
Saksnr: 2020/36671-49
Saksbehandlar: Eva Margaretha Ørmen
Vinjevoll

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		16.11.2021
Fylkesutvalet		30.11.2021
Fylkestinget		15.12.2021

Regional transportplan 2022 - 2033

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget vedtar Regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland med handlingsprogram, utviklingstiltak og strategiar.
2. Fylkestinget sluttar seg til at investeringsprogrammet skal innarbeidast i handlingsprogrammet for Regional transportplan 2022-2033 og vert lagt fram for handsaming i fylkestinget i juni 2022. Fylkestinget ber om at investeringsprogrammet vert sendt til kommunane for innspel før endeleg vedtak.
3. Handlingsprogrammet skal rullerast årleg med første rullering i juni 2023.

Samandrag

Regional transportplan er ein strategisk overordna plan som legg føringar for samferdselssektoren i Vestland. Planperioden er 12 år, og planen skal rullerast kvart fjerde år. Totalt består planen av fire dokument:

- Regional transportplan
- Handlingsprogram
- Strategi for mjuke trafikantar
- Strategi for berekraftig mobilitet

Planen har vore på høyring frå juni til september 2021 og det har blitt innarbeidd ei rekke endringar som følgje av høyringsinnspela. Vidare skal det arbeidast med eit investeringsprogram basert på dei prinsipp og utgreiingar som er gjort i samband med utarbeiding av planen.

Rune Haugsdal
fylkesdirektør

Håkon Rasmussen
avdelingsdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033
- 2 Handlingsprogram for Regional transportplan for Vestland

- 3 Strategi for mjuke trafikantar
- 4 Strategi for berekraftig mobilitet
- 5 Høyringsrapport

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Den formelle bestillinga til Regional transportplan er fastsett i Utviklingsplanen til Vestland som vart vedteken av Fylkestinget i september 2020.

Fylkesutvalet vedtok planprogrammet til Regional transportplan i september 2020.

Fleire deltema i planen har vore fremja som egne saker i hovudutval for samferdsel og mobilitet og i fylkesutvalet. Planen var på høyring frå juni til september 2021, i saksframlegget er endringar kort omtala. Vedlagt saka ligg også ein eigen høyringsrapport der alle høyringsinnspel er kommentert.

Regional transportplan

Regional transportplan har følgjande hovudmål:

- *Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.*

Planen legg føringar for korleis vi skal nå dette målet. Hovuddokumentet har fem plantema, i tillegg til eit kapittel som skildrar kva RTP er, og korleis planen skal brukast. Hovudmålet er kort omtala, det same er forholdet mellom planen og handlingsprogrammet.

Dei fem plantema er

- Fylkesvegnettet
- Mobilitet og kollektivtransport
- Miljøløftet
- Finansiering
- Nasjonale ansvarsområde

For kvart plantema har vi egne delmål og strategiar som seier korleis vi skal nå dei ulike delmåla.

Fylkesvegnettet

Plantema Fylkesvegnettet har følgjande delmål

- Veksten i forfallet på fylkesvegnettet skal stoppast.
- Fylkesvegnettet skal vere opent og trygt å ferdast på.
- Fylkesvegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar.

Med mange og store utfordringar knytt til fylkesvegnettet er det eit stort behov for å bruke midlane vi har til å oppruste vegnettet og gjere det trygt å ferdast på. Noko som inneber at liv og helse veg tyngst i prioriteringane. Både trafikktryggleik og rassikring er sentrale grep for å nå måla. I tillegg har vi nokre viktige veglenker som er i så dårleg forfatning at vi risikerer brot i veglenkene om dei ikkje vert prioritert for vedlikehald.

For å stanse forfallet på fylkesvegnettet må dei årlege løyvingane til drift og vedlikehald aukast. Planen presiserer at vi fyrst skal prioritere vegar med funksjonsklasse B ved gjennomføring av strekningsvise standardhevingstiltak. For vegklasse C, D og E er det aktuelt med punktutbetring og strekningsutbetring. Utbetringar må prioriterast framfor nybygging for å nå målet.

