



Regional
transportplan

Handlingsprogram

Innhold

1. Innleiing	4
1.1. Om handlingsprogrammet	4
1.2. Forholdet mellom budsjettprosessen og handlingsprogrammet	4
2. Strategiar, kunnskapsgrunnlag og delstrategiar	5
2.1. Kunnskapsgrunnlag	5
2.2. Strategiar	5
2.2.1 Strategi for berekraftig mobilitet	5
2.2.2 Strategi for mjuke trafikantar	5
2.3 Faglege grunnlag	6
2.3.1. Fagleg grunnlag skredsikring	6
2.3.2 Fagleg grunnlag tunneloppgradering	6
2.3.3 Fagleg grunnlag bru, ferjekai og hurtigbåtkai	6
2.3.4 Kartlegging av miljø-, service-, og reiselivstiltak	6
2.3.5 Verknader av teknologiske endringar i samferdselssektoren i Vestland fylke	6
2.3.6 Avtaleverket til Miljøløftet	6
2.3.7. Byutgreiing 2021	7
2.3.8 Skreddarsydde transporttilbod og utvida skuleskysordning	7
2.3.9 Kollektivtransport på sjø, inkludert rapport om konsept	7
2.3.10 Framkometiltak for kollektivtransport i Bergen	7
2.3.11 Analyse av transportbehov i et post-korona perspektiv	7
2.3.12 Rapport: Inntekspotensial i innfartsparkering	7
2.3.13 Overføring av flyruter omfatta av forplikingar til offentlig tenesteyting (FOT)	7
2.4.1 Strekningsvise utgreiingar	7
2.4.2 Forfallskartlegging	8
2.4.3 Meir veg for pengane	8
2.4.5 Nye faglege grunnlag	8
2.5 Nasjonal transportplan	8
3. Strategisk del	9
3.1 Prioriteringar innan fylkesvegar	9
3.2 Prioriteringar innan mobilitet og kollektivtransport	10
3.2.1 Infrastruktur for mjuke trafikantar	10
3.2.2 Kollektivinfrastruktur	10
3.2.3 Omstilling til nullutslepp	10
3.2.4 Vidareutvikle mobilitetssystemet	10
3.2.5 Samarbeid og utnytting av data til utvikling	10
3.3 Prioriteringar innan Miljøløftet	10
4. Investeringsprogrammet	11

5. Utviklingstiltak	12
Sektorovergripande utviklingstiltak	12
Tiltak 0.1 Handlingsprogram for trafikktryggleik Vestland 2022-2025.....	12
Plantema fylkesveg.....	13
Tiltak 1.1. Drifts- og vedlikehaldsstrategi.....	13
Tiltak 1.2 Vidareutvikling av strekningsvise utgreiingar.....	13
Tiltak 1.3 Viktig vegar for næringslivet	13
Tiltak 1.4 Utgreiing av modulvogntog på fylkesvegane i Vestland	14
Tiltak 1.5 Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet	14
Tiltak 1.6 Klimatilpassing av vegprosjekt	14
Tiltak 1.7 Utgreiing av lågutsleppsløysingar på fylkesvegområdet	15
Tiltak 1.8 Utgreiing av massehandtering i Vestland	15
Tiltak 1.9 Intelligente trafikksystem (ITS).....	15
Tiltak 1.10 Bruk av aluminium i brubygging.....	16
Tiltak 1.11 Temaplan for rasteplassar og servicetilbod langs fylkesvegnettet	16
Tiltak 1.12 Avklaring av ansvarsforhold for veglys	16
Plantema Kollektiv og mobilitet	17
Tiltak 2.1 Planleggingsprinsipp for kollektivnettet i byar og tettstader	17
Tiltak 2.2 Prinsipp for tilbudsstandard for mobilitetstilbodet	17
Tiltak 2.3 Digitale kundeflater for heile mobilitetssystemet	17
Tiltak 2.4 Mobilitetspunkt for saumlause reiser	18
Tiltak 2.5 Fleksibel bestillingstransport	18
Tiltak 2.6 Nullutslepp og redusere fotavtrykket i heile kollektivtransporten	19
Tiltak 2.7 Kartlegge behov for utbetringar på hurtigbåtkaier	19
Tiltak 2.8 Utarbeide prioritert liste over tiltak trafikktryggleik og framkome for kollektivtransport	19
Tiltak 2.9 Utgreiing av behov for bussanlegg i Vestland utanom Bergensområdet	20
Tiltak 2.10 Kartlegging av viktige kollektivknutepunkt og oppgraderingsbehov utanom Bergensområdet.....	20
Tiltak 2.11 Grønare bybaneutbygging	21
Tiltak 2.12 Sykkelpotensiale-modell	21
Tiltak 2.13 Samarbeid med kommunar innanfor fagområde «mjuke trafikantar».	21
Tiltak 2.14 Utgreiing av haldningsskapande og åtførdingsretta tiltak for mjuke trafikantar og kollektivreisande	21
Plantema Miljøloftet	22
Tiltak 3.1 Førebuingar inn mot reforhandling av byvekstavtalen.....	22
Tiltak 3.2 Utarbeide finansieringsplan for Bybanen til Åsane med tilhøyrande sykkelanlegg.....	22
Tiltak 3.3 Synleggjere behovet for auka midlar til drift av kollektivsektoren	23
Tiltak 3.4 Fornyng og omstrukturering av bussanlegg i Bergensområdet	23
Tiltak 3.5 Mobilitetslaboratorium for utvikling av smartare transport, MUST	24
Plantema finansiering	24
Tiltak 4.1 Meir veg for pengane	24
Tiltak 4.2 Ferjeavløysing	25
Nasjonale ansvarsområde	25
Tiltak 5.1 KVVU Bergensområdet- E134	25
Tiltak 5.2 Utgreiing av godstransport i Bergensområdet	25

1. Innleiing

1.1. Om handlingsprogrammet

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.

Første års handlingsprogram er utarbeidd som ein del av den regionale planen, og er ein del av same høyringsprosess. Handlingsprogrammet vert vedtatt med Regional transportplan (RTP). Det skal i tillegg utarbeidast eit investeringsprogram til fylkestinget i juni 2022 med framlegg til prosjekt som det vert teke sikte på å realisere i planperioden fram mot 2033. Første rullering av heile handlingsprogrammet med investeringsprogram vert i juni 2023.

Sektoren disponerer store ressursar, og det er behov for å vurdere løpande gjennomføring av planen. Det blir difor teke sikte på å rullere handlingsprogrammet årleg. Ambisjonen er at handlingsprogrammet skal gje eit samla oversyn over

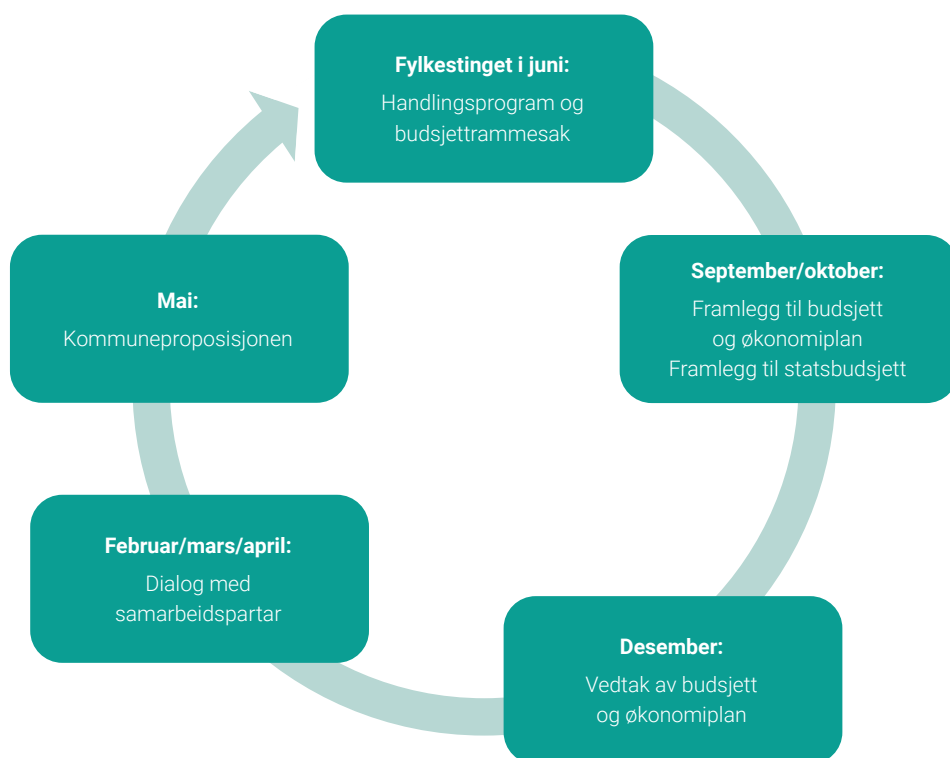
tiltak og aktivitetar med å utvikle samferdselssektoren i Vestland i planperioden, med eit særleg fokus på dei fylkeskommunale tenestoområda.

1.2. Forholdet mellom budsjettprosessen og handlingsprogrammet

Planen skal i fyrste rekke realiserast gjennom bruk av fylkeskommunale løyvingar innan transportområdet. Den fylkeskommunale budsjettprosessen er difor styrande for arbeidet med handlingsprogrammet.

Vestland fylkeskommune har ein politisk styrt prosess for budsjett og økonomiplan. Finansutvalet styrer dette arbeidet, og innstiller til fylkestinget. Fylkestinget vedtek økonomiske rammer i juni kvart år basert på kommuneproposisjonen og andre økonomiske føresetnader. Sektorane utarbeider framlegg til årsbudsjett som vert lagt fram i september. Endeleg budsjett vert lagt fram i desember.

Det skal for framtidige rulleringar frå og med juni 2023 leggjast opp til at handlingsprogrammet til Regional transportplan skal leggjast fram parallelt med rammesaka i fylkestinget i juni kvart år. Handlingsprogrammet skal gje eit



heilskapleg oversyn over behov for ressursar og tiltak for å gjennomføre planen. Det vil også bli oppdatert med nye faglege grunnlag. Dermed er det eit viktig grunnlag for fylkeskommunen sin budsjettprosess, men også som eit grunnlag for å be om bistand til gjennomføring frå staten og kommunar. Basert på handlingsprogrammet får ein synleggjort behovet for langsiktige rammer i økonomiplanen, og årlege budsjettvedtak både for drift, vedlikehald og investeringar.

Det skal gå fram av handlingsprogrammet korleis ressursane skal prioriterast dei komande åra. Handlingsprogrammet vil med dette gje sektoren føringar for arbeidet fram mot vedtak av årlege budsjett og økonomiplan.

