
Saksnr: 2020/36671-12
Saksbehandlar: Eva Margaretha Ørmen
Vinjevoll

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		12.01.2021
Fylkesutvalet		19.01.2021

Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 - Løypemelding og hovudmål

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet rår til at hovudmålet for Regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland er «Vestland skal ha eit trafikksikkert og framtidretta transportsystem som legg til rette for berekraftig mobilitet og samfunnsutvikling».
2. Fylkesutvalet sluttar seg til framdriftsplanen slik den er skissert i saksframlegget.

Samandrag

Fylkesrådmannen legg med dette fram løypemelding om utarbeiding av Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 (RTP). Saka skisserer arbeidet som er gjort, og vidare framdrift. Saka trekker fram dei store utgreiingane og skisserer korleis fylkesrådmannen arbeider med dei. Fylkesrådmannen ber med dette om tilslutning til vidare arbeid med plandokumentet slik det er skissert. Samstundes påpeiker fylkesrådmannen at endeleg vedtaksmynde for RTP 2022 - 2033 er lagt til Fylkestinget, som vil få planen til endeleg handsaming i desember 2021.

Saken inneheld ein diskusjon om målformulering, og fylkesrådmannen rår til at hovudmålet til RTP skal vere «Vestland skal ha eit trafikksikkert og framtidretta transportsystem som legg til rette for berekraftig mobilitet og samfunnsutvikling».

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I PS 154/2020 vedtok fylkesutvalet planprogrammet til Regional transportplan. Planprogrammet set rammene for arbeidet med Regional transportplan og i denne saka legg fylkesrådmannen fram løypemelding for det vidare arbeidet. Formålet med saka er å sikre politisk eigarskap og gje retning for det vidare arbeidet.

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har samordningsansvaret for planlegging og økonomiforvaltning innan fylkeskommunen sitt ansvarsområde.

Fylkesutvalet skal ivareta samfunnsutviklarrolla ved mellom anna å sjå følgjande oppgåver i eit regionalt heilskapsperspektiv:

- Klima, miljø og berekraft.
- Internasjonalt arbeid.
- Folkehelse.
- Eigarskap.
- Regional planstrategi og regionale planar.
- Kommunale og statlege planar.
- Tannhelse.

Vurderingar og verknader

Økonomi:

Saka har ingen konsekvensar for økonomien, men ferdig RTP vil legge føringar for framtidig pengebruk. Hovudmålet til RTP legg opp til å bidra til meir berekraftig mobilitet. Med berekraftig meiner vi både økonomisk berekraft, berekraft for klima og miljø, samt sosial berekraft.

Klima:

Saka har ingen konsekvensar for klima, men ferdig RTP vil legge føringar for framtidige samferdselsprosjekt. Hovudmålet til RTP legg opp til å bidra til meir berekraftig mobilitet. Med berekraftig meiner vi både økonomisk berekraft, berekraft for klima og miljø, samt sosial berekraft.

Folkehelse:

Saka har ingen konsekvensar for folkehelse, men ferdig RTP vil legge føringar for framtidige samferdselsprosjekt. Hovudmålet til RTP legg opp til å bidra til meir berekraftig mobilitet. Med berekraftig meiner vi både økonomisk berekraft, berekraft for klima og miljø, samt sosial berekraft.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Forslag til hovudmål i RTP bygger på måla i Utviklingsplan for Vestland 2020 - 2024.

Konklusjon

Fylkesrådmannen legg med dette fram løypemelding om utarbeiding av Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 (RTP).

