



Regional
transportplan

Høyringsrapport

Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

1. Innhald

Overordna drøfting av innspel	3
1.1 Mål, målkonflikter og strategiar.....	3
1.2 By/land-konflikt.....	3
1.3 Fylkesveg.....	4
1.3.1 Omklassifisering av fylkesvegnettet.....	4
1.3.2 Funksjonsklasseinndeling	4
1.3.3 Tunnelar	4
1.3.4 Skred	4
1.4 Mobilitet og kollektivtransport.....	5
1.4.1 Korrespondansar for kollektivtransport.....	5
1.4.2 Turisme og turistruter.....	5
1.4.3 Fleksibel kollektivtransport/bestillingsruter	5
1.5 Miljøløftet	5
1.5.1 Innfartsparkering	5
1.6 Finansiering.....	6
1.6.1 Ferjeavløysing	6
1.6.2 Bompengar.....	6
1.7 Nasjonale ansvarsområde	6
1.7.1 Prioriteringane til fylkeskommunen inn mot NTP	6
1.7.2 Fly	6
2 Vurdering av enkeltinnspel	7

Overordna drøfting av innspel

1.1 Mål, målkonflikter og strategiar

Måla i Regional transportplan får i stor grad støtte blant høyringspartane, men nokre meiner at dei er å rekne som visjonar og er lite målbare. Måla kunne vore formulert meir konkret. Med ein plan som har ein horisont på 12 år er det viktig å setje overordna mål, og det er ikkje gjort endringar i måla etter høyringa. Eit delmål er fjerna, men lagt inn som ein strategi, då det vart vurdert som meir hensiktsmessig.

Fleire har også peika på at det vil oppstå målkonflikter og at planen ikkje omtalar korleis desse skal handterast. No er det lagt inn formuleringar om at målkonflikter skal handterast i den enkelte sak, og at det vil vere administrasjonen i fylkeskommunen si oppgåve å synleggjere kva mål ein oppnår, og kva mål ein eventuelt går på akkord med i dei enkelte sakane.

Det er kome kommentarar på at det er for mange strategiar i planen. Desse er i liten grad endra etter høyringa. Fylkesdirektøren er samd i at det er eit potensiale for å kutte ned på talet strategiar, men ser samstundes behovet for å samle så mange tema som mogleg inn Regional transportplan, og då er det eit stort behov for å dekke mange område.

1.2 By/land-konflikt

Nokre innspel omtalar ei kjend problemstilling, nemleg by-land. Innspela er i hovudsak retta mot er at ein ikkje kjenner at eigne utfordringar er tilstrekkeleg omtala. I høyringsinnspela vert det i relativ liten grad vist til tema som ikkje er omtala i planen, men at ein heller ønskjer lengre og breiare omtale av utfordringar som allereie er nemd. Dette gjeld mellom anna ras, tunnel, beredskap, stengde vegar mm.

Nokre saknar også breiare omtale av dei positive sidene ved å få fleire til å gå, sykle eller nytte kollektivtransport.

Vi har med oss alle utfordringar og positive sider når vi planlegg vidare, men dei er ikkje omtala breiare i planen, då målet var å få ein kort plan som gir overordna føringar.

Mange spelar inn at det er viktig at det ikkje er ÅDT som avgjer prioriteringane, og frykter at det vil føre til ei for sterk sentralisering. Det er tydeleggjort i handlingsprogrammet korleis vi skal prioritere, der kjem det tydelegare fram at ÅDT ikkje er det viktigast kriteriet.

1.3 Fylkesveg

1.3.1 Omklassifisering av fylkesvegnettet

Mange kommunar er uroa over utviklingstiltaket om å omklassifisere delar av vegnettet, då dei per i dag ikkje vert kompensert gjennom inntektssystemet for å overta fylkesvegar.

Nokre av kommunane krev at dersom vi omklassifiserer fylkesvegar til kommunal veg må vegen fyrst opprustast.

Alle eventuelle omklassifiseringssaker vil følge ein nasjonal prosess etter eit NA-rundskriv. Nasjonalt er dette også på det politiske kartet.

1.3.2 Funksjonsklasseinndeling

Mange ønskjer at vegane vert oppgradert til klasse B slik at dei kan få investerings eller opprustingstiltak. Dette heng truleg saman med at vi i høyringsutkastet har sagt at investeringstiltak skal skje på vegnettet i funksjonsklasse B, medan dei øvrige funksjonsklassene vil få mindre tiltak som punktutbetring eller mindre trafikkisikringstiltak.

Inndelinga i funksjonsklasse er eit objektivt og nasjonalt system og vert gjennomført av Statens Vegvesen. Innspela er difor ikkje tatt til følgje.

I seinare år har det vore nødvendige nasjonale endringar i vegreferansesystemet i NVDB som har gjeve fleire nye vegnummer. Det omfattande fylkesvegnettet er også nasjonalt delt inn i funksjonsklasser ut frå vegen sin funksjon. Dette arbeidet vart gjennomført i regi av Statens vegvesen. Innspela er difor ikkje tatt til følgje.

1.3.3 Tunnelar

Endringar i ÅDT for strekningane FV 50 Aurland – Hol og FV 569 Romarheim – Mo har gjort at tunnelane på desse strekningane no fell inn under tunneltryggleiksforskrifta (minimum 300 ÅDT). Desse vert då inkludert på lista med fagleg tilråding for tunneloppgradering.

Det har også kome fleire innspel som gjeld kørehøgde og -breidde i fylkesvegtunnelane. Høgde og breidde er ikkje eit krav etter forskrifta, men er i fleire tilfelle inkludert i faglege tilrådingar (alternativ B for oppgradering).

Når det gjeld oppgraderingsbehov for tunnelar som ikkje fell inn under forskrifta, så vert det vist til arbeidet med viktige vegar for næringslivet og strekningsvise utgreiingar.

1.3.4 Skred

Det er kome inn ei rekke uttaler til det faglege grunnlaget for skredsikring av fylkesvegnettet i Vestland. Grunnlaget legg fram to ulike forslag til skredsikringslister. Den eine er Statens vegvesen sin skredfaktormodell, den andre er ein modell som legg større vekt på risiko, men er basert på prosjekt med høg og middels skredfaktor. Fleire uttaler peiker på at ÅDT er vekta for høgt etter risikomodellen, og at skredfaktormodellen må danne grunnlaget for prioritering.

Fleire uttaler peiker også på at risikomodellen si større vektlegging av ÅDT vil gjere at Vestland vil få mindre midlar til skredsikring i tida framover. I 2015 endra Statens vegvesen namn på sin modell frå prioriteringsmodell til skredfaktormodell. Dette for å synleggjere at skredfaktoren ikkje er eit

prioriteringstal, og at det er fylkeskommunane som sjølve skal prioritere mellom dei ulike skredprosjekta.

1.4 Mobilitet og kollektivtransport

1.4.1 Korrespondansar for kollektivtransport

Fleire etterlyser meir og betre korrespondansar mellom ulike rutetilbod, og viser til at dette vil løfte kollektivtilbodet utan å sette inn fleire ruter. Fylkesrådmannen er samd i at det er viktig med gode korrespondansar. Prinsippet om at rutetilbodet med buss, tog, bane, båt og ferje skal korrespondere best mogleg er ikkje alltid mogleg å oppnå. Tilbodet vil ofte måtte tilpassast forhold som ein ikkje styrer direkte gjennom ruteplanlegging. Det er som regel eit spørsmål om effektiv utnytting av kollektivressursane, der ein må velje nokre korrespondansepunkt, tider og retningar, ut frå etterspurnad og reisebehov. Her må ein prioritere, og prioriteringane skal skje i samtalar med kommunar og lokale interesser. Ulike tilbydarar av kollektivtransport gir også utfordringar, der eigne omsyn for rutetilbodet ikkje nødvendigvis gir godt grunnlag for korrespondansar i det samla kollektivnettet. I nokre tilfelle vil det og vere utfordringar med dårleg framkomst og forseinkingar.

1.4.2 Turisme og turistruter

Fleire tek til orde for at vi skal prioritere eigne turistruter, og lage gang- og sykkelveggar som legg til rette for meir sykkelturisme. Fylkesdirektøren har ikkje tatt desse innspela til følgje. I RTP står det allereie at vi skal bidra til at det ordinære rutetilbodet skal vere enkelt å nytte for tilreisande i fylket. Før vi kan sette opp eigne turistruter og bygge infrastruktur spesielt for reiselivsnæringa må vi syte for at innbyggjarane i fylket får sine mobilitetsbehov dekkja. Når det gjeld infrastruktur for mjuke trafikantar er barn og unge sett som eit fokusområde.

1.4.3 Fleksibel kollektivtransport/bestillingsruter

Fleire uttrykker eit ønskje om å få meir fleksible mobilitetsløysingar til sine kommunar og områder. Dette er prosjekt som er i gang, og vil bli jobba vidare med i utviklingstiltaket om innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod. Fylkesdirektøren ser at vi har eit behov for å greie ut og etablere retningslinjer og rammer for denne type tenester. Innspela om dette er difor tatt til orientering, og blir med i det vidare arbeidet.

1.5 Miljøløftet

1.5.1 Innfartsparkering

Fleire høyringspartar har spelt inn at god og tilgjengeleg innfartsparkering er viktig for å auke tilgangen på kollektivtransport. Det er gjort ei justering i teksten frå høyringsutkastet til det endelege utkastet på dette feltet. Det gjeld . Det gjeld punktet om innfartsparkering i regionsentra, der ny formulering er som følgjer: *Innfartsparkeringsplassane bør som hovudregel etablerast utanfor sentrumsområda*

1.6 Finansiering

1.6.1 Ferjeavløysing

Fleire høyringspartar har spelt inn behov for konkrete ferjeavløysingsprosjekt og også behov for eit eiga utviklingstiltak for ferjeavløysing.

På grunnlag av dette er det lagt inn eit utviklingstiltak om at Vestland fylkeskommune skal saman med aktuelle kommunar kartleggje mogleg finansieringsløysing av potensielle ferjeavløysingsprosjekt i fylket. Når det gjeld konkrete ferjeavløysingsprosjekt, må dette bli vurdert i investeringsprogrammet.

1.6.2 Bompengar

Fleire kommunar har spelt inn at bompengar ikkje bør brukast til drift av kollektivtrafikk. Dette er eit aktuelt verkemiddel berre i bypakkar, og er difor ikkje aktuelt i andre kommunar enn Bergen i Vestland.

1.7 Nasjonale ansvarsområde

1.7.1 Prioriteringane til fylkeskommunen inn mot NTP

Ein rekkje høyringsinstansar har synspunkt på prioriteringar av store statlege prosjekt. Omtalen i RTP tek utgangspunkt i fylkestinget sitt innspel til Nasjonal transportplan, både til innspel gitt mai 2020 og innspel gitt til Transport- og kommunikasjonskomiteen våren 2021. Omtalen i planen er korrigert ut i frå Stortinget sitt vedtak til Nasjonal transportplan 2022-2033, som vart gjort etter at RTP vart sendt på høyring.

1.7.2 Fly

Omtale om flytransport er flytta frå plantema Mobilitet og kollektivtransport til Nasjonale ansvarsområde. Bakgrunnen for dette er at staten har tatt tilbake ansvaret for innkjøp av FOT-ruter. Utfordringane er framleis dei same. Vestland fylkeskommune går tilbake til ei pådrivarrolle. Det er fleire høyringsinstansar som ber oss om å legge inn enkeltruter for FOT-rutekjøp, men dette ønskjer vi ikkje å omtale i ein langsiktig strategisk plan.

2 Vurdering av enkeltinnspel

Under følger ei kort oppsummering av alle høringsinnspela. Alle innspel er lest gjennom og vurdert i det vidare arbeidet. Det er notert korleis Fylkesdirektøren tilrår at innspela vert tatt til følgje.

Innstilling frå fylkesdirektøren er fargemarkert i merknadsfeltet for lettare overblikk:

Ikkje tatt til følgje Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring.	Tatt til orientering Innspel inneheld relevant informasjon, men ikkje aktuelt med endring.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling.
---	---	---	---

Kommunar

Alver kommune		
Generelt	Alver kommune er kritisk til om RTP i aukande grad vil bli brukt som grunnlag for motsegn i kommunale plansaker. Alver kommunestyre vil påpeike at Vestland fylkeskommune har som mål om å vere lagspelar og ikkje «overkommune», og vil be Vestland fylkeskommune på nytt vurdere om planen skal gi grunnlag for motsegn.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring.
Generelt	Det er krevjande for kommunane at fylket har så mange planar, og ikkje eit tydeleg planhierarki.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Alver kommune forutset at ny Alverstraumen bru vert bygd.	Tatt til orientering. Tiltaket ligg inne i økonomiplanen
Fylkesvegnettet	Alver er positive til at fylket vil prioritere vedlikehald og opprusting av eksisterande vegnett. Samstundes minner dei om at Alversundbrua er ein svært viktig del av dette fylkesvegnettet og at her må det ekstraordinære midlar til.	Tatt til orientering. Tiltaket ligg inne i økonomiplanen
Fylkesvegnettet	Beredskapssituasjonen for E39 mellom Alver og Bergen må omtalast grundig i RTP, og med aktuelle kompenserande tiltak.	Ikkje tatt til følgje. Det er SVV som har ansvar for beredskapssamband.

	Grunna den kritiske strekninga mellom Knarvik og Åsane er Alver kommune i ein særstilling når det gjeld omkøyringsveggar og beredskap i Vestland fylke.	
Fylkesvegnettet	Alver kommune ser ikkje for seg å få overført fylkesveggar utan at dette er fullt ut økonomisk kompensert.	Tatt til orientering. Det er krav om oppgradering ved tiltak.
Mobilitet og kollektivtransport	Ikkje realistisk at gange, sykkel eller kollektivtransport kan løyse transportbehovet utanfor byane eller bynære strok. Elbil er eit premiss for miljøvenleg mobilitet men at distrikta skal kunne utvikle seg.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Sjøtransport: Utviding av rutetilbodet, oppgradering av kaiar, innfasing av miljøvennleg drivstoff og ikkje minst innlemming i takstregulativet tilsvarande Askøybåten er klare føresetnader frå Alver kommune.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom egne prosessar i dialog med kommunar og politisk handsaming, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	I utviklinga av ny teknologi, særleg innan kollektivreiser, må fylket og Skyss alltid ta høgde for at brukarterskelen må vere tilpassa alle brukargrupper, og særleg dei med lågast kompetanse og føresetnader på dette temaet. Framlegget burde vore meir konkret når det gjeld omtale og meir fokus på konkrete tiltak for nær framtid. Systemskifte mellom ulike transport burde vore eit meir sentralt tema.	Tatt til orientering. Dette er omtala, og vil bli grundigare utgreia i utviklingstiltak.
Mobilitet og kollektivtransport	Alver kommune ønsker betre tilrettelegging for at ein kan parkere sykkel ved ulike kollektivterminalar og om bord på kollektivtransportmiddel, for å kunne gjennomføre heile reisa på ein miljøvenleg og tidseffektiv måte. Særleg snøggbåttilbodet mellom Bergen, Frekhaug og Knarvik har eit slikt potensiale.	Tatt til orientering. Både parkering av sykkel og moglegheit for å ta med sykkel på kollektivtransport vert det jobba med i andre prosessar.
Miljøløftet	Fylket må vera i førarsetet for få til gode løysingar for innfartsparkering, både desentraliserte og i regionsentera, slik at ein reduserer biltrafikken inn mot Bergen.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling.
Miljøløftet	Alver kommune ser ikkje for seg at ei realistisk styrking av kollektivtrafikken i store deler av kommunen kan kompensere for innføring av restriktive tiltak som vegprising og streng parkeringspolitikk i kommunen.	Tatt til orientering.
Miljøløftet	Alver kommune er uroa over at einskildtiltaka for å avgrense personbiltrafikken i sum vert svært belastande for innbyggjarane og ber om at fylkeskommunen har ein koordinerande rolle den totale mengda av slike tiltak.	Tatt til orientering. Ei utgreiing som kartleggjer konsekvensar av den totale mengda av bilrestriktive tiltak kan eventuelt gjennomførast i samband med reforhandling av byvekstavtalen.

Miljøløftet	Alver kommune har vedtatt politisk at ein ikkje ønskjer ei soneinndeling som ein del av noverande byvekstavtale. Ei eventuell soneinndeling bør drøftast nærare ved ei eventuell reforhandling av byvekstavtalen	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling. Innspelet er i tråd med styringsgruppa i Miljøløftet sitt vedtak den 18.06.21 og vil framgå av plandokumentet.
Finansiering	Innbyggjarane i Alver kommune har allereie så tung bompengebelasting, at ein ikkje ser at kommunen kan bidra med bompengebidrag til Skyss eller generelt til buss eller båtroteaktørar	Tatt til orientering. Dette er ikkje aktuelt for Nordhordlandspakken
Finansiering	Ei forenkling av vegnormalane ved fylkeskommunal utbygging kan medføre meir veg for pengane, men kan også medføre redusert trafikktryggleik og auke i driftskostnadene.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Alver kommunestyre ber VFK iverksetje prosess med omklassifisering av Fv 57 til riksveg på strekninga Knarvik - Mongstad	Ikkje tatt til følgje. Fylkeskommunen vil ikkje vurdere omklassifisering til riksveg no
Nasjonale ansvarsområde	I framlegget til RTP er opplyst at Arna – Fjøsanger må prioriterast framfor vegen mellom Arna og Vågsbotn. Alver kommune forutset at strekninga E16 Arna -Vågsbotn er den prioriterte delen av ny Ringveg aust og at dette vert retta opp i RTP-framlegget.	Ikkje tatt til følgje. Fylkestinget har prioritert Hop/Fjøsanger- Midtun før Arna-Vågsbotn
Nasjonale ansvarsområde	logistikknutepunktet for Bergensområdet fjernar seg meir og meir frå Nordhordland i åra som kjem. Alver kommune opplever dette som endå eit moment for at fylkeskommunen skal bidra til å få å på plass bygging av ny E39 gjennom nordre Åsane og ringveg vest til Arna. · Alver kommune ser med uro på den geografiske utviklinga innan transporten i bergensområdet.	Tatt til følgje. Det er i utviklingstiltak om godstransport i Bergensområdet lagt inn framlegg om å vurdere ein felles strategi for godshandtering.
Anna	Kommunen ynskjer vidare satsing på fossilfrie bilar også ute i distrikta, men då må fylket vera tydeleg i førarsetet når det gjeld å få plass ladestasjonar.	Ikkje tatt til følgje. Ladeinfrastruktur vil omtalast i klimaplanen til fylket.
Handlingsprogram	Alver støtter ikkje prinsippet om porteføljestyling, særleg fordi det vil bli lite midlar til område som ligg langt vekk frå Bergen og Knarvik-Frekhaug.	Ikkje tatt til følgje. Porteføljestyling dreier seg i første rekkje om å omprioritere i dei tilfelle det skjer store endringar under planlegging av prosjekt som bør få konsekvensar for prioriteringsrekkefølga.
Handlingsprogram	Med bakgrunn i sin storleik og plassering forventar Alver kommune å vere tungt involvert og medbestemmande i dei aktuelle fylkeskommunale prosessane som er lista opp av utviklingstiltak.	Tatt til orientering. Det er viktig med involvering av kommunane. Dette vert vurdert i kvart einskild utviklingstiltak.

Askvoll kommune		
Fylkesvegnettet	Fylkesveg 609 Førde - Askvoll: rasfarleg strekning, og sær s viktig pendlarveg for Askvoll og Sunnfjord. Reguleringplanen blir truleg vedteken rundt årskifte 21/22. Dette er det prosjektet som stod på førsteplass i marginallista til Sogn og Fjordane. Askvoll kommune forventar full framdrift på ny tunell forbi Hundsåna	Tatt til orientering. Det er presentert to ulike skredsikringslister, ei basert på risiko, og ei basert på SVV sin skredfaktor. Opp til politisk handsaming å gjere endeleg prioritering mellom skredpunkt.
Fylkesvegnettet	Nye vegar eller utbetring av vegar som er naudsynt for å auke busetning, verdiskaping og løyse ut potensiale i ein region, må vere tungtvegande i dei politiske prosessane. Det er vidare viktig å fokusere på utbetring av flaskehalsar - små utbetringar kan auke verdien av heile strekningar – kanskje den mest effektive måten for å skape meir veg for pengane. Stor trong for fleire møteplassar på strekninga Flokenes – Ringstad	Tatt til orientering. Verdi av mindre utbetringar omtala i planen. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Fylkesvegnettet	Det er sær s viktig at Fv57, som omkøyingsveg og tilførselsveg til E39, vert prioritert og løyvd midlar til i handlingsprogrammet. Dette må òg sjåast i samanheng med massetilgang frå store riksvegprosjekt på E39 i same område. Tiltaket ligg på marginallista i eksisterande RTP.	Tatt til orientering, Det vert utarbeida strekningsvis utgreiing for fv 57 Omkøyingsveg er nemnt som prioriteringskriterium i handlingsprogrammet
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Kollektivtransporten i Askvoll er i stor grad knytt til skuleskyss. Det er då viktig at skuleskyssen vert dimensjonert slik at den kan ta med ordinære reisande. I appen Entur er skuleruta kollektiv, men der er ikkje plass til ordinære reisande. Dette rammar spesielt eldre som ikkje har eigen bil.</p> <p>Nytt fylke fordrar styrka offentleg kommunikasjon mellom Bergen og nordfylket , ikkje svekka kommunikasjon. Tilfredsstillande rutetilbod med fly og ekspressbuss må derfor på plass igjen. Reisande med ungdomskort må kunne reservere plass uten å måtte løyse billett. Det er avgjerande at den offentlege korrespondansen er tilfredsstillande. Dette er òg eit klimatiltak.</p> <p>Askvoll er ein kommune som er heilt avhengig av eit velfungerande ferje- og båttilbod, vi ser difor at framover må ein prioritere å auke frekvensen på dagens tilbod med fleire avgonger. Frekvensen Askvoll-Værlandet er særleg dårleg og må aukast opp. Vi ynskjer at større deler av døgnet blir opna for å komme seg internt og ut av kommunen. Vi ber og om at ein ser på å kunne fått fleire avganger på ekspressbåten Bergen-Selje, dette for å kunne nytte båten i endå større grad til pendling. Framover bør ein starte med å sjå på innkorting av ferja Askvoll-Værlandet etter ferdigstilling av Atløysambandet</p>	Tatt til orientering Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Finansiering	Ferjeavløysingsordninga må nyttast fullt ut og Atløysambandet må realiserast snarast råd.	Tatt til orientering. Det er teke inn utviklingstiltak om ferjeavløysing.