Budsjetttrammene vil på den andre sida vere førande for arbeidet med handlingsprogrammet, og fastsetje handlingsrommet for handlingsprogrammet. I framtidige handlingsprogram må fylkeskommunen prioritere innanfor gjeldande budsjetttrammer.

For å kunne få ein god dialog med kommunar og andre om

handlingsprogrammet, vert det foreslått å invitere til ein dialog med samarbeidspartar i løpet av våren kvart år. Under denne vert viktige endringar i dei årlege handlingsprogramma lagt fram, og det blir mogleg å spele inn sentrale tiltak i ulike delar av fylket. Ein slik dialog kan også vere eit forum for samarbeid med dei statlege transportetatane. Det vert lagt opp til ei høyring av første investeringsprogram våren 2022, men ikkje av dei påfølgjande årleg rullerande handlingsprogramma.

Årshjulet for samanhengen mellom budsjett- og økonomiplan og handlingsprogrammet er skildra under.

Dei årlege statsbudsjetta som vert lagt fram i oktober og vedteke i Stortinget i desember kvart år vil vere viktige for gjennomføring av planen. Dette gjeld både for fylkeskommunen og kommunane sine rammevilkår innan samferdsel, samt for realisering av statlege prosjekt og tiltak.

2. Strategiar, kunnskapsgrunnlag og delstrategiar

Gjennom planarbeidet er det utarbeidd ei rekkje delstrategiar, faglege grunnlag og kartleggingar som saman med mål og strategiar i RTP legg grunnlag for handlingsprogrammet. Desse grunnlaga greier ut problemstillingar, og drøftar utfordringar og moglegheiter innan sektoren.

Dei faglege grunnlaga er tilgjengeleg på denne sida: [Regional transportplan \(RTP\) - Vestland fylkeskommune](#)

2.1. Kunnskapsgrunnlag

Det er utarbeidd eit eige kunnskapsgrunnlag med nøkkeltal for samferdselssektoren som oppdaterast løpande.

2.2. Strategiar

I samband med RTP er det utarbeidd to sjølvstendige strategiar. Strategiane peikar på vegval, satsingsområde og mål innan sine felt.

2.2.1 Strategi for berekraftig mobilitet

Strategi for berekraftig mobilitet vil vere det overordna styringsdokumentet for Skyss, og grunnlag for utvikling av mobilitetssystemet i Vestland. Strategien er basert på faglege vurderingar om dagens og framtidige transportbehov og -løysingar. Skyss har fått utvida mandat som ei mobilitetseining, og strategien peikar på nye behov i arbeidet med å sikre mobilitetstenester frå A til Å.

2.2.2 Strategi for mjuke trafikantar

Strategi for mjuke trafikantar er fylkeskommunen sitt strategiske dokument for korleis vi skal jobbe for å nå målet om at fleire skal velje å gå eller sykle i fylket. Satsinga vil bli sentrert rundt sentrumsområde og viktige målpunkt i heile fylket.

Barn og unge har eit særleg fokus i strategidokumentet. Strategien gir føringar for kva tiltak som bør satsast på, og korleis prioritere mellom strekningar som manglar tilrettelegging.

2.3 Faglege grunnlag

Faglege grunnlag og utgreiningar er utarbeidd for enkelte område og vegobjekt. Dei synleggjer bakgrunn for dei vala som er tekne og dannar grunnlag for prioriteringar.

2.3.1. Fagleg grunnlag skredsikring

Vestland har store utfordringar med skred langs vegnettet, og rammene til skredsikringstiltak er ikkje tilstrekkelege til å løyse alle utfordringane. Føremålet med kunnskapsgrunnlaget er å legge fram ei fagleg tilråding for prioritering mellom skredpunkt langs fylkesvegane i Vestland.

Arbeidet har tatt utgangspunkt i Statens vegvesen sin rapport «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region vest (2019)», også kalla behovslistene. I kunnskapsgrunnlaget er det lagt vekt på risiko, særleg knytt til delfaktorane «trafikkmengd» og «skredfaktor» som dei viktigaste faktorane. Kostnadsnivå for tiltaka er også vurdert.

Ut i frå dette er det utarbeidd framlegg til prioriteringsliste for skredsikringstiltak.

2.3.2 Fagleg grunnlag tunneloppgradering

Det faglege grunnlaget legg fram ei tilråding for rekkefølgja på oppgradering av fylkesveg tunnelane i Vestland etter tunneltryggleiksforskrifta (TSF). TSF stiller minstekrav til tryggleiksnivået i fylkesveg tunnelar som har meir enn 300 i ÅDT og lengde på over 500 m. Tunnelar som ikkje er omfatta av TSF er ikkje ein del av kunnskapsgrunnlaget. Det faglege grunnlaget legg fram to alternativ for korleis arbeidet med tunnelar skal gjennomførast

- Alternativ A: Minstestandard etter gjeldande TSF
- Alternativ B: Alternativ A pluss sterke, faglege tilrådingar ut over det som TSF krev.

Det er utarbeidd eit framlegg til prioriteringsliste basert på 18 ulike prioriteringskriterium, med ekstra vekt på kriteria ÅDT, stigning og lengde.

Det vert understreka at det er eit stort behov for generell tunneloppgradering også for tunnelar som ikkje er dekte av forskrifta.

2.3.3 Fagleg grunnlag bru, ferjekai og hurtigbåtkai

Føremålet med det faglege grunnlaget er å legge fram ei tilråding for vedlikehaldsbehovet på oppgradering av fylkesvegbruene, ferjekaiene og andre berande konstruksjonar i Vestland.

For bru er det sett følgjande prioriteringskriterium:

- Skadeprioritet 9 -16 B (bereevne), V (vedlikehald) eller T (Trafikksikkerheit), jf. handbok V441 Bruinspeksjon.

- Fare for brot i veglenker
- Årsdøgntrafikk

For ferjekai er det sett følgjande prioriteringskriterium:

- Fare for at kaien (og dermed sambandet) vert stengt.
- Kritisk år for tiltak

For landareal på ferjekai er det sett følgjande prioriteringskriterium:

- Trafikktryggleiksutfordringar, særleg for mjuke trafikantar
- Høgt trafikkvolum
- Framkome for rutebuss

For hurtigbåtkai er det ikkje sett prioriteringskriterier. Tiltak på hurtigbåtkai er vert i hovudsak gjort via leigeavtalane fylkeskommunen har med kaiengar eller gjennom kontraktane med operatørane på sambanda. Tryggleik og universell utforming vil bli prioritert fyrst. Det skal jobbast vidare med å identifisere behov og realisere tiltak på hurtigbåtkai.

2.3.4 Kartlegging av miljø-, service-, og reiselivstiltak

Gjennom spørjeundersøking til destinasjonsselskapa i Vestland er infrastrukturutfordringar for reiselivsnæringa kartlagd. Utfordringane er knytt til vegstandard, skilting, servicetilbod i form av rasteplassar og toalett, samt drift av desse.

Utfordringane til reiselivsnæringa knytt til vegstandard vil bli tatt med i omtale under strekningsvise utgreiningar og kartlegging av viktige vegar for næringslivet. Drift av rasteplass/toalett vil vere del av strategi for drift og vedlikehald.

2.3.5 Verknader av teknologiske endringar i samferdselssektoren i Vestland fylke

Det er utarbeidd ein rapport om dei teknologiske trendane vi ser innan transportsektoren, og korleis dei vil påverke reise- mønster og transportkvardagen til menneske og næringsliv i Vestland. Føremålet er å gje eit kunnskapsgrunnlag som skal hjelpe fylkeskommunen å legge til rette for ny teknologi innan samferdselssektoren.

Det vert mellom anna rådd til ei risikovurdering av tiltak og investeringar med omsyn til teknologiske endringar.

2.3.6 Avtaleverket til Miljøløftet

Miljøløftet er samarbeidet om bompengepakken og byvekstavtalen for Bergensområdet, og er eit samarbeid mellom staten, dei fem kommunane Alver, Askøy, Bergen, Bjørnafjorden og Øygarden, og Vestland fylkeskommune. Målet for Miljøløftet er at all auke i persontransport skal takast

med kollektivtrafikk, sykkel og gange, omtala som nullvekstmålet. Byvekstavtalen fastslår at løysingar som veljast må sikre betre mobilitet totalt sett, særleg ved å leggje til rette for attraktive alternativ til privatbil, samt betre framkome for næringstransporten. Miljøløftet har eigne årlege handlingsprogram som vert vedteke av alle avtalepartane.

For heile avtaleperioden (2019 – 2029) har staten forplikta seg til å bidra med totalt 13,3 milliardar (2020-kr). Utanom finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen sikrar avtalen 722 mill. årleg i statlege midlar til programområdetiltak og belønningmidlar. Saman med eit fylkeskommunalt bidrag på 270 mill. kr årleg har avtalen ei totalramme på 15,8 mrd. 2020-kr.

2.3.7. Byutgreiing 2021

Byutgreiing 2021 for Bergensområdet synleggjer kva tiltak som kan gjere at vi når nullvekstmålet. Utgreiinga er ei oppdatering av dei tidlegare byutgreiingane frå 2017 og 2018, med nye føresetnader og ein oppdatert berekningsmodell. Utgreiinga legg til grunn at mobiliteten for person- og varetransport ikkje skal reduserast, og at det ikkje skal vere større framkomeproblem for einskilte trafikantgrupper. Verkemidla det blir sett på i utgreiinga er arealtiltak, vegprising og parkering. Hovudfunna samsvarar med byutgreiingar frå tidlegare år.

2.3.8 Skreddarsydde transporttilbod og utvida skuleskysordning

Grunnlagsdokumentet omtalar korleis meir skreddarsydde transporttilbod kan sjåast i samanheng med ei utvida skuleskysordning, der elevar kan nytte skysstilbod også knytt til fritidsaktivitetar. Notatet tek føre seg ulike konsept og moglegheiter med ulike målgrupper og teknologi.

2.3.9 Kollektivtransport på sjø, inkludert rapport om konsept

Grunnlagsdokumentet omtalar ulike konsept for kollektivtransport på sjø, og korleis det kan utviklast som ein del av det berekraftige mobilitetssystemet. Notatet peikar på utfordringar med kollektivtransport på sjø, og peikar på aktuelle løysingar. All tilbudsutvikling av kollektivtransport på sjø må skje basert på utgreiingar knytt til ein spesifikk geografi for å løyse dei riktige utfordringane.