For at fylkesvegnettet skal vere trygt å ferdast på må vi ha fokus på trafikktryggleik i alle ledd. Vi skal ha særleg fokus på dei mest utsette trafikantane, og møte- og utforkøyringsulykker. Barn og unge skal få prioritet gjennom sikring av skulevegar og nærmiljø.

For å ha eit ope fylkesvegnett er det viktig å unngå brot i veglenker. Dette kan kome av både ras, forfall på bruer og kaier eller naturhendingar som flaum. Det er difor sett

opp strategiar for korleis vi skal prioritere rassikring, tunneloppgradering og vedlikehald på kaier og bruar. Det er også sagt at vi må klimatilpasse vegane slik at dei toler framtidige klimaendringar.

Næringslivet sine behov skal vektleggast ved utvikling av vegnettet.

I tillegg skal det jobbast med å redusere klimagassutslepp knytt til bygging og drift og vedlikehald av infrastrukturen, og å leggje vekt på omsynet til natur i planleggingsprosessar.

Det er også behov for ein gjennomgang av føremålsteneleg forvaltar- og eigarskap av vegnettet, og vurdere enkelte strekningar for omklassifisering. I dei tilfella det er aktuelt ligg det krav i lova om kva tilstand det skal vere på vegen ved overføring.

Mobilitet og kollektivtransport

Plantema mobilitet og kollektivtransport har følgjande delmål

- Vestland skal ha eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn
- Fleire skal velje å gå, sykle eller nytte kollektivtransport i staden for bil

Eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem handlar om å sjå heilskapen av måtar å reise frå ein stad til ein annan, som tek miljømessige, sosiale og økonomiske omsyn. Kollektivtransporten er ryggrada i eit berekraftig mobilitetssystem.

Strategiane som er lagt fram i planen for å nå måla er at vi skal bruke innkjøp strategisk, saman med nye teknologiske løysingar for å kutte utslepp frå kollektivtransporten. Vi skal legge opp til samarbeid med relevante aktørar og vidareutvikle det fleksible skysstilbodet.

Gode knutepunkt skal legge til rette for enkle bytter mellom ulike transportmiddel, der universell utforming og tilkomst skal prioriterast ved oppgraderingar. Kollektivtrafikken sine behov for tilrettelagt infrastruktur skal synleggjerast, noko som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gi kundane eit godt tilbod.

For å få fleire til å gå eller sykle er planen tydeleg på at vi skal prioritere sykkelinfrastruktur knytt til målpunkt for barn og unge, samt i område der det er potensiale for store reisestraumar. For å gjere det enkelt å sykle er det også viktig å prioritere drift og vedlikehald av sykkelvegane i fylket. Det skal også jobbast med trafikktryggleik for mjuke trafikantar, og trafikantretta tiltak, til dømes kampanjar og opplæringstiltak.

Mobilitet for barn og unge er eit viktig tema i kapitlet og i dei to strategidokumenta.

Miljøløftet

Plantema Miljøløftet har følgjande delmål

- I Bergensområdet skal klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten vert teken med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet)

Målet er det same som målet for byvekstavtalen. For å nå målet er strategiane basert på regional areal- og transportplan for Bergensområdet, då denne framleis ligg fast. I RTP står det at nullvekst i biltransporten skal vere differensiert i tråd med tiltaksområde for nullvekst. Arealpolitikken skal bidra til eit klima- og helsevenleg utbyggingsmønster som fremjar fleire korte reiser med sykkel og gange.

Vi skal styrke dei miljøvenlege transportformene gjennom å sikre føreseieleg og tilstrekkeleg finansiering av kollektivtilbodet for å nå nullvekstmålet. Ved infrastrukturtiltak skal framkome for kollektivtransport prioriterast.