		Atløysambandet vert vurdert i komande investeringsprogram
Fly	Flytilbodet mellom Bergen og Førde bør tilbake til FOT-rute ordninga. Vi forstår dette vil bli følgt opp i eit eige handlingspunkt om flyruter etter 2028.	Ikkje tatt til følge. Avsnittet om FOT-ruter er endra, men enkeltruter blir ikkje omtala i planen
Strategi for mjuke trafikantar	Det må satsast på trafikktrygging med fokus på trygg skuleveg. Askvoll kommune har spelt inn fire område som har behov for tilrettelegging for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Askøy kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesveg	Askøy kommune ønsker at regionen skal jobbe for at dagens fylkesveger mellom regionsentrene må omklassifiseres til riksveger. Veganleggene kan deretter bli omfattet av strekningsvise utredninger slik at man får til en helhetlig og behovsbasert vurdering av investeringer mellom regionsentrene knyttet til kollektiv, sykkel og gange.	Ikkje tatt til følge. Ikkje aktuelt med omklassifisering til riksveg no
Fylkesveg	Askøy kommune er ikke enig i handlingsprogrammets strategi om å omklassifisere deler av fylkesvegnettet til kommunale veger. Dette vil medføre store økonomiske konsekvenser for kommunen. Blir Fylkesveier omklassifisert, må disse på forhånd være oppgradert og godt vedlikeholdt. Det er viktig at kommunene blir deltakere i en slik eventuell prosess.	Ikkje tatt til følge. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring.
Fylkesveg	Askøy kommune ber om at det blir satt av fylkeskommunale midler til vedlikehold og utbedring av fylkesvegane på Askøy, utover tiltakene som ligger i Askøypakken. Askøy kommune vil påpeke at det er behov for vedlikehold/oppgradering av fylkesvegane, ikke minst med tanke på trafikksikring og trygge skoleveger.	Tatt til orientering. Innspel vert vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Mobilitet og kollektivtransport	Det er ønskelig og nødvendig å legge til rette for effektiv mobilitet mellom regionsentrene og arbeidsintensive arbeidsplasser. For Askøy gjelder dette særlig strekningene Kleppstø – Storavatnet og Kleppstø – Strandkaien (RV på sjø). Askøy kommune er stadig opptatt av at bybåten blir en del av bybanen, og at en får til sømløse overganger mellom båt og buss/bane. Vi mener at flere ville velge båt og buss/bane dersom en knyttet disse tilbudene enda nærmere hverandre, ved at bybåten går lenger inn i havneområdet, slik at strekningen inn til sentrum, eller andre fremtidige bybanestopp, reduseres.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

	<p>Fremtidige elektriske bybåter må være tilrettelagt for at syklistene fra Askøy som skal sykle videre i Bergen, kan ta sykkel med om bord. Båten vil være en viktig lenke i sykkelsatsingen for Askøy og Bergen</p> <p>En bør også satse på persontransport på sjø mellom regionsentrene.</p> <p>Askøy kommune ser også behov for å styrke kollektivtilbudet på land og ønsker at behovet for en ringbuss i Askøy sør prøves ut. Askøy kommune mener at planforslaget må utrede flere anløp både på Askøy og i Bergen, og at en ser på muligheten for å øke antall avganger som resultat av flere reisende som følge av flere anløp, økt kapasitet ved el-båter og at flere innbyggere velger båt ved sømløs overgang fra ringbuss.</p>	
Miljøloftet	<p>Innfartsparkering: Det står at innfartsparkering må etablerast utanfor sentrumsområde. Det er for oss uklart hva som defineres som sentrumsområdene. For Askøy kommune sin del er det utfordrende å ikke etablere innfartsparkeringen i sentrum, ettersom hurtigbåten fra Kleppstø til Bergen sentrum er en svært viktig del av det samlede kollektivtilbudet til og fra Askøy. Dagens innfartsparkering i Kleppstø er (i normale år) full fra tidlig morgen til rundt kl. 16.00 om ettermiddagen. Innfartsparkering må tilrettelegges slik at forutsetningen ved å ta båten istedenfor bruk av egen bil opprettholdes. Morgonrutene fraktar omlag 900 passasjerar dagleg.</p> <p>Askøy kommune kan ikke slutte seg til første kulepunkt i planforslagets kap 4.3.3.4 og ber om at punktet strykes.</p>	Tatt til følge. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. Nytt punkt er som følger: Innfartsparkeringsplassane bør som hovudregel etablerast utanfor sentrumsområda.
Mobilitet og kollektivtransport	Askøy kommune er positiv til prosjektene som pågår og ser med interesse på utviklingen innen blant annet autonome busser. Askøy kommune er positiv til en utprøving av denne typen smarte løsninger i et ringbussystem på Askøy sør.	Tatt til orientering.
Finansiering/ Miljøloftet	Askøy kommune kan ikke slutte seg til å drøfte en eventuell åpning for bruk av bompenger fra Askøypakken til drift av kollektiv innenfor avtaleområdet ved reforhandling av byvekstavtalen, og Askøy kommune kan ikke slutte seg til at bompenger fra Askøypakken i større grad skal benyttes som trafikkregulerende virkemiddel. Disse temaene må fjernes fra teksten i andre og tredje avsnittet under utfordringer i kap. 4.3.3.1.	Ikkje tatt til følge. Planen slår fast at I reforhandling av byvekstavtalen vil fylkeskommunen løfte bruk av bompengar til drift av kollektivtransport innanfor avtaleområde. Ei slik innføring er basert på einigheit hjå partane. Teksten om å nytta bompengar til trafikkregulerande middel er knytt til 50/50-ordninga, altså Bybanen.
Finansiering	Askøy kommune ber fylkeskommunen se på muligheten til å utbedre fylkesveiene med en standard som er "god " nok der det er hensiktsmessig (eks i ytterkantene i	Tatt til orientering. Tema er omtala i planen

	<p>kommunen). Fortau er viktigere enn å måtte vente mange år på gang og sykkelvei etc . For strenge krav gjør at flere strekninger kanskje ikke vil bli utbedret på mange år i grunnet økonomi. Trygg skolevei er for Askøy kommune en viktig prioritering.</p>	
Finansiering	<p>For å sikre gode vilkår for fremtidens teknologiske utvikling er det viktig at avvik fra veinormaler ikke forringer muligheten for autonome kjøretøy. Utredning som foreslås under utviklingstiltak mer vei for pengene må derfor sees i sammenheng med utviklingstiltak MUST.</p>	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	<p>Askøy kommune ber om at det blir satt av fylkeskommunale midler til mindre punktutbedringer som ikke krever reguleringsplan eller i henhold til vedtatte reguleringsplaner. Kommunen har flere fylkesvegstrekninger med svært dårlig tilbud for myke trafikanter. Strategiske punktutbedringer kan bedre situasjonen betydelig. Strekninger med store behov er blant annet: De første 400m av Fv5264., Fv5262., Kryssing av Fv5256 ved Pollelva for myke trafikanter.,Fv 526 fra kryss til Hanøytangen mot Hanøy skole</p>	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	<p>Fv 5246 - vegen gjennom Hetlevik. Vegen er ferdig regulert, og veien mangler i dag tilbud til myke trafikanter. Strekningen er skoleveg Fv 563 - Askebakken. Strekningen er delt i to reguleringsplaner hvorav del 2 er vedtatt, mens del 1 (fra Hop skole til Signalen) nå er i slutfasen. Store deler av strekningen er skoleveg, og det mangler tilbud til myke trafikanter.</p>	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	<p>Fv 562 - nytt kryss på Juvikflaten. Her pågår det arbeid med reguleringsplan. Dagens kryss er preget av høy trafikk og stans i rushtiden, og målet med planarbeidet er å gjøre området mer trafiksikkert og bedre forholdene for myke trafikanter.</p>	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	<p>Fv 5256 - gang og sykkelveg, Munkebotn. Reguleringsplanen er i slutfasen. Planområdet strekker seg fra Erdal ungdomsskole til Storebotn og legger opp til gang- og sykkelveg, kollektivholdeplasser og snuplass for buss.</p>	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Askøy kommune har et sykkeltilbud på kun 15 % av fylkesvegnettet som ligger innenfor område uten skoleskyss. Der veien er klassifisert som farlig skoleveg, har Askøy betydelige utgifter til skoleskyss. Askøy kommune ber om at fylkeskommunen prioriterer å igangsette arbeid med å bygge gang- og sykkelveger i tilknytning til skolene på Askøy slik at vi kan etablere trygge skoleveger på Askøy. Dette må inkludere et godt tilbud for syklende, da det er viktig å få inn gode sykkelvaner og å bli trygg i trafikken tidlig.</p> <p>Det må fokuseres på separate felt for sykkel og gange slik at konflikt mellom disse trafikantgruppene reduseres</p>	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Aurland kommune		
Fylkesvegnettet	Tunnelar – syner til eige skriv som Aurland kommune har sendt med omsyn til prioritering av tunnelar. Skrivet følgjer som vedlegg til denne fråsegna. Skrivet omtalar det som skal vere ein feil i kunnskapsgrunnlaget.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. Oppdaterte tal for ÅDT har gjort at FV 50 Aurland - Hol no fell inn under krava i tunneltryggleiksforskrifta (min. 300 ÅDT, 500 m lengde).
Fylkesvegnettet	Skredsikring – det er definert eit utgreiingsbehov knytt til skredutsette strekningar i Vestland fylke. Det ligg no føre forslag om at i tillegg til modellar utarbeidd av Statens vegvesen skal ÅDT vere grunnlag for å prioritere strekningar. Ved ei slik prioritering vil få av dei rasutsette strekningane i vår kommune bli prioritert. Innhenting av lokalkunnskap og dialog med brukarane av vegen vil vere viktig supplement i eit slikt arbeid.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Servicebilletten langs vegnettet - har etter vår erfaring for kort opningstid med omsyn til sesong. T.d toalettanlegget på Stegastein. Aurland ligg i eit område kor det er satsa på å utvikle heilårs reiseliv. Stegastein blir besøkt heile året og det er eit behov for utvida driftstid av toalettanlegget på der. Samarbeid mellom fylkeskommunen og prosjektet nasjonale turistvegar er også viktig I vår kommune er det tilrettelagt fleire parkeringsplassar over Aurlandsfjellet utan at det er etablert toalettanlegg.	Tatt til orientering. Dette blir med i vidare arbeid med utviklingstiltak
Fylkesvegnettet	Nasjonale turistvegar - i Vestland fylke er det mange av desse vegane, og ein av dei er fv 5627 og ligg i Aurland kommune. Nasjonale turistvegar bør omtalast i regional transportplan fordi fylket har driftsansvar for mange av desse vegane. Samarbeid mellom prosjektet nasjonale turistvegar, fylket som vegeigar og vertskommunane er viktig.	Tatt til orientering. Dette blir med i vidare arbeid med utviklingstiltak
Fylkesvegnettet	ÅDT er ofte avgjerande kriterium for å bli prioritert i ulike prosjekt. Aurland er eit attraktivt reisemål. Fleire av fylkesvegane har stor forskjell i trafikkbelastning mellom sommar og vintersesong. Det er også av stor betydning kvar målepunktet på vegen er. For Aurland er det viktig at det ikkje berre er ÅDT som vert lagt til grunn ved prioritering av tiltak som skal gjennomførast. Det må vere andre kriterium i tillegg, td trafikkmengda i juli. Både fylkesvegen over Aurlandsfjellet og fylkesvegen til Flåm sentrum er slike vegar.	Tatt til følgje. Det vert omtala at ein må ta omsyn til stor variasjon i trafikkbelastning. Endringane er gjort i eit vedlegg til det faglege grunnlaget for tunnelar.
Mobilitet og kollektivtransport	Kollektivtransport - Ei tilpassing og samordning av takstsystemet mellom dei to gamle fylka i Vestland må gjennomførast. Utvikling av skreddarsydde tilbod er ein viktig strategi for Aurland kommune.	Tatt til orientering. Takstar og betalingsløysingar skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

Mobilitet og kollektivtransport	Elevreiser og pendling - Spesielt for elevar i vidaregåande skule er tilbodet om transport heilt sentralt. I vår kommune har elevane lang veg til vidaregåande utdanning, sykkel og gange er utelukka som alternativ transport. Eit transporttilbod som gjer det mogleg å pendle kvar dag, for elevar som skal til Sogndal, Årdal og no Voss er viktig. Det er sentralt at rutene er lagt opp med få eller ingen byte av buss undervegs. Dette tilbodet er viktig også for elevane si gjennomføring av utdanninga. For dei som går på skule lengre vekk er det viktig at transporttilbodet gjer det mogleg å kome heim i helgene. Dette er ikkje belyst i utfordringsbiletet.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet, skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Korona har synleggjort at det er mogleg for fleire å jobbe meir frå heimekontor, på den måten opnar nye arbeidsmarknadar seg for Aurland. Gjennomgåande kollektivtilbod med forbindelse mot Bergen, Oslo og Førde er viktig også i ein slik samanheng, slik at det er mogleg å kome seg til og frå Aurland på effektive måtar.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet, skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Sykel og gange – busetnaden i Aurland er konsentrert til fem grender, i fleire av dei er busetnaden i grenda konsentrert og avstandane korte. Likevel er bilen viktig for å kome seg til og frå viktige tilbod i kvardagen. E 16 er ei hovudbarriere som gjer det vanskeleg å sykle og gå mellom Aurland og Flåm Innbyggartal kan ikkje åleine vere kriterium for prioritering og moglegheita for å få støtte til tiltak knytt til sykkel og gange. Flåm er eit reisemål og knutepunkt for transport med mange dagsbesøkande. Her er det stort behov for tilrettelegging knytt til sykkel og gange. Spesielt realisering av gang og sykkelsamband mellom Flåm og Aurland er sett på som eit tiltak som vil vere positivt både for innbyggjarane, gjestene og trafikktryggleik.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Mobilitet og kollektivtransport	Ruteløyve - Dette er ikkje omtalt i det heile i regional transportplan. I Aurland er det fleire turistruter på fjorden som har ruteløyve frå fylkeskommunen. Aurland kommune ber om at det vert vurdert om temaet bør vere med i regional transportplan. Som løyvemyndigheit kan fylkeskommunen sette vilkår, td. kor mykje bølger eit fartøy lager. Dette er spesielt aktuelt i verdsarvområde vestnorsk fjordlandskap delområde Nærøyfjorden, kor det er dokumentert bølgeskapte erosjonsskader i strandsona.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Krav i ruteløyve fastsettast i den enkelte sak.
Mobilitet og kollektivtransport	Reiselivet er ei viktig næring i Vestland. Regional transportplan gjenspeglar ikkje reiselivet sin posisjon og bruk av tilbod som fylkeskommunen har ansvar for. Koronapandemien har ført til store endringar i kollektivtilbodet mellom anna har båten mellom Flåm og Bergen hatt ein svært kort sesong. Det er viktig at dette tilbodet saman med andre tilbod kjem tilbake når situasjonen vert meir normal att.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet, samt takstar, skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Handlingsprogram	Beredskap - i Aurland er det fylkesvegvar som blir stengt i lengre periodar, på bakgrunn av varsel om stor snøskredfare, spesielt Bakkavegen er utsett for dette. Det er framleis uklart kven som har ansvaret for alternativ transport i slike periodar. Transporttilbodet på fjorden er basert på tilbod frå kommersielle aktørar og på grunn av korona var	Ikkje tatt til følgje. Dette er tema som må vurderast i dei enkelte tilfella, ikkje i RTP.

	båtrutene innstilt vinteren som var. Dette gjer beredskapen i området dårleg og det er uklare ansvarsforhold knytt til kven som har ansvar for alternativ transport i området.	
Handlingsprogram	Fv5624 – Nedre Brekkeveg – vegen har i sumarsesongen stor trafikk, pr i dag er vegen så smal at to bussar ikkje kan passere og personbil og buss kan berre passere på utvalde plassar. Det er i prosess ein reguleringsplan som utvidar regulert vegbane og regulert fortau. Når områdeplanen for Flåm er vedteken er opparbeiding av breiare veg og fortau ei prioritert oppgåve.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Handlingsprogram	Fv 5626 – Pottetot – Snuplass og parkering under opparbeiding i samsvar med vedteken reguleringsplan. Delar av tiltaket er finansiert og det trengs fleire fylkeskommunale midlar til fullfinansiering av prosjektet.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Handlingsprogram	Fv 5627 – strekninga frå Hopen til Aurland sentrum manglar gang og sykkelveg. Strekninga har eit smalt fortau som er skilta berre for gåande. Dette fører til at mange born og unge brukar fylkesvegen når dei er på veg til og frå skulen. Oppgradering av denne strekninga er eit prioritert tiltak frå Aurland kommune.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Austevoll		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesveg	<p>Det må gjennomførast ei revidering av funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet slik at målsettinga i hovudmåla til RTP og avsnitt 4.1.3.5 om viktige vegar for næringslivet blir gjenspegla i vegens funksjonsklasse.</p> <p>Funksjonsklasse B (regionale hovudvegar) er lågaste funksjonsklasse som skal nyttast på vegstrek som bind saman kommunesenter og regionsenter, og for viktige næringsvegar.</p> <p>For vegar med funksjonsklasse C (lokale hovudvegar) må det i tillegg til «punktutbetring og strekningsutbetring» leggjast opp til «strekningssvise standardhevingstiltak».</p> <p>Dei har spelt inn konkrete strekningar dei ønskjer å få endra funksjonsklasse på, inkludert grunngjeving på desse.</p>	Ikkje teke til følge. Funksjonsklasseinndelinga er nasjonal via SVV.
Mobilitet og kollektivtransport	Ferjetilbodet skal utviklast i tråd med transportbehovet til innbyggjarar og næringslivet. Rutetilbodet og sambandets opningstid skal mellom anna vurderast på bakgrunn av årssdøgntrafikk og om det finst alternative omkøyringsmoglegheiter.	Tatt til orientering Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar i dialog med kommunar

	<p>Til kommunar som ikkje har annan omkøyringsmoglegheit skal det minst vere éin nattavgang i dei største fylkesferjesambanda.</p> <p>Lokalbåtrutene skal sikre størst mogleg mobilitet for innbyggjarane i fylket, vere tilpassa transportbehov og vere sikra korrespondanse med anna kollektivtilbod.</p> <p>Det skal sikrast korrespondanse mellom kollektivtilbod for å oppnå hovudmål i RTP om at det skal vere enkelt å velje klima- og miljøvenleg alternativ.</p> <p>Har i tillegg lagt ved ei rekke ønskjer om avganger, og kollektivtilbod i Austevoll</p>	og politisk handsaming, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Billettprisar på båtruter skal harmoniserast for å rette opp i prisskilnadene som i dag er mellom dei ulike båtrutene.	Tatt til orientering. Takstar og billetterings-løysingar skjer gjennom eigne prosessar i dialog med kommunar og politisk handsaming, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Fylkeskommunen skal utvikle båtruter som turistruter, for å bidra til å utvikle reiselivsnæringa og sørge for fleire betalande reisande på båtsambanda.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring.
Mobilitet og kollektivtransport	Etablering av nye busslommer og utbetring av eksisterande skal prioriterast og det skal setjast opp busskur på busslommer og båt- og ferjekaier som skulebarn nyttar seg av.	Tatt til orientering. Innspelet blir med i arbeidet med utviklingstiltak om kollektivinfrastruktur.
Handlingsprogram	Ber om at Austevollpakken vert forankra i RTP og i handlingsprogrammet	Tatt til orientering. Må vurderast i investeringsprogrammet til RTP
Handlingsprogram	Er positiv til at utgreiing av påkopling mellom Austevoll og E39 over Reksteren er heimla i HP. Kommunestyret ønskjer at også bru-alternativet vert utgreia i tillegg.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Det er under utarbeiding ein moglegheitsstudie for ferje mellom Reksteren og Huftarøy, men det er opp til kommunen å utgreie brualternativet. Fylkeskommunen kan søkje om godkjenning som ferjeavløysingsprosjekt, og be om å få anslag på ferjeavløysingsmidlar.