2.3.10 Framkometiltak for kollektivtransport i Bergen

Rapporten ser på framkomeutfordringar og sårbare punkt for kollektivtransporten i Bergen sentrum, og har identifisert fleire utfordringspunkt.

2.3.11 Analyse av transportbehov i et post-korona perspektiv

For å kartlegge om Covid-19 vil påverke reisevanane i Bergensområdet også på lengre sikt, har Vestland

fylkeskommune fått utarbeidd ein rapport som ser på areal- og transportplanlegging i eit post-korona perspektiv. Fylgjande problemstillingar vart lagt til grunn for undersøkinga:

- Vil kollektivtransport framstå som assosiert med smitte og såleis vera mindre attraktivt, også etter korona?
- Vil dei passasjerane som i ein smitteperiode har gått over til privatbil, bli borte frå kollektivsystemet for godt?
- Vil behovet for arbeidsreiser vera redusert også i framtida, ettersom fleire har oppdaga at heimekontoret fungerer fint?
- Korleis kan kollektivselskapa best imøtegå ein slik reduksjon i billettinntekter?

2.3.12 Rapport: Inntekspotensial i innfartsparkering

Rapporten omtalar potensialet, konsekvensar og effektar innføring av brukarbetaling på innfartsparkeringsplassar i Bergensområdet har. I tillegg ser den på dei praktiske løysingane som kan nyttast for å innføre brukarbetaling.

2.3.13 Overføring av flyruter omfatta av forpliktingar til offentlig tenesteyting (FOT)

Grunnlaget omtalar korleis fylkeskommunen skal ivareta dei nye oppgåvene knytt til flyruter og flyplassar, inkludert korleis fylket kan stimulere til innovasjon i bransjen.

Notatet omtalar anbudsprosessen både på mellomlag og lang sikt. Fylkeskommunen må ta stilling til både tilbods nivå, verksemdoverdraging, kontraktstype, profilering og merkevarer, samt innovasjon i bransjen.

2.4 Andre faglege utgreiingar under arbeid
Det vert arbeida med andre faglege grunnlag som ikkje er ferdigstilt. Dei vil vere sentrale ved seinare rulleringar av RTP. Dei er også omtala som utviklingstiltak.

2.4.1 Strekningsvise utgreiingar

Det vert utarbeidd strekningsvise utgreiingar for utvalde strekningar på fylkesvegnettet. Strekningane som er vald er i funksjonsklasse B og er viktige regionale samband i fylket.

Dei strekningsvise utgreiingane blir eit oppdatert og kartbasert oversyn over utfordringane på dei viktigaste fylkesvegane.

Dei strekningsvise utgreiingane skal ligge til grunn for prioritering av planlegging, investeringstiltak, standardheving og vedlikehald på dei utvalde strekningane. Målet er å auke standarden på det overordna fylkesvegnettet. Dette vil bli konkretisert i investeringsprogram for fylkesvegnettet.

Dei strekningsvise utgreiinga som det vert arbeidd med, er følgjande:

- Fv.48 Gjermundshamn - Tysse
- Fv.49 Odda – Trengereid
- Fv.55 Sognefjellet – Vadheim
- Fv.57 Knarvik - Storehaug
- Fv.79 Granvin – Norheimsund
- Fv.500 Austrepollen – Ranavik
- Fv.609 Førde – Askvoll - Dale
- Fv.615 Sandane – Storebru
- Kystvegen (nytt nord – sør-samband i fylket)

2.4.2 Forfallskartlegging

Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 legg opp til ei ny forfallskartlegging på fylkesvegane i Noreg. Statens vegvesen har fått i oppdrag å samordne denne kartlegginga i dialog med fylkeskommunane. Korleis dette vert gjennomført er enno ikkje klarlagt. Vestland fylkeskommune står klar til å bidra i prosessen.

2.4.3 Meir veg for pengane

Prinsippet om meir veg for pengane vil innebere forenkla løysingar og ein kritisk gjennomgang av kva som er god nok vegstandard for heile fylkesvegnettet, inkludert gang- og sykkeløysingar. Vidare har fylkeskommunen og andre aktørar hatt positive erfaringar med nye kontraktsformar for entreprisar som priskonkurranse med samspel med involvering av entreprenør allereie i reguleringsplan.

2.4.5 Nye faglege grunnlag

Gjennom komande rulleringar av handlingsprogrammet vil dei faglege grunnlaga bli supplert med fleire grunnlag. Dette gjeld drifts- og vedlikehaldsstrategi, handlingsprogram for trafikktryggleik, temaplan for rasteplassar og service-tilbod langs fylkesvegnettet, viktige vegar for næringslivet

og utgreiing av modulvogntog på fylkesvegane i Vestland. Desse er omtala i kapittel 4 Utviklingstiltak i dette handlingsprogrammet.

2.5 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan utgjer eit viktig grunnlag for Regional transportplan, og planen legg viktige føringar for både statlege verksemdar, fylkeskommunen og kommunar i samferdselspolitikken. Nasjonal transportplan 2022–2033 presenterer heilskapen i transportpolitikken til regjeringa for dei neste 12 åra. Planen er handsama av Stortinget, men endeleg vedtak om igangsetjing av tiltak og prosjekt skjer gjennom proposisjonar og dei årlege statsbudsjetta.

Nasjonal transportplan har fem likestilte mål som gir retning for korleis ressursane skal nyttast frametter. Måla er:

- Meir for pengane
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til å oppfølge Noregs klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepne og hardt skadde
- Enklare reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet

Gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan er det utarbeidd ei rekkje faglege utgreiingar frå transportetatane, som utgjer viktige faglege bidrag av betydning for Regional transportplan 2022-2033.

Andre statlege dokument som stortingsmeldingar, utgreiingar og rapportar inngår som fagleg grunnlag for arbeidet med Regional transportplan.

Framtidige utgreiingar frå samferdselsstyresmaktene vil også utgjere fagleg grunnlag for rulleringar. Døme på dette er nye faglege utgreiingar som vert utarbeidd av samferdselsverksemdene etter bestilling frå Samferdselsdepartementet som ledd i arbeidet med neste rullering av Nasjonal transportplan.

3. Strategisk del

Handlingsprogrammet er eit viktig verktøy for langsiktig planlegging av drift, vedlikehald og investeringar innan samferdsel. Hovudmålet for RTP er at Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

Handlingsprogrammet skal vere eit verktøy for å avvege tiltak innan vegføremål, kollektivområdet og tiltak for mjuke trafikantar, og å kunne prioritere mellom drift og vedlikehald av eksisterande vegnett på den eine sida, opp mot nybygg og investeringar på den andre sida. Det vert lagt til grunn ei prioritering retta mot møte- og utforkøyringsulykker og mjuke trafikantar. Dette vil gje ein reduksjon i talet på hardt skadde og drepne, samstundes som tiltak vil leggje til rette for at fleire kan gå og sykle lokalt.

3.1 Prioriteringar innan fylkesvegar

Nullvisjonen om at ingen skal bli drepne eller hardt skadd i trafikken ligg til grunn for prioriteringane. Liv og helse må prioriterast først, og transportnettet skal vere trygt og framkomeleg. Det inneber mellom anna sikring av sideterreng og etablering av rekkverk, samt betre tilrettelegging og framkomst for gåande og syklende. Det skal leggjast vekt på å sikre vegar mot ras, utrasing, flaum og andre naturhendingar slik at vegane er trygge og framkommelege.

Ved prioritering av tiltak skal det leggjast vekt på ei balansert utvikling i heile fylket. Det er eit mål at alle delar av fylket skal ha moglegheit for vekst og utvikling.

Det vil vere ein rekkje målkonfliktar mellom ulike prioriteringskriterium. Til grunn for prioritering av tiltak vil særleg omsynet til trafikktryggleik vere viktig. Samstundes har fylkeskommunen avgrensa økonomiske ressursar, og midlane må forvaltast på ein god måte. Det vil ikkje vere mogleg å byggje til ein fullgod standard alle stader. Det er difor viktigare med ei rekkje mindre utbetringar som til saman betyr mykje for trafikktryggleiken, framfor eit tiltak som sikrar ei avgrensa strekning. Tiltak for mjuke trafikantar skal prioriterast, særleg for at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken gjennom sikring av skulevegar og nærmiljø.

Vestland fylkeskommune har eit stort forfall på fylkesvegnettet. Eit heilt sentralt mål er å stoppe veksten i forfallet. Det er i tillegg eit stort behov for fornying, opprusting og nyinvesteringar i fylkesvegnettet. Det vil vere nødvendig med vekst i dei økonomiske rammene for å nå fylkeskommunen sine mål innan fylkesvegnettet.

Ut i frå dette skal midlar til drift, vedlikehald, fornying og opprusting prioriterast før fylkesvegmidlar vert brukte til å

byggje nye vegar. Det skal leggjast vekt på strekningsvise utbyggingstiltak, og det skal som hovudregel leggjast til grunn utbetningsstandard. Vegnettet må tilpassast til å følge opp framtidige klimaendringar.

Større nyinvesteringar må gje stor tilleggsnytte i form av å sikre særleg utfordrande vegparti. Slike prosjekt vil som regel måtte krevje tilleggsfinansiering i form av bompengefinansiering der det er trafikkgrunnlag for dette, spleiselag, eller ved bruk av rassikringsmidlar eller andre øyremerkte midlar.

Strekningsvise utbyggingstiltak vil fyrst og fremst vere aktuelt for vegar innan funksjonsklasse B (regionale hovudvegar), men også i ein viss grad til funksjonsklasse C (lokale hovudvegar) med stor trafikk. For vegklasse D (lokale samlevegar) og E (lokale tilkomstvegar), vil det kunne gjerast mindre tiltak for å unngå brot og alvorlege skader på veglenkjer av stor betydning for framkome og trafikktryggleik, og for å unngå akselererande forfall.

Rassikringsmidlane skal ut i frå tidlegare vedtak i fylkestinget, nyttast i sin heilskap til rassikringsprosjekt.

Det skal takast utgangspunkt i dei prioriteringane som er utarbeidd i dei faglege grunnlaga for ulike vegobjekt som skred, tunnel og bru/kai. Det må likevel leggjast vekt på regional balanse, og det vil vere aktuelt å kunne avvike frå desse prioriteringane ut i frå ei samla vurdering av behov, økonomi, planframdrift og byggherressursar, og korleis fylkeskommunen kan få mest mogleg veg for pengane.