Også innanfor Miljøløftet sitt verkeområde skal målpunkt for barn og unge, samt strekningar med potensiale for store reisestraumar, prioriterast ved infrastrukturtiltak for mjuke trafikantar. Det skal

også leggst til rette for eit effektivt og attraktivt gangnett. Ved etablering av nye vegsamband må også konkurransekrafta til miljøvenlege transportformer sikrast.

I planen står det også at sårbarheita i transportsystemet må reduserast, dette skal gjerast gjennom eit ringvegssystem som mellom anna leiar gjennomgangstrafikken utanom Bergen sentrum, og ved kollektivprioritering ved utbetring av hovudinnfartsårer.

For å nå nullvekstmålet er det også behov for å avgrense personbiltransporten, planen legg opp til å gjere det gjennom restriktive tiltak som bompengar/vegprising, miljødifferensiering og parkeringsrestriksjonar. Ved å redusere takstfordelane for elbilar i bomringen i Bergen vil vi også styrke inntektsgrunnlaget til bypakken og bygge opp under kollektivsatsinga.

Planen er tydeleg på kva område som er viktige for fylkeskommunen inn mot ei reforhandling av byvekstavtalen.

Planen legg også opp til ei satsing på låg- og nullutsleppsteknologi.

Finansiering

Plantema finansiering har følgjande delmål

- Vestland skal ha ei økonomisk berekraftig forvaltning av samferdselssektoren som gir størst mogleg samfunnsnytte

Plantemaet omtaler temaet meir veg for pengane, samt korleis vi kan sikre meir pengar til samferdsel i Vestland. Som kjend er det stramme økonomiske rammer, så det er viktig å jobbe strategisk med dette tema.

Strategiane i plantemaet er mellom anna at vi skal sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyling og meir effektiv prosjektutforming. Vi skal arbeide for at staten finansierer pålegg og ansvarsoverføringar fullt ut. Rekkefølgekrav, utbyggingsavtalar, spleiselagsfinansiering og private bidrag er verkemiddel som kan gje meir samferdsel i Vestland. Der det er teknisk og økonomisk forsvarleg skal vi arbeide for å avløyse ferjesamband. I planen står det også at vi skal arbeide opp mot statlege styresmakter om raskare sakshandsaming og mindre byråkratiske ordningar for finansiering.

Kapitelet inneheld retningslinjer for bruk av bompengar. Vidare at ferjeavløysingsprosjekt skal bli vurdert på tilsvarande måte som andre prioriterte prosjekt i fylkeskommunen, der kostnadene for fylkeskommunen vert vurdert ut i frå den nytta prosjektet gir.

Nasjonale ansvarsområde

Plantema nasjonale ansvarsområde har følgjande delmål

- Vestland skal ha ein tilfredsstillande standard og tryggleik på riksveg og banenettet og på farleier.

Planen er tydeleg på at for å nå dette målet skal vi arbeide for at intensjonane med regionreforma med utvida regionalt handlingsrom vert gjennomført, og at fylkeskommunen får økonomiske rammer til å løyse arbeidsoppgåvene på ein god måte. Vi skal arbeide for at viktige statlege infrastrukturprosjekt vert realisert. Vestland skal vere ein pådrivar for å vidareutvikle eit godt regionalt flyrutetilbod, med ambisjon om utprøving av elfly. I tillegg skal fylkeskommunen jobbe for betre tilrettelegging for godsnaering, og overføring av gods frå veg til bane og sjø.

