?, hvor mye?, hvilke problemer finnes og hvor er disse? mm.

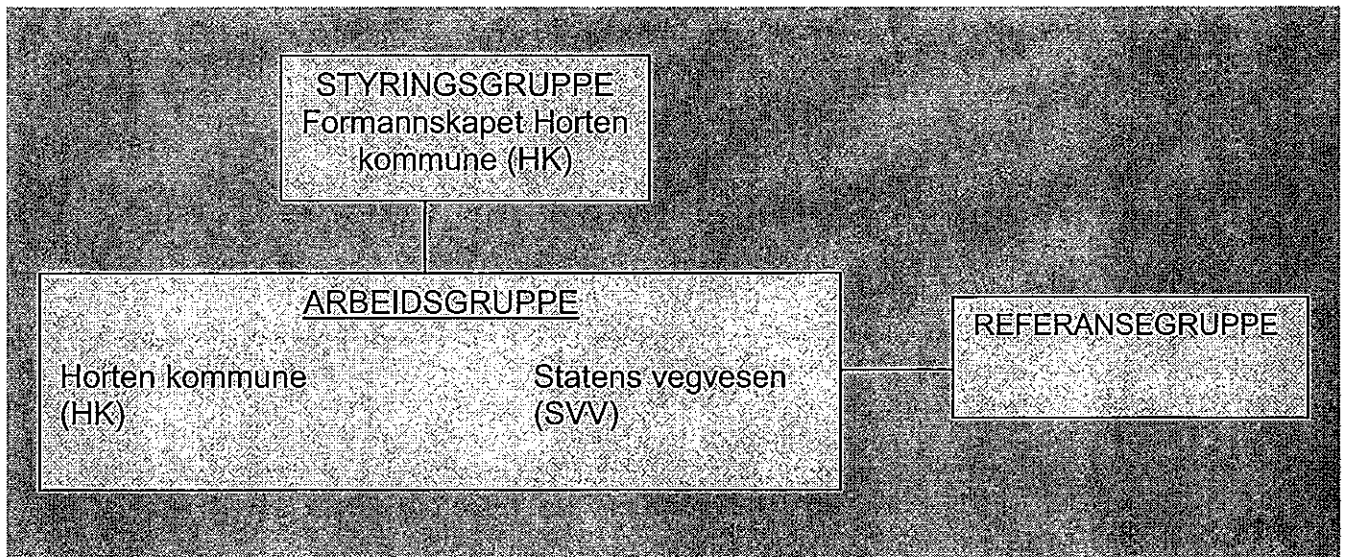
Registreringer kan gjøres f.eks. via tellinger, intervju av syklende, epost-spørreundersøkelse hos kommunen og noen større bedrifter, mm.

6 Samarbeid

Horten kommune er planmyndighet og Statens vegvesen er prosjektleder for planarbeidet. Planarbeidet vil skje i nært samarbeid med andre parter, jfr. pkt 6.2.

6.1 Organisering

Hensikten med organiseringsmodellen og arbeidsprosessen er å både involvere bredt og arbeide effektivt og med god kvalitet. Planlagt organisering er vist under:



Styringsgruppe:

Oppgaver: Sikre legitimitet og beslutningsmyndighet. Forankring mot kommunestyret.

Medlemmer:

- Formannskapet i Horten kommune (HK)

Arbeidsgruppe:

Oppgaver: Arbeidsgruppen utfører prosess og produksjon

Medlemmer:

- Marit Synnes Lindseth (HK)
- Tore Rolf Lund (HK)
- Trond Håvard Malvåg (HK)
- Øyvind Søfteland (SVV)
- Martin Mikaelson (SVV)
- Kari Floten (SVV)
- Sigrun Ringvold Børresen (SVV)

Referansegruppe:

Oppgaver: Referansegruppen skal gi innspill til arbeidsgruppen, og bidra til forankring utad.

Mulige medlemmer:

- HK – Park og idrett
- HK – Kultur
- Turistkontoret
- SVV – Lars Olav Farstad
- Høgskolen (Bakkenteigen)
- Syklistenes Landsforening (SLF)
- Horten og omegns Cykleklubb
- Horten Industripark
- Horten Handelsstand
- Naturvernforbundet
- Vestviken kollektivtrafikk
- En skole?

Arbeidsgruppa vil ha jevnlig kontakt med referansegruppa.

6.2 Informasjon og kommunikasjon

Det vil bli laget en kommunikasjonsplan for planarbeidet, iht. Statens vegvesens kommunikasjonsstrategi.

Kommunikasjonsmål; forslag:

- Informere aktivt om planarbeidet; ved oppstart og underveis i prosessen
- Sikre medvirkning og innhente innspill fra brukerne
- Skape forståelse for planen; Hvorfor den lages, viktighet, virkninger mm.
- Bidra til økt sykling i Horten

Kommunikasjonsprinsipper; forslag:

- All informasjon skal være åpen; møtereferat mm. legges på nett
- Legge opp til kommunikasjon (toveis), ikke bare informasjon (enveis)
- Informere aktivt, bla. ved å legge ut informasjon på Horten kommunes nettsider hver gang det skjer endringer i prosjektet, og minimum hver måned
- Det ønskes direkte innspill til planarbeidet
- Innspill skal kunne sendes direkte via nettsidene

Noen målgrupper:

Arbeidsreisende og studenter ("transportsyklister"), lokale media, lokalpolitikere, næringslivet/ arbeidsgivere/ bedrifter, transportnæringen, kollektivselskap, bilister, skoler

Prosess; kommunikasjon/ medvirkning:

Se pkt. 7.

Innspill fra høringer og åpne møter vil bli registrert og vurdert, og planforslag justeres underveis ettersom gode innspill dukker opp.

Kommunedelplan vedtas av kommunen, unntatt ved innsigelser. Ved evt. innsigelse, vedtas planen i departementet. Planvedtaket vil bli gjort kjent.

7 Fremdriftsplan

Statens vegvesen og Horten kommune har i tiden februar – september 2009 diskutert premissene for planarbeidet og utarbeidet planprogrammet.

Det legges opp til følgende framdrift videre:

<u>Tid</u>	<u>Aktivitet</u>
19. oktober 2009	Planprogrammet legges frem for Formannskapet i Horten kommune
20. oktober	Planoppstart og innkalling til åpent møte varsles
20.okt. – 12.des.09	Offentlig høring av forslag til planprogram
10. november	Åpent møte om planprogrammet
nov. – des.-09	Planprogrammet justeres ut fra merknader i åpent møte og høringen
januar-2010	Horten kommune behandler/ vedtar planprogrammet
januar - medio april	Arbeidsprosess kommunedelplan/ sykkeltrafikkplan
februar/ mars	Åpent møte for å få ideer og innspill til planarbeidet
mars/ april	Risikovurdering av løsninger og konsekvenser
juni	Horten kommune vedtar å legge ut kommunedelplan-forslag til høring
juni – august	Offentlig høring
august	Åpent møte i forbindelse med høringen
august – september	Planforslaget justeres ut i fra innkomne merknader
oktober 2010	Horten kommune vedtar kommunedelplan/ sykkeltrafikkplan

8 Referanser

Skriftlige

Stortingsmelding nr. 16 (2008-2009), *Nasjonal transportplan 2010-2019*.

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2007), *Nasjonal sykkelstrategi*.

Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2010-2019.

Statens vegvesen Region øst (2007), *Hovednett for sykkel 1-2-3*.

Statens vegvesen Region sør (2009), *Regional sykkelstrategi*.

Internet

www.atpmodell.no

www.horten.kommune.no

www.lovdatabank.no

www.ssb.no