Dei strekningsvise utgreiingane vil vere eit verktøy for å finne fram til område der det er særleg behov for samla oversyn over utfordringar på utvalde strekningar av det prioriterte fylkesvegnettet. Dei strekningsvise utgreiingane skal danne grunnlag for å planlegge og gjennomføre tiltak i eit område samla. Ved å samle mindre entreprisar i eit område i større pakkar, kan det vere mogleg å få meir veg for pengane. Det vil vere ulike tidsbolkar for når tiltak kan gjennomførast for dei ulike utvalde strekningane.

I tillegg skal det vurderast i kva grad tiltak vil ha betydning for andre forhold. Viktige forhold er:

- Å utvikle bu- og arbeidsmarknadsregionar, først og fremst ved å betre regularitet, tryggleik og framkome. Det vil i mindre grad vere mogleg å utvide bu- og arbeidsmarknadsregionar gjennom nye vegløyser som forkortar reisetida innanfor dei økonomiske rammene til fylkeskommunen.
- Framkome og tryggleik for tungbilar på viktige vegar for næringslivet. Det skal mellom anna vurderast tiltak på vegar som er aktuelle å tilpasse til ferdsl for modulvogntog.

- Tiltak for å sikre naudsynt framkome på omkøyingsvegar for riksvegar som ofte blir stengt grunna ras og andre hendingar.
- Konsekvensar for klimagassutslepp både i ein utbygging- og driftsfase.
- Konsekvensar for natur, miljø, kulturminne, landbruk og landskap.

Ut i frå dette er dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd ikkje åleine tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Samfunnsøkonomisk lønsemd er framleis viktig, men det er samstundes sentralt å vurdere konsekvensar for trafikktryggleik og risiko for brot på veglenkjer og samla disponering av avgrensa økonomiske midlar.

Det skal leggjast til grunn ei samla vurdering av dei nemnte forholda både når det gjeld prioritering av tiltak, og for valde kriterium for dagens vegar. Gjennom slike vurderingar vil ein rekkje målkonfliktar verte synlege. Vestland er eit stort fylke, og det vil ikkje vere mogleg å angje detaljert korleis slike målkonfliktar skal handterast. Dette må gjerast i kvart einskild prosjekt.

3.2 Prioriteringar innan mobilitet og kollektivtransport

3.2.1 Infrastruktur for mjuke trafikantar

I strategi for mjuke trafikantar er det fastsett kriterium for bygging av ny infrastruktur til gåande og syklande. Barn og unge har hovudfokus, og skuleveg i ein radius på 4 km frå skular skal prioriterast. Dersom det er fleire målpunkt nær skulane vil dei få høgare prioritet, då dette aukar nytten av gang- og sykkelanlegget. I tillegg skal strekkingar prioriterast opp dersom befolkningstettleiken er høg langs strekkinga. Andre kriterium som kan verke inn på prioriteringa er høgdeskilnad, fartsgrense og trafikkmengd. Generelt kan det også vurderast å bygge infrastruktur for område med potensiale for store reisestraumar med sykkel og gange. Ved utbetringar skal tiltak som sikrar effektiv avviking, trafikktryggleik og universell utforming prioriterast.

For å få fleire til å gå, sykle eller nytte kollektivtransport blir det svært viktig å kunne tilby eit heilårsvegnett som vert opplevd som føreseieleg og trygt. Det vert då naudsynt med god drift og vedlikehald av infrastruktur. For å få til dette krevst det tett samarbeid mellom ulike vegeigarar.

3.2.2 Kollektivinfrastruktur

Prinsippa frå Kollektivstrategi i Hordaland (2014) ligg fast. Kollektivinfrastrukturen skal bidra til å sikre eit effektivt og godt tilbod for innbygarane i Vestland. Ved oppgraderingar på haldeplassar og knutepunkt skal enkle bytte, universell utforming, framkome og trafikktryggleik prioriterast. Når

det gjeld infrastruktur for kollektivtransporten skal særleg framkometiltak og tiltak som bidreg til auka kapasitet for stamlinene i Bergensområdet bli prioriterte. Det er viktig å utvikle effektive terminalar og knutepunkt. Vidare må farlege og/eller lite tilrettelagde haldeplassar og punkt i kollektivtra-seen prioriterast. Dette gjeld særleg ved haldeplassar som vert nytta av born og unge.

3.2.3 Omstilling til nullutslepp

Omstilling til eit lågutsleppsfunn inneber store framtidige investeringar i materiell og naudsynt infrastruktur. Rolledeling mellom Skyss, som oppdragsgevar, og operatør, som leverandør av tenestene, vil påverke finansieringsløysingane.

3.2.4 Vidareutvikle mobilitetssystemet

Kollektivtransporten skal vere ryggraden i mobilitetssystemet, men vi skal også utnytte moglegheitene som ligg i teknologisk utvikling. Mobilitetssystemet i framtida vil vere meir retta mot individuelle behov og lokale tilpassingar, i tillegg til at tenestene vil omfatte fleire ulike transportmiddel. Nye mobilitetstenester skal bygge vidare på og bli integrert med eksisterande tilbod og infrastruktur. Innovative utviklings- og forbetningsaktivitetar inneber inngåande medverknad frå brukarane og testing av moglege løysingar. I mange tilfelle kan det gjennomførast som eit samarbeid mellom forskingsmiljø, det offentlege og private aktørar.

3.2.5 Samarbeid og utnytting av data til utvikling

Vestland har mange utfordringar innan mobilitet, og dersom vi løyser alle utfordringane i Vestland aleine, har vi løyst alle mobilitetsutfordringar i Noreg. Vi skal difor søke partnerskap og samarbeid med relevante aktørar.

Vi må legge dei reisande sine behov til grunn når vi utviklar mobilitetstilbodet. Det gjer vi ved å ha ei kundeorientert tilnærming med dialog. I tillegg må vi nytte tilgjengeleg data når vi skal designe våre tenester og tilbod. Dette krev investeringar i IKT-verktøy og kompetanse i organisasjonen.

3.3 Prioriteringar innan Miljøløftet

Gjennom byvekstavtalen har fylkeskommunen ei rolle som vegeigar, som kollektivansvarleg og som regional utviklingsaktør. Fylkeskommunen bidreg også tungt økonomisk. Dei fylkeskommunale midlane vert i dag porteføljestyrt og nytta til ei rekkje ulike tiltak som gjev måloppnåing innanfor avtaleområdet.

Avtalen presiserer at det fylkeskommunale bidraget i hovudsak skal gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, men skal også kunne omfatte investeringar i bybanevognar, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikk, tiltak i driftsinfrastruktur for kollektivtrafikken, i tillegg til større vedlikehaldstiltak på fylkesvegnettet. Dei fylkeskommunale midlane vert også nytta til drifts- og fellestenester

for partane i Miljøloftet. Dette er utfordrande, ettersom det er eit generelt prinsipp at fylkesmidlar skal nyttast til tiltak på fylkesveg, eller at vegeigar skal ha stor eigennytte av tiltaket. Det er også eit rekneskapsprinsipp at investeringsmidlar skal nyttast til investering – ikkje til drift. Handlingsprogrammet for Miljøloftet vert handsama i styringsgruppa, og deretter lagt fram til politisk handsaming hjå partane.

Handlingsprogrammet legg porteføljestyingsprinsippet i grunn, og dei ulike tiltaka er prioritert etter grad av måloppnåing opp mot nullvekstmålet. Regional transportplan utfordrar ikkje denne prioriteringa, men legg føringar for korleis fylkeskommunen som part i Miljøloftet kan bidra til auka måloppnåing.

4. Investeringsprogrammet

I dette handlingsprogrammet som vert vedteke saman med RTP er det ikkje utarbeidd ein langsiktig investeringsportefølgje for fylkesvegnettet. Ei rekkje aktuelle prosjekt er omtala i dei faglege grunnlaga som ledd i arbeidet, samt i [vegprosjektvestland \(fylkesatlas.no\)](https://vegprosjektvestland.fylkesatlas.no).

For perioden 2022-2025 vert det vist til investeringsprogrammet i budsjett- og økonomiplan for perioden 2022-2025, som de finn [HER](#). Prosjekta som er starta opp og vedtekne av Fylkestinget, er bundne prosjekt. Beløpa må likevel bli vurderte i dei årlege handlingsprogramma og i investeringsprogrammet i fylkeskommunen sine årlege budsjett- og økonomiplanar.

For framtidig investeringsprogram skal det byggjast opp ein prioritert prosjektportefølgje basert på dei prinsippa som er lagt til grunn i Strategisk del i dette handlingsprogrammet. Høyringsrunda til Regional transportplan 2022-2033 som-maren 2021 vil vere eit viktig grunnlag for dette arbeidet. Det vert teke sikte på å utarbeide eit investeringsprogram med ein prioritert prosjektportefølgje fram mot fylkestinget i juni 2022 etter at det vert gjennomført ein innspelsprosess med kommunane våren 2022.

Målet er å byggje opp ein langsiktig prosjektportefølgje som gjev tryggleik for kva fylkesvegar som skal prioriterast, kva type tiltak som skal realiserast og når dette vil kunne skje. Samstundes vert det tydelegare kva for vegar og prosjekt som må vente til ein får tilstrekkeleg med økonomiske midlar. Ved å bygge opp ein prosjektreserve vert det enklare å nytte dei årlege tildelte midlane, dersom bundne prosjekt

vert mindre enn venta, eller får forseinka framdrift. Det vert i tillegg lettare å velje dei rette prosjekta og tiltaka, dersom løyvingane til samferdsel aukar i åra som kjem.

I utgangspunktet skal rekkjefølgja på dei langsiktige investeringane liggje fast. Samstundes skal dei årlege investeringsprogramma porteføljestyrt ut i frå om det er forhold som tilseier at det bør gjerast endringar i rekkjefølgja på prioriteringane. Dette kan vere grunna vesentlege endringar i kostnadsanslag for prosjekt, framdrift i planlegging og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Vidare kan det skje vesentlege endringar i ytre rammeføresetnader som t.d. utbygging av ny statleg infrastruktur eller store næringsutbyggingar som tilseier endra prioriteringar. Det kan også oppstå situasjonar med kritiske fare for brot i infrastruktur som medfører behov for å prioritere opp andre prosjekt. Det blir i tillegg utarbeidd eit handlingsprogram for Miljøloftet, som har eigen prosess for rullering, porteføljestyling og oppdatering. Det er derfor ikkje trong for å detaljere budsjettet for investeringar som del av byvekstavtalen i handlingsprogrammet. Investeringsprogrammet skal likevel nemne prosjekt som fylkeskommunen ønskjer å prioritere inn mot komande rulleringar av handlingsprogram og i byvekstavtalen.