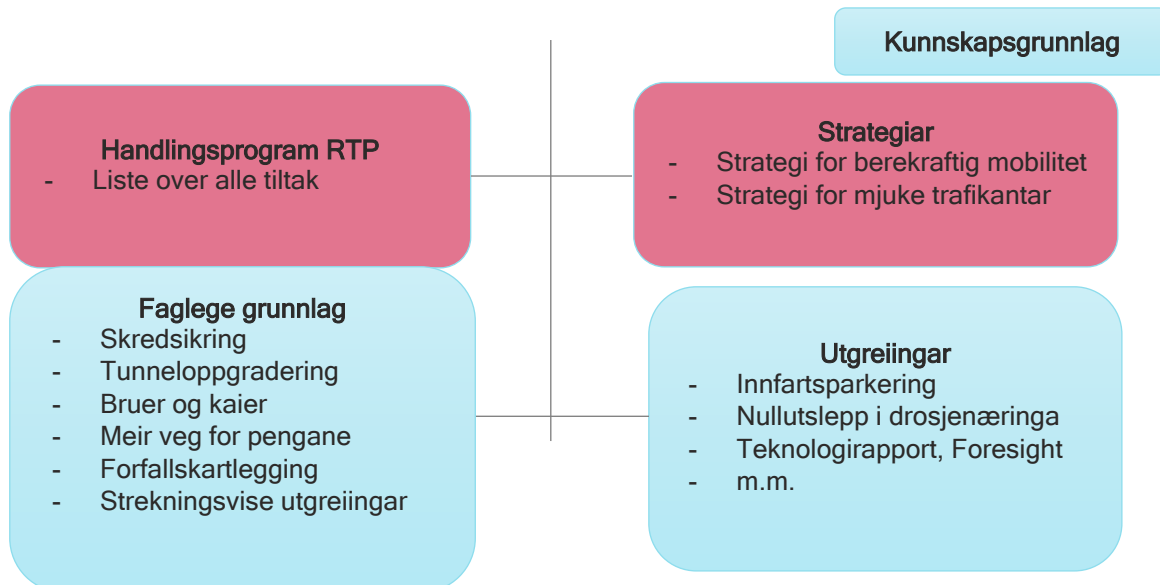
Saka skisserer arbeidet som er gjort, og vidare framdrift. Saka trekker fram dei store utgreiingane og skisserer korleis fylkesrådmannen jobbar med dei.

Saken inneheld ein diskusjon om målformulering, og fylkesrådmannen rår til at hovudmålet til RTP skal vere «Vestland skal ha eit trafikkikkert og framtidretta transportsystem som legg til rette for berekraftig mobilitet og samfunnsutvikling».

Struktur

Strukturen i RTP er skissert i figuren under. Hovuddelen av politikktutforminga skal skje i dei rosa boksane, medan dei blå boksane skal gje grunnlaget for politikktutforminga og handlingsprogrammet.

Regional transportplan for Vestland 2022
- 2033



Figur 1: Strukturen til Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

I RTP vil hovudtyngda av politikken innan samferdselsfeltet i Vestland fylke ligge. Her skal det stå korleis vi skal prioritere mellom ulike prosjekt i Vestland. RTP har ei rekkje underdokument som samla sett utgjør underlaget for prioriteringane og eit handlingsprogram.

Kunnskapsgrunnlaget er digitalt og vil bli lagt ut på Vestland fylke sine nettsider når det er klart. Det inneheld fakta om transportsystemet i Vestland, inkludert reisevanar, klimagassutslepp, kartdata om Vestland og ulike demografiske trekk som kan påverka transportbehovet i fylket.

Handlingsprogrammet til RTP skal innehalde ei liste over alle tiltak som skal gjennomførast, i prioritert rekkefølge. Prioriteringskriteria som er definert i RTP legg grunnlaget for rekkefølgja. Tiltak som skal inn er både investeringstiltak og organisatoriske tiltak.

I samband med RTP skal det utarbeidast to strategiar. Strategiane skal peike ut vegval, satsingsområde og mål innan sine felt. Strategiane skal ikkje ha egne handlingsprogram, men handlingsprogrammet til RTP må også omfatte tiltak for gjennomføring av strategiane. Dei faglege underlaga skal danne grunnlaget for prioriteringskriteria på einskildtema.

I planprogrammet er det vist til ei rekke utgreiingsbehov, det vil seie område der fylkeskommunen har hatt behov for å hente inn kunnskap og gjere vurderingar og analyser. Alle utgreiingane er nemnd i plandokumentet, men nokre utgreiingar er så store at dei er lagt som egne vedlegg til RTP.