Høyringa

På bakgrunn av dei høyringsinnspela som kom inn har fylkesdirektøren gjort følgjande endringar i hovuddokumentet

- Målkonflikter - Fleire har peika på at planen ikkje omtalar målkonflikter. Det er no lagt inn ei eigen omtale under hovudmålet, der det er presisert at målkonflikter skal handterast i den enkelte sak, og at det må tydeleggjerast kva mål ein oppnår, og kva mål det går på kostnad av. Målkonflikter er også nærare omtala i handlingsprogrammet.
- Struktur - Fleire har peika på at det er eit behov for å stramme opp planen noko, og gjere den meir lesarvenleg. Det er krevjande i eit stort og omfattande dokument, men fylkesdirektøren har tatt ein kritisk gjennomgang og forsøkt å auke lesarvenlegheita.
- Naturverdiar og areal - Temaet har fått meir omtale i planen, og det er tydeleggjort at naturen bør takast i vare så langt det er praktisk mogleg.
- Innfartsparkering - teksten i planen er moderert med omsyn til innfartsparkering i senterområde.
- Høyring av investeringsprogram - Fylkesdirektøren legg opp til at investeringsprogrammet vert sendt ut til kommunane for ei innspelsrunde.

Strategi for berekraftig mobilitet

Strategi for berekraftig mobilitet viser korleis Skyss skal nå målet om å utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn. Med bakgrunn i høyringsinnspela er det gjort enkelte endringar som tydeleggjer strategien.

Gjennom høyringsprosessen er det fleire som har gitt innspel om betring og tilpassing av kollektivtilbodet, samt ønskje om bestillingsbaserte tilbodet. Det er og fleire innspel som omhandlar betre korrespondansar. Fylkesdirektøren viser til dei to utviklingstiltaka som ligg i handlingsprogrammet, «Prinsipp for tilbodsstandard for mobilitetsstilbodet», og «Fleksibel bestillingstransport», som skal bidra til føreseielege prioriteringar og rammer for tilbodsutviklinga. Konkrete innspel om rutetilbodet vert handtert gjennom faste prosessar knytt til årlege ruteendringar.

Strategi for mjuke trafikantar

Strategi for mjuke trafikantar viser korleis fylkeskommunen skal jobbe for å nå målet om auka tal gåande og syklende i fylket. Strategien er bygd opp med delstrategi for «Sykkel», «Gange», «Born og unge» og «Mikromobilitet».

På bakgrunn av dei høyringsinnspela som kom er det lagt inn to ekstra punkt under kapittel om utfordringar, og underkapittel «Trafikksikkerheit». Det er lagt til at fylkeskommunen skal vurdere krav overfor køyretøy, og tryggleik gjennom anleggsområde for å få nedgang i ulykker med mjuke trafikantar.

Handlingsprogram

Alle regionale planar skal etter Plan og bygningslova § 8-1 ha eit handlingsprogram som syner korleis planen skal gjennomførast. Eit handlingsprogram kan innehalde tiltak som både fylkeskommunen og eksterne aktørar har ansvar for.

Handlingsprogrammet skal gje eit heilskapleg oversyn over korleis planen skal gjennomførast, og avklare behov for budsjettvedtak og økonomiske ressursar. Handlingsprogrammet bør difor synleggjere ressursbehov, og utpeike ansvarleg organ og samarbeidspartnarar for gjennomføring av planen.

Handlingsprogrammet vert vedtatt med Regional transportplan (RTP), og består v tre delar; strategisk del, investeringsprogram og utviklingstiltak. Den strategiske delen gjer greie for prinsipp for prioriteringar innan sektoren. Desse er basert på strategiane i RTP.

Investeringsprogrammet skal på sikt byggje opp ei langsiktig prioritert prosjektportefølje basert på prinsippa i strategisk del av handlingsprogrammet. I denne første versjonen av handlingsprogrammet er ikkje konkrete prosjekt omtala. Ei rekkje aktuelle prosjekt er omtala i dei faglege grunnlaga som ledd i arbeidet, samt i [Fylkesatlas](#).

Det vert teke sikte på å utarbeide eit investeringsprogram med ein prioritert prosjektportefølje i planperioden fram til 2033. Tidlegare planar og høyringsrunden til RTP vert viktige bidrag i arbeidet, og det vert teke sikte på at kommunane skal kunne kome med innspel til investeringsprogrammet. Det vert teke sikte på å vedta eit langsiktig investeringsprogram i fylkestinget i juni 2022

Utviklingstiltak er prosessar, delstrategiar og utgreiingar som bidreg til å utvikle samferdselspolitikken og oppgåveløysinga innan feltet vidare. Utviklingstiltaka vil utgjere eit grunnlag for komande rulleringar av handlingsprogrammet til regional transportplan. Dei vil vidare danne grunnlag for politiske saker for utvikling av samferdselsområdet.