5. Utviklingstiltak

Denne delen omfattar utviklingstiltak som skal følgjast opp som ledd i oppfølginga av RTP. Utviklingstiltak er prosessar, delstrategiar og utgreiingar som bidreg til å utvikle samferdselspolitikken og oppgaveløysinga innan feltet vidare. Utviklingstiltaka vil utgjere eit grunnlag for komande

rulleringar av handlingsprogrammet til regional transportplan. Komande handlingsprogram skal også gjere greie for status for arbeidet med utviklingstiltaka, og også innarbeide nye utviklingstiltak.

Sektorovergrepande utviklingstiltak

Tiltak 0.1 Handlingsprogram for trafikktryggleik Vestland 2022-2025	
Forankring i strategi i RTP	Nullvisjonen er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland fylkeskommune.
Føremål	<p>Handlingsprogrammet skal: vera fylkeskommunen sitt viktigaste verktøy for å utøva ansvaret etter vegtrafikklova §40a. for å tilrå og samordna tiltak for å fremma trafikktryggleik i fylket. sjå heile trafikktryggingsarbeidet og verkemidla i samanheng. identifisera dei mest sentrale utfordringane for trafikktryggleiken velja innretning for ts-arbeidet og prioritera tiltak/satsingar. gi føringar for kor og korleis innsatsen med dei fysiske ts-tiltaka skal verta gjennomført, og korleis tilgjengelege midlar skal verta fordelt.</p> <p>Prioritering av dei konkrete fysiske trafikktryggingstiltaka på vegnettet vil bli halde utanfor handlingsprogrammet for ts. Dette vil høyra til RTP sitt handlingsprogram.</p>
Omtale av tiltaket	Fylkeskommunen har ei viktig fagleg og koordinerande ansvar for trafikktryggleiken, forankra i vegtrafikklova §40a. Ts-arbeidet går på tvers av sektorar og forvaltingsnivå. Handlingsprogrammet skal ta i vare heile breidda av tiltak og verkemiddel, med mål om å redusera talet drepne og hardt skadde i vegtrafikken. Dei nasjonale måla for reduksjonar i drepne/hardt skadde krev auka og målretta innsats, samt utvikling av nye tiltak.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (FTU), Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Vest politidistrikt. Koordinering opp mot arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.
Tidsperiode	Utarbeiding av handlingsprogrammet: 2021-2022. Ferdig 2 kvartal 2022
Budsjett og finansiering	Utarbeiding vert finansiert innanfor eksisterande budsjett. Tiltak og satsingar vert grunnlag for framtidig budsjett og økonomiplan.

Plantema fylkesveg

Tiltak 1.1. Drifts- og vedlikehaldsstrategi	
Forankring i strategi i RTP	Budsjettrammene til løpande drift og vedlikehald skal aukast for å stoppe forfall og redusere vedlikehaldsetterslep Leggje til rette for klimatilpassing av fylkesvegnettet for å sikre at vegane vil tole framtidige klimaendringar.
Føremål	<ul style="list-style-type: none"> • Strategien skal leggjast til grunn for arbeidet med å stoppe forfallet på fylkesvegnettet. • Strategien skal gje svar på korleis ressursane til drift og vedlikehald kan nyttast på den mest effektive måten. • Strategien skal leggjast til grunn for arbeide med å hente inn att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. • Strategien skal leggjast til grunn for arbeidet med å etablere eit nytt FDV-system for fylkesvegnettet.
Omtale av tiltaket	Fylkeskommunen skal utarbeide ein heilskapleg strategi for korleis ein skal løyse oppgåvene knytt til drift og vedlikehald på best mogleg måte, kva føresetnadar som bør ligge til grunn og kva tiltak ein må gjennomføre for å nå måla. Strategien skal svare på korleis ein kan hente inn vedlikehaldsetterslepet og stoppe forfall på fylkesvegnettet.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, andre fylkeskommunar, SVV
Tidsperiode	2021-2022 Ferdigstilling 2. kvartal 2022
Budsjett og finansiering	Ikkje avklåra, venter på vedtak av NTP 2022-2033 for å kunne vurdere omfang i 2022. Tentativ budsjett for 2021 er 2,3 millionar kroner. Budsjett for 2022 vert å kome attende til i samband med rulleringa av økonomiplanen.

Tiltak 1.2 Vidareutvikling av strekningsvise utgreiingar	
Forankring i strategi i RTP	Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal leggjast til grunn for prioritering av vedlikehald, utbetring, fornying og standard på vegdrifta.
Føremål	Beskrive ruter, og kartleggje tilstand og utbetningsbehov på prioriterte vegstrekningar som grunnlag for framtidige tiltak.
Omtale av tiltaket	Strekningvise utgreiingar for 8 strekningar er under arbeid. Dette arbeidet skal vidareførast og byggje på andre utviklingstiltak som Meir veg for pengane, Modulvogntog og Viktige vegar for næringslivet.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, aktuelle kommunar, Statens vegvesen
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 1.3 Viktig vegar for næringslivet	
Forankring i strategi i RTP	Legge til rette for å betre konkurransevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
Føremål	Få oversyn over kva for vegar som er viktige for næringslivet for å kunne få eit meir effektivt og framtidretta transportnett for næringslivet.
Omtale av tiltaket	Det er starta eit arbeid med å kartlegge viktige vegar for næringslivet basert på aktuell informasjon frå eksisterande datakjelder. I tillegg til analysen blir det nytta kunnskap om næringslivet og kva transport dei ulike næringane genererer. Dette skal danne grunnlag for prioritering av tiltak som er viktige for næringstransporten.
Prosjekteigar og deltakarar	Prosjekteigar: Vestland fylkeskommune, godsnæringa, næringslivet sine organisasjonar
Tidsperiode	1. kvartal 2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 1.4 Utgreiing av modulvogntog på fylkesvegane i Vestland	
Forankring i strategi i RTP	Legge til rette for å betre konkurransevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
Føremål	Samordne behov og krav frå næringslivet med Vestland fylkeskommune sine evner og ambisjonar til å tilpasse infrastruktur på kort og lengre sikt. Klargjere kva vegar som kan opnast for modul- og tømmervogntog på fylkesvegnettet i Vestland.
Omtale av tiltaket	I Statens vegvesen og departementet ligg det føre forslag om å opne for modulvogntog fleire plasser i Norge. Transportaktørane etterlyser moglegheit for å nytte større vogntog på fylkesvegane i Vestland. Dette gjeld 24 m vogntog og modulvogntog på inntil 25,25 m – med totalvekt inntil 60 tonn. Det er behov for å gjennomføre analyser av vegnettet for å avgjere kva delar av vegnettet som kan opnast. Det vert starta eit eige prosjekt som skal avklare kva vegar som vert tillate for modul- og tømmervogntog. Arbeidet vil skje i samarbeid med transportnæringa og andre aktuelle partar.
Prosjekteigar og deltakarar	Prosjekteigar: Vestland fylkeskommune, samarbeid med kommunar og transportnæringa
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 1.5 Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet	
Forankring i strategi i RTP	Avklare føremålstenleg forvaltar- og eigarskap til vegnettet mellom dei ulike vegeigarane
Føremål	Delar av fylkesvegnettet har ikkje ein regional funksjon i dag, og det vil vere aktuelt å vurdere om einskilde vegstrekningar bør omklassifiserast til kommunal veg. Omklassifiseringar må avklarast med aktuelle kommunar, og det er eit regelverk som handterer krav til reperasjonar på vegnettet som blir overført. Det er også behov avklare ansvarsforhold særleg knytt til gang- og sykkelnettet i Bergen for å vurdere omklassifisering mellom kommunale vegar, fylkesveg og riksveg. Fylkeskommunen skal arbeide opp mot staten for at kommunane kan bli kompenserte ved overføring av vegar til kommunalt nivå. Når det vert bygd nye fylkesvegar, og den gamle fylkesvegen ikkje lenger har ein regional funksjon, skal den gamle fylkesvegen nedklassifiserast til kommunal veg eller leggst ned som offentlig veg, jf. veglova paragraf 7 og 8
Omtale av tiltaket	Kartleggje kva for vegar som bør omklassifiserast til kommunal veg i heile fylket, og avklare ansvarsdeling for vegnettet i Bergen
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), andre kommunar
Tidsperiode	2021- 2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 1.6 Klimatilpassing av vegprosjekt	
Forankring i strategi i RTP	Legge til rette for klimatilpassing av fylkesvegnettet for å sikre at vegane vil tole framtidige klimaendringar.
Føremål	Få betre grunnlag for å ivareta klimarisiko i samfunnsanalysar av tiltak for framtidige vegprosjekt.
Omtale av tiltaket	Arbeide for å ta klimahandtering med i framtidige samfunnsanalyse for vegbygging. Fylkeskommunen er med som deltakar i forskingsprosjektet Klimatilpassing og veittransport som er leia av Statens vegvesen. Hovudmålet til dette prosjektet er å etablere eit kunnskapsgrunnlag for samfunnsøkonomiske analyser på prosjekt- og systemnivå som tek omsyn til forventingar om endringar i klima og klimapolitikk og understøtter mål om tryggleik, berekraft og effektivitet i vegsektoren.
Prosjekteigar og deltakarar	Prosjekteigar er Statens vegvesen. Deltakarar i prosjektet er Nye veier, Vestlandsforskning, andre fylkeskommunar og forskingsinstitutt.
Tidsperiode	2021-2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 1.7 Utgreiing av lågutsleppsløysingar på fylkesvegområdet	
Forankring i strategi i RTP	Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald av veginfrastrukturen
Føremål	Redusere klimagassutsleppa knytt til fylkesvegane ved å utgreie aktuelle tiltak for lågutsleppsløysingar for heile fylkesvegnettet.
Omtale av tiltaket	Utgreiinga må dekkje både drift og vedlikehald og investeringar av fylkesvegnettet. Dette omfattar krav til låg- og nullutsleppsløysingar i veganlegg, bruk av låg- og nullutsleppskøyretøy hjå driftsentreprenørar og bruk av meir klima- og miljøvenlege materialar. Økonomiske konsekvensar av krav og moglegheiter for ekstern prosjektfinansiering inngår i utgreiinga.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, andre vegeigarar og organisasjonar innan drifts- og anleggsbransjen
Tidsperiode	2022-2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune. Klimasatsmidlar frå Miljødirektoratet på 1,5 mill. kr.