Hovudmål

Med bakgrunn i måla i utviklingsplanen vil fylkesrådmannen tilrå følgjande hovudmål for Regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland:

1. Vestland skal ha eit trafiksikkert og framtidretta transportsystem som legg til rette for berekraftig mobilitet og samfunnsutvikling

Bakgrunnen for målformuleringa er måla i utviklingsplanen for Vestland. Administrasjonen har tolka kva som er samferdselssektoren si rolle i høve til å nå dei måla.

Tabellen under viser korleis administrasjonen har sett måla i samheng med måla i utviklingsplanen.

Mål 1: Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg	Mål 2: Klima og miljø som premis for samfunnsutvikling	Mål 3: Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv i heile Vestland	Mål 4: Like moglegheiter til å delta i verdiskaping
Stikkord som er viktige for å nå måla			

Effektivt og framtidsretta	Berekraft	Trafikktrygging	Folkehelse
Næringslivet sine behov og varetransport	Redusere utslepp frå trafikken	Folkehelse	Trafikktrygging
Nyskaping/teknologi	Redusere utslepp ved bygging, drift og vedlikehald	God luftkvalitet	Legge til rette for deltaking for alle aldrar
Knytte regionsentera saman	Bremse nedbygging av viktige naturområde, naturtypar og landskap	Fysisk aktivitet/aktiv reiseveg	Enkle reiser og overgangar
Nullvekstmål i Bergensområdet	Samfunnsnyttig massehandtering	Tilrettelagt transport	
	Vedlikehald prioritert framfor nybygg		
	Klimatilpassing		

Tabell 1: Korleis knytte måla i utviklingsplanen for Vestland til samferdselsfeltet.

I tillegg ligg Nasjonal transportplan, Nasjonale forventningar til lokal og regional planlegging og berekraftsmåla til FN til grunn for arbeidet med målformuleringa.

Bakgrunn for val av administrasjonen si tilråding til målformulering

At transportsystemet skal vere berekraftig inneber tre dimensjonar - Sosial berekraft, økonomisk berekraft og berekraft innan miljø og klima. Sosial berekraft inneber at alle skal kunne delta i samfunnet og i verdiskapinga, for å kunne delta er ein avhengig av å kome seg dit ein skal. Økonomisk berekraft inneberer ei forsvarleg forvaltning av økonomiske ressursar. Berekraft innan miljø og klima inneber ein omstilling til låg- og nullutsleppsteknologi, klimatilpassing av infrastrukturen og godt samspel med naturen.

Eit framtidsretta transportsystem legg til rette for nyskaping og effektiv transport. Vi må då ta innover oss den teknologiske utviklinga og legge vegnettet og infrastrukturen til rette for nye former for transport. Eit framtidsretta transportsystem må også vere berekraftig. Vi skal legge til rette for ulike løysingar for ulike behov.

Eit trafikksikkert transportsystem inneber at vi skal tenke trafikktryggleik i alt vi jobbar med. Hovudmålet står opp under nullvisjonen om at ingen skal bli drepne eller hardt skadde i trafikken.

Hovudmålet tek innover seg at mobilitet er viktig for å utvikle samfunnet i ønska retning. I begrepet samfunnsutvikling ligg både folkehelse og verdiskaping. Folkehelse gjennom moglegheita til å delta i samfunnet, tilrettelegging for sykkel og gange, samt betra luftkvalitet og gode byar og tettstader. Verdiskaping gjennom tilrettelegging for næringslivet sine behov.

Andre ord som ikkje er med i formuleringa, men som likevel følgjer av målformuleringa:

Folkehelse er ikkje lagt inn som ein del av hovudmålet. Slik fylkesrådmannen ser det inneheld både berekraftomgrepet og samfunnsutvikling elementet folkehelse. Folkehelseoversikten trekk spesielt fram at kort pendlaravstand og lite transportbehov mellom målpunkt bidreg til at fleire kan delta lengre, uavhengig av livsvilkår. Kollektivtransport har også ein viktig sosial funksjon, eit fungerande kollektivsystem hjelper særleg dei gruppene som ikkje har eigen bil. Dette gjeld både i by og distrikt. Skredfare og utrygge vegar er også ei folkehelseutfordring, og må vurderast opp mot målsettinga om å få folk til å busette seg i heile fylket. Trygge omgivnader er også viktig for å ivareta mjuke trafikantar.