Austrheim kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesvegnettet	Satsing på vedlikehald og punktutbetring på eksisterande fylkesvegar slik at ein får betre og tryggare vegar.	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i planen.
Fylkesvegnettet	Ferjeavløysingsprosjektet Masfjordbrua er eit viktig prosjekt for nærings- og samfunnsutvikling i regionen.	Tatt til orientering. Utviklingstiltak om ferjeavløysingsprosjekt teke inn i handlingsprogrammet.
Fylkesvegnettet	Fv. 57 må omklassifiserast til Riksveg. Dette er og den viktigaste omkøyringsvegen for E39 i Nordhordland og Gulen.	Ikkje tatt til følgje. Omkøyringsveg er ikkje grunnlag for omklassifisering av vegnettet
Fylkesvegnettet	Å utgreiia behovet for modulvogntog på Vestlandet slik det står i handlingsprogrammet på side 17 er feil prioritering i forhold til trafikktryggleik, økonomiske ressursar og det å prioritera utbetringar og vedlikehald av eksisterande fylkesvegnett.	Ikkje tatt til følgje. Det er starta opp eit prosjekt som utgreie kva strekingar som kan vurderast for eventuell opning. Trafikktryggleik vil bli vurdert som ein del av prosjektet, det same gjeld fare for auka slitasje på vegnettet. Det er førebels ikkje sett av midlar til utbetring av flaskehalsar som vil kunne hindre opning av vegnettet for modulvogntog.
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Snøggbåten frå Bergen som går til og frå Selje/Sogndal er viktig for både pendlarar og andre reisande. Snøggbåtkaien på Vardetangen i Austrheim kommune må få eit venterom med ein standard som dei reisande der treng i dag.</p> <p>Snøggbåten frå Knarvik-Bergen er viktig for pendlarar og tilbodet må utviklast vidare. Sjøen og fjordane våre vert med nullutsleppteologi ein framtidsretta og miljøvenleg ferdslveg. Båttransport må i Vestland fylke difor verta eit viktig supplement i kollektivtilbodet i framtida.</p> <p>Satsa på gode vidaregåande skular i distrikta. Dette reduserer og transportbehovet for mange av innbyggjarane våre. Effektiv skuleskyss til dei vidaregåande skulane er og viktig for trafikktryggleik og for ein god utvikling av våre vidaregåande skular framover.</p> <p>God korrespondanse mellom ferjer og bussar i distrikta og eit godt busstilbod i helgane er viktig i heile Vestland fylke, det gjeld og til Austrheim kommune.</p>	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar i dialog med kommunar og politisk handsaming, og inngår såleis ikkje i RTP

Mobilitet og kollektivtransport	Billetteringssystem og -satsar mellom buss, båt og tog må samkøyrast.	Tatt til orientering. Takstar og billetterings-løysingar skjer gjennom eigne prosessar i dialog med kommunar og politisk handsaming, og inngår såleis ikkje i RTP
Miljøløftet	Gode og gratis løysingar for innfartsparkering i heile fylket slik at ein reduserer biltrafikken inn mot regionsenter og vidare inn mot Bergen.	Tatt til orientering
Finansiering	Rekkefølgjekrav sett i reguleringsplanar til utbygging av infrastruktur på fylkesveggar før utbygging av næring- og bustadområde kan skje må medfinansierast av Vestland fylkeskommune.	Tatt til orientering. Rekkefølgjekrav må vurderast i den enkelte sak.
Nasjonale ansvarsområde	Gode ferje- eller omkøyringsalternativ når Nordhordlandsbrua vert stengt.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Beredskapsferje er eit statleg ansvar.
Handlingsprogram	Det er sterkt behov for ny Alversund bru. Den brua som er her i dag toler ikkje tungtrafikk og er i dårleg stand.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Strategi for mjuke trafikantar	Austrheim kommune har spelt inn to strekningar som har behov for tilrettelegging for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Bergen kommune		
Generelt	Bergen kommune ser at det er gjort et grundig arbeid med Regional transportplan og mener fylkeskommunen med RTP har et godt grunnlag for å sette retning for samferdselssektoren i Vestland.	Tatt til orientering.
Generelt	Kommunen ser at det er svakheter ved prosessen, og mistenker at arbeidsomfanget kan ha vært undervurdert i slik grad at det ikke har blitt tid til så tett medvirkning som forventes i en førende regional plan. Vestland fylkeskommune fremhever imidlertid at RTP skal danne grunnlag for dialog med kommunene for å finne de beste løsningene for samfunnet. Bergen kommune ser derfor fram til tett samarbeid og dialog med fylkeskommunen framover.	Tatt til orientering.

	Bergen kommune har allerede et godt samarbeid med fylkeskommunen gjennom Miljøløftet og imøteser videre samarbeid, og medbestemmelse i tråd med intensjonen i nylig inngått kollektivavtale.	
Generelt	Bergen kommune understreker at mulige målkonflikter ikke må underkommuniseres. Målet om et konkurransedyktig fylke med god framkommelighet for bil er i konflikt med målet om utslippskutt og trafikkreduksjon. Bergen kommune mener dette burde vært tydeligere kommunisert i RTP og etterlyser en tydeligere prioritering mellom målene.	Tatt til følge. Målkonflikter er omtala i planen, og prioriteringar kjem no tydlegare fram i handlingsprogrammet.
Miljøløftet	RTP foreslår at det etableres en soneinndeling for differensiering av tiltak innenfor avtaleområdet i tråd med det justerte nullvekstmålet. Det foreslås å ta de kraftige grepene sentralt og tillate noe økning i biltrafikk i de ytterste områdene. Bergen kommune ser at by og senterområdene har andre utfordringer enn grendene i utkanten av avtaleområdet. En eventuell fremtidig soneinndeling med ulike krav til utslippsreduksjoner bør diskuteres grundig mellom samarbeidspartene i Miljøløftet.	Tatt til orientering.
Miljøløftet	Bergen kommune ser at porteføljestyring der prosjekter skal vurderes hvert år vil kunne skape usikkerhet rundt prosjekter det allerede er enighet om og forpliktelser til i Miljøløftet. Samtidig vurderer kommunen at det er helt avgjørende at det blir utført en ny vurdering av måloppnåelse av prosjektene som har ligget lenge inne og binder opp midler som kunne vært brukt på prosjekter med høyere måloppnåelse. Bergen kommune forutsetter at forslaget til RTP og kommende rulleringer er i overensstemmelse med forpliktelsene i Miljøløftet og at prosjekter i handlingsprogrammet gjennomføres.	Tatt til orientering . Det må liggje klare prinsipp for å kunne fråvike tildegare prioriteringar.
Miljøløftet	Bompengeinntektene og finansieringsgrunnlaget går ned grunnet reduksjon i biltrafikken og økende elbilandel. Bergen kommune deler fylkeskommunens bekymring for finansieringen og vil støtte fylkeskommunens arbeid for økte statlige rammer. Bybanens byggetrinn 5 til Åsane er et avgjørende prosjekt for Bergen kommune. Kommunen forutsetter minimum 70 % statlig finansiering av prosjektet, inklusive sykkel og gange.	Tatt til orientering.
Miljøløftet	RTP har svært mange mål, ønsker og planer om nye strategier og utviklingstiltak og det kan være vanskelig isolert sett å være uenig i at vi skal jobbe for disse. Bergen kommune mener likevel at det bør prioriteres tydeligere og minner om at vi først må innfri forpliktelsene i dagens byvekstavtale.	Tatt til orientering.
Miljøløftet	Bergen kommune støtter fylkeskommunens merknad om at belønningsmidler i Miljøløftet først og fremst bør gå til investeringer og anerkjenner behovet for mer forutsigbare rammer til drift. Slik det er nå, går de høye kostnadene til drift utover tilgjengelige midler til investeringer i Miljøløftets handlingsprogram.	Ikkje tatt til følge. Innspelet er vurdert, men det er ikkje aktuelt med endringar. Fylkesdirektøren kjenner seg ikkje att i innspelet om belønningsmidlar.
Miljøløftet	Fylkeskommunens beregninger viser at nullvekst lar seg gjøre, og at restriktive tiltak rettet mot bil er helt nødvendig for å nå nullvekstmålet. Bergen kommune har imidlertid høyere ambisjoner om reduksjon i biltrafikken enn nullvekstmålet som ligger til grunn for	Tatt til orientering.

	Miljøløftet. I tråd med Grønn strategi skal personbiltrafikken reduseres med minst 20% innen 2030. Byrådet har enda høyere mål om reduksjon, og er i gang med å rullere Grønn strategi for å nå målsetningene. Prioriteringer og tiltak på fylkesveinettet, og forpliktelser fra alle partene i Miljøløftet, er avgjørende for å måle om trafikkreduksjoner og reduksjon i utslipp.	
Fylkesveg	Bergen kommune er svært fornøyd med at fylkeskommunen vil prioritere utbedring og vedlikehold av det eksisterende fylkesveinettet framfor nye veiprojekter. RTP legger opp til at prosjekter skal prioriteres ut fra samfunnsnytte. Kommunen minner om at samfunnsnytte ikke er noe godt vurderingskriterium alene, og at for stor vekt på samfunnsnytte i byområdene potensielt kan komme i konflikt med målet om å få ned trafikken og oppnå nullvekst, med alle de positive effektene det har for samfunnet, om det er bedre luft og mindre støy, og for natur og biologisk mangfold. Bergen kommune mener at potensialet for trafikkreduksjon, og miljøgevinster må inngå i nyttevurderingen av alle prosjekter. Tiltak som gjennomføres må bidra til nødvendig reduksjon i personbiltrafikken. Bergen kommune anmoder fylkeskommunen om å vurdere hvert infrastrukturtiltak på fylkesveinettet ut fra mulige kapasitetsendringer for personbil og prioriterer tiltak og prosjekter som ikke fører til økning i biltrafikk.	Tatt til følge. Prinsipp for prioritering er omarbeidd, i tillegg er omtale av naturinngrep tydeliggjort
Fylkesveg	En av strategiene i utkastet til RTP er at nye vegsamband ikke skal øke kapasiteten for veitrafikk. Dette støtter kommunen, samtidig som vi er bekymret for at flere pågående prosjekter forventes å øke biltrafikken og gjøre det enda mer utfordrende å nå kommunens mål om redusert biltrafikk. Bergen kommune ser med bekymring på at kapasiteten på vegnettet inn mot Bergen økes gjennom de planlagte prosjektene Rv 555 Sotrasambandet og E39 Svegatjørn-Rådal, og forventer at fylkeskommunen følger opp med nødvendige avbøtende og restriktive tiltak for å unngå trafikkvekst.	Tatt til orientering. Avbøtende og restriktive tiltak må vurderast i framtidige byvekstavtalar og handlingsprogram
Nasjonale ansvarsområde	Bergen kommune registrerer at VLFK vil jobbe for å realisere flere statlige veiprojekter i Bergensområdet. Blant annet skal fylkeskommunen jobbe for realisering av E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast). Bergen kommune har vært tydelig i våre innspill til blant annet Nasjonal transportplan på at denne utbyggingen vil føre til uheldig trafikkøkning i bergensområdet og mener midlene burde vært brukt på langt viktigere prosjekter. Bergen kommune minner om at både staten og fylkeskommunen er forpliktet til nullvekstmålet, og at nye motorveier undergraver målene vi jobber for i Miljøløftet. Ved nye veiprojekter der statens løsning er økt vegkapasitet og høyere fart forutsetter Bergen kommune at det følges opp med tilstrekkelige trafikkreduserende tiltak som gjør oss i stand til å nå nullvekstmålet.	Tatt til orientering. Ny byvekstavtale må ta opp trafikkreduserande tiltak
Nasjonale ansvarsområde	Bergen kommune er enig i at et ringvegssystem i kombinasjon med restriksjoner for biltrafikken rundt byen vil redusere sårbarheten. Bergen er likevel bekymret for at et nytt samband kan bidra til uønsket trafikkøkning og det er svært viktig at man dimensjonerer	Tatt til orientering. Innspela vert teke med i det vidare arbeidet.

	<p>anlegget riktig både i forhold til standard og fart. Beregninger fra utredningene om Ringveg øst-planene viste at det er nødvendig med vesentlige trafikkreduserende tiltak i sentrum med økte bompenger for å oppnå ønsket omkjøringseffekt. Kommunen ser at utbygging av en eventuell trase fra Fjøsanger til Arna reduserer sårbarheten mer enn utbygging av strekningen Arna - Vågsbotn. Samtidig mener vi at det bør gjøres nye beregninger på hvordan situasjonen blir med forlenget Fløyfjellstunnel og redusert trafikk. Det bør også vurderes hvordan utbedringstiltak som for eksempel tunnel forbi Grimesvingene på eksisterende veg vil kunne redusere sårbarheten og om samlet effekt av utbedringstiltak bidrar til lavere trafikkøkning enn en eventuell ny veg.</p>	
Nasjonale ansvarsområde	<p>Fylkeskommunen har som forutsetning at det må åpnes for kollektivprioritering. Dette er i tråd med Bystyrets vedtak om at der det legges til rette for fire felt skal to være kollektivfelt. Når fylkeskommunen åpner for at kollektivfeltene kan vurderes åpnet for næringstransport tolker vi som at Fylkeskommunen mener at de kan vurdere tungbilfelt. Kommunen ser at det i enkelte områder kan være hensiktsmessig å vurdere tungbilfelt, spesielt i viktige traséer for næringstransporten og kanskje i områder hvor høy elbilandel hindrer fremkommeligheten for kollektivtransporten. Det er i tungbilfelt, i motsetning til kollektivfelt ikke åpning for at elbiler kan ferdes. Bergen kommune støtter fylkeskommunen i at det kan være interessant å vurdere alternative løsninger som fremmer kollektivtransporten, men det må være en forutsetning at eventuelle løsninger ikke vil gå på bekostning av kollektivtransportens fremkommelighet.</p>	<p>Tatt til følge. Tungbilfelt må ikke gå på bekostning av framkome for kollektivtrafikk. Teksten er endra frå næringstransport til tungbilfelt.</p>
Nasjonale ansvarsområde	<p>Når målet er å redusere trafikken, er det ikke logisk å benytte vekstprognoser og ÅDT-tall basert på foregående års vekstøkninger. Forventet trafikkutvikling må beregnes ut fra forutsetningen om at våre felles forpliktelser nås. Trafikkreduksjonen partene har forpliktet seg til gir muligheter for å se på mer byrettede løsninger for veianleggene, som for øvrig også kan frigi midler til satsing på miljøvennlig transport.</p>	<p>Tatt til orientering. Forventa trafikkutvikling må ta utgangspunkt i nullvekstmålet</p>
Strategi for mjuke trafikantar	<p>Bergen kommune stiller seg bak de foreslåtte prioriteringskriteriene for gang- og sykkeltiltak med prioritering av barn og unge med tiltak for tryggere skolevei og hjertesoner. Bergen kommune ser positivt på at tiltak skal prioriteres der potensialet for sykkelreiser er størst og ser fram til tett samarbeid med oppfølging av sykkel- og gåstrategiene gjennom Miljøløftet.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
Strategi for mjuke trafikantar	<p>Bergen kommune har bedt om at alle prosjektene i Miljøløftet vurderes på nytt ved neste rullering av handlingsplanen. I påvente av dette vil Bergen prioritere strekningen Toppe-Ulsetstemma (gjenstående del av Salhusveien, fv. 5300) av hensyn til å bedre forholdene for gående og syklist med tanke på fremkommelighet og trafiksikkerhet.</p>	<p>Tatt til orientering. Porteføljestyling ligg til grunn for prioriteringane i Miljøløftet. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram</p>

Handlingsprogram	I uttalelsen til planprogrammet ba kommunen om at fylkeskommunen tar en aktiv rolle i å sikre trygge og praktiske traseer for gående og syklende i anleggsområder gjennom å etablere rutiner for oppfølging av retningslinjer. Bergen kommune gjentar denne anmodningen og foreslår at dette tas inn som et utviklingstiltak i handlingsplanen.	Tatt til følge. Det er lagt inn som egen strategi i hovuddokument.
Fylkesveg/strategi for mjuke trafikantar	Bergen kommune mener det er behov for mer samarbeid om trafikksikkerhet for gående. Fylkeskommunen må ha større forståelse for kommunenes ønsker når det gjelder forslag om fotgjengeroverganger og flere lysregulerte kryssinger for å sikre gode forhold for gående og trygge skoleveier	Tatt til orientering, samarbeidet skjer gjennom arbeid med Miljøløftet.
Kollektivtransport	Kollektivtransporten er avhengig av god framkommelighet og tilstrekkelig veikapasitet i områder med store reisestrømmer. Dårlig framkommelighet gir kø, økt reisetid og redusert punktlighet som svekker kollektivsystemets konkurransekraft. God framkommelighet er avhengig av lokale planprosesser, og Bergen kommune vil bidra til gjennomføring av tiltakene og legge til rette for kollektivtransport i sentrum.	Til orientering. VLFK ser fram til eit godt samarbeid.
Kollektivtransport	Prioriteringen av transportmidler bør følge hierarkiet i den omvendte transportpyramiden, og innskrenking av veikapasitet for bil kan være et viktig virkemiddel for å styrke transportmidler høyere opp i pyramiden sin konkurransekraft sammenliknet med bil. Dette tilsier at kollektiv må prioriteres på vegnettet framfor biltrafikk. Egne kollektivfelt på hovedinnfartsårene vil styrke konkurransekraften for kollektiv sammenliknet med bil, noe som er viktig for å nå målet om trafikkreduksjon.	Tatt til orientering. Transportpyramiden har nokre utfordringar dersom gange og sykkel <u>alltid</u> skal prioriterast framfor kollektiv. Det pågår eit utgreiingsarbeid med å etablere kollektivfelt.
Finansiering	RTP legger opp til at fylkeskommunen skal jobbe for at bompengeneinntekter kan brukes til drift av kollektivtrafikk. Bergen kommune forutsetter at staten setter fylkeskommunen i stand til å ivareta sine forpliktelser når det gjelder drift av kollektivtransporten. Bergen kommune mener som prinsipp at bompenger til drift kan være positivt. Samtidig er det ikke uproblematisk å gjøre kollektivtrafikken avhengig av bompengeneinntekter som vil falle etter hvert som biltrafikken reduseres.	Tatt til orientering
Kollektivtransport	Det er positivt at fylkeskommunen vil utvikle kollektivtransport på sjøen, eller en såkalt «Blå bybane». Sjøtransport står samtidig for store klimagassutslipp i dag og det er viktig at framtidens båtsamband baseres på null- og lavutslippsteknologi.	Tatt til orientering.
Fly	Bergen kommune ønsker at alle transportformer skal bli mer miljøvennlige og er også positive til at fylkeskommunen vil sette i gang ulike piloter som for eksempel el-fly på enkeltruter.	Tatt til orientering.
Generelt/Mål	Bergen kommune forventer at Vestland fylkeskommune legger avgjørende vekt på klima og miljø i prioriteringen av prosjekter. RTP legger opp til at prosjekter prioriteres ut fra samfunnsnytte, og Bergen kommune er kritiske til om klima og miljø tillegges nok vekt i metodene for beregning av nytte. Bergen kommune forutsetter at fylkeskommunen prioriterer de grønneste tiltakene	Tatt til orientering. I nokre tilfelle vil framkome og trafikktryggleik prioriterast høgare enn klima og miljø.

Generelt	Bergen kommune ber om at fylkeskommunen støtter opp under kommunens utslippsmål i Grønn strategi og oppgir klimagassutslipp innenfor kommunens grenser som følge av vegprosjekter, endret transportmønster og anleggsvirksomhet.	Ikkje tatt til følgje. Innspelet er vurdert, men det er ikkje aktuelt med endringar.
Handlingsprogram	Bergen kommune foreslår at et systematisk arbeid for beregning av klimagassutslipp fra nye fylkesveiprosjekter inngår i RTP.	Tatt til orientering. Utviklingstiltak i planen.
Handlingsprogram	Bergen kommune savner konkrete tiltak i RTP for å vurdere systematisk hvordan samferdselsanlegg kan bidra til å styrke blågrønne strukturer gjennom strategier for vegetering, økologiske korridorer og overvannshåndtering. Å begrense og avbøte negative virkninger på naturverdier må være en viktig del av fylkeskommunens ansvar som forvalter av fylkesvei. Bergen kommune etterlyser også konkrete strategier i RTP for å minimere arealbeslaget og barriereeffekter fra samferdselsprosjekter.	Tatt til følgje. Omtale av areal og naturverdier er spissa i planen.
Handlingsprogram	Bergen kommune er positive til at det settes i gang et arbeid for å kartlegge og avklare ansvarsdeling for veinettet i Bergen kommune. Bergen kommune ser at det er behov for en mer hensiktsmessig fordeling av veistrekninger etter funksjon. Bergen kommune minner om at tekniske krav iht. veglova § 7 må være oppfylt, og oppfordrer VLFK til å gå i dialog med vegdirektoratet om dette. Bergen kommune ser store fordeler med en avklaring når det gjelder ansvar for drift av gang- og sykkelveier i Bergen kommune. Arbeidet med omklassifisering må ses i sammenheng med arbeidet for sammenhengende forvaltning-, drift-, og vedlikeholdsregime, og felles driftsstandard på gang- og sykkelanlegg. På gjennomgående g/s-tilbud bør det ses på muligheten for at det er samme veimyndighet på hele strekningen. For tilbud langs bilvei vil det være mest hensiktsmessig at veimyndighet er den samme som for bilveien.	Tatt til orientering. Utviklingstiltak i planen. Innspelet vert teke med i arbeidet.
Handlingsprogram	Bergen kommune er positive til at masseforvaltning skal utredes som et utviklingstiltak ifølge handlingsprogrammet, i samarbeid med nasjonale myndigheter. Bergen kommune minner om at overskuddsmasser i størst mulig grad skal brukes til samfunnsnyttige prosjekter, men dersom stein skal deponeres forutsetter Bergen at Fylkeskommunen samarbeider med kommunene og de andre veieierne om å finne egnede lokasjoner for deponier	Tatt til orientering. Eigna deponi krev planbehandling etter pbl, og er avhengig av kommunale vedtak
Finansiering	Bergen kommune mener fylkeskommunen i sitt utviklingsarbeid bør se på hvordan utvidet handlingsrom innenfor vegnormalene kan bidra til felles mål om nullvekst og reduksjon i biltrafikken.	Tatt til orientering. Innspelet vert vurdert i arbeidet med Meir veg for pengane
Fylkesvegnettet	Et av utviklingstiltakene i handlingsprogrammet er å utrede modulvogntog på fylkesveinettet. Bergen kommune er kritiske til om dette vil kreve en så rigid linjeføring at det kan komme i konflikt med f.eks. muligheten for å anlegge kollektivfelt eller andre tiltak. Bergen kommune mener utredningen må omfatte mulige målkonflikter med kollektivtransport og andre miljøvennlige transportformer.	Tatt til orientering. Det vert stilt same sporskrav til modulvogntog som til dagens 17,5 m semitrailer. Vurdering av aktuell strekning vil inkludere vegbreidde,

		horisontal- og vertikalkurvatur, bereevne og trafikktryggleik. Det vil også vere mogleg å simulere/ køyre sporingsanalyse på modulvogntog før opning vert vurdert.
Miljøløftet/ Handlingsprogram	Bergen kommune er opptatt av at prosjektene som ligger i Miljøløftets handlingsprogram gjennomføres. Det er generelt viktig for Bergen å prioritere kollektivframkommelighet på alle fylkesveier inn mot Bergen sentrum.	Tatt til orientering. Deler av fylkesvegnettet er lite eigna for særleg kollektivprioritering.
Miljøløftet/ Handlingsprogram	Videreføring av bybanen til Åsane (byggetrinn 5) er av avgjørende betydning for Bergen kommune. Bergen kommune ser positivt på at fylkeskommunen skal utarbeide en finansieringsplan og vil støtte arbeidet for økt statlig finansiering.	Tatt til orientering.
Miljøløftet/ Handlingsprogram	Grimesvingene på strekningen Fv. 587 Arna- Midttun er ikke omtalt i RTP-dokumentene, men ifølge prosjektoversikten i vegprosjektvestland pågår det et arbeid i tidlig fase med mulig utbedring til vegnormalstandard/punktutbedring. Bergen kommune ønsker at utbedring av strekningen prioriteres så snart som mulig.	Tatt til orientering. Tiltaket må vurderast inn mot komande handlingsprogram for Miljøløftet og ny byvekstavtale
Handlingsprogram	Bergen kommune synes dokumentene inneholder flere oppfølgingsoppgaver enn det dagens økonomiske handlingsrom tillater og ønsker å medvirke i videre prioritering av de konkrete tiltakene. Det bør utarbeides en tydelig oversikt over prosjekter som skal gjennomføres i perioden. Bergen kommune kan i det videre samarbeidet være tydeligere i sine vurderinger dersom vi får et mer konkret forslag å gi tilbakemelding på.	Tatt til orientering. Årlege handlingsprogram vil vise status og vidare planar for utviklingstiltak og for investeringar

Bjørnafjorden kommune		
Generelt	Bjørnafjorden kommunen meiner planen tek inn over seg dei store utfordringane i fylket på ein god måte. Det er gode målsettingar i planen og Bjørnafjorden kommune støttar hovudmålet til planen om at me skal ha eit trygt, effektivt og framtidssretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.	Tatt til orientering
Generelt	Enkelte delmål kunne gjerne vore formulert på ein måte som gjer dei meir målbare.	Ikkje tatt til følgje
Generelt	Dei valte strategiane synast å vere målretta og gode. Bjørnafjorden kommune viser elles til tidlegare innspel til arbeidet.	Tatt til orientering
Finansiering	Med stadig aukande del nullutsleppskøyretøy i personbilparken meiner Bjørnafjorden kommune at restriktive tiltak for personbil som bompengar/vegprising, miljødifferensiering og parkeringsrestriksjonar må få mindre vekt i plandokumentet, og at fokuset på å byggja opp alternative reiseformer som gode kollektivtilbod må aukast.	Tatt til orientering.