Tiltak 1.8 Utgreiing av massehandtering i Vestland	
Forankring i strategi i RTP	Vestland fylkeskommune skal følgje det fleiretatte arbeidet med masseforvaltning, og identifisere økonomiske og miljømessige gevinstar gjennom planlegging og utbygging av veganlegg
Føremål	Det pågår i dag arbeid om temaet massehandtering i eit nasjonalt prosjekt leia av Miljødirektoratet. Arbeidsgruppa har deltakarar på tvers av sektorar og etatar som skal sjå på moglege tiltak og verkemiddel for å få til ein betre disponering av overskotsmassar av jord og stein som ikkje er forureina. Prosjektet legg opp til at deltakande etatar skal kome fram til ein sluttrapport med samstemte anbefalingar for tiltak og verkemiddel rundt forhold som kan påverkast av staten, fylkeskommunar og kommunar. Det er naudsynt med eit utgreiingstiltak for å gjere ei vurdering av anbefalingane i sluttrapporten og vurde-re implementering av tiltak i regional transportplan for Vestland.
Omtale av tiltaket	Det skal greiast ut prinsipp og strategiar for korleis ein kan nytte overskotsmassar på samfunnstenelege måtar
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 1.9 Intelligente trafikksystem (ITS)	
Forankring i strategi i RTP	Vestland skal utvikle og ta i bruk nye tekniske løysingar som aukar trafikktryggleik og reduserer kostnader
Føremål	Vestland fylkeskommune skal kunne ta i bruk intelligente transportsystem (ITS) på ein måte som fremjar betre oppgåveløysing, mindre klimagassutslepp og lågare kostnader
Omtale av tiltaket	Fylkeskommunen skal ta stilling til korleis det skal arbeidast med ITS, digitalisering og bruk av store data-mengder. Det skal utarbeidast ein strategi for kva for område fylkeskommunen skal prioritere og organisering av arbeidet. Denne strategien må koordinerast med nasjonal IKT-strategi
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, FOU-miljø og aktuelle bedrifter og kommunar. Statens vegvesen.
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 1.10 Bruk av aluminium i brubygging	
Forankring i strategi i RTP	Vestland skal utvikle og ta i bruk nye tekniske løysingar som aukar trafiktryggleik og reduserer kostnader
Føremål	Avklare om bruer kan byggjast i aluminium og eventuelt andre materialar som vil krevje mindre vedlikehald, lågare livssyklus-kostnader og mindre klimagassutslepp enn tradisjonelle bruer.
Omtale av tiltaket	Utarbeide ein moglegheitsstudie for nye materialar i brubygging. Studiet må både omfatte tekniske og økonomiske forhold, samt strategi for innkjøp.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, andre fylkeskommunar, Statens vegvesen
Tidsperiode	2022-2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 1.11 Temaplan for rasteplassar og servicetilbod langs fylkesvegnettet	
Forankring i strategi i RTP	Legge til rette for å betre konkurransevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
Føremål	Lage temaplan for rasteplass og servicetilbod langs fylkesvegnettet i Vestland.
Omtale av tiltaket	Vestland fylkeskommune må fastsetje kva for kriteria som skal ligge til grunn for plassering og utforming av rasteplassar og for utfartsparkering. I dag er det mange små rasteplassar for personbilar mens det er få store plassar for buss/store køyretøy ,og få plassar med toalettfasilitetar. Rasteplassstilbod på fylkesveg må sjåast saman med tilbod på riksveg, tilbod på ferjekai/ferje og kommersielle tilbod. Forslaget må innehalde nedlegging av eksisterande rasteplassar, utviding/opprusting av plassar og rasteplass på ny stad. Temaplanen vil også vurdere utfartsparkering ved særleg populære turmål.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), Statens vegvesen, aktuelle kommunar, private næringsaktørar
Tidsperiode	2022-2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 1.12 Avklaring av ansvarsforhold for veglys	
Forankring i strategi i RTP	Avklare føremålstenleg forvaltar- og eigarskap til vegnettet mellom dei ulike vegeigarane
Føremål	Avklare eigarskap og vedlikehaldsansvaret for veglys
Omtale av tiltaket	Det er i dag uavklarte ansvarsforhold og ulike eigarskap til veglys. Det er behov for å kartlegge og utgreie utfordringar og eigarskap for veglys på fylkesvegnettet og tilgrensande veganlegg
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, nettselskap, kommunar, Statens vegvesen
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Plantema Kollektiv og mobilitet

Tiltak 2.1 Planleggingsprinsipp for kollektivnettet i byar og tettstader	
Forankring i strategi i RTP	Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gi kundane eit godt tilbod
Føremål	Etablere planleggingsprinsipp for utvikling av kollektivnettet, basert på Kollektivstrategi for Hordaland (2014) og felles etablerte kollektivfaglege prinsipp.
Omtale av tiltaket	Det skal utarbeidast planleggingsprinsipp for planlegging og utvikling av kollektivnettet og -tilbodet i byar og tettstader i fylket. Eit av føremåla er å sjå retningslinjene for kollektivtrafikken i samanheng med utviklinga av mobilitetssystem for persontransporten. Planleggingsprinsippa vil utgjere det faglege grunnlaget for Skyss og fylkeskommunen sitt arbeid og prioriteringar, og vere bidrag inn i prosessar, planar og utgreiingar hjå kommunar og etatar. okumentet skal omhandle grunnprinsipp for planlegging av linjenettet, og behov for infrastruktur og framkomst for kollektivtrafikken.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 2.2 Prinsipp for tilbodsstandard for mobilitetstilbodet	
Forankring i strategi i RTP	Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov og skal vidareføre og vidareutvikle det fleksible skysstilbodet Dei gode løysingane for mobilitet i Vestland skal utviklast i samarbeid med relevante aktørar
Føremål	Etablere prinsipp for kva tilbods nivå og type tilbod som kan forventast i ulike marknader, som rettesnor for prioriteringar.
Omtale av tiltaket	Det er nødvendig med ei systematisk tilnærming til mobilitetstilbodet for å sikre gode og føreseielege prioriteringar. Til grunn for utviklinga skal det utarbeidast og forankrast eit dokument med prinsipielle føringar for tilbodsstandard for kva type tilbod ein ser som tenlege i ulike område og omfang av tilbodet. I det ligg både faste linjer og rutetilbod og bestillingsbaserte tilbod. Dokumentet skal også omfatte retningslinjer for rolledeling mellom ulike driftsartar (eks. buss/båt). Standarden skal inkludere korleis berekraft skal vurderast ved ulike tilbod.
Prosjekteigar og deltakarar	Skyss
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til VLFK

Tiltak 2.3 Digitale kundeflater for heile mobilitetssystemet	
Forankring i strategi i RTP	Mobilitetstenestene skal vere tilgjengeleg, enkle å bruke og tilrettelagt for alle, med god integrasjon mellom dei ulike transportformene
Føremål	Førebu innføring av Mobility-As-A-Service (MaaS), med heilskaplege digitale flater mot dei reisande, god datafangst og -handsaming og digital tenestepattform for å integrere nye/fleire mobilitetstenester.

Tabellen held fram på neste side

Tiltak 2.3 Digitale kundeflater for heile mobilitetssystemet	
Omtale av tiltaket	<p>For å kunne innovere og skalere opp nye tenestetilbud i mobilitetssystemet må ein digital infrastruktur på plass.</p> <p>Tiltaket omfattar fleire delprosjekt, mellom anna utvikling og investering i heilskaplege digitale kundeflater og sjølvbeteningsløysingar, dataforvatning og maskinlæring, og digital tenesteplattform for å integrere nye/fleire mobilitetstenester og klargjere for tenester frå andre aktørar, såkalla 3. part.</p> <p>Tiltaket inneber både investeringar og utvikling/utgreiing.</p>
Prosjekteigar og deltakarar	Skyss
Tidsperiode	2022-2024
Budsjett og finansiering	Tenestekjøp, lisensar, skytenester, andre kostnader: 74,4 MNOK

Tiltak 2.4 Mobilitetspunkt for saumlause reiser	
Forankring i strategi i RTP	<p>Teknologi skal nyttast til å løyse den reisande sine behov på ein effektiv måte</p> <p>Mobilitetstenestene skal vere tilgjengelege, enkle å bruke og tilrettelagt for alle, med god integrasjon mellom dei ulike transportformene</p>
Føremål	Etablere mobilitetspunkt med digital og fysisk infrastruktur som gir trygge og enkle overgangar mellom ulike former for transportmiddel
Omtale av tiltaket	<p>Kollektivnettet og infrastrukturen kring bytte- og knutepunkt må utviklast med tanke på å integrere fleire ulike mobilitetstenester for meir saumlause reiser. Mobilitetspunkt er ein stad for bytter mellom til dømes buss, sparkesykkel, delingsbil, drosje eller andre transportmiddel.</p> <p>Ulike former for mobilitetspunkt er under utprøving eller er etablert i Norge og internasjonalt. Første steg vil vere å få styrke den tverrfaglege innsikta på dette feltet. Tiltaket omfattar vidare å samle og systematisere erfaringar og tilgjengeleg fagkunnskap, som grunnlag for planlegging og utvikling av mobilitetspunkt.</p> <p>Tiltaket bør organiserast som eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen, utvalde kommunar, statens vegvesen og FoU-miljø.</p>
Prosjekteigar og deltakarar	Fylkeskommunen, Skyss, utvalde kommunar, Statens vegvesen, jernbanedirektoratet og FoU-miljø
Tidsperiode	2022 - 2025
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 2.5 Fleksibel bestillingstransport	
Forankring i strategi i RTP	<p>Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov og skal vidareføre og vidareutvikle det fleksible skysstilbodet</p> <p>Teknologi skal nyttast til å løyse den reisande sine behov på ein effektiv måte</p>
Føremål	Innføre bestillingsbaserte, fleksible transporttenester i fleire områder i fylket, tilpassa ulike etterspurnadsbehov.
Omtale av tiltaket	<p>For å kunne innføre nye fleksible bestillingsbaserte transporttilbod som integrert del av kollektivtilbodet er det behov for å greie ut og etablere retningslinjer og rammer for denne type tenester. Det er mellom anna behov for å vurdere problemstillingar knytt til kompetanse og ressursar, prising av tenestene, finansiering av tilbodet, kontraktsmessige forhold og val av teknologi.</p> <p>For å skape innsikt og læring er det parallelt behov for å teste ut ulike former for bestillingstransport, i samarbeid med kommunar og andre relevante aktørar. Det er ønskjeleg å gjennomføre pilotar for "first and last mile" transport, aldersvenleg transport, transporttilbod i tynt busette område og tilbod retta mot aktivitetar knytt til born og unge.</p>

Tabellen held fram på neste side

Tiltak 2.5 Fleksibel bestillingstransport	
Prosjekteigar og deltakarar	Skyss i samarbeid med kommunar, FoU-miljø og leverandørar
Tidsperiode	2022-2024
Budsjett og finansiering	Innovasjonsmidlar i drift

Tiltak 2.6 Nullutslepp og redusere fotavtrykket i heile kollektivtransporten	
Forankring i strategi i RTP	Kollektivtenestene skal verte bygd og drifta på ein berekraftig måte Vestland skal vere pådrivar og iverksette låg- og nullutsleppsløysingar innan mobilitetstenester, gjennom offentlege innkjøp og innføring av nye teknologiske løysingar
Føremål	Kutte klimagassutsleppa og legge til grunn sirkulærøkonomi i kollektivtransporten
Omtale av tiltaket	Gjennom eksisterande transportkontraktar og førebuing av konkurransegrunnlag skal Skyss følgje opp vedtekne mål om innføring av nullutsleppsteknologi og berekraft i heile verdikjeda. Dette krev finansiering, ressursar og kompetanse innan fagområde der vi i dag ikkje er godt nok rusta. Behovet for finansiering, kapasitet og kompetanse skal kartleggast, med omsyn til elektrifisering og omlegging til fornybare drivstoffkjelder og krav til sirkulær økonomi i våre transportkontraktar.
Prosjekteigar og deltakarar	Skyss
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjettet til Vestland fylkeskommune

Tiltak 2.7 Kartlegge behov for utbetringar på hurtigbåtkaier	
Forankring i strategi i RTP	Ved knutepunkt- og haldeplassoppgraderingar skal enkle bytte, universell utforming, tilkomst og trafikktryggleik prioriterast.
Føremål	Utarbeide oversikt over behov for utbetringar på hurtigbåtkaiane som vert nytta av hurtigbåtrutene i Vestland.
Omtale av tiltaket	Det er varierende standard på hurtigbåtkaiane. Det er behov for ein systematisk gjennomgang av alle kaiane og identifisere behov for utbetringar. Tiltaket må skissere aktuelle finansieringsmodellar, prioritering av tiltaket opp mot andre tiltak og tidsplan. Eventuelle behov for nye kaianlegg må også omtalast i prosjektet.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune og aktuelle kaieigarar.
Tidsperiode	2021-2023
Budsjett og finansiering	Utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 2.8 Utarbeide prioritert liste over tiltak trafikktryggleik og framkome for kollektivtransport	
Forankring i strategi i RTP	Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gi kundane eit godt tilbod.
Føremål	Identifisere, prioritere og realisere aktuelle infrastrukturtiltak knytt til trafikktryggleik og framkome for kollektivsystemet i og utanfor miljøløftet.

Tabellen held fram på neste side

Tiltak 2.8 Utarbeide prioritert liste over tiltak trafikktryggleik og framkome for kollektivtransport	
Omtale av tiltaket	Trafikktrygging, universell utforming, framkometiltak og gode kollektivknutepunkt er viktige Element i eit velfungerande kollektivsystem. Utarbeide ei prioritert liste med aktuelle utbetningspunkt med kostnadsoverslag som kan nyttast i budsjettprosess. Fylkeskommunen skal vere tidleg inne med rådgjeving der det vert planlagt aktuelle tiltak.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune gjennom kollektivgruppene i og utanfor miljøløftet der Satens vegvesen også deltek.
Tidsperiode	2022 - 2023
Budsjett og finansiering	Utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 2.9 Utgreiing av behov for bussanlegg i Vestland utanom Bergensområdet	
Forankring i strategi i RTP	Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gi kundane eit godt tilbod.
Føremål	Etablere prinsipp og plan for kvar fylkeskommunen som oppdragsgjevar i busskontraktar skal stille bussanlegg til rådighet for operatørane.
Omtale av tiltaket	Vi ser i aukande grad at areal til dagens anlegg blir utfordra av sentrumsutvikling. Arbeidet skal vurdere om fylkeskommunen skal ta større ansvar for å sørge for bussanlegg, og i så fall kvar dette er aktuelt. Med bussanlegg meiner ein t.d. stad for nattparkering, vaskehall og verkstad for buss. Oppmøtestad og fasilitetar for sjåfør. Kontorplass for administrasjon knytt til rutedrift m.m. Fasilitetar for kunde inngår ikkje i bussanlegg.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune
Tidsperiode	2022-2023
Budsjett og finansiering	Utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjettet til Vestland fylkeskommune

Tiltak 2.10 Kartlegging av viktige kollektivknutepunkt og oppgraderingsbehov utanom Bergensområdet	
Forankring i strategi i RTP	Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gi kundane eit godt tilbod. Ved knutepunkt- og haldeplassoppgraderingar skal enkle bytte, universell utforming, tilkomst og trafikktryggleik prioriterast.
Føremål	Utarbeide kartlegging av knutepunkta i fylket utanom Bergensområdet, og prioritere behov for oppgradering eller etablering.
Omtale av tiltaket	Legge til rette for eit samanhengande og attraktivt kollektivtilbod med velfungerande knutepunkt både for dei reisande og for rutene som trafikkerer dei. Arbeidet inneber ei kartlegging av knutepunkta og kvar det er behov for tiltak. I omgrepet knutepunkt meiner vi infrastruktur som legg til rette for korrespondanse og bytte mellom transportmiddel, funksjonar som venterom for dei reisande, sjåførtoalett ol. Forsking og aktuelle forskingsbaserte rettleiarar for knute- og byttepunkt skal leggjast til grunn.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune
Tidsperiode	2022-2023

Tiltak 2.11 Grønare bybaneutbygging	
Forankring i strategi i RTP	Kollektivtenestene skal verte bygd og drifta på ein berekraftig måte
Føremål	Prosjektet har som formål å finne gode tiltak som kan bidra til å redusere klimagassutslipp og miljøbelastning i byggefasen
Omtale av tiltaket	Målet er å identifisere relevante tiltak som på en kostnadseffektiv måte kan gi reduserte utslipp og miljøbelastning. I prosjektet inngår blant anna å utarbeide klimagassbudsjett for byggetrinnet, fossilfri byggeplass, utprøving og innføring av elektriske anleggsmaskiner, bruk av materialar med lavast mogleg utslipp, gjenbruk og gjenvinning av materialar og avfallshandtering.
Prosjekteigar og deltakarar	Alle positive element og erfaringar frå byggetrinn 4 vil bli inkludert i planlegginga av byggetrinn 5 til Åsane
Tidsperiode	Bybanen Utbygging
Budsjett og finansiering	2017-2023
	Finansiering over Bybanens budsjett (lønnskost og utbyggingskost) samt Klimasatsmidler til enkelttiltak, noen i samarbeid med entreprenør

Tiltak 2.12 Sykkelpotensiale-modell	
Forankring i strategi i RTP	Prioritere sykkelinfrastruktur for reiser med potensiale for store reisestraumar, og ruter knytt til målpunkt for born og unge.
Føremål	Utvikle prioriteringsmodell for sykkelprosjekt
Omtale av tiltaket	Vidareutvikling av sykkelpotensiale-modellen som grunnlag for prioritering av sykkelprosjekt. Pilotprosjekt for Alver kommune er under utvikling.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), Alver kommune, (eventuelt Askøy kommune, Bjørnafjorden kommune og Øygarden kommune).
Tidsperiode	2022-2023
Budsjett og finansiering	VLFK har fått KMD midlar (250 000,-) til arbeidet. Resterande finansiering skjer over eigne budsjett.

Tiltak 2.13 Samarbeid med kommunar innanfor fagområde «mjuke trafikantar».	
Forankring i strategi i RTP	Gjennom dialog og samarbeid med kommunar skal vi sette fokus på behova til mjuke trafikantar.
Føremål	Kunnskaps- og erfaringsutveksling mellom fylkeskommunen og kommunane i fylket. Vurdere økonomiske bidrag til prosjekt med god måloppnåing i kommunane.
Omtale av tiltaket	VLFK har sett i gang eit samarbeidsforum for fylket og kommunane, med mål om kunnskaps- og erfaringsutveksling. I tillegg er det sterke ynskje om moglegheit for økonomiske bidrag til gode prosjekt i kommunane. Det vil difor bli gjort ei grundig vurdering av mogleg innretning på tilskotsordning og/eller vidareutvikling av trepartssamarbeid med einskilde kommunar.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), kommunane i Vestland.
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 2.14 Utgreiing av haldningsskapande og åtferdsretta tiltak for mjuke trafikantar og kollektivreisande	
Forankring i strategi i RTP	Haldningsskapande og åtferdsretta arbeid for å få fleire til å gå, sykle eller nytte kollektivtransport skal fremjast og prioriterast
Føremål	Sikre at kampanjar vert retta mot viktige målgrupper.

Tabellen held fram på neste side

Tiltak 2.14 Utgreiing av haldningsskapande og åtferdsretta tiltak for mjuke trafikantar og kollektivreisande	
Omtale av tiltaket	Det er ynskjeleg å utarbeide ein plan for å få oversikt over kva haldningsskapande arbeid som vert gjennomført i fylket retta mot mobilitet, og for å vurdere kva kampanjar ein bør prioritere.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), kommunane i Vestland, Trygg Trafikk med fleire.
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Plantema Miljøløftet

Tiltak 3.1 Førebuingar inn mot reforhandling av byvekstavtalen	
Forankring i strategi i RTP	Nullvekst i personbiltransporten Samordna areal- og transportplanlegging Styrke miljøvenlege transportformer Avgrense personbiltransporten Satsing på låg- og nullutsleppsteknologi
Føremål	Fylkeskommunen har som part i Miljøløftet fleire roller; som ein stor økonomisk bidragsytar, som vegeigar, som ansvarleg for kollektivsystemet og som regional utviklingsaktør. Det er difor naturleg at vi førebur oss godt inn mot reforhandling av byvekstavtalen.
Omtale av tiltaket	<ul style="list-style-type: none"> Fylkeskommunen vil innan reforhandling av byvekstavtalen synleggjera ulike modellar for å finansiera driftsoppgåver og fellestener. Fylkeskommunen vil ta ei koordinerande rolle for å sikra ei hensiktsmessig soneinndeling i samband med det vidareutvikla nullvekstmålet. Byvekstavtalen presiserer at partane ved komande reforhandling skal drøfte ei mogleg felles regional bompakke. Fylkeskommunen vil syta for at konsekvensar av ei slik endring i bompakkesystemet er grundig utgreidd på førehand. Fylkeskommunen legg opp til politiske prosessar for å slå fast overordna prinsipp for bruk av dei fylkeskommunale midlane. Prinsippa vil omfatte både kva type programområdetiltak midlane bør nyttast til, og korleis dei skal fordelast innanfor avtaleområdet. Prinsippa vil vera i tråd med, og ei presisering, av avtaleteksten.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, i samarbeid med partane i Miljøløftet.
Tidsperiode	Arbeidet vil pågå kontinuerleg fram mot reforhandling av byvekstavtalen.
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 3.2 Utarbeide finansieringsplan for Bybanen til Åsane med tilhøyrande sykkelanlegg	
Forankring i strategi i RTP	Styrke miljøvenlege transportformer
Føremål	Sikre ein snarleg finansieringsplan for Bybanen til Åsane med tilhøyrande sykkelanlegg. Eit høgt statleg bidrag vil kunne bidra til at bompengar i større grad kan nyttast som trafikkregulerande verkemiddel, og ikkje som ei rein finansieringskjelde.
Omtale av tiltaket	Bybanen BT5 til Åsane er framleis ikkje sikra finansiering. NTP som no er på høyring opnar for ei 50% statleg finansiering, alternativt 66% dersom ein ny avtale kjem på plass. Fylkeskommunen vil i samarbeid med partane i Miljøløftet, og særleg opp mot nasjonale vegstyresmakter, synleggjera behovet for ei snarleg avklåring og eit sterkt statleg bidrag til Bybanen BT5 til Åsane med tilhøyrande sykkelanlegg. Det er også viktig å sikra seg at gjeldande byvekstavtale og bompengeprop. (S 11 2017-2018) ikkje er til hinder for ei 66% statleg finansiering av BT5, og at ein kan sikra finansiering av prosjektet uavhengig av reforhandling av byvekstavtalen.

Tabellen held fram på neste side

Tiltak 3.2 Utarbeide finansieringsplan for Bybanen til Åsane med tilhørende sykkelanlegg	
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune i samarbeid med partane i Miljøløftet.
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 3.3 Synleggjere behovet for auka midlar til drift av kollektivsektoren	
Forankring i strategi i RTP	Styrke miljøvenlege transportformer Satsing på låg- og nullutsleppsteknologi
Føremål	Synleggjere at nullvekstmålet har ein kostnad, og behovet for auka midlar til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som nullvekstmålet føreset.
Omtale av tiltaket	<ul style="list-style-type: none"> • Fylkeskommunen skal fram mot reforhandling synleggjere behovet for auka belønningsmidlar til drift av kollektiv. Eksempelvis er det behov for midlar til: <ul style="list-style-type: none"> • Ladeinfrastruktur • Auka ruteproduksjon i heile avtaleområdet • Drift og materiell til Bybanen BT 4 til Fyllingsdalen. • Fylkeskommunen vil legge til rette for at partane ved reforhandling av byvekstavtalen drøftar utfordringar knytt til finansiering av drift av kollektiv innanfor avtaleområdet. • Fylkeskommunen skal fram mot reforhandling synleggjere behovet for ein eigen statleg pott til miljøvenleg teknologi og innovasjon for kollektivtransport.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, i samarbeid med partane i Miljøløftet.
Tidsperiode	Arbeidet vil pågå kontinuerleg fram mot reforhandling av byvekstavtalen.
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 3.4 Fornyng og omstrukturering av bussanlegg i Bergensområdet	
Forankring i strategi i RTP	Styrke miljøvenlege transportformer
Føremål	På bakgrunn av utgreiing som føreligg skal ein utarbeide framlegg til ein framtidig struktur for bussanlegg i Bergensområdet og starte fornyng.
Omtale av tiltaket	<p>Kollektivsystemet må ha funksjonell driftsinfrastruktur som er tilpassa utviklinga i reisestraumar, veginfrastruktur og ny teknologi. Difor er det behov for areal og nye lokasjonar knytt til bussanlegg i Bergensområdet. Fleire eksisterande anlegg er i tillegg gamle og har behov for større oppgraderingar i framtida. Rett kapasitet og lokalisering er viktig for å sikre eit velfungerande og rasjonelt kollektivsystem.</p> <p>Med bussanlegg meiner ein oppstilling om natta, oppmøtestad og fasilitetar for sjåfør, funksjonar som vask, verkstad og kontor. Fasilitetar for kunde inngår ikkje i bussanlegg.</p> <p>Tiltaket skal utarbeide framlegg til ein framtidig struktur for bussanlegg i Bergensområdet. Regulering av aktuelt areal for anlegg og avklaring av finansiering inngår i arbeidet.</p>
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune. Bergen kommune som reguleringsmynde er deltakar og Statens vegvesen
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 3.5 Mobilitetslaboratorium for utvikling av smartare transport, MUST	
Forankring i strategi i RTP	Styrke miljøvenlege transportformer Satsing på låg- og nullutsleppsteknologi
Føremål	MUST , Mobilitetslaboratoriet for Utvikling av Smartere Transport, et «must», skal vere eit nasjonalt laboratorium for utvikling og innføring av framtida sine transport- og mobilitetsløyser. MUST sin visjon er å bidra til å gjere Noreg Norge leiande på berekraftig mobilitet og bidra til at mobilitetsaktørane saman skaper radikale innovasjonar. MUST er eit samarbeid mellom Vestland fylkeskommune, Bergen kommune og SVV. MUST er finansiert av departementet og samarbeidspartnarar over 5 år.
Omtale av tiltaket	Gjennom laboratoria InnoLab, DataLab og LivingLab skal <ul style="list-style-type: none"> • MUST bidra til at fleire får testa og sett ideane sine ut i live • MUST skal bidra til gode og effektive og innovasjonsprosessar • MUST skal byggje og utvikle nettverk for berekraftig mobilitet • MUST skal byggje og dele kompetanse om mobilitet <p>I 2021 deltek MUST i m.a. regulering av sparkesyklar i Bergen og Åsane, Pilot autonom buss i Førde, Pilot fleksibel transport i Bergen, Forskningsprosjekt i regi av TØI om regulering av mikromobilitet og Innovasjonskonkurrans om digitale eldre. I tillegg held MUST innovasjonsworkshops og dataanalyseworkshops. MUST har utvikla og forvaltar datasjø for mobilitetsdata og eit Mobilitetsdashboard. MUST skal evaluerast, og det må vurderast vidare finansiering også etter 2022.</p>
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune v/Skyss har hovedansvar og dagleg leiing. Deltaking frå Vestland fylkeskommune, Skyss, Bergen kommune og SVV.
Tidsperiode	2018 til 2022
Budsjett og finansiering	Initiativet er finansiert av Samferdselsdepartementet med kr. 12,5 mill. over 5 år. Tilsvarende beløp investeres gjennom egne ressurser fra Vestland fylkeskommune, Bergen kommune og SVV. Budsjett over 5 år ca. 25 mill.

Plantema finansiering

Tiltak 4.1 Meir veg for pengane	
Forankring i strategi i RTP	Sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyling og meir effektiv prosjektutforming
Føremål	Det er eit nasjonalt mål og satsingsområde at vi skal få meir veg for pengane. Som veigeigar er dette også svært viktig for fylkeskommunen.
Omtale av tiltaket	Utgreiinga skal vurdere forenkla løysingar og ein kritisk gjennomgang av kva som er god nok vegstandard for heile fylkesvegnettet. Utgreiinga skal avklare fylkeskommunane sitt handlingsrom innanfor vegnormane. Vidare skal det vurderast kva som er rett kontrakts- og entrepriseformer for ulike prosjekt. I vurderingane vil eventuelle gevinstar med bruk av forhandling i entreprisekontraktar og tideleg involvering av entreprenørar vere sentralt. Vidare blir det sett på moglegheitene for ta i bruk nye kontrakts- og entrepriseformer i høvelege prosjekt som tidleg involvering av entreprenørar. Vurderingar kring prinsipp for utbygging av infrastruktur for mjuke trafikantar som reduserer investeringskostnadane skal også inkludrast.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune INV
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Tiltak 4.2 Ferjeavløysing	
Forankring i strategi i RTP	Arbeide for å avløyse ferjesamband der dette er teknisk og økonomisk forsvarleg.
Føremål	Avklare moglege ferjeavløysingsprosjekt
Omtale av tiltaket	Det er Samferdselsdepartementet som vedtek om prosjekt kjem inn under ferjeavløysingsordninga. For godkjente prosjekt gjer Kommunal- og moderniseringsdepartementet førebels anslag på ferjeavløysingsmidlar. Vestland fylkeskommune skal saman med aktuelle kommunar kartleggje mogleg finansieringsløysing av potensielle ferjeavløysingsprosjekt i fylket.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar). Aktuelle kommunar. Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Tidsperiode	2022-2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Nasjonale ansvarsområde

Tiltak 5.1 KVV Bergensområdet- E134	
Forankring i strategi i RTP	Gjennom innspel i NTP-prosessen og ved arbeid i kontaktutval og interesseorganisasjonar arbeide for at viktige statlege infrastrukturprosjekt blir realiserte.
Føremål	Avklare mogleg framtidig vegløysing mellom Bergensområdet og E134
Omtale av tiltaket	Statens vegvesen har fått i oppdrag å utarbeide ei konseptvalutgreiing (KVV) for eit framtidig samband mellom E134 og Bergensområdet. Utgreiinga skal avklare moglege vegløysingar, og avklare framtidig trase.
Prosjekteigar og deltakarar	Statens vegvesen (prosjekteigar), Vestland fylkeskommune, kommunane på strekninga.
Tidsperiode	2021-2023
Budsjett og finansiering	Statens vegvesen

Tiltak 5.2 Utgreiing av godstransport i Bergensområdet	
Forankring i strategi i RTP	Leggje til rette for overføring av gods frå veg til bane gjennom god hamneutvikling, effektiv godsdistribusjon, fleire kryssingsspor på jernbanen og avklaring av lokalisering for ny godsterminal for jernbane i Bergensområdet. Leggje til rette for betre framkome for godsnæringa gjennom å fjerne flaskehalsar og andre hindringar på vegnettet.
Føremål	Flyttinga av godshamna frå Dokken til Ågotnes, samt flytting av dei store godsaktørane ut av Nygårdstangen og Dokken vil føre til store endringar i godsdistribusjonen i Bergensområdet. Det er behov for å vurdere kva konsekvensar dette vil få både for vegnettet, for byutvikling og for godsdistribusjonen og kva tiltak dette vil krevje av offentlege aktørar.
Omtale av tiltaket	I første omgang utarbeide ei kartlegging av konsekvensane med framlegg til moglege tiltak. Kartlegginga skal danne basis for å vurdere om det skal utarbeidast ein felles strategi for gods i Bergensområdet.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, kommunane i byvekstområdet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane Nor, Bergen hamn, organisasjonar innan godstransport. Prosjekteigar må avklarast i den vidare prosessen.
Tidsperiode	2022-2023
Budsjett og finansiering	Må avklarast



vestlandfylke.no