Det er gjort ei opprydding av utviklingstiltak i planen:

- Ein par av utviklingstiltaka skal innarbeidast i investeringsprogrammet. Dette gjeld framtidig tilknytning til E39 Stord-Os og nye bompengepakkar på Haugalandet.
- Utviklingstiltak om FOT-ruter etter 2030 går ut grunna at ansvaret for FOT-ruter likevel ikkje vert overført til fylkeskommunane.
- Utviklingstiltak om hurtigbåt Hardbakke er innarbeida i utviklingstiltak Kartleggje behov for utbetringar på hurtigbåtkaiar.
- Utviklingstiltaket drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur er innarbeidd i utviklingstiltak om Drift- og vedlikehaldsstrategi. Vidare vert utviklingstiltaket Meir gang- og sykkelinfrastruktur for pengane handtert i utviklingstiltaket Meir veg for pengane.
- Nokre av utviklingstiltaka som vart nemnt i høyringsutkastet er vurdert å ikkje vere definert som utviklingstiltak. Dette gjeld Evaluering av rammeplan for avkøyrslar og byggjegransar, Vurdere felles kontaktutval for E39 gjennom Hordaland og Avklare framtidig samarbeidsformer med Statens vegvesen for riksvegprosjekt.

Det er teke inn eit nytt utviklingstiltak om ferjeavløysing med sikte på å avklare moglege ferjeavløysingsprosjekt. Vidare eit utviklingstiltak om «Planleggingsprinsipp for kollektivnettet i byar og tettstader», som skal byggje på grunnprinsippa i Kollektivstrategi for Hordaland (2014) og relevante felles kollektivfaglege prinsipp.

Det er i utviklingstiltak for godstransport i Bergensområdet tilført at det skal gjennomførast ei kartlegging av godsdistribusjonen i området som skal danne basis for å vurdere om det skal utarbeidast ein felles strategi for gods i Bergensområdet. I tiltaket. Sykkelsamarbeid med kommunane er det lagt inn at det skal vurderast ei tilskotsordning til kommunar.

Vurderingar

Regional transportplan 2022-2033 fastset mål og strategiar for det vidare arbeidet med samferdselssektoren, og legg føringar for kva for utviklingstiltak det skal arbeidast med frametter.

Høyringa har vist at det i stor grad er semje og støtte til store delar av planen. Samstundes er det mange behov og ønskjer, mens fylkeskommunen må prioritere ut i frå dei til ein kvar tid gjeldande rammene. Det vil ut i frå dette vere umogleg å imøtekomme alle behova. Samstundes vil planverket danne grunnlag for ein meir målretta prioritering av alt for små ressursar.

Planverket har fram til no vore prega av at det har vore to tidlegare fylkeskommunar med delvis ulike prioriteringar og føringar i sine regionale transportplanar. Det er det behov for ein klårgjering av kva som er fylkeskommunen sine mål og strategiar innan samferdsel. Fylkesdirektøren viser til at det har vore eit stort behov for å få vedtatt Regional transportplan for å få ei samla strategisk retning for fylkeskommunen sitt arbeid innan sektoren. Med vedtak av Regional transportplan vil fylkeskommunen kunne stå fram som meir tydeleg i sitt samarbeid med kommunane, statlege etatar og med andre sentrale samarbeidspartar.

Utviklingstiltaka i planen angir framtidig strategisk retning for vidare arbeid innan sektoren. Tiltaka vil danne grunnlag for prosessar som leier fram mot politiske vedtak. Det er viktig å få ei politisk

forankring for desse tiltaka slik at fylkesdirektøren og sentrale samarbeidspartar får politiske signal for det vidare utviklingsarbeidet.