Finansiering	Bjørnafjorden kommune meiner at bompengar ikkje skal kunne nyttast til drift av kollektivtilbod, og går i mot innføring av vegprising som finansieringskjelde i samferdselssektoren.	Tatt til orientering. Bompengar til kollektivtiltak er berre aktuelt i bypakkar med byvekstavtale. Vegprising er avhengig av det opnast opp for dette sentralt.
Fylkesveg	På dei fleste fylkesveggar utan gul stripe er det ofte eit problem at vegetasjon langs vegen som hindrar sikt, spesielt der det er svingete veg. Dette kan ofte føre til unødig farlege situasjonar spesielt for mjuke trafikantar. Derfor ynskjer vi at Vestland fylke prioritera hogst der det ikkje er planer om snarleg veg-utbetring.	Tatt til orientering. Det visast til drifts- og vedlikehaldsstrategien
Handlingsprogram	Nye vegprosjekt - Utbetring av veg frå Sævareid til Sundvor FV549.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram

Bremanger kommune		
Mobilitet og kollektivtransport	<p>For ungdom, arbeidspendlarar og andre reisande til og frå Bremanger kommune er korrespondansen i all kollektivtransport avgjerande for å kunne bu, eller flytte til Bremanger kommune.</p> <p>Vi registrerer at Vestland fylke har ein god strategi for å utvikle mobilitet og kollektivtransport i distrikta, og ber derfor at dette vert teke omsyn til i all planlegging av rutetider, og ruteanløp for båt, ferjer, buss- og flyruter</p> <p>Vil spesielt peike på ferjesambanda Stårheim – Isane og Måløy – Oldeide der kontinuitet og utviding av at ferjeavgangane er avgjerande for vidare utvikling. Kystvegekspressen mellom Florø og Måløy med båtstopp på alle ruter i Leirgulen er ei viktig tilrettelegging for skule-/arbeidspendling og turisme.</p>	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Handlingsprogram	Av omsyn til trafikktryggleik ber kommunen om at gatelys og venteskur ved kollektivhaldeplassar og skogrydding langs fylkesvegane vert vektlagt.	Tatt til orientering. Det vert vist til drifts- og vedlikehaldsstrategien som er eit utviklingstiltak
Handlingsprogram	Bremanger kommune ser fram til eit godt samarbeid med fylkeskommunen for utarbeiding av strategi for framtidens grønne transport, både på veg og sjø – som i tillegg til kollektivtrafikk, sykkel-/gangveg og tettstadplanlegging omhandlar t.d. ladeinfrastruktur, berekraftig reiseliv og grøn sjøtransport.	Ikkje tatt til følgje. Ladeinfrastruktur vil omtalast i klimaplanen til fylket.

Handlingsprogram	<p>Bremanger kommune set pris på Vestland fylke sin prioritet i å halde fast ved byggesteg 1 av Kystvegen, FV 614 Svelgen – Indrehus men oppmodar sterkt om framskunding av prosjektet i høve til vedteke økonomi og handlingsprogram 2022-2025.</p> <p>For å knyte saman kystregionen utfordrar vi Vestland fylke til å legge etappe 2 brukryssing over Nordfjorden inn i handlingsprogrammet til RTP med bru frå Tongane til Biskjelneset, og utbetring av innfartsvegane til brukryssinga. Det vil vere mogeleg å køyre desse prosjekta parallelt då store delar av kostnad til etappe 2 av Kystvegen vil kunne dekkast via ferjeavløysingsmidlar og bompengar. Denne utbygginga vil vere ei stor og offensiv satsing for næringsutvikling langs heile kysten mellom Bergen og Ålesund.</p> <p>Sikring av rasutsette strekkingar må prioriterast, vi viser m.a. til Forprosjekt for skredsikring FV 616 Dombestein-Davik. I tillegg må Magnhildskaret og strekninga Svoren/Hunskor takast med.</p> <p>FV 5711 Frøysjøvegen Midtgulen – Botnane ber preg av slitasje, treng utviding av flaskehalsar på delar av vegen, og forsterking av vegkantar pga. tung næringstransport.</p>	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	Bremanger kommune ber om at forstuda som kommunen har fått utarbeidd for FV 616 Kalvåg-Klubben og Davik-Rugsund vert teke med som prioriterte vegutbetringar. Kommunen inviterer til samarbeid mellom kommune, fylket og næringslivet i Bremanger i prioriteringar for utbetring og mogelege straksløysingar av vegnettet.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	<p>FV 5706 Grotlevegen frå Smevika til Grotle og FV 5710 Nesbøvegen frå Sandetunellen – Mevika er døme på viktig næringsveggar som treng tilrettelegging for mjuke trafikantar med gang og sykkelveg, samt møteplassar for bilar.</p> <p>Vidare ber kommunen om at FV 616 i Kalvåg vert forlenga frå Kalvåg sentrum fram til Kalvøya-industriområde</p>	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	I turistsesongen er Grotlevegen uframkommeleg på grunn av stor auke i turistnæringa. Med anslagsvis 10 000 besøkjande på Grotlesanden, og kring 3 000 gjestar ved Iglandsvik camping i ytre Bremanger i 2020 medfører dette til ei stor sikkerheitsmessig utfordring, og fare for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram

Bømlo kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Det er mange dokument, og tidvis litt vanskeleg å få full oversikt i arbeidet. Til dømes er punkt 1.2. og 1.4. i handlingsprogrammet noko som står i hovuddokumentet og trengst ikkje repeterast.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Einig i at etterslepet må prioriterast, men vi må fullføre pågåande prosjekt. Prosjekta som ikkje vert realisert som del av Bømlo pakke II(reservelista), må få prioritet. Eit eksempel her er Miljøgata/Leirdalkrysset	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Fylkesvegnettet	På grunn av at fv541 (Langevåg - Ekornsætre) og fv542 (Svortland - Ekornsætre - E39 Føyno) er omkøyringsveg ved stengt Bømlafjordtunnel budre desse vegane vere klassifisert som vegklasse B. Deler er god veg ,men resten av sambandet må bli ferdigstilt gjennom revidert bompengepakke. Dette er viktig både for næringsliv og innbyggjarar. Fylkesveg 541 vert oppgradert i gjennom Sveio. Når Bømlo Fiskerihamn vert realisert vil trafikken auke og fylkesveg 541 i Sveio må oppgraderast til klasse B. Fylkesveg 541 er også ein viktig avlastningsveg, når Bømlafjordtunnellen er stengt. Når Bømlo Fiskerihamn står ferdig vil trafikken sørover og sannsynlegvis auke.	Tatt til orientering. Funksjonsklasseinndelinga er nasjonal via SVV.
Fylkesvegnettet	Det er behov for tydelegare kriterium for kva som skal liggje til grunn for trafiksikringsvurdering.	Tatt til følgje. Det er lagt større vekt på trafikktrygging i plandokumenta. I tillegg blir det fulgt opp i handlingsplan for trafikktryggleik.
Mobilitet og kollektivtransport	Bør utvikle lokalsentra til gode knutepunkt, då ein god del i kommunen ikkje har førarkort. Kommunen vil bidra gjennom sine arealpolitiske verkemiddel. Må legge til rette for pendlarar - både til Stord og til Bergen. Rubbestadneset må også vere eit viktig sjøtrafikkalt knutepunkt Kollektivtilbodet til ungdom må bli betre, i Bømlo Kommune. Det er ynskjeleg at det minimum skal vera mogleg å nytte kollektivtransport frå delsentra til sentrum og tilbake igjen til delsentra på kvelden. Målet er at flest mogleg kan nytta seg av ulike tilbod og aktivitetar i heile kommunen Sunnhordland er den regionen som er minst nøgd med kollektivtilbodet. Det må bli betre og enklare å reise saumlaust.	Tatt til orientering Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar i dialog med kommunar og politisk handsaming, og inngår såleis ikkje i RTP

	Betre korrespondansar mellom eksisterande tilbod er viktig. Både mellom eige tilbod og mellom kommersielle aktørar sine tilbod.	
Mobilitet og kollektivtransport	Gode ventefasiliteter ved kollektivknutepunkt, og sykkelstativ bør vere standard på haldeplassar i lokalsentra og nær-sentra.	Tatt til orientering. Sykkelparkering er aktuelle tiltak som me vurderer framover.
Mobilitet og kollektivtransport	Mobilitetspunkt bør ikkje nødvendigvis ligge i sentra, Rubbestadneset kai og Frøyno terminal er eit slikt døme.	Tatt til orientering. Innspelet blir vurdert i samband med utviklingstiltak om mobilitetspunkt.
Mobilitet og kollektivtransport	Viktig å vere brukarorientert, og ikkje teknologiorientert.	Tatt til orientering
Finansiering	Bømlo kommune stør ikkje at bompengar skal gå til ordinær drift av veg eller kollektivtransport.	Ikkje tatt til følge. Bompengar til drift av veg eller kollektivtrafikk er berre aktuelt i bypakkar.
Nasjonale ansvarsområde	Fylkeskommunen må støtte dagens traseval av E39 Hordfast om dei vil knyte fylket saman. Med Sunnfast vil Bømlo bli meir knytta mot Stavangerregionen	Tatt til orientering.
Fly	Viktig å behalde flyplassen Sørstokken på Stord og flyrute til Oslo. Dersom fylkeskommunen skulle velje å selle seg ut av flyplassen må midlane gå til samferdsels- og næringsutvikling i Sunnhordland.	Tatt til orientering.
Generelt	Legg rapporten "Leve heile livet" til grunn. Særleg viktig i eit mobilitetsperspektiv	Tatt til orientering. Universell utforming og tilrettelegging er med i all planlegging, gjeld både fysisk og digital infrastruktur.
Generelt	Utsleppsfrie byggeplasser er ei målsetting, som bør fasast inn.	Tatt til orientering. Dette vil bli fulgt opp gjennom utviklingstiltak.

Eidfjord kommune		
Generelt	Eidfjord kommune støttar Vestland Fylkeskommune sine strategiar, der det vert lagt vekt på trafikktryggleik, mjuke trafikantar, klima- og miljø og ny teknologi i transportsektoren. Dette er ei utvikling me ynskjer velkomen i distrikta.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Utviklinga i distrikta må ikkje henga etter i høve til utviklinga i byane. Næringslivet i distrikta må sikrast gode og framkomelege transportvegar, og det må vera trygge vegar til og frå skule i regionen. Det er gjort mykje godt arbeid på dette feltet dei siste åra – og Eidfjord kommune støttar opp om ei slik utvikling vidare.	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	Reiselivet er svært viktig i vår kommune og i Hardanger. Det er viktig at reiselivet lokalt og regionalt vert tekne med på råd ved strekningsvise tiltak.	Tatt til orientering, og viser til årleg prosess med handlingsprogram.

Mobilitet og kollektivtransport	Regionen Hardanger er avhengig av pendling mellom kommunar, og derfor er eit tilstrekkeleg tilbod til pendlarar svært viktig å få på plass. Både inn og ut av kommunen.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Nasjonale ansvarsområde	RV7 er eit sentralt hovudsamband mellom aust og vest, og det er viktig at fylkeskommunen jobbar aktivt for at nasjonale styresmakter prioriterer sambandet i åra som kjem. Bygging av tunnelar mellom Dyranut og Haugastøl vil ha ein svært stor og viktig effekt på fleire område som er av vesentleg betydning for Eidfjord. For umiddelbar styrking av vinterregulariteten over RV7 må tilstrekkeleg med snøryddingsutstyr på plass hos entreprenøren som har kontrakten på vinterdrifta. Tunnellane er også viktig for å bevare villreinstammen.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	RV13 langs sørsida av Hardangerfjorden er eit hovudsamband frå sørlege delar av fylket, og er ein stor flaskehals for næringsliv og reiseliv i regionen. I sommarmånadane er det naudsynt med trafikkregulering for å unngå full stans og trafikk kaos. Fylkeskommunen må vera ein pådrivar for at strekningsvise tiltak vert gjennomført så raskt som mogeleg.	Tatt til orientering
Nasjonale ansvarsområde	E16 – ny bane/veg Arna-Voss. Eidfjord kommune støttar fylkeskommunen si prioritering av ny E16 – ny veg/bane Arna-Voss som eit viktig statleg samferdselsprosjekt.	Tatt til orientering
Anna	Den teknologiske utviklinga har ført til at elektriske bilar i dag er meir og meir vanleg, også i distrikta. Eidfjord kommune ber om at utviklinga i ladestrukturen vert eit satsingsområde, og at dette kjem med i planen.	Ikkje tatt til følge. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring Ladeinfrastruktur vil omtalast i klimaplanen til fylket.
Handlingsprogram	Fv103 Smiadalen må rassikrast, då dette er einaste vegen til den største kraftstasjonen i Vestland, delvis er skuleveg, og ein mykje brukt veg til badeplass. Kun tunnel er godt nok.	Tatt til orientering. Får lågare plassering på risikolista (ca. 40 plass) mot ca. 9 på SVV sin skredfaktorliste.
Mobilitet og kollektivtransport	Korrespondanse med andre kollektivtilbod som tog og båt, er viktig for at kollektivreiser skal vera eit reelt alternativ. Eidfjord kommune ber difor fylkeskommunen betra korrespondansen med andre transportmidlar i vår region. Eidfjord kommune er ellers glad for utvikling på kollektivområde, der me i dag har eit langt betre tilbod enn før.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

Etne kommune		
Generelt	Etne kommune støttar uttalen frå Sauda kommune	Tatt til orientering
Generelt	Etne kommune synes forslaget til Regional transportplan er eit godt dokument og inneheld mykje god informasjon og strategi. Dokumenta er strategidokument og inneheld mykje fagterminologi, og det kan vere vanskeleg å forstå all tekst heilt eintydig.	Tatt til orientering.

	Ut frå dette meiner kommunedirektøren at strategiane burde kunne vore meir konkrete, med eksempel på tiltak, utan at det skulle bety at ein har prioritert tiltaka.	
Fylkesvegnettet	Som ein hovudstrategi meiner vi det er viktigare å utbetre dagens fylkesvegar framfor å bygge nye anlegg, der dette er mogleg. Viktige utbetringstiltak er t.d. breiddeutviding av vegbana, sikring mot skredfare og tilrettelegging for mjuke trafikantar. Det er særst viktig at fylkesvegnettet gir gode forbindingar mot overordna vegnett, m.a. for næringstransport, pendling og turisme. For vår del gjeld dette særskilt forbindingane mot E-134 Haugesund-Drammen, m.a. fv 548 frå sør i Kvinnherad via Skånevik mot E-134.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Døme på satsing i tråd med dei to punkta over er utbetring av fylkesveg 548 Skånevik-Håland/E134, gjennom opprusting av strekninga Skånevik-Flesjo, der reguleringsplan snart er klar for slutthandsaming. Fylkeskommunen og Etne kommune har tidlegare avtalt å satse på strekningsvis opprusting av fv 548 framfor planar om tunnel mellom Etne og Skånevik.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Fylkesvegnettet	Det er ein god strategi at Vestland tek særskilt i vare strekningar der fylkesvegar går gjennom byar og tettstadar. Skånevik skulle hatt miljøgate gjennom det tettbygde strøket.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Fylkesvegnettet	Satsing på punktutbetringar vil vere ein høveleg strategi på andre delar av fylkesvegnettet i Vestland. Det bør søkast om fråvik frå strenge vegnormalar der dette høver, for å få mest mogleg ut av tilgjengelege midlar. Behov for punktutbetring på fv 5014	Tatt til orientering. Planen legg opp til punktutbetring og meir veg for pengane
Fylkesvegnettet	Statusendring på Fv 548 Håland –Skånevik- til overordna fylkesveg.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Det er SVV som fastsett inndeling av vegnettet
Handlingsprogram	Etne kommune ønskjer at Saudatunnelen blir del av strekningsvis utgreiing saman og vert lagt inn som eit utviklingstiltak i RTP Vestland. Saudatunnelen treff også kriteria i pkt 2.1 og bør såleis vere eit naturleg prosjekt i vedtatt plan. Vegen samsvarar også med momenta nemnt for «Viktige vegar for næringslivet».	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Tiltaket vil verte avhengig av at Rogaland fylkeskommune prioriterer dette.
Mobilitet og kollektivtransport	Snøggbåten er ein livsnerve i distrikta. Skånevik er eit viktig trafikknutepunkt i sørfylket med anløp av ferje og snøggbåt. Korresponderande ruter frå båt over mot buss er avgjerande for det heilskaplege kollektivtilbodet; dette er ikkje godt nok i dag for Skånevik sin del. Det er avgjerande for busetnad og næringsliv i distrikta at rutetilbodet	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

	<p>blir tilpassa og sikra over tid, slik at dei høver for pendling til og frå arbeid og utdanningstilbod andre plassar i regionen.</p> <p>Dersom snøggbåten frå Ølen blir lagt ned eller redusert i omfang grunna innsparingar, blir Skånevik enno viktigare som stoppestad og endepunkt sør i Sunnhordland. Kaiareala i Skånevik er ferdig rusta opp.</p>	
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Det er trong for eit fleksibelt kollektivtilbod i distrikta, t.d. gjennom ordninga «Hent meg». Svar i UngData seier at dette er ønska. Mange unge og eldre har ikkje eigen bil og busstilboda er då avgjerande.</p>	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket «Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod».

Fitjar kommune		
Generelt	<p>Fitjar kommune ser at vi helst at vi differensierer ulike område i større grad enn by/distrikt. Særleg må RTP tydelegare ivareta kommunikasjonstilhøva til/frå kommunesentra, som ikkje har byvekstavtalar, då desse er heilt sentrale i utviklinga av større BAS-regionar</p>	Ikkje tatt til følgje.
Fylkesvegnettet	<p>Strekningvis utgreiingar må inkludere vegar i både funksjonsklasse B og C. Det må då også vurderast standardhevingstiltak på strekningar med vegklasse B og C.</p>	Ikkje tatt til følgje. I denne omgang vil ein prioritere vegar i funksjonsklasse B.
Fylkesvegnettet	<p>Fitjar vil fremje ei strekningvis standardheving på FV545. Tiltaket er nærare omtala i høyringsinnspillet.</p>	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Fylkesvegnettet	<p>Fitjar kommune støtter ikkje tiltaket om å vurdere omklassifisering av fylkesveg til kommunal veg.</p>	Ikkje tatt til følgje. Utviklingstiltaket vert vidareført. Det vil vere dialog om det er aktuelle vegar som vurderast omklassifisert.
Fylkesvegnettet	<p>Det er stort behov for trafikktryggingstiltak på fylkesvegnettet i kommunen.</p>	Tatt til orientering
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Ferjesambandet mellom Fitjar og Austevoll må få utvida opningstid, særleg på kveld og i helgene.</p> <p>Snøggbåtstopp på Fitjar - Det er viktig at snøggbåten mellom Bergen og Stord begynner å stoppe på Fitjar slik at vi får utvikla BAS-regionen. I tillegg må kollektivreisene bli meir samanhengande.</p>	Tatt til orientering. Takstar og billetterings-løysingar skjer gjennom eigne prosessar i dialog med kommunar og politisk handsaming, og inngår såleis ikkje i RTP

Mobilitet og kollektivtransport	Fitjar kommune jobbar no for å teste ut til eit regionalt pilotprosjekt " Berekraftig distriktsmobilitet Living Lab Fitjar" der ein koplar klima, folkehelse og sosial berekraft gjennom forsøk med skyttelbuss i kommunesenteret, mikromobilitet, samanhengande gang- og sykkelveggar. Den dynamiske transporten skal vera integrert med innbyggjarane sitt sosiale aktivitetsmønster. Vi ønskjer å ha dette prosjektet prioritert som ein regional pilot for dynamisk transport.	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket «Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod».
Mobilitet og kollektivtransport	Fitjar meiner at det må settast av vesentleg meir frie midlar i fylkeskommunen sitt budsjett til innovative forsøk med kollektivtransportløyser og mikromobilitet.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	I ein utprøvningsfase kan vi ha økonomiske samarbeid, men riktig forvaltningsnivå bør bære kostnaden etter ein går inn i driftsfase.	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	Forlenging av miljøgata i Fitjar sentrum (FV545) er eit prosjekt dei ønskjer forlenga. Meir detaljar om prosjektet i høyringsinnspellet.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Mjuke trafikantar	Fitjar kommune har meldt inn to strekningar til strategi for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Fjaler kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesvegnettet	Nye vegar eller utbetring av vegar som er naudsynt for å auke verdiskaping og løyse ut potensiale i ein region, må vere tungtvegande i dei politiske prosessane.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Strekningsvis utgreiing på Fv607 Frå Lavik, gjennom Hyllestad og til Flekke bør utgreiast med tanke på framtidig auka trafikkbelastning ved etablering av industri på Lutelandet. Fv607 vil vere vesentleg kortare tilførselsveg til E39 for sørgåande trafikk samstundes som delar av traseen er tverrsamband mellom Fv57 og E39 for både nordgåande og sørgåande trafikk.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Mobilitet og kollektivtransport	Kollektivtransporten i Fjaler er i stor grad knytt til skuleskyss. Det er då viktig at skuleskyssen vert dimensjonert slik at den kan ta med ordinære reisande. I appen Entur er skuleruta kollektiv, men der er ikkje plass til ordinære reisande. Dette rammar spesielt eldre som ikkje har eigen bil. Nytt fylke fordrar styrka offentleg kommunikasjon mellom Bergen og nordfylket , ikkje svekka kommunikasjon. Tilfredsstillande rutetilbod med fly og ekspressbuss må derfor på plass igjen. Det er særskilt viktig at vi får greidd ut busskorrespondansen straks vi er	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

	tilbake i ein meir normal situasjonen etter Covid 19. Ekspressbussen utgjer ein viktig del av rutetilbodet i Sogn og Fjordane.	
Finansiering	Atløysambandet er viktig for regionen vår. Fjaler kommune stiller seg bak kravet om realisering snarast. Atløysambandet vil bidra til å knyte bu- og arbeidsområdet tettare saman i HAFS.	Tatt til orientering. Vurderast i investeringsprogrammet
Nasjonale ansvarsområde	Flytilbodet mellom Bergen og Førde bør tilbake til FOT-rute ordninga. Vi forstår dette vil bli følgt opp i eit eige handlingspunkt om flyruter etter 2028. Fjaler kommune meiner ei satsing på el-fly vil kunne vere med å løyse denne utfordringa etter kvart.	Ikkje tatt til følge. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Avsnittet om FOT-ruter er endra, men enkeltruter blir ikkje omtala i planen. Innkjøp av FOT-ruter er tilbakeført til staten.
Handlingsprogram	Det er særst viktig at Fv57, som omkøyingsveg og tilførselsveg til E39, vert prioritert og løyvd midlar til i handlingsprogrammet. Dette må òg sjåast i samanheng med massetilgang frå store riksvegprosjekt på E39 i same område. Tiltaket ligg på marginallista i eksisterande RTP.	Tatt til orientering. Det vert utarbeida strekningsvis utgreiing for fv 57. Omkøyingsveg er nemnt som prioriteringskriterium i handlingsprogrammet
Handlingsprogram	Rassikring og utbetring av Fv5597 til Guddal. Fv5597 er skuleveg og pendleveg der vegbredde og siktlinjer medfører store utfordringar for all ferdsel. Fv5597 er tilførselsveg og omkøyingsveg til Fv57	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	Fv607 og Fv5655 har parti som er utfordrande med dagens trafikkbelastning. Bygginga av 132kV linje til Lutelandet og bygging av vindpark syner at vegane vil vere eit hinder for etablering av alle typar industri på Lutelandet. Med plassering midt i leia og god veg kan Lutelandet bli ei viktig brikke i framtidig infrastruktur og matproduksjon. Del bør løyvast planmidlar slik at vegane ikkje er til hinder for industrietablering på Lutelandet	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Mobilitet og kollektivtransport	Fjaler kommune støttar at det vert stilt strengare miljøkrav ved utlysing av offentlege transportanbod, men der dette vil medføre dyrare transport for næringar og personar som ikkje har alternative reisemåtar, meiner vi også det offentlege ved staten og fylkeskommunen må kompensere meirkostnaden.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Fjaler kommune har meldt inn behov for tilrettelegging for mjuke trafikantar for to områder kring skular og barnehage.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Gloppen kommune		
Nasjonale ansvarsområde	Kommunestyret ber Fvk arbeide aktivt for å få tilstrekkeleg ressursar slik at arbeidet med forpliktingar til offentleg tenesteyting (FOT), og innanfor flyruter og flyplassar blir utført på ein effektiv og sikker måte, som då sikrar eit best mogleg tenestetilbod.	Tatt til orientering. Innkjøp av FOT-ruter er flyttet tilbake til staten.
Handlingsprogram	Gloppen kommune sin innspel til RTP er knytt opp til vedtaket i formannskapet (sak 015/21) med prioriteringar arbeid på strekningar av Fv615, men følgjande prioritering: 1. Avklare og ev. utarbeide reguleringsplan på heile strekninga Sandane-Fitje. 2. Bygging av fortau på strekninga Sandane- gs. tilkomst Åsen (Sundebakken), delstrekning 3. 3. Bygge ny bru over Holvikelva på Fv. 615, for å flaumsikre Sandane sentrum 4. Bygging av gs. og ny bru over Gloppenelva, delstrekning 2 5. Bygging av gs. frå fv. 5732 – Fitje bru, delstrekning 1	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	Sidan Fv 615 er ein regional sambindingsveg ber kommunestyret Fvk om å utarbeide ein tiltaksplan for alle farlege punkt på Fv.615, inkl. skredsikring i Hopshammaren, sidan strekninga Storebru – Sandane er ei av strekningane kor det blir arbeida med strekningsvis utgreiingar, jf. handlingsprogrammet til RTP.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	Kommunestyret er uroa over at ein startar eit kartleggingsarbeid knytt til omklassifisering av delar av fylkesvegnettet ber Fvk også vurdere kostnader og ressursar i dette kartleggingsarbeid.	Ikkje tatt til følgje.
Strategi for mjuke trafikantar	Gloppen kommune har meldt inn to strekningar som treng tilrettelegging for mjuke trafikantar	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Gulen kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Støtter innspela frå samarbeidsråda for Sunnfjord, Nordfjord og HAFS Gulen kommune har spela inn forslag til ulike tiltak, dei er ikkje i prioritert rekkefølge	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Generelt	På generelt grunnlag vil vi kommentere i tillegg at det i plandokumentet ikkje er tilstrekkeleg tydeleg på korleis ein vil vekte dei einskilde måla og prioritere mellom tiltaka.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. Vekting og prioritering av mål er forsøkt tydeleggjort i handlingsprogrammet

Fylkesvegnettet	Tiltak: Heilskapleg plan for utbetring av veg. Knytt til oppgradering av fylkesvegnettet i Gulen.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Fylkesvegnettet	Tiltak: Rassikring FV602 Brekke - Instefjorden og tunnellutbetring	Tatt til orientering. Bruk av risikomodellen i forhold til SVV sin skredfaktor gav berre mindre endringar i plassering på listene.
Fylkesvegnettet	Tiltak: Omkøyingsveg for E39 ved ulykker/stengd veg. Tiltaket er knytt til FV57 som omkøyingsveg.	Tatt til orientering. Det vert arbeid med strekningsvis utgreiing for fv 57. Omkøyingsveg er nemnt som prioriteringskriterium i handlingsprogrammet
Fylkesvegnettet	Det er føremålsteneleg at kommunene vert involvert og høyrte i prioriteringssamanheng.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. Det vert lagt opp til å høyre kommunane
Fylkesvegnettet	Tiltak: Fylkeskommunen må prioritere å ordne tilgrodde siktsoner og opne opp landskap rundt vegen for opplevingar. Tiltaket skal betre trafikktyggleiken gjennom betre sikt.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Mobilitet og kollektivtransport	Tiltak: Det må setjast inn 2 stk ferje på strekninga Sløvåg - Leirvåg. Tiltaket skal gjere ferjeavviklinga mindre sårbar og betre vilkår for industriområda, samt utvide BAS-området. Tiltak: Ekspressbåtstopp i Knarvik Tiltak: Betre kollektivtransport. Tiltaket er knytt til betre korrespondanse mellom ulike transportmiddel. Generelt bør ein auke fokus på sjøtransport i takt med elektrifisering innan denne bransjen.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Gulen kommune har meldt inn to tiltak som treng tilrettelegging for mjuke trafikantar	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Hyllestad kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesveg	Viktig å fokusere på utbetring av flaskehalsar - små utbetringar kan auke verdien av heile strekningar – kanskje den mest effektive måten for å skape meir veg for pengane. Nye vegar eller utbetring av vegar som er naudsynt for å auke verdiskaping og løyse utpotensiale i ein region, må vere tungtvegande i dei politiske prosessane. Utbetring av flaskehalsar og delstrekningar bør prioriterast, slik at ein får eit samanhengande, funksjonelt vegnett som stetter næringslivets og innbyggjarane sine grunnleggjande krav	Tatt til orientering
Fylkesveg	Det er bra at utgreiingar tek samla strekningar istadenfor korte strekningar. Fv. 57 frå Knarvik til Storehaug og Fv.609 Førde – Askvoll – Dale er nemnde som utgreiingar det no blir arbeidd med. Fv607 Frå Lavik, gjennom Hyllestad og til Flekke bør utgreiast med tanke på framtidig auka trafikkbelastning ved etablering av industri på Lutelandet, i tillegg til eksisterande industri i området. Fv607 vil vere vesentleg kortare tilførselsveg til E39 for sørgående trafikk samstundes som delar av traseen er tverrsamband mellom Fv57 og E39 for både nordgåande og sørgående trafikk.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram. Det er under arbeid strekningsvis utgreiing for fv 57
Fylkesveg	Det trengst eit variert mønster av rasteplassar og informasjon langs fylkesvegane. Både små og store plassar høyrer med i ein fornya strategi der maksimal konsentrasjon ikkje er ønskjeleg.	Tatt til orientering. Det er lagt opp til utviklingstiltak på dette tema.
Fylkesveg	Tilrettelegging av utfartsparkering bør heller ikkje bidra til å konsentrere trafikken på ein slik måte at naturen vert overbelasta.	Ikkje tatt til følgje. Innspelet er vurdert, men det er ikkje aktuelt med endring.
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Kollektivtransporten i Hyllestad er i stor grad knytt til skuleskyss. Det er då viktig at skuleskyssen vert dimensjonert slik at den kan ta med ordinære reisande. I appen Entur er skuleruta kollektiv, men der er ikkje plass til ordinære reisande. Dette rammar spesielt eldre som ikkje har eigen bil. Nytt fylke fordrar styrka offentleg kommunikasjon mellom Bergen og nordfylket, ikkje svekka kommunikasjon. Tilfredsstillande rutetilbod med fly og ekspressbuss må derfor på plass igjen.</p> <p>Reisande med ungdomskort må kunne reservere plass uten å måtte løyse billett. Det er avgjerande at den offentlege korrespondansen er tilfredsstillande. Dette er òg eit klimatiltak</p> <p>Det spreidde ferje- og båtrutenettet i fylket er eit godt utgangspunkt for vidare utvikling av reiselivsnæringa</p> <p>Samstundes har frekvensen på ekspressbussane nord/sør og aust/vest gått sterkt ned det siste året. Det har sjølvsagt sine naturlege grunnar knytt til koronasituasjonen. Det er</p>	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

	<p>likevel sær viktig at vi får greidd ut busskorrespondansen straks vi er tilbake i ein meir normal situasjonen etter Covid 19. Ekspressbussen utgjer ein viktig del av rutetilbodet i Sogn og Fjordane.</p> <p>Hyllestad kommune ynskjer å peike på viktigheita av hurtigbåtanløpa i Rysjedalsvika, då dette er stort sett einaste måte for våre innbygjarar å reise kollektivt sørover til Bergen. Tal anløp må difor som minimum ligge på dagens nivå</p>	
Mobilitet og kollektivtransport	Hyllestad kommune støttar at det vert stilt strengare miljøkrav ved utlysing av offentlege transportanbod, men der dette vil medføre dyrare transport for næringar og personar som ikkje har alternative reisemåtar, meiner vi også det offentlege ved staten og fylkeskommunen må kompensere meirkostnaden.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Det bør samarbeidast tett med reisemålselskapa om ruteplanlegging og tilrettelegging av infrastruktur	Ikkje tatt til følge.
Finansiering	Atløysambandet er viktig for regionen vår. Hyllestad kommune stiller seg bak kravet om realisering snarast. Atløysambandet vil bidra til å knyte bu- og arbeidsområdet tettare saman i HAFS.	Tatt til orientering. Må vurderast i investeringsprogrammet.
Handlingsprogram	Flytilbodet mellom Bergen og Førde bør tilbake til FOT-rute ordninga. Vi forstår dette vil bli følgt opp i eit eige handlingspunkt om flyruter etter 2028. Hyllestad kommune ei satsing på el-fly vil kunne vere med å løyse denne utfordringa etter kvart.	Ikkje tatt til følge. Avsnittet om FOT-ruter er endra, men enkeltruter blir ikkje omtala i planen. Innkjøp av FOT-ruter er tilbakeført til staten.
Handlingsprogram	Tilførselsvegane (602 i Gulen og 607 i Hyllestad) knyter regionen saman, utbetringar her kan fjerne flaskehalsar for hjørnesteinsverksemdar, utløyse næringspotensiale og auke kvaliteten på omkøyringsvegen.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Fylkesvegnettet	Det er sær viktig at Fv57, som omkøyringsveg og tilførselsveg til E39, vert prioritert og løyvd midlar til i handlingsprogrammet. Dette må òg sjåast i samanheng med massetilgang frå store riksvegprosjekt på E39 i same område. Tiltaket ligg på marginallista i eksisterande RTP.	Tatt til orientering. Det er under utarbeiding strekningsvis utgreiing for fv. 57. Omkøyringsveg er nemnt som prioriteringskriterium i handlingsprogrammet
Fylkesvegnettet	Fv607 har parti som er utfordrande med dagens trafikkbelastning, og industrien i kommunen, særleg Havyard Leirvik, har lenge spelt inn at strekninga er eit hinder for drift og vidare utvikling	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram

Høyanger kommune		
Generelt	Formannskapet støttar Sogn regionråd sitt innspel til regional transportplan, med følgjande tillegg	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	Det er positivt at det er mål om å auke midlar til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Kriteriekravet om minst 300 ÅDT i samband med tunneloppgradering gjer at handtering av oppgraderingsbehov i tunnelar med ÅDT under dette ikkje kjem tydleg fram i planen. Høyanger kommune vil i denne samanheng spesielt trekke fram Bjordalestunnelen på Fv 5586 som har dårleg standar, samt manglande lys og moglegheit for passering.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Høyanger kommune delar Sogn regionråd si bekymring med omsyn til kriterie som skal ligge til grunn for prioritering av skredsikring. Høyanger kommune vil trekke fram fylkesvegane 5442 og 5586 på Høyanger Sørside som er svært rasutsett og som manglar reel omkøyingsmoglegheit. Dette gir store utfordringar med omsyn til beredskap.	Tatt til orientering. Fleire skredpunkt langs FV 5442. Plassert eit stykke ned på både skredfaktorlista til SVV (rundt 60. plass), og noko lågare på risikolista. FV 5586 vert plassert lågare på risikolista enn SVV sin liste, pga. låg skredfrekvens og ÅDT. Frå ca. 220. plass og nedover på SVV si liste
Fylkesvegnettet	Jf. punkt ovanfor oppmodar ein Vestland fylke til å vurdere meir fleksibel drift av vinterstengde vegar – då med omsyn varigheit og moglegheit for å opne i periodar der vèrtilhøve tilseie det. Det gjeld i Høyanger kommune spesielt vinterstenging av FV. 5442 Bjordal – Matre over Stordalen.	Tatt til orientering. Innspelet blir tatt med i arbeidet med strategi for drift og vedlikehald
Fylkesvegnettet	Høyanger kommune vil også peike på behov for undersøkingar og tiltak på FV 5597 mellom Dyrneslia i Høyanger kommune og Nautsundet i Fjaler kommune. Ein må få undersøkt stabiliteten i fundamenteringa av den delen av vegen som ligg i fjellsida vendt mot Vadheim. Både resultatet frå denne undersøkinga og førekomsten av ras/skred på same strekning og inn mot grensa til Fjaler kommune må utløyse prioritering av tiltak.	Tatt til følge. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling. Legg til grunn at alle skredpunkt vert undersøkt likt for heile Vestland.
Fylkesvegnettet	Det er positivt at Fv 55 Vadheim – Grense innlandet på Sognefjellet er med blant dei strekningsvise utbetringane. I Høyanger kommune er spesielt strekninga Merket – Ulvåna på fv. 55 utfordrande med dårleg standar, siktproblematikk og fleire ulykkespunkt. Det er ytt planleggingsmidlar til strekninga, og planarbeidet er starta opp. Høyanger kommune ber om at arbeidet vert ferdigstilt og strekninga prioritert i kommande investeringsprogram.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram. Det vert utarbeida strekningsvis utgreiing for fv 55.

Kinn kommune		
Generelt	<p>Etter Kinn kommune sitt syn er det ikkje samsvar mellom fylkeskommunen sine overordna mål i utviklingsplanen, f.eks "Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg", og dei delmåla og strategiane som er valgt på Fylkesvegnettet.</p> <p>Å utnytte potensialet for bærekraftig vekst og utvikling langs kysten føreset ei tydeleg prioritering og satsing på å byggje sterkare bu-, arbeids-, og serviceregionar. Fragmenterte miljø, samt små byar og tettstader utan eit omland innan akseptabel reisetid er kanskje det største hinderet for å utnytte det vekstpotensialet vi har innan framtidens vekstnæringar. Vi finn ikkje dette igjen i måla og strategiane for fylkesvegnettet.</p>	Tatt til orientering. Vi ønskjer å sikre næringslivet sine behov gjennom å utbetre dagens vegnett, fjerne flaskehalsar, auke lovleg akseltrykk. Vi jobbar også med kartlegging av næringslivet sine behov.
Fylkesvegnettet	Lys langs fylkesveg - Kommunen forventar at dette blir fylgd opp slik at det blir lys på desse vegane når kommunen ikkje tek dette ansvaret på vegne av fylkeskommunen lenger.	Tatt til orientering. Innspelet blir vurdert i arbeidet med drift og vedlikehaldsstrategi
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Vi ser at Vestland Fylkeskommune no ser føre seg å vidareføre dagens tilbod på strekninga Bergen-Nordfjord fram til ein har på plass nye teknologiske løysingar for nullutsleppsmateriell, truleg tidlegast i 2026. På det tidspunktet er og Stad Skipstunnel ferdig. Fylkeskommunen må allereie no planlegge for at hurtigbåtane skal gå heile vegen mellom Bergen og Ålesund, og dimensjonere anboda sine deretter.</p> <p>Dagens rutefrekvens og kapasitet i det fylkeskommunale minstetilbodet for lokalbåtrutene i Florøbassenget er for lav i forhold til behovet øysamfunnet har, og samsvarer då heller ikkje med måla 1,3 og 4 i utviklingsplanen for Vestland.</p>	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Kinn kommune er førebudd på denne nye kvardagen og vil i denne høyringa melde inn interesse for dialog om tilrettelegging for framtidig rutestruktur og teknisk/praktisk tilrettelegging for eit slikt rutenett som er basert på null- og lågutsleppsteknologi.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Deknepollen er ei bygd i ei rivande utvikling og utviklinga av Riksveg 15 gjennom bygda følgjer ikkje med på utviklinga. Kinn kommune ber fylkeskommunen om drahjelp til å sikre oppgradering av avkøyrslar og overgangsfelt gjennom bygda med tanke på trafikktryggleik og trafikkflyt. Dette gjeld mellom anna avkøyrsla til Myrane industriområde og rundt Skavøypoll skule.	Tatt til orientering. Kan vurderast i prosessar med SVV om programområdemidlar
Nasjonale ansvarsområde	I planprogrammet for RTP pkt 4.2.7 står det følgjande: FOT-rute produksjonen i Vestland er knytt til fleire ruter ved flyplassane Sogndal, Førde og Sandane. Vi ønsker derfor å presisere at det må takast med i planprogrammet at Florø Lufthavn har FOT-ruter på strekninga Florø-Oslo.	Ikkje tatt til følge. Planprogrammet er vedtatt og kan ikkje endrast no.

Fylkesvegnettet	Kinn kommune, næringslivet og innbyggjarane langs kysten har ei klar forventning om at fylkeskommunen føl opp tidlegare lovnader om realisering av kystvegen Måløy-Florø.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige handlingsprogram. Det vert utarbeida strekningsvis utgreiing av Kystvegen
Fylkesvegnettet	Kinn kommune har nyleg vedteke trafikktryggleiksplan. Denne peikar på ei rekkje forhold/punkt på fylkesvegnettet. Kommunen har lagt til grunn, og forventar at det blir gjort tilgjengeleg midlar i fylkeskommunen til oppfølging av slik plan.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Fylkesvegnettet	Strekninga på FV 617 Kapellneset - Raudeberg sentrum er ei svært trafikkfarleg strekning som er både smal, har dårleg framkomme og er rasutsett. Private har allereie finansiert regulering av store delar av strekninga, og Kinn kommune er innstilt på eit samarbeid med fylkeskommunen og private for å få strekninga oppgradert.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Mobilitet og kollektivtransport	Kinn kommune vil også ha ein dialog med fylkeskommunen om etablering av sykkelby for Måløy.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. Samarbeidsform med kommunane og eventuelle ordningar for økonomisk bidrag til kommunale prosjekt vil bli vurdert i løpet av 2022 i samband med utviklingstiltak på dette temaet.
Mobilitet og kollektivtransport/ finansiering	I tråd med "meir for pengane" er det sentralt at det vert bygg gang og sykkelveg langs Hovlandsvegen i Eikefjord samstundes med at dei tre bruene på fylkesvegen vert skifta ut (ref. 4.2.3.4). Kommunen vil i tilfelle bidra med tiltak på strekninga i samsvar med nye VA anlegg. Kinn kommune er skuffa over at Vestland fylkeskommune ikkje har planlagt ferdig og fullfinansiert gang- sykkelveg på fv5704 Brandsøyvegen. Det er ikkje i tråd med "meir veg for pengane" å la den siste delen av prosjektet stå att når ein no skal byggje resten av gangsykkelvegen i 2022.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Kvam herad		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Det er eit stort mangfald av strategiar som skal dekkja fylkesvegnettet, nødvendig, men samstundes verkar det uoversiktleg. Talet på tydelege strategiar kunne ha vore redusert, sjølv om fylkesvegane har mange ulike funksjonar.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Frå Kvam herad sin ståstad, så hadde det vore ynskjeleg med ei endå tydelegare vekt på ras, som også må omfatta utrasing av vegbanen, på fylkesvegane i mellom regionsentera og Bergen. I framtidige prioriteringar med omsyn til ras, må også trafikkmengd og utrasing av vegbanen vera ein viktig del av vurderingskriteria. Det må også understrekast at rasproblematikken gjeld for heile Hardanger. Trygge vegar er viktig for Kvam som ein del av ein større bu- og arbeidsmarknadsregion, for transport av varer og tenester inn og ut av kommunen, trygg veg til sjukehus og for reiselivet. Rassikring: -Eit viktig kriterium -trygg veg i mellom regionsentera og Bergen og mellom regionsentera. Dette burde ha vore sterkare understreka.	Tatt til orientering. Risikomodellen tar utgangspunkt i ÅDT og nettopp skredfrekvens.
Fylkesveg	Eit tema som er viktig å ta med i samband med problemstillinga rundt ras og andre uforutsette hendingar, er beredskap ved vegstenging. Det tek ofte lang tid å opna att vegar etter rashendingar. Så snart det er trygg bør det opnast opp att, då det ofte ikkje er andre moglegheiter for omkøyning.	Tatt til orientering. Tema for drifts- og vedlikehaldsstrategi som er eit utviklingstiltak
Fylkesveg	Trafikktryggleik og kapasitet ved ferjekaier er eit tema som bør inn i planprogrammet, då det ofte kan vera stor fart og unødvendige forbikøyningar, for å nå fram til ferjene. Trafikktryggleik inn i mot ferjekaiane, er såleis eit viktig tema som Kvam herad vil ha med i sin uttale	Ikkje tatt til følgje. Dette er saker som må vurderast i kvart enkelt tilfelle.
Fylkesveg	Positivt at det i strategiane for fylkesvegane skal satsast på strekningsvise utbetringar, og at dette arbeidet skal fortsetja på strekkja i mellom Norheimsund og Granvin. Det er ynskjeleg med ei oversikt over kvar små utbetringar kan gje størst nytte.	Tatt til orientering. Det vert teke sikte på å finne fram til kvar små utbetringar gjer størst nytte
Fylkesveg	Attgroing og vegetasjon langs med fylkesvegane bør vera eit eige tema. Gode strategiar som støttar opp om trafikktryggleik, opplevingar og utsikt, bør takast med i planen.	Tatt til orientering. Vurderast i arbeidet med drifts- og vedlikehaldsstrategi
Mobilitet og kollektivtransport	Ferjesambandet Jondal – Tørvikbygd bør setjast opp med to ferjer. Betre kollektivtilbod. Det bør særleg betrast inn og ut til og frå kommunesentera og ikkje minst regionsentera. Det må også sjåast på delingsmoglegheiter, på landsbygda og ikkje berre i byen. Modellar for delingsmoglegheiter vil vera viktig for å nå fritidstilbod for fleire innafør kommunegrensa.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

Mobilitet og kollektivtransport	Knutepunkta er viktige både for kollektivtransporten og utviklinga av regionssentera. Eigen strategi for dette hadde vore ynskjeleg.	Tatt til orientering. Innspelet blir vurdert i samband med utviklingstiltak om mobilitetspunkt.
Mobilitet og kollektivtransport	El-båtar på Hardangerfjorden, bør takast opp som tema i den nye planen.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring
Mobilitet og kollektivtransport	Skyss sitt styringsdokument, utvikling av selskapet og rolle som mobilitetsaktør. Trenden er: «individuelle behov og lokale tilpassingar». Dette må også takast på alvor i høve til distriktskommunar som Kvam. Skyss – rom for teknologiutvikling; «hent meg» app – nytte drosjenæringa inn i tilbodet.	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket «Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod.»
Miljøløftet	God innfartsparkering er viktig både for byen og for distrikta.	Tatt til orientering. Tema er omtala i planen.
Finansiering	Som ei oppfølging av punktvisе utbetringar, så er det grunn til å peika på at ikkje alt må vera etter høgste standard, langs med fjorden, Ofte kan godt nok vera betre enn at ikkje noko skjer. Kvam og elles på landsbygda vil det vera gunstig å sjå på enklare løysingar for gang og sykkelveggar, for å auka moglegheitene for gåande og syklande.	Tatt til orientering. Tema er omtala i planen.
Nasjonale ansvarsområde/ Finansiering	Nye veier AS bør kunne gjera ein jobb i høve til å få mest mogleg for pengane i ulike byggeprosjekt - også på nye fylkesvegprosjekt.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring
Finansiering	Tunell under Kvamskogen er eit svært viktig tema for Kvam. Det bør vera eit prinsipp at rassikring ikkje skal finansierast med bompengar, dersom prosjektet ikkje har vesentleg forkortande/ trafikkutløysande verknad	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Vestland fylke må framleis vera klar, på at trygge, rassikre veggar har fyrsteprioritet. Kvam herad er også fornøgd med at Vestland fylke har løfta fram fylkesvegane sin funksjon som omkøyringsveg for riksveg i innspela til NTP. Kvam herad vil spesielt nemna vegen frå Trengereid, over Kvamskogen og vidare til Norheimsund og Øystese, til Granvin og Voss.	Tatt til orientering. Omkøyringsveg er nemnt som prioriteringskriterium i handlingsprogrammet
Anna	Eit tema som ikkje er tatt med, og som heller ikkje tilhøyrer vegeigar er ladepunkt og ladestasjonar. Areal og høvelege plassar for lading, kunne ha vore tatt inn, og tatt med i strategiane for fylkesvegane.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring ladeinfrastruktur vil omtalast i klimaplanen til fylket.
Handlingsprogram	Kvam herad vil særleg understreka og framheva tunge rasprosjekt, som Tokagjelet, Steinstøberget, Teiglandsberget og Mundheimsdalen. Tokagjelet er mest prekert, I tillegg	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp

	må vegen mellom Folgefonnstunnelen og Jondalstunnelen rassikrast og utbetrast. Det same gjeld Oddadalen.	mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Handlingsprogram	Handlingsprogrammet er ambisiøst og omfattande. For Kvam er det viktig at det omfattar heile fylket og at kommunane, som ligg i distrikta, vert involvert i dei tema som omhandlar løysingar som råkar distrikta.	Tatt til orientering. Det vert lagt opp til medverknadsprosess ved rulleringar av handlingsprogrammet
Strategi for mjuke trafikantar	Strategiane for mjuke trafikantar er dekkande for Kvam mange av utfordringane i Kvam. Kvam ynskjer spesielt å nemna hjartersonar ved skulane, som eit viktig tema	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	Moglegheitene for gåande og syklende må ikkje berre vera inn i mot sentra, men også igjennom sentra.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling. Gjennom sentra er også meint i strategien.
Strategi for mjuke trafikantar	Berekraftig turisme med tilgang på sykkelstiar vil auka attraktiviteten til Kvam og Hardanger som reisemål, og gjera turismen meir berekraftig.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Me er samde i innspelet. Men då behovet i fylket er svært stort ynskjer me å prioritere strekningar nær sentrum og andre viktige målpunkt (som td. skular).
Strategi for mjuke trafikantar	Kvam herad har spelt inn to strekningar som har behov for tilrettelegging for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Kvinnherad kommune		
Fylkesvegnettet	Kvinnherad kommune har sin rikelege del av fylkesvegane i Vestland og er nøgd med at transportplanen fokuserer på vedlikehaldsetterslep, trong for rassikring, fornying og opprusting.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Årsdøgntrafikk blir i fleire høve gitt stor vekt. Dette gir sjølvstekt meining i eit nytte/kostperspektiv, men om kriteriet får for stor vekt vil det gi eit aukande misforhold mellom utvikling og vedlikehald av infrastruktur og tenester i sentrale strok kontra distrikt med tynnare busetting.	Tatt til orientering. For risikomodellen for skred er ÅDT kombinert med skredfrekvensen.
Mobilitet og kollektivtransport	Kvinnherad Ungdomsråd har i alle sine møte teke opp og drøfta spørsmål og utfordringar knytt til det lokale busstilbodet, og dei etterspør fleksible løysingar som gjer at dei som er utan førarkort og bil kan kome til og frå tilbod og tenester på ein betre måte enn i dag. Det er såleis veldig bra at handlingsprogrammet inneheld tiltak for «fleksible bestillingsbaserte tilbod».	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket "Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod.»

Mobilitet og kollektivtransport	For Kvinnherad er det særst viktig med eit kollektivsystem der snøggbåt og buss er godt samordna. Transportplanen sin strategi for berekraftig mobilitet har som prinsipp at det faste, rutegåande kollektivtilbodet skal vere ryggraden i framtidens mobilitetssystem, der supplement med andre tenester skal gi passasjerane ei saumlaus, samanhengande reise. Dette er ein god visjon.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Kvinnherad kommune ønskjer at strategien i tillegg vert supplert med skreddarsydde satsingsområde for distrikt med liten folketettleik. Eit viktig tiltak vil vere snøggbåt- og bussruter som korresponderer saumlaust, og der rutene er «stive». Høg frekvens og timesavgangar er sentralt i dette. Kvinnherad kommune har fått utarbeidd ei skisse til «Fjordmetro» som kan løyse dette. Kvinnherad kommune ønskjer at Fjordmetro-konseptet vert del av handlingsprogrammet, og ser det som naturleg at det vert teke med i utviklingstiltaka «kartlegging av viktige kollektivknutepunkt og oppgraderingsbehov utanom Bergensområdet», «MUST», «utgreiing og planlegging for mobilitetspunkt i Vestland» og «utarbeide prioritert liste over tiltak på kollektivinfrastruktur».	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Finansiering	Hovuddokumentet i transportplanen skildrar bruk av ferjeavløysingsmidlar som finansieringskjelde, men ordlyden er reaktiv og defensiv og dette er ikkje følgt opp i handlingsprogrammet. Kvinnherad kommune ber om ei meir offensiv haldning til dette og at ferjeavløysingsprosjekt vert eit separat utviklingstiltak i handlingsprogrammet.	Tatt til følgje. Det vert lagt inn eit utviklingstiltak for ferjeavløysing
Finansiering	Kvinnherad kommune er nøgd med at transportplanen understrekar at fylkeskommunen vil arbeide opp mot sentrale styresmakter om raskare sakshandsaming. Kvinnherad kommune støttar også fylkeskommunen sitt mål om sjølv å kunne godkjenne bompengeprojekt der sentrale myndigheiter ikkje arbeider raskt nok.	Tatt til orientering.
Anna	Eit punkt som kan handterast noko grundigare i planen er arbeidsdelinga mellom regionale og kommunale myndigheiter.	Ikkje tatt til følgje. I handlingsplanen der oppfølginga av planen vert skildra kjem arbeidsdeling fram.
Generelt	Kvinnherad kommune er nøgd med at transportplanen tek utgangspunkt i berekraftsmål og set dei inn i ein regional samanheng. Både hovudmål og delmål samsvarar med kommunen sitt eige utviklingsarbeid. Som distriktskommune kan vi likevel ønskje eit større fokus på dei utfordringar som ligg utanfor hovudvegnettet.	Tatt til orientering. Dette er omtala i planen.
Handlingsprogram	Eit samrøystes Kvinnherad kommunestyre prioriterer no realisering av Fjelbergsambandet. Prosjektet ser ut til å vere finansiert gjennom ferjeavløysingsmidlane dersom ein får til eit samarbeid med næringslivet slik dei har sendt skriv til fylkeskommunen om. Kvinnherad kommune bed om at dette prosjektet vert prioritert no og vert arbeidd med parallelt og uavhengig av RTP då det ikkje vert ein	Tatt til orientering. Ferjeavløysing vert teke inn som utviklingstiltak, konkrete prosjekt må vurderast i framtidige handlingsprogram

	<p>del av prioritering av fylkeskommunale midlar. Vi er tilfreds med at «framtidig tilknytning til E39 Stord – Os» er utviklingstiltak i forslaget til handlingsprogram. Vi viser til at Kvinnherad kommunestyre har vedteke at ferjeavløysingsprosjektet Sunnfast er Kvinnherad kommune sitt føretrekte alternativ for tilknytninga til Stord og E39. Kvinnherad kommune ønskjer at dette kjem tydlegare fram i det aktuelle utviklingstiltaket, og at det vert ei meir offensiv haldning til å realisere dette tiltaket.</p> <p>Kvinnherad kommune ønskjer at dette kjem tydlegare fram i det aktuelle utviklingstiltaket, og at det vert ei meir offensiv haldning til å realisere dette tiltaket.</p> <p>Kvinnherad kommune ber om at utvikling av ferjeavløysingsprosjekt vert eit separat utviklingstiltak i handlingsprogrammet. Her høyrer Fjelbergsambandet og Sunnfast med som konkrete prosjekt.</p>	
Handlingsprogram	Nedklassifisering frå fylkesvegar til kommunale vegar må difor utløyse tilstrekkeleg med driftsmidlar til kommunane.	Tatt til følgje. Lagt inn i utviklingstiltak om omklassifisering at ein skal arbeide for at kommunane vert kompenserte
Handlingsprogram	Det er eit sagn at høringsutkastet ikkje gir oversikt over investeringar på einskildprosjekt og når dei skal gjennomførast. Det er først med ei slik oversikt ein ser om målsettingane balanserer den faktiske innsatsen.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. Det vert lagt opp til at kommunane kan gje innspel
Mobilitet og kollektivtransport	Kvinnherad kommune har spelt inn to strekningar som har behov for tilrettelegging for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Luster kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Luster kommune støttar opp om uttale/sak frå Sogn Regionråd.	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	Luster kommune meiner utviklingstiltaket; Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet, bør takast ut av handlingsplanen. Alternativt bør ein, før ei kartlegging av kva vegar som bør omklassifiserast, vurdere om det er fleire kriterier enn vegar som har ei regional funksjon som framleis bør vere fylkesveg.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring.

Lærdal kommune		
Fylkesvegnettet	Framlegg til ny RTP for Vestland bør i større grad ta utgangspunkt i dei to førre transportplanane i Sogn og Fjordane og Hordaland, både i forhold til satsingsområde, prioriteringar og konkrete tiltak. Det er gjort svært mykje arbeid over mange år for å etablere dei prioriteringslistene som ein har komme fram til. Det vil vera svært urettvis handsaming av kommunane å gjere store endringar på desse prioriteringane i ny RTP, og det vil skapa ein uføreseieleg situasjon for kommunar og innbyggjarar. Kommunane har gjerne innarbeida konkrete planlagde tiltak på vegsambanda i sin arealplanlegging i tråd med førre prioriteringsliste, der tiltak no kanskje ikkje likevel vert utført. Dette kan ha store uventa konsekvensar for etablering av planlagde bustadfelt, trafikktryggleik osv.	Tatt til orientering. Tidlegare prioriteringar i dei to fylka vil liggje til grunn for arbeidet.
Fylkesvegnettet	Viser eller til tidlegare innsendte innspel om Lærdal kommune sine prioritering av tiltak på fylkesvegnettet, og innspel til oppstart av planarbeid for ny RTP for Vestland. Begge innspela er framleis gjeldande og aktuelle, og er lagt ved som vedlegg.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Fylkesvegnettet	I utgreiingsarbeidet for fylkesvegnettet, bør det leggjast stor vekt på sårbarheit for naturfare og klimaendringar. Fylkesvegnettet bør kartleggjast i detalj, der sårbarheit, risiko og konsekvens av naturhendingar vert vurdert. Dette bør omfatte eksisterande vegsamband, bruer og ferjekaiar, og ikkje berre nye vegutbyggingar.	Tatt til orientering. Innspelet blir tatt med i utviklingstiltak om klimatilpassing, og delvis i arbeidet med strategi for drift og vedlikehald.
Fylkesvegnettet	I utgreiingsarbeidet for fylkesvegnettet, bør det gjerast kartlegging av dekningsgrad langs fylkesvegnettet for naudnett, mobil og DAB.	Tatt til orientering. Innspelet blir handtert i strategi for drift og vedlikehald
Handlingsprogram	Framlegg til ny RTP for Vestland bør innehalda framlegg til investeringsprogram, for å gje eit betre heilskapleg bilete av prioriteringar, satsingsområde og konkrete tiltak. Det vert gått ut i frå at investeringsprogrammet vert sendt kommunane til høyring på eit seinare tidspunkt.	Tatt til følgje. Det vert lagt opp til å fremje eit investeringsprogram med moglegheit for innspel frå kommunane
Handlingsprogram	I arbeidet med ny handlingsdel og prioriteringar av tiltak og midlar, bør det leggjast stor vekt på tidlegare prioriteringar som er gjort for Sogn og Fjordane og Hordaland.	Tatt til orientering. Prioriteringane vil byggje på tidlegare arbeid.
Mobilitet og kollektivtransport	Det er viktig at satsinga på kollektivtilbod i kommunane vert følgd opp med konkrete tiltak også ute i distriktkommunane, med eit godt kollektivtilbod, også på ettermiddag og helg. Det er viktig å sjå kollektivtilbodet i distriktkommunar i samanheng med redusering av klimagassutslepp, men og i samanheng med attraktiviteten til distriktkommunar.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar i dialog med kommunar og politisk handsaming, og inngår såleis ikkje i RTP

Masfjorden kommune		
Fylkesvegnettet	Masfjordbrua må få meir konkret omtale i hovuddokumentet. Prosjektet bør og visast på figur 16 i hovuddokumentet i lag med andre aktuelle bompengeprojekt som er under handsaming hjå sentrale styresmakter, jf fylkestingsvedtak i sak 111/2017.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling.
Fylkesvegnettet	Temaet ferjeavløysing og finansiering av desse bør omtalast og koma med i den strategiske delen i kap 2 i handlingsprogrammet. Gjennomføring av ferjeavløysingsprosjekt og finansiering av desse bør inn i handlingsprogrammet til RTP som eit definert utviklingstiltak som skal følgjast opp vidare i tidsperioden 2021 – 2023.	Tatt til følgje. Det er lagt inn utviklingstiltak om ferjeavløysing
Strategi for mjuke trafikantar	Masfjorden kommune kjem med forslag til 2 strekningar langs fylkesvegar som manglar	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Modalen kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Modalen kommune rår til at nokre av strategiane og måla vert meir tydeleg formulerte. Kommunen er samd i skildringa av status og utfordringsbilete slik dei er skildra i ukast til RTP. Planen er noko omfattande, generelt lite føreseieleg for kommunen, der målsetjingane kan opplevast meir som visjonar og ikkje konkrete mål.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. Målkonfliktar er no omtala i plan, og prioriteringar tydeleggjort i handlingsprogram.
Generelt	Modalen kommune meiner at den demografiske utviklinga, og utfordringane som fylgjer med, er teke for lite omsyn til. Difor må samfunnsreforma «Leve Heile livet» inn i all planleggjing av samferdsle i framtida. Modalen kommune meiner utkast til RTP tek for lite omsyn til eldre brukarar, eller andre grupper som har problem med digitalisering og innføring av ny teknologi. Samfunnsreforma Leve heile livet må vere eit verkty i alle strategiane i RTP.	Tatt til orientering. Universell utforming og tilkome er med i all planleggjing, gjeld både fysisk og digital infrastruktur.
Fylkesvegnettet	Fylkesvegane har eit stort etterslep når det gjeld vedlikehald. Modalen kommune meiner at vegnormalar og handbøker må utfordrast. Dette kan være eit verkty for å få ned utbyggingskostnadar, men det må samstundes sikrast at det ikkje går ut over trafikktryggleik eller fører til auka driftsutgifter.	Tatt til orientering. Det er omtala i planen

Fylkesvegnettet	Modalen vil prioritere punktutbetringar der ein etablerar gode møteplassar, siktutbetring, fornying av vegdekke og generelt vedlikehald. Må førebu fylkesvegnettet i Modalen kommune på ein slik måte at vegnettet kan driftast og forvaltast på ein måte som tek omsyn til klima, miljø og natur.	Tatt til orientering. Det er omtala i planen
Fylkesvegnettet	Prioritere sikring av vegstrekningar som er særst utsette for ras og steinsprang. Må starte arbeidet med å få eit samla og oppdatert fagleg grunnlag over desse strekningane. Desse må prioriterast. Modalen kommune kan ikkje sjå noko andre kriterium for prioritering som skal leggjast til eller endrast.	Ikkje tatt til følgje. Det vert vist til kunnskapsgrunnlag for skredsikring som oppdatert, fagleg oversikt over strekningane.
Mobilitet og kollektivtransport	Båttransport må være eit viktig supplement i kollektivtilbodet i framtida frå kommunane i Nordhordland. Satsing på kollektivtransport på sjø med ikkje fossil drivline, hydrogen og elektrisk, frå noverande og framtidige kollektivknutepunkt. Det må og sjåast på moglegheit for korrespondanse mellom kollektivtransport på land og sjø. Vestland fylke må prioritere satsing på gode kollektivknutepunkt for reisande frå alle kommunar i Nordhordland. Som det vert peika på i RTP, treng ein gode overgangar mellom ulike transportformar og tilpassing slik at me kjem oss frå der me er, til dit me skal for å få eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem. Dette meiner Modalen kommune ikkje berre gjeld for dei store reisestraumane i byar og bynære strom.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Miljøløftet	Dersom ein skal nå måla om nullvekst i avtaleområdet må det leggjast til rette for innfartsparkering. For Nordhordland er det Knarvik som vil være mest aktuell som kollektivknutepunkt.	Tatt til orientering
Finansiering	For å få mest mogleg att for pengar som vert investert, må ein våge å utfordre handbøker og vegnormalar. Fylkeskommune har og mynde til å gjere fråvik men då må det sikrast at dette ikkje går utover tryggleiken, eller fører til auka driftsutgifter på lengre sikt. Modalen kommune er difor positive til det som vert skriva i kapittel 4.4.3.1 «Meir veg for pengane.»	Tatt til orientering. Tema er allereie omtala i planen
Anna	Kommunen ynskjer vidare satsing på fossilfrie bilar også ute i distrikta, men då må fylket vera tydeleg i førarsetet når det gjeld å få plass ladestasjonar	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Ladeinfrastruktur vil omtalast i klimaplanen til fylket.
Handlingsprogram	Modalen kommune fryktar at små kommunar kan bli nedprioriterte om prinsipp om porteføljestyring blir innført. - Her trengs det meir tryggleik for at fylket sine midlar også kjem desse områda til gode.	Tatt til orientering. Porteføljestyring dreier seg i første rekkje om å omprioritere i dei tilfelle det skjer store endringar under planlegging av

		prosjekt som bør få konsekvensar for prioriteringsrekkefølga
Handlingsprogram	Langs fylkesveg 5412 – Modalen - er det fleire stader med flaumutfordringar som treng tiltak for å sikre infrastrukturen internt i kommunen. Dette er viktig for drifta av kommunen, næringslivet og ikkje minst tryggleik og beredskap.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	På strekninga Slottsporten tunnel - Mo må det etablerast møteplassar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	Det må utarbeidast eit fagleg grunnlag som synleggjer konsekvensane av at delar av fylkesvegnettet vert nytta som omkøyingsveg for riksvegnettet. Dette vil kunne tilrå tiltak som betrar framkome på dei mest sentrale omkøyingsvegane. Difor må ein sjå fylkesveg 569 som ein viktig korridor mellom E39 og E16. Denne fylkesvegen er i praksis omkøyingsveg når E39 og E16 er stengde. Modalen kommune meiner denne vegen må definerast som omkøyingsveg og det må gjerast tiltak som gjev moglegheit for vogntog til å nytte denne. Heile denne strekninga må leggjast i funksjonsklasse C og ikkje delast opp mellom funksjonsklasse C og D slik den er no	Tatt til orientering. Omkøyingsveg er nemnt som prioriteringskriterium i handlingsprogrammet
Mobilitet og kollektivtransport	Satse meir på tilpassa kollektivtilbod for distriktskommunane. F eks opprette bestillingsruter for enkelte ruteområder, i tillegg til dagens tilbod.	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket "Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod.»
Mobilitet og kollektivtransport	Modalen kommune vil utfordra påstanden i «Strategi for mjuke trafikantar» om at «Det er dei mest sentrumsnære strekningane som har størst behov for separate anlegg for mjuke trafikantar.» då behovet er stort og i distrikta, med smale fylkesvegar utan midtstripe eller grøftekant men med fartsgrense på 80 km/t.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Me er samde i at det også er behov langs ein god del strekningar utanfor sjølve sentrumsområda, og utanfor 4 km frå skulane i fylket. Men då behovet i fylket er svært stort ynskjer me å prioritere strekningar nær sentrum og andre viktige målpunkt (som td. skular).
Mobilitet og kollektivtransport	Modalen kommune har spelt inn to strekningar som treng tilrettelegging for mjuke trafikantar	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Osterøy kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Rådmannen meiner at fleire av målsettingane er nærare visjonar enn konkrete mål og saknar skildringar av korleis fylkeskommunen allment har tenkt å måla i kva grad ulike delmål er oppnådd, kva tidsperspektiv som gjeld, og kva suksesskriterium ein har. Ja, for det meste god samanheng mellom mål og strategiar, men rådmannen vil også påstå at nokre av strategiane er for vagt formulerte eller at dei faktisk er mål og ikkje strategiar i det heile, og då for ofte utan suksesskriterier.	Tatt til orientering. HP vil konkretisere meir både på måloppnåing og tiltak.
Fylkesvegnettet	«Strategiar for fylkesvegnettet» (4.1.4, s. 21) meiner rådmannen dette om punkt (f), (g), (k), (m) og (q). Desse tre «strategiane» er alt dekkja av delmål tre og kunne ha vore samla i eit utvida punkt (n) med å skildre kva moment i ytre miljø skal prioriterast, kva naturinngrep skal unngåast, om fotavtrykket til tiltak skal reduserast og i kor stor grad, og så bortetter	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	I høve klimatilpassing kunne det stått noko om testprosjekt eller korleis forskning på nødvendige tiltak skal gå seg føre.	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	(g) Legge til rette for å betre konkurransevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet. Korleis? Kva skal prioriterast og kor i fylke? Kva type næringsliv skal gå føre andre? Dette punktet er for vagt til å kunne brukast som instruks i vidare arbeid.	Tatt til orientering. Det vert vist til utviklingstiltak om viktige vegar for næringslivet
Fylkesvegnettet	(q) 0-visjonen og trafikktryggleik er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland fylkeskommune. Dette er heller ikkje nokon strategi: Det er eit mål og eit premiss for alt anna arbeid. Få heller teksten inn i delmål nummer to.	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	Rådmannen meiner at det er riktige kriterier som er lagt til grunn for prioritering av investeringstiltak. Kriteriane vil gje ein meir rettvis og føreseieleg handsaming.	Tatt til orientering
Mobilitet og kollektivtransport	(a) Kollektivtenestene skal verte bygd og drifta på ein berekraftig måte Kva definisjon av berekraftstema (slik dei er definert for hovudmålet) legg ein vekt på og korleis skal ein handtere målkonflikt? Om dei står i motsetnad til kvarandre t.d. om miljø får negativ påverknad medan den er positiv for sosial berekraft, kva omsyn skal vege tyngst? Det er umogleg å prioritere om lista er vassrett.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling. Målkonfliktar er løfta som tema under kapittel om hovudmål og i handlingsprogrammet er prioriteringane tydeleggjort.
Mobilitet og kollektivtransport	(e) Teknologi skal nyttast til å løyse den reisande sine behov på ein effektiv måte Strategien er for vag: Kva type teknologi skal takast i bruk eller vidareutviklast? Skal fylkeskommunen driva det arbeidet? Kva behov hjå den reisande skal prioriterast? Kva behov opplever den reisande som ineffektive i dag?	Tatt til orientering. Dette blir svart ut i utviklingstiltak om digitale kundeflater.
Mobilitet og kollektivtransport	(i) Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gje kundane eit godt tilbod.	Tatt til orientering. Vi vil synleggjere kva som skal til for nå måla i

	<p>Dette er eit mål og ikkje ein strategi: Skal «kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur» utgreiast eller er desse kjent? Kva behov skal ein i så fall prioritere? Korleis skal behova synleggjerast og for kven? Når behova er vel synleggjort, kva då? Har ein då oppnådd eit mål berre med kunnskapsformidlinga i seg sjølv?</p>	<p>planen, for eigne og sentrale styresmakter eller andre samarbeidspartar.</p>
Mobilitet og kollektivtransport	<p>(k) Gjennom dialog og samarbeid med kommunar skal vi sette fokus på behova til mjuke trafikantar</p> <p>Dette er enda ei strategi som er for vag: Kva skal ein nytta dette fokuset til når det vel er sett? Skal dialogen og samarbeidet skje på politisk eller administrativt nivå? Kva ynskjer fylkeskommunen å oppnå med haldningsendringar i kommunane om mjuke trafikantar sine behov? Om fylkeskommunen ynskjer at kommunane skal prioritere slike tiltak framføre andre kunne det vel stått ordrett?</p>	<p>Tatt til orientering. Dialogen skal bidra med kunnskap slik at kommunane sjølv finn riktig nivå som passar kommunen sine behov.</p>
Mobilitet og kollektivtransport	<p>(m) Synleggjere behovet for auka midlar til drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur</p> <p>Også denne strategien er for vag: Kva er målet med synleggjeringa? Kven er mottakar av arbeidet? Kva form skal synleggjeringa ha? Er dette utgreingar, annonsekampanjar, grunnlagsdokument for politiske saker, analyse av tidlegare prosjekt, forskingsrapportar, anna?</p>	<p>Tatt til orientering. Formål er å tilføre kunnskap inn mot budsjettprosessar.</p>
Mobilitet og kollektivtransport	<p>(o) Gjennom tilrettelegging kan vi bidra til at tilreisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket på ein enkel måte</p> <p>Dette punktet er korkje ein strategi eller ein konkret prioritering. Vurder å endra teksten til noko meir handfast som: «Det skal leggjast betre til rette for at tilreisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket med å auke talet på billettautomatar, at desse har innstillingar for fleire språk. Der det ikkje er råd å setja opp automatar skal det finnast opplysingar på fleire språk om korleis ein går fram for å betala for reisa. Ved billettkontroll skal ein prioritere å hjelpa den tilreisande med å få betalt heller enn å bøteleggja.»</p>	<p>Ikkje tatt til følge</p> <p>Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring.</p>
Finansiering	<p>Rådmannen er positiv det som vert skrive i 4.4.3.1 «Meir veg for pengane» om mogleg arbeid for etablering av standardiserte fråvik frå vegnormalane, men skulle ynskje at RTP-en var meir konkret på dette området både i tekst, delmål og i strategi.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
Finansiering	<p>Rådmannen saknar omtale om at høge kostnader knytt til dimensjonerande krav i handbøkene gjev høg risiko for at ein ikkje får etablert nokre tiltak i det heile, slik rapporten «Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur» nemner ved fleire høve. I vanskeleg Vestlandsgeografi vil rigide rekkjefølgjekrav fort stogga prosjekt i distriktet.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
Finansiering	<p>C: I « Strategiar for finansiering» Rådmannen meier at dette vert vagt. I 4.4.3.1 står det at «Dersom det blir varierende utforming og krav til vegane kan det gå ut over trafikktryggleiken.» Er påstanden riktig og korleis var effekten målt?</p>	<p>Tatt til orientering. Vi kjem tilbake til dette i utviklingstiltaket "Meir veg for pengane"</p>

Nasjonale ansvarsområde	(c) Arbeide for at staten finansierer pålegg og ansvarsoverføringar fullt ut Kven skal ha ansvaret for dette arbeidet? Korleis skal det gå for seg? Gjeld det alle tiltak? Kva skal skje om staten ikkje stiller med full finansiering på alle område? Har fylkeskommunen då mislukkast med å nå målet?	Tatt til orientering. Arbeidet vil gå delvis gjennom KS
Nasjonale ansvarsområde	Rådmannen les i hovuddokumentet at ny E16 og Vossabane mellom Arna og Voss (K5) er nemnt som hovudprioritering for statlege veg- og baneprosjekt i Vestland. Osterøy kommune kan bistå/dra nytte av prosjektet ved å bruke massar til utvikling av næringsområdet på Espevoll. Massar kan og takast i mot på Gløppemyra.	Tatt til orientering. Må vurderast av prosjektorganisasjonen for E16 og Vossebanen
Strategi for mjuke trafikantar	Rådmannen vil utfordra påstanden i 4.2.3.3 «Strategi for mjuke trafikantar» om at «Det er dei mest sentrumsnære strekningane som har størst behov for separate anlegg for mjuke trafikantar.» då behovet er vel så stort i distrikta med smale fylkesvegar utan midtstripe eller grøftekant men med fartsgrense på 80 km/t. I slike område vågar ikkje mjuke trafikantar ferdast langs vegen og har sjeldan alternative ruter dei kan ta i bruk	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Me er samde i at det også er behov langs ein god del del strekningar utanfor sjølve sentrumsområda, og utanfor 4 km frå skulane i fylket. Men då behovet i fylket er svært stort ynskjer me å prioritere strekningar nær sentrum og andre viktige målpunkt (som td. skular).
Strategi for mjuke trafikantar	Osterøy kommune ønskjer å spele inn to strekningar langs fylkesveg som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Samnanger kommune		
Fylkesvegnettet	I Samnanger kommune sin trafikksikringsplan er det eit høgt prioritert tiltak å gjera fv 579 (tidlegare 137) mellom Hisdal og Os om til forkøyrsvveg. Statens vegvesen melde den gong tilbake at det føregjekk eit arbeid med å gjera alle fylkesvegar om til forkøyrsvveg, men ingenting har skjedd på fv 579. Me vil på nytt be om at dette arbeidet vert sett i verk.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Fylkesvegnettet	Utover dette vil Samnanger kommunestyre peika på at omkjøringsveg til E16, frå Bergen til Voss, vil vera gjennom Samnanger, også i samband med bygging av ny veg. Dette gjeld både fylkesveg 579 (Os-Hisdal) og fylkesveg 49 (Trengerid - Norheimsund). Det er svært viktig at det er ein trygg og trafikksikker omkjøringsveg, særleg med tanke på mjuke trafikantar. Det er fleire strekningar der det ikkje er gang- og sykkelveg, og det er også fleire stader der det ikkje er avkjøringsfelt, i sterkt trafikkerte kryss. Det er viktig at	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram. Omkjøringsveg er nemnt som prioriteringskriterium i handlingsprogrammet

	<p>dette vert fulgt opp, før anleggsarbeidet startar opp på E16 og Vossabanen. Dette inkluderer mellom anna gang/sykkelveg frå Hisdalen / Raunekleiva til Ådland, noko som vil knyta bustadområda i Hisdalen, Raunekleiva og langs Liavegen til sentrum. Det er ikkje mogleg å gå til fots på denne strekninga i dag, og sykling er heller ikkje å tilrå. Tiltaket er avklart i kommuneplanens arealdel, men det er ikkje utarbeidd reguleringsplan.</p>	
Fylkesvegnettet	<p>Kommunestyret viser her også til at det i svært mange år vore etterspurt avkøyringsfelt på fv 49 mot Lønnebakken bustadområde, og me vil spela dette inn som eit punkt som kjem med på prioriteringslistene til fylkeskommunen. Tiltaket ligg også inne i kommunen sin trafikksikringsplan frå 2017. Samnanger kommune ser også på redusert fartsgrense på strekninga som ynskjeleg.</p>	<p>Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram. Fartsgrense må vurderast gjennom andre prosessar.</p>
Fylkesvegnettet	<p>I områdeplan for Bjørkheim ynskjer Samnanger kommune å få utgreidd moglegheit for å etablere to rundkøyringar på fv 49; ei ved avkøyringa til Bjørkheim sentrum, og ei ved avkøyringa til Bjelkarvika bustadområde. Utgreiingar omkring dette vil bli gjenstand for høyring og offentleg ettersyn i pågåande planprosess for revisjon av områdeplan for Bjørkheimsområdet, men me vil no melda desse planane inn til fylkeskommunen også i samband med regional transportplan.</p>	<p>Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.</p>
Strategi for mjuke trafikantar	<p>Samnanger kommune har sendt inn forslag om to strekningar som treng tilrettelegging for mjuke trafikantar.</p>	<p>Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.</p>

Sauda kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesvegnettet	<p>Dei ønskjer at vi satser på Saudatunnellen for å bygge ein større BAS-region. Dei har fått utarbeidd ein rapport som vider at tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Saudatunnellen bør få ei eiga strekningsvis utgreiing. Den passer inn i satsinga på viktige vegar for næringslivet. Ved realisering av Saudatunnellen må ein utvikle eit nytt båttillbod som knytt regionen tettare saman. Sauda ønskjer at ny fylkesveg frå Sauda til E134 i Stordalen i Etne vert lagt inn som ein utviklingsprosjekt i RTP for Vestland. Finansiering må vere eit samarbeid der hovuddelen takast av Rogaland fylkeskommune.</p>	<p>Ikkje tatt til følgje. Det vil kunne vurderast om Rogaland fylkeskommune ønskjer å prioritere prosjektet.</p>

Sogndal kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Sogndal kommune stiller seg bak høyringsinnspellet til Sogn regionråd	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Sogndal kommune vil i rekkefølge trekka fram tre hovudprioriteringar når det gjeld utbetring av fylkesveg: Fv 424 Kaupanger – Haukåsen flyplass , Fv 55 Vadheim-grense Innlandet. Og Fv 5617 Mundal sentrum – påkøyning Rv 5. Dei tre strekningane er meir omtala i framlegget	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Fylkesveg	Vintervedlikehald av fylkeskommunal fjellovergangar og omkøyringsalternativ ved stengt veg, tunnelvedlikehald mm. får heller ikkje særleg merksemd. Delvis utbeta og vinterstengte vegar er ikkje lengre med i prioriteringsoversynet. Det får følgjer for Fv 613 Gaularfjellet, noko me er uroa for.	Tatt til orientering. Vinterstengde vegar er framleis med på totaloversikta for skred, men vart ikkje vurdert i denne runden.
Fylkesveg	Sogndal kommune er kritiske til planane om ei omfattande omklassifisering av fylkeskommunale vegar til kommunale vegar. Dette vil skyve kostnader over på kommunane og per i dag er ikkje «tal kilometer kommunal veg» eit kriterium i kommunane sitt inntektssystem.	Ikkje tatt til følge. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring.
Fylkesveg	Gjennomgåande ser det for oss ut til at kriteria er endra slik at dei favoriserer sentrum og at distrikta kjem dårlegare ut. Vestland fylke er eit stort fylke og fylkesvegane er svært viktig for næringsliv og innbyggjarane i alle kommunane. Med få eller ingen reelle omkøyringsvegar vert distrikta lamma gong på gong.	Ikkje tatt til følge. Det er lagt fram to ulike skredsikringslister. Den eine fokuserer på risiko, den andre er basert på SVV sin liste. Risiko vil vere knytt til talet på reisande under skredpunktet. Det er utfordrande å kommentere kva som vert omtala som "distrikt". Skredsikringstiltaka som er vist i planen er i all hovudsak utanfor bysentrum/ distrikt.
Finansiering	Sogndal kommune støttar arbeidet med forenkla løysingar og ein kritisk gjennomgang av kva som er god nok vegstandard for fylkesvegane, jf. «meir veg for pengane»	Tatt til orientering. Er omtala i planen
Nasjonale ansvarsområde	Vestland fylke må medverke til statlege og regionale stimuleringsmidlar for regionsentera og tettstader som fell utanfor ordningar med byvekstavtalar, miljøløft og bypakkar. Strategiar for mobilitet, kollektivtransport og miljøløft bør ta opp i seg utprøving av til dømes tettstadpakkar og bygdevestavtalar som modell for samarbeid og spleiselag.	Tatt til orientering. Innspellet er relevant i forhold til regional plan for senterstruktur
Strategi for mjuke trafikantar	Sogndal kommune har meldt inn tre konkrete strekningar som treng tilrettelegging for mjuke trafikantar	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp

		mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
--	--	--

Solund kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Solund kommune sluttar seg til felles fråsegn frå Nordfjord, Hafs og Sunnfjord til regional transportplan (RTP).	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Tunellar som fell utanom tunellforskrifta kan vere ein betydeleg flaskehals for viktig næringstrafikk. I Solund gjeld dette to korte tunellar på FV 606, Eilund. Desse er 4 m høge og hindrar større bilar å ta seg fram. Det er heller ikkje omkøyringsmoglegheit. Det må setjast av midlar til utbetring av slike punkt.	Tatt til orientering. Det vert her vist til arbeidet med viktige vegar for næringslivet og strekningsvise utgreingar.
Fylkesvegnettet og Nasjonale ansvarsområde	Møteplassar på rv 606 må prioriterast. Fråver av omkøyringsmoglegheiter i Solund må vektleggast i vurderingane, og sjåast i samanheng med beredskap og næringslivet sine behov.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Fylkesvegnettet	Det må gjennomførast utviding av oppstillingsplass og veg på Krakhella. Ved ilandkøyring på dagar med mykje trafikk må bilar som skal på land vente inntil 20 min til bilar som skal om bord har flytta seg. Men aukande tal bubilar, har problemet auka, og det hastar med slik utbetring.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Fylkesvegnettet	Bruk av årsdøgntrafikk (ÅDT) i kunnskapsgrunnlag. I fleire av tabellane i kunnskapsgrunnlaga som er laga for arbeidet med RTP, vert ÅDT vektast som eit viktig kriterium. Dersom trafikk skal nyttast som grunnlag for prioritering, vil det vere vanskeleg å nå opp for mindre tiltak. Dei samfunnsmessige konsekvensane må i større grad leggast til grunn. Sesongsvingingar og sjeldne fergeavgangar gjer at trafikken kjem konsentrert, og ÅDT er difor eit lite eigna kriterium i Solund.	Tatt til orientering
Mobilitet og kollektivtransport	Samanhengande billettering lokalbuss, -båt, snøggbåt og ekspressbuss må utgreiast. Bur ein i Solund er det mange transportmiddel for å få gjennomført viktige offentlege gjeremål i td. Bergen. Lokale ruter er viktige for reiselivet, og rutetilbodet på lokale buss- og båtruter må sjåast i samanheng med satsingane må berekraftig reiseliv.	Tatt til orientering. Takstar og billettøysingar skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Det må arbeidast vidare med flytting av seglingslei og stoppestad frå Krakhella til Hardbakke for ekspressbåten Nordfjord-Bergen i tråd med vedtak i FU. Ei slik omlegging vil, saman men endra kommunikasjonar ved ny bru over Ytre Steinsund, bidra til ei stor betring av reisetid særleg til regionsenter/by utanfor kommunen. Det vil styrka trafikkgrunnlaget for ekspressbåten, og med det kunna avlasta biltrafikken på ferga.	Tatt til orientering. Ny kai på Hardbakke vil få omtale i investeringsprogrammet som forprosjekt/moglegheitsstudiar. Det er endra frå å vere eit utviklingstiltak.

Mobilitet og kollektivtransport	Informasjon på ferjekaiar. Ved kanselleringar må informasjon til dei reisande betrast. Sambandet Krakhella- Rutledal-Rysjedalsvika-Losna har ikkje informasjonstavler og det er fleire timar mellom kvar avgong. Det er heller ikkje andre funksjonar/tilbod på ferjekaiene. Det må lagast eit system for slik informasjon på kaiene.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Gjennomgåande ferjeruter. Solund har to ferjesamband med gjennomgåande ruter. På dagar med mykje trafikk, kan ein oppleve forseinkingar på særleg hovudsambandet, og for å unngå trafikkfarlege situasjonar, må det vere mogleg for sambandet Daløy Haldorsneset å vente til alle som skal med, har kome fram. Rigide krav til avgangstid må ikkje medføre at bilar som skal til Ytre Solund ikkje rekk siste ferja. Anbudsreglementet i dag er utforma slik at det hindrar praktiske løysingar når det oppstår uønskte hendingar. Ferga må til dømes kunna gå til Daløy om det vert ein halv dags stopp langs hovudveg 606. I planperioden er det venta vekst i biltrafikken til Solund, og kapasiteten på fergene må tilpassast trafikktoppane i helgene og høgsesongane.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Handlingsprogram	Solund har fleire skipsleier gjennom kommunen og ligg sentralt plassert, særleg for skipstrafikk nord/sør. Det kan vere fleire stader som i framtida kan vere aktuelle for infrastruktur for nye energiformer for skipstrafikken. Dette må ein vurdere i ein samla plan for slik infrastruktur.	Tatt til orientering. Det blir tatt med som innspel til utviklingstiltaket «Plan for innføring av nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten»
Handlingsprogram	Tilførselsveggar til E39 må prioriterast. I tillegg til strekninga Lavik – Leirvik på fv57, må fv602 Instefjord – Rutledal oppgraderast fleire stader. Det er behov for skilting til Solund og Hardbakke i Instefjord.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Mobilitet og kollektivtransport	Det må setjast av midlar til trafikktryggleik for mjuke trafikantar som kan brukast til enkle tiltak for å utvida sentrum slik at fleire skal gå og sykla.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Stad kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesvegnettet	Den nye kommunen vil prioritere vegutbetring for å knyte den nye kommunen sterkare saman internt og mot nabokommunane, med Fv 620 Årsheimstranda som felles fyrsteprioritet.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram

Fylkesvegnettet	Realiseringa av Stad Skipstunnel gjer difor at det no hastar meir enn nokon gong å få rusta opp dei viktigaste og mest trafikerte næringsvegane i ytre del av Stad kommune. Samtidig vil opprusting av desse vegane kunne kombinerast med samfunnsmessig god bruk av masser frå tunnelarbeidet, som alternativ til at desse vert dumpa i sjødeponi.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Fylkesvegnettet	Generelt meiner vi at ein bør auke innsatsen på enkle, rimelege tiltak som siktrydding, rekkverk, møteplassar etc på heile fylkesvegnettet.	Tatt til orientering. Vert omhandla i strategi for drift og vedlikehald?
Mobilitet og kollektivtransport	Når vedtak om bygging av Stad Skipstunnel no er gjort, må arbeidet med å få på plass hurtigbåtrute Bergen-Ålesund frå 2025/26 forserast og prioriterast av Vestland fylkeskommune. Vi ynskjer at det som del av RTP blir utarbeidd ein samla plan for eit tenleg, framtidretta «stamrutenett» for kollektivtransport i Nordfjord – både mellom kommunesentra Stryn, Sandane, Nordfjordeid og Måløy – og mellom Nordfjordeid og Selje/Stadlandet	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Stad kommune ynskjer å samarbeide med Vestland fylkeskommune, næringslivet og de andre kommunane i Nordfjord om ein samla strategi for framtidens grønne transport utan klimautslepp.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Vi trur også det ligg eit stort potensiale i å utvikle meir fleksible former for kollektivtilbod i og rundt tettstadene våre (bestillingsruter, «organisert samkøyring», på sikt førarlaus køyretøy i rute etc).	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket "Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod.»
Mobilitet og kollektivtransport	Vi meiner også det er nødvendig å lage ein samla strategi for framtidens grønne transport både på veg, sjø og luft i Nordfjord – som i tillegg til kollektivtrafikk, sykkel/gange og tettstadplanlegging omhandlar t d ladeinfrastruktur (både for bil og skip), berekraftig reiseliv, grøn sjøtransport etc.	Ikkje tatt til følgje. Ladeinfrastruktur vil omtalast i klimaplanen til fylket.
Anna	Hamneutviklinga bør få ein tydelegare plass i Regional transportplan, slik det også går fram av kommunane sin fellesuttale.	Ikkje tatt til følgje. Fell utanom tema for planen.
Fylkesvegnettet	Det øvst prioriterte tiltaket på fylkesvegnettet frå Stad kommune er Fv 620 Kjøde-Sandvik. Stad kommune vil sterkt oppmode om at arbeidet med opprusting av Fv620 Kjøde-Sandvik vert forsert og prioritert, slik at tilrådde flaskehalsutbetringar blir gjennomførte i 2022/23 parallelt med arbeidet med Stad Skipstunnel.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Fylkesveg	Stad kommune vil be om at arbeidet med opprusting av Fv618 blir forsert på grunn av føreståande arbeid med Stad Skipstunnel, med særleg vektlegging av å nytte tunnelmasse til å få gjennomført utbetring av Fv618 billigare og enklare. Vi syner her m a til mulig utfyllingsområde i Rundereimstranda for å breiddeutvide Fv 618. Stad kommune vil be Vestland fylkeskommune snarast avklare med Kystverket at det blir lagt til rette for at fylkeskommunen kan overta anleggstunnelen gjennom	Tatt til orientering. Det er dialog med prosjektorganisasjonen for Stad skipstunnel. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/ handlingsprogram

	Mannseidet som ny trase for Fv 618 Kjøde-Moldefjorden etter at anleggsarbeidet med Stad Skipstunnel er ferdigstilt	
Fylkesveg	<p>Prosjektet Fv61 Naveosen- Brubakken er «gryteklart» med vedteken reguleringsplan. Vi legg til grunn at prosjektet vert gjennomført i ny RTP for Vestland.</p> <p>Vidare utgreiingar av Kystvegen, bør Vestland fylkeskommune utgreie tunnel frå Bryggja til Kjøde/Moldefjorden som alternativ til dagens Fv61 over fjellet Bryggja-Åheim.</p> <p>Stad kommune krev ut frå dette at sikring av Fv5744 Navelsakerstranda med ny tunnel blir prioritert i ny RTP for Vestland innanfor temaet Skredsikring.</p>	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Fylkesveg	Vi vil utfordre Vestland fylkeskommune til å samarbeide med Stad kommune om ein «veglyspakke»/spleiselag om veglys som kan omfatte både kommunale vegar og fylkesvegar – for å auke tryggleiken for mjuke trafikantar i bygder utanom dei største tettstadene	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Mobilitet og kollektivtransport	Stad kommune har spelt inn to strekningar som treng tilrettelegging for mjuke trafikantar	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Stord kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Stord kommune ber om at omgrepet nullutslepp i RTP vert endra til «nullutslepp og biogass» for å jamnstille biogass med bl.a. elektrisitet og hydrogen.	Ikkje tatt til følgje. Planen er i hovudsak teknologinøytral, men i omgrepet lågutsleppsløysingar vil biogass vere relevant.
Generelt/Mål	Planforslaget har ei målsetting om at «Vestland fylkeskommune legg vekt på at liv og helse skal prioriterast fyrst». Stord kommune meiner at denne målsettinga må endrast til at RTP skal medverka til å oppfylla dei ulike overordna måla i NTP. Det må ikkje vere tvil om at alle element i den samla samfunnsnytta vert utgreidd på same nivå	Ikkje tatt til følgje. Utfordringane er annleis på fylkesvegnettet enn riksvegnettet, og fylkestinget gjorde i sitt innspel til NTP vedtak om at Liv og helse skal prioriterast fyrst.
Mobilitet og kollektivtransport	Stord kommune ynskjer å understreka Vestland sitt særlege ansvar for å leggja til rette for auka kollektivtransport gjennom å prioritera ny Leirvik kollektivterminal, det største kollektivknutepunktet i søre delen av fylket.	Tatt til orientering. Innspellet blir med i arbeidet med utviklingstiltak for kollektivinfrastruktur og mobilitetspunkt.
Finansiering	Stord kommune meiner Vestland må vera offensive i å leggja til rette for ferjeavløysingsprosjekt, og er usikre på om nyttekriteria som Vestland fylke legg til	Tatt til orientering. Det er teke inn eit utviklingstiltak i

	grunn i tilstrekkeleg grad vektlegg kor avgjerande døgnopen veg for utvikling av trygge lokalsamfunn inkludert tilgongen på akutt medisinsk hjelp.	handlingsprogrammet om ferjeavløysing
Nasjonale ansvarsområde	Vestland fylkeskommune må arbeide aktivt for utbygging av K4 (E39 med Hordfast). Fylkeskommunen må ikkje ha lågare ambisjonsnivå enn kva som er lagt til grunn i NTP, som har gitt prioritet til både K4 og K5 (E16 inkl. jernbane Arna – Voss og E134)	Tatt til orientering. Allereie omtala i planen
Nasjonale ansvarsområde	RTP må fylgje opp kriterium i nasjonal transportplan om å prioritere tiltak som forstørrar dei regionale bu- og arbeidsmarknadsregionane. RTP må fylgje opp kriterium i nasjonal transportplan om å prioritere tiltak på viktige næringsvegar.	Tatt til orientering. Viktige næringsvegar er eige utviklingstiltak
Nasjonale ansvarsområde	RTP må peike ut strekningar for vidare utgreiing og vurdering som oppfyller desse nemnde viktige kriterium i nasjonal transportplan. Dette må inkludere prosjekta SunnFast og arm frå E134 mot Bergen som det er sett i gang KVVU-arbeid for. Fylkeskommunen må vere aktiv pådrivar i dette KVVU-arbeidet. Stord kommune meiner at rett traseval av denne vil kunne oppfylle intensjonane bak Sunnfast-prosjektet som det allereie er utarbeidd ein moglegheitsstudie for, og som vil knyte Kvinnherad til E39. Ikkje minst vil prosjektet forstørre Sunnhordland som bu- og arbeidsmarknadsregion, det vil knyte indre- og ytre del av sørfylket tettare saman og samstundes kople regionen tettare til Bergen. Endeleg vil det kunne utløse eit verdiskapingspotensiale i det aktive næringslivet i regionen. Stord kommune støtt uttalen frå Sunnfast AS til RTP.	Tatt til orientering. Fylkeskommunen ønskjer å delta aktivt i KVVU-arbeidet. Videre vil ein bistå i finansieringsutrekning for Hordfast
Handlingsprogram	Stord kommune ber om at handlingsprogrammet ved neste revisjon vert sendt på ordinær høyring til kommunane. Ein samferdselskonferanse til våren er ikkje tilstrekkeleg når framlagt handlingsprogram ikkje inneheld prosjektportefølje eller prioritering av denne, for planperioden.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. Det vert lagt opp til å høyre kommunane
Mobilitet og kollektivtransport	Vidareføring av sykkelbyavtalen: Stord kommune meiner det ikkje er tilstrekkeleg å etablere eit samarbeidsforum for sykkel og gange som har kunnskaps- og erfaringsutveksling til føremål. Det må etablerast eit samarbeidsfora mellom kommune og fylkeskommune med mandat og budsjett for iverksetjing av gode samarbeidsprosjekt.	Tatt til følgje. Samarbeidsform med kommunane og eventuelle ordningar for økonomisk bidrag til kommunale prosjekt vil bli vurdert i løpet av 2022 i samband med utviklingstiltak på dette temaet.
Mobilitet og kollektivtransport	Stord kommune har meldt inn tre tiltak for tilrettelegging for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel inneheld relevant informasjon, men ikkje aktuelt med endring. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Stryn kommune		
Fylkesvegnettet	Stryn kommune meiner det er rett å prioritere auka midlar til drift, vedlikehald og opprusting av det eksisterande fylkesvegnettet, framfor store nye vegprosjekt. Vi registrerer at hovudfokus når det gjeld vegnettet er å stoppe forfallet på fylkesvegnettet, at det skal vere opent og trygt å ferdest på, at fylkesvegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar. Dette er bra, men bør bli tydlegare prioritert i handlingsprogrammet, blant anna når det gjeld utbetring av bruer, der desse ofte blir ein flaskehals.	Tatt til følgje. Det er forsøkt å tydleggjere prioriteringane i handlingsprogrammet
Fylkesvegnettet	Med tanke på den sterke trafikkauken på deler av fylkesvegnettet i Stryn kommune, er det av omsyn til trafikktryggleik, beredskap og næringsinteressene særskilt viktig å få gjennomført flaskehalsutbetringar. Vi er ikkje samde i at funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal leggjast til grunn for prioritering av vedlikehald, utbetring, fornying og standard på vegdrifta. Dette er ein strategi som flyttar sikringstiltaka frå dei mest utsette skredområda til dei folkerike områda, i neste omgang vekk frå Vestland, det mest skredutsatte fylket i landet. Det kan ein ikkje akseptere. I tillegg er der valgt andre løysingar enn det som ligg i den objektive nasjonale behovslista frå 2019.	Ikkje tatt til følgje. Det er lagt fram to ulike skredsikringslister. Risikomodellen legg vekt både på skredfaren og ÅDT. Særskilt om merknad om at skredsikringsmidlane vert flytta vekk frå Vestland ved bruk av risikomodellen: Dette er ikkje ein dokumentert påstand. SVV sin skredfaktorliste er ikkje eit prioriteringstal, og endra derfor namn frå prioriteringsmodell til skredfaktormodell i 2015. Dette for å synleggjere at fylkeskommunane sjølv skal prioritere mellom prosjekta på lista. Risikomodellen baserer seg utelukkande på prosjekt frå høg og middels skredkategori i SVV sin liste.
Fylkesvegnettet	Ei omklassifisering av fylkesvegnettet som ikkje har ein regional funksjon, til kommunal veg, vil vere totalt uakseptabelt. Det må klargjerast kva som skal avgjere om ein veg har regional funksjon eller ikkje.	Ikkje tatt til følgje. Det er ikkje aktuelt å omklassifisere vegar med regional funksjon til kommunal veg
Handlingsprogram	FV 60 er ein viktig regional veg med aukande trafikk, (registrert ÅDT 2020 ca 1500) spesielt som næringsveg etter at Olden Innvik vart utbetra og etablering av Loen Skylift. Den største flaskehalsen i dag er strekninga Utvik – Byrkjelo (vil bli løyst med bygging av ny E39 Byrkjelo – Grodås)	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	Fv 5724 ein viktig næringsveg, men dette er og vegen som borna må nytte til og frå barnehage og skule. Lokalt næringsliv representerer ei verdiskaping på 150 mill/år og dalen får årleg besøk av meir enn 300 000 turistar. Med stor trafikk i sommarhalvåret og	Tatt til orientering.

	<p>fleire rasutsette punkt, spesielt i vinterhalvåret, er dette ei vegstrekning med stort behov for oppgradering.</p> <p>Lodalen har opplevd ein eksplosiv trafikkvekst i sommarhalvåret. Sjølv utan trafikk generert av cruisenæringa er belastninga på denne fylkesvegen svært stor. Ei breiddeutviding på strekninga Loen – Sande, alternativt tunell gjennom Hamrane</p> <p>På Fv 5724 er det i det administrative forslaget frå Vestland fylke ei enkel sikring av Heimefonna. Tilrådinga frå SVV 2019 er ein tunnel som sikrar endeleg både Heimefonna, Bukkeskora og Sandvika. Det er den einaste framtidretta løysing for skredsikring her.</p>	
Handlingsprogram	fv5698 I samband med utbetring av Blaksettunellane er det gjennomført breiddeutviding på deler av strekninga frå Blakset til kryss Rv 15 ved å nytte tilgjengeleg overskotsmasse. Det er behov for breiddeutviding, spesielt strekninga Jevnlid – Nos.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Handlingsprogram	For FV 5723 viser vi også til Behovsliste SVV 2019, der planlagd tiltak er automatisk varsling av skredet Merkingsgjølet. Dette er eit tiltak som må kome på plass snarast	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Stryn kommune har meldt inn tre strekningar som har behov for tilrettelegging for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Sunnfjord kommune		
Generelt	Stiller seg bak fellesuttalen frå kommunane i Sunnfjord, Nordfjord og HAFS.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	<p>Ein rapport Kystskogbruket har fått utarbeidd, viser at Sunnfjord kommune vil kunne få ein auka samfunnsøkonomisk nytte på heile 35 millionar dersom vegane vert oppgraderte til å tillate langhengar for tømmertransport.</p> <p>TØI rapport 1826/2021 har berekna samfunnsøkonomisk nytte ved å fjerne flaskehalsar i tømmertransport på kommunale og fylkeskommunale veger i Vestland og Rogaland. Det er viktig at resultatane frå denne rapporten vert reflekterte i RTP.</p>	Tatt til orientering. Det vert arbeidd med å utreie kva tømmervegar som kan opnast for inntil 60 tonn totalvekt og 24 m vogntoglengde. Arbeidet baserer seg på innspel frå AT Skog.
Fylkesvegnettet	Fv 613 – Gaularfjellsvegen – vart opna i 1923 og føl Gaularvassdraget, som er eit verna vassdrag. Vegen er ein del av Nasjonale turistvegar. Her manglar det toalettfasilitetar og informasjon. Sunnfjord kommune vil i samarbeid med Nasjonale turistvegar arbeide for å sikre naudsynte fasilitetar. Det føreset likevel tilsvarande deltaking frå fylkeskommunen si side.	Tatt til orientering. Må vurderast i dialog med Nasjonale turistvegar

Fylkesvegnettet	Sunnfjord kommune meiner at fylkeskommunen må nytte nasjonal rasfaktor og Sogn og Fjordane sine tidlegare prioriteringar når det gjeld rassikringsprosjekt. Det er viktig med forutsigbarheit. Rassikringsprosjekt som er prioritert må realiserast før nye blir prioritert.	Tatt til orientering. SVV sin skredfaktor er ikkje eit prioriteringstal. Skifta namn i 2015 frå Prioriteringsmodell til Skredfaktormodell for å synleggjere dette. Fylkeskommunen skal gjerne endeleg prioritering for fylkesveg.
Mobilitet og kollektivtransport	Tilfredsstillande rutetilbod med fly, buss/pendlarrute og ekspressbuss må på plass igjen. Derfor er det avgjerande at den offentlege korrespondansen mellom Bergen og Sunnfjord er tilfredsstillande. Dette er òg eit klimatiltak som er forankra i vår plan for klimaomstilling.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Sunnfjord kommune ønskjer å få til ein avtale om samarbeid om kollektivtrafikk mellom Sunnfjord kommune og Vestland fylkeskommune. Ein slik avtale vil gje grunnlag for både å nå klimamåla, få til eit tettare og betre samarbeid, og sikre gode prosesser for å utvikle eit godt mobilitets- og kollektivtilbod i Sunnfjord. Dette er i tråd med intensjonane i regionreforma om samordna oppgåveløysing og ønske om samordna byutvikling og utviklinga av eit sterkt rutetilbod for innbyggjarane i regionen. Å få på plass eit meir tilpassa og velfungerande kollektivtilbod i Sunnfjord er eit viktig tiltak for å styrke Førde som regionscenter, eit tiltak som vil gje ein saumlaus kvardag. Ikkje minst vil det vere eit viktig miljøtiltak	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Ein viktig dimensjon er nye mobilitetsformer. Som kjent har vi allereie både eit prosjekt omkring utprøving av autonom buss og bruk av drone innan helseteknologi. Sunnfjord kommune vil truleg høve godt for fleire forsøk omkring nye mobilitetsformer og deltek gjerne i fleire forsøk. Sunnfjord kommune støttar derfor ei auka merksemd i RTP om meir fleksible løysingar i framtida for brukarane, nettopp med tanke på meir funksjonelle tilbod i bu- og arbeidsregionane	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket "Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod.»
Fly	Når det gjeld flytilbodet mellom Bergen og Førde som vart tatt bort, burde dette tilbodet kome tilbake til FOT-rute ordninga. Vi forstår dette vil bli følgt opp i eit eige handlingspunkt om flyruter etter 2028. Så meiner Sunnfjord kommune òg at ei satsing på el-fly (sjå under) vil kunne vere med å løyse denne utfordringa, etter kvart. Vi ønskjer å invitere Vestland fylkeskommune, Avinor, og BKK snarast til å etablere eit felles prosjekt på bruk av el-fly. Frå Førde lufthamn til Bergen Lufthamn er det 140 km i luftlinje. Førde lufthamn vil derfor vere svært godt eigna for testing av el-fly på kortbanenettet på Vestlandet.	Ikkje tatt til følge. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Avsnittet om FOT-