Eit effektivt transportsystem er viktig, men slik fylkesrådmannen ser det er dette dekt inn gjennom målet om at transportsystemet skal vere framtidsretta.

Smart/teknologisk er ikkje eit mål i seg sjølv, men eit middel for å nå måla. Teknologien kan bidra til å gjere mobilitet både tryggare, meir effektiv og meir miljøvenleg. Administrasjonen held no på med ei kartlegging av dei teknologiske trendane, og korleis Vestland kan legge til rette for og utnytte teknologien på best måte.

Særinteresser bør ikkje vere omtala i hovudmålet til RTP. Planperioden er 12 år, og med ein så lang tidshorisont er det viktig at hovudmålet ikkje legg føringar på enkeltprosjekt.

Plantema

Under presenterer fylkesrådmannen ei retning for kvart av plantema. Det vil kunne bli behov for justeringar undervegs i prosessen.

Fylkesvegnettet

Fylkesvegnettet skal vere trygt å ferdast på, dette er ei av dei viktigaste oppgåvene fylkeskommunen har. I tillegg skal vi finne smarte og klimavenlege måtar å både planlegge, bygge, drifte og vedlikehalde fylkesvegnettet. Grunna ein økonomisk krevjande situasjon vil vi som hovudregel prioritere vedlikehald og klimatilpassing framfor bygging av nye fylkesvegar. Vi skal ta i bruk ny teknologi og nye løysingar der dette er hensiktsmessig.

Faglege grunnlag for skred, tunnel, bru og kai

Administrasjonen arbeider med å få på plass faglege grunnlag for skredsikring, tunneloppgradering, vedlikehald av bruer og kaier. Desse faglege grunnlaga skal ligge til grunn for prioriteringane i handlingsprogrammet til RTP. Administrasjonen jobbar vidare med korleis desse skal sjåast i samanheng med dei strekningsvise utgreiingane og kartlegginga av viktige vegar for næringslivet. Fleire av dei faglege grunnlaga har allereie vore drøfta i hovudutval for samferdsel og mobilitet.

I PS 70/2020 i hovudutval for samferdsel og mobilitet la fylkesrådmannen fram ei sak om prinsipp for vidare arbeid med skredsikring. Arbeidet tek utgangspunkt i «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region Vest» (desember 2019) og prinsippa i vegnormalen «Håndbok N200 - 208 Sikkerhet mot skred». Skredpunkt med særskilt høg verdi på kriteria skredfare, trafikkmengd og lokale og regionale konsekvensar av stengd veg vil bli foreslått prioritert.

I PS 72/2020 i hovudutval for samferdsel og mobilitet la fylkesrådmannen fram ei sak om prinsipp for vidare arbeid med tunneloppgradering. Hovudutvalet stilte seg bak prioriteringskriteria som vart lagt til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet, med særskilt fokus på tunnelane med høg verdi på kriteria ÅDT, lengde og stigning.

I PS 97/2020 i hovudutval for samferdsel og mobilitet la fylkesrådmannen fram ei sak om prinsipp for vidare arbeid med handlingsplan for bru og ferjekai. Hovudutvalet stilte seg bak prioriteringskriteria om at bruer med høg skadeprioritet skulle særleg prioriterast, samt store bruer og bruer med spesielt vedlikehaldsbehov. Av ferjekaier skal kaier som står i fare for å verte stengt på grunn av manglane vedlikehald prioriterast.

Trafikktrygging

Trafikktrygging er eit gjennomgåande tema i RTP. Administrasjonen har sett i gong eit arbeid med eit handlingsprogram for trafikktrygging. Arbeidet konsentrerer seg i stor grad om korleis fylket skal nå etappemålet om maksimalt 44 drepne og hardt skadde på vegane i Vestland innan 2030. Handlingsprogrammet skal mellom anna følgje opp tilstandsmål og fylkeskommunale tiltak i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikkikkerhet på veg (2018 - 2021)*. Handlingsprogrammet vil vere fylkeskommunen sitt viktigaste verktøy for å utdøva ansvaret etter vegtrafikklova §40a om å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikktryggleiken i fylket.

Strekningssvise utgreiingar

Med grunnlag i resultat frå pågåande arbeid med faglege grunnlag frå skred, tunnel og bru, kai - skal strekningssvise utgreiingar foreslå tilrådingar på regionalt viktige gjennomgåande fylkesvegstrekingar. Dette med omsyn til forventna behov frå næringsliv og regional utvikling i Vestland. Utgreiingane vil være ei digital framstilling av rapport og søkbare temakart.

Mobilitet og kollektivtransport

I plantema mobilitet og kollektivtransport vil hovudfokus vere berekraftig transport og tryggleik. Det skal vere trygt å ferdast, også som mjuk trafikant. Gjennom strategi for berekraftig mobilitet vil vi sette retning for eit berekraftig og samanhengande mobilitets- og kollektivtilbod i Vestland.

God mobilitet er også med på å stø opp under satsinga på folkehelse. Det er viktig for at alle skal kunne ta del i verdiskapinga og kunne delta på ulike arenaer.

Strategi for mjuke trafikantar

Strategien skal omtale dei fylkeskommunale verkemidla for å få fleire til å gå og sykle. Den skal også omtale når og korleis vi skal prioritere bruken av dei fylkeskommunale verkemidla. Det inneber at vi må omtale bygging, vedlikehald og drift av anlegg, men også at den skal omtale dei mjuke tiltaka som europeisk mobilitetsveke, sykkelbyavtalar med meir.

Føremålet med strategien for mjuke trafikantar er at fleire skal gå og sykle i staden for å nytte bil. Strategien legg opp til to satsingsområde

- Barn og unge
- Mjuke trafikantar i byar og senter og tettstader

Elevreiser

Fylkeskommunen har sett i gang eit arbeid med å hente inn informasjon om elevar i barne- og ungdomskulen sine reisevanar på skulevegen. Arbeidet inneber både ei kartlegging av elevar sine reisevanar, samt at vi har henta ut data frå Skyss sine system om kor mange som har rett på skuleskyss. Førebelse resultat viser at det vi ligg langt bak den nasjonale målsettinga om at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til skulen. Elevreiser vil vere eit tema i strategi for mjuke trafikantar.

Skreddarsyddde reisetilbod og skuleskyss

Administrasjonen utarbeider oversikt og hentar inn erfaringar frå skreddarsyddde reisetilbod og pilotar frå heile landet. Ulike tilbod blir definert og sett opp mot ulike målgrupper og geografiar. Det blir lagt særleg vekt på born og unge som målgruppe, og deira reisebehov utover reisa til og frå skulen. Slik blir denne utgreiinga kopla saman med utgreiingsbehova om skuleskyss. Her ser ein på kva tilbod born og unge får gjennom den lovfesta retten til skuleskyss, og korleis ein særleg gjennom skreddarsyddde tilbod betre kan dekke behovet born og unge har til fritidsreiser. Resultata vil bli brukt inn i revisjon av kollektivstrategien.

Strategi for berekraftig mobilitet

Skyss har fått oppdraget med å utarbeide eit strategisk styringsdokument som skal vere ein revisjon av gjeldande kollektivstrategi for Hordaland, ta inn over seg nye trendar, kollektivfaglege utfordringar i heile Vestland, i tillegg til nye behov knytt til at to fylke er slått saman til ein større region.

Arbeidet er starta opp og har fastsett foreløpig fire sentrale innsatsområde: Den reisande, Transporttilbodet, Digital transformasjon og Samarbeid og forretningsmodell. Det føreligg eiga sak om dette arbeidet i same møte.

Kollektivtransport på sjø

Det er gjennomført mange utgreiingar og presentert ulike konsept kring tema båttransport og teknologi, energibruk, utslepp, kapasitet m.v. Det blir no gjort ei kartlegging av utgreiingane som er gjort av kollektivtransport på sjø, til dømes i Bergen kommune, frå andre kommunar og frå ulike kommersielle aktørar/klynger. Det vil bli strukturert og kategorisert ulike typar driftskonsept med vekt på formål, konsept, reisebehov, tidsperspektiv, brukargruppe, næringsliv og reiseliv. Ein skal i tillegg sjå konseptta opp mot prinsipp og prioriteringar i revisjonen av kollektivstrategien.

Drosje

Frå 1.november 2020 trådde endringane i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften i kraft. Vestland fylkeskommune starta allereie januar 2020 med å følgje opp og kartlegge drosjemarknaden. Administrasjonen har sidan 1.november 2020 identifisert 10 kommunar som er i faresona for dårleg drosjetilbod.

Administrasjonen held også på med ei utgreiing om korvidt det er teknisk mogleg og økonomisk forsvarleg å innføre krav til nullutslepp til drosjenæringa i nord-delen av Vestland. Utgreiinga skjer i tett dialog med næringa. Forskriften vert sendt på høyring til drosjenæringa og kommunane i februar 2021. I følgje regelverket er overgangstida på minimum fire år.

Miljøløftet

For plantema Miljøløftet ønskjer administrasjonen at RTP vidarefører nullvekstmålet som er hovudmålet i avtalen mellom staten, kommunane og fylkeskommunen.

Byutgreiing

I samband med utgreiingsbehovet *sikra mobilitet og samstundes oppnå nullvekst innanfor heile avtaleområdet* skal byutgreiinga frå 2017 reviderast. Byutgreiinga skal modellere ulike transportformer og verkemiddel for korleis vi kan nå nullvekstmålet utan at det skal redusere mobiliteten til innbyggjarane i avtaleområdet. Byutgreiinga vil vere klar 15.februar. Den vil vere noko enklare i formen enn tidlegare byutgreiingar.

Framkome og finansiering av kollektivtrafikken

Det vert også arbeida med å kartlegge ulike framkometiltak for kollektivtrafikken, og kvar dei ulike verkemidla bør nyttast. Gjennom midlar frå KMD skal vi også sjå på ulike verknader av korona for kollektivsystemet vårt, inkludert eit scenarie med varig låge billettinntekter og moglege alternative finansieringskjelder.

Innfartsparkering

I PS 93/2020 i hovudutval for samferdsel og mobilitet la fylkesrådmannen fram ei sak om betalingsløysingar på innfartsparkeringane i bynære område. Saka vart utsett. I samarbeid med Miljøløftet vil administrasjonen utarbeide eit forslag til strategiske retningslinjer for fagområdet innfartsparkering innanfor heile avtaleområdet. Det føreligg eiga sak om dette arbeidet i same møte.

Finansiering

I plantema finansiering legg administrasjonen vekt på korleis vi skal jobbe for å nå hovudmålet, gitt dei knappe økonomiske ressursane vi har til rådighet. Plantema har som mål å finne løysingar som kan bidra til målsettingar i heile planen.

Meir veg for pengane

Det er nasjonale forventningar og målsettingar om at vi skal få meir att for dei pengane vi investerer. Administrasjonen jobbar med eit fagleg grunnlag for meir veg for pengane. Ein viktig del av arbeidet er å kartlegge handlingsrommet. Det vert jobba med å kartlegge handlingsrommet både når det gjeld handsaming av fråvik frå vegnormalen, val av vegstandard og i prosjektfasen. Administrasjonen jobbar også med å vurdere buken av nye kontraktsformar for entreprisar.

Spleiselagsfinansiering / Samfinansiering

Det vert også arbeidd med å vurdere strategi for bompengefinansiering og anna samfinansiering. I første rekkje gjeld dette bompengefinansiering, men det er også teke opp andre tema som kommunal og privat delfinansiering og utbyggingsavtalar.

Ferjeavløysing

I RS 63/2020 i hovudutval for samferdsel og mobilitet orienterte fylkesrådmannen utvalet om status og konsekvensar av endringane i retningslinjene for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer.

Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD) har no fastsett nye retningslinjer for ferjeavløysingsmidlar. Fylkeskommunen har bedt KMD om å oppdatere anslag på midlane for dei einskilde prosjekta. Ferjeavløysingsprosjekt KMD har ikkje lagt fram forslag til rentekompensasjonsordning, difor har vi ikkje oversyn over dei endelege kompensasjonsnivået for ferjeavløysingsprosjekt. Ytre Steinsund bru (Sak 155/2020) vart vedteke i fylkestinget 16.12.2020.

Nasjonale ansvarsområde

I plantema Nasjonale ansvarsområde ønsker administrasjonen å forankre prioriteringane til Vestland fylke når det gjeld tema som staten har ansvar for. RTP skal også omtale korleis fylkeskommunen skal jobbe for å få realisert desse prioriteringane. Formålet med arbeidet er at Vestland fylkeskommune skal ha gjennomslagskraft for statlege infrastrukturprosjekt og for rammevilkår tilpassa Vestland sine utfordringar innan samferdsel. Framtidig struktur for samhandling med Statens vegvesen må også avklarast.

Fram mot vedtak av ny Nasjonal transportplan jobbar administrasjonen med utgangspunkt i vedtaket som blei fatta i fylkestinget i mai 2020, PS 24/2020, om prioriteringar av store nasjonale prosjekt i Vestland.

I PS 109/2020 i Fylkestinget la fylkesrådmannen fram ei sak om deltaking i kontaktutval og pådrivarselskap. I vedtaket vart alle tidlegare medlemskap i dei to fylkeskommunane vidareført.

Teknologi

På tvers av alle plantema vert det jobba med ein teknologirapport som ser på teknologiske trendar innan mobilitet, og vil skissere ulike framtidsscenario, og omtale korleis fylkeskommunen bør rigge seg for å handtere desse endringane. Prosjektet er eit samarbeid mellom fylkeskommunen og ITS-Norge. Eksterne aktørar vert invitert med i arbeidet.

Framdrift i arbeidet med Regional transportplan 2022 - 2033

Det vil bli lagt fram politiske løypemeldingar med ulike tema som skal inn i RTP. Formålet med desse løypemeldingane er å sikre politisk forankring i arbeidet med RTP, og gi eit større politisk eigarskap til planen.

Det ligg mykje politikk i RTP, og fylkesdirektøren ønsker at politikarane gir si tilslutning til den vidare prosessen og dei ulike utvala si rolle.

Fylkestinget (FT) får planen til endeleg vedtak i desember 2021.

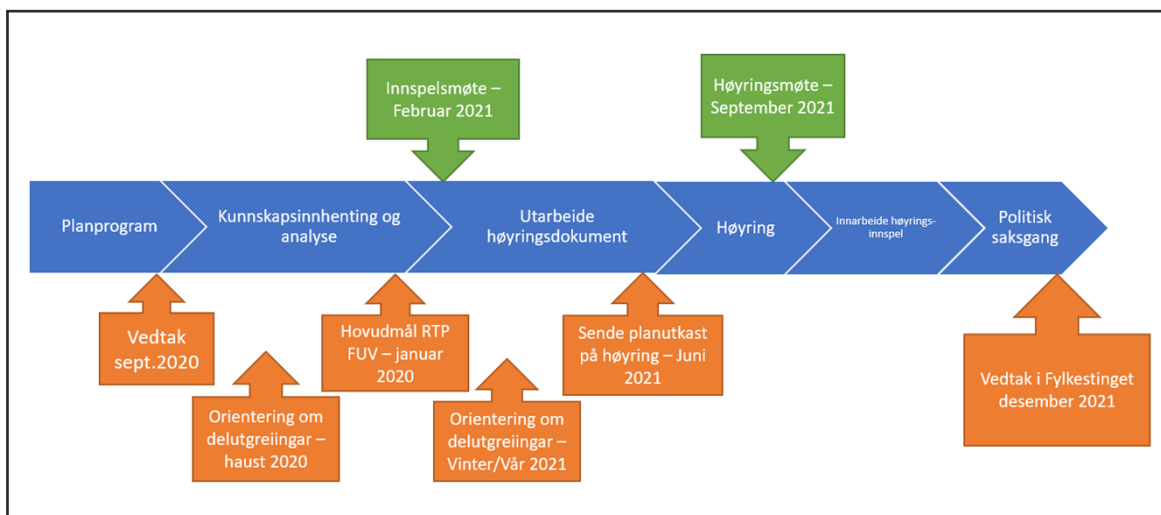
Fylkesutvalet (FUV) har ei koordinerande rolle etter at planutvalet vart lagt ned. Fylkesutvalet vil få samesakar om RTP og gjere prosessvedtak på desse. Det gjeld sakar om mål, delmål og strategiar.

Hovudutval for samferdsel og mobilitet (SAMO) har det faglege ansvaret for planen og vil difor få løypemelding på ei rekke saker som skal omtalast i RTP. Administrasjonen har gjennom desse sakene behov for at SAMO er orientert om, og sluttar seg til planarbeidet.

Nokre særskilte tema, som skredsikring og tunneloppgradering, har store økonomiske konsekvensar, og det er kamp om midlane. Desse sakene vil difor løftast særskilt til fylkesutvalet. Sakene skal gjere greie for arbeidet, og FUV blir bedt om å ta stilling til prioriteringskriteria. Formålet med desse sakane er å forenkla den endelege handsaminga av RTP i fylkestinget.

Fyrste komplette planutkast, vil kome til politisk handsaming i mai (SAMO) og juni (FUV), då det skal sendast på høyring. Det er RTP, strategiane og eit handlingsprogrammet som skal på høyring.

I følgje lovverket kjem det tydeleg fram at handlingsprogrammet for gjennomføring av planen skal vere ein del av regional plan og utarbeidast, behandlast og vedtakast samstundes som resten av planen. Handlingsprogrammet vil i fyrste omgang vere eit forenkla handlingsprogram.



Tidspunkt for saker til politisk handsaming av tema knytt til RTP

Tidspunkt	Sak	Vedtak
Januar 2021	Løypemelding og hovudmål (FUV)	Fastsette hovudmål i RTP
	Strategi for mjuke trafikantar (SAMO)	Gje tilslutning til rammene i strategi for mjuke trafikantar
	Strategi for berekraftig mobilitet (SAMO)	Gje tilslutning til rammene i kollektivstrategien
Februar 2021	Meir veg for pengane (SAMO)	Orientering om prosjektet «Meir veg for pengane»
	Rapport om eineretar på drosje	Referatsak om arbeidet med eineretar
Mars 2021	Teknologi-rapport (SAMO)	Orientering om innhaldet i teknologirapporten
April 2021	Løypemelding og delmål i RTP (FUV)	Fastsette delmål i RTP
	Fagleg grunnlag for skredsikring (SAMO)	Fastsette tilråding for arbeidet med skredsikring
	Fagleg grunnlag for tunneloppgradering (SAMO)	Fastsette tilråding for arbeidet med tunneloppgradering
	Fagleg grunnlag for bru og kai (SAMO)	Fastsette tilråding for arbeidet med vedlikehald av bruer og kaier
Mai 2021	Høyringsutkast RTP	SAMO innstiller til FUV om å sende planutkast på høyring
Juni 2021	Planutkast på høyring og handlingsprogram (FUV)	FUV sender planutkast på høyring
Juli 2021		
August 2021		
September 2021	Høyringsfrist	
Oktober 2021		
November 2021	Endeleg plan	SAMO og FUV sender innstilling av endeleg plan til FT
Desember 2021	Endeleg plan	FT vedtar Regional transportplan for Vestland