Det er lagt opp til ein vidare prosess med å utarbeide eit langsiktig investeringsprogram med prioriteringslister for prosjekt som det vert teke sikte på å realisere i planperioden fram til 2033. Denne vil basere seg på dei føringane som ligg i Regional transportplan, og som er konkretisert i strategisk del i handlingsprogrammet. Tidlegare prosjekt som dei to tidlegare fylkeskommunane har arbeidd med saman med innspel frå kommunane vil danne basis for ein langsiktig investeringsportefølje. Det vert lagt opp til at kommunane kan gje innspel til prioriteringane. I ei eiga RS-sak som går parallelt med denne saka til Hovudutval for samferdsel og mobilitet og Fylkesutvalet, er prosessen for arbeidet med investeringsprogrammet skissert.

Det vert teke sikte på at dei årlege rulleringane av handlingsprogrammet skal porteføljestyre prosjekta ut i frå tilgjengeleg finansiering, planstatus, byggherreressursar og endra behovsvurderingar.

Ut i frå behovet for å få vedteke politiske signal for vidare arbeid innan samferdselsområdet, meiner fylkesdirektøren at det er viktig at det vert gjort vedtak av Regional transportplan no. Dette vil også gjere fylkeskommunen til ein meir føreseieleg samarbeidspartnar.

Det er samstundes behov for å utarbeide eit investeringsprogram med ein framtidig investeringsportefølje. Arbeidet med denne portefølja skal basere seg på føringar i RTP. Det vert vidare lagt opp til politisk medverknad i arbeidet med investeringsprogrammet.

Vedtakskompetanse

I følge reglement for folkevalde organ og delegering, samt plan- og bygningslova §§ 7-1 og 8-1 skal Fylkestinget vedta regionale planar, handlingsprogram for regionale planar og overordna strategiar for prioriterte utviklingsområde.

Vurderingar og verknader

Økonomi:

Handlingsprogrammet til Regional transportplan legg føringar for korleis fylket skal prioritere ressursar. Investeringar skal vedtakast gjennom investeringsprogram og budsjett

Klima:

Regional transportplan har fleire mål, strategiar og utviklingstiltak som omtalar overgangen til eit låg- og nullutsleppssamfunn. Samstundes vil både drift, vedlikehald og nybygging medføre klimagassutslepp. Sentrale grep innan klima og miljø er styrking av miljøvenlege transportformer, vedlikehald over nybygging, utviklingstiltak om utsleppsreduksjon i bygge- og anleggsfasar og at vi skal unngå nedbygging av naturverdiar.

Folkehelse:

Regional transportplan skal bidra til å sikre deltaking for alle gjennom gode transportmoglegheiter, det er laga ein strategi for mjuke trafikantar som skal få fleire til å velje å gå eller sykle i staden for å nytte bil. Barn og unge har eit særskilt fokus her, i tillegg til område med potensiale for store reisestraumar.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Formell bestilling av Regional transportplan er fastsett i utviklingsplanen. Om regional transportplan står det at planen femner om fylkesvegnett, kollektivtrafikk, trafikktryggleik, næringstransport og skredsikring. Delplanar og strategiar i dei tidlegare fylka skal bli innarbeidd i den regionale planen.

Konklusjon

Fylkesdirektøren meiner at det er viktig at det vert gjort vedtak av Regional transportplan no. Dette er i tråd med tidlegare varsla framdriftsplan, og vil såleis styrka fylkeskommunen som ein føreseieleg samarbeidspart.

Fylkesdirektøren rår til at Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram og delstrategiar vert vedteke slik det ligg føre. Vidare at det, på bakgrunn av vedtekne strategiske rammor og politiske signal, vert utarbeida eit investeringsprogram som vert lagt fram for fylkestinget i juni 2022.

Første rullering av handlingsprogrammet med investeringsprogram vert lagt fram for fylkestinget i juni 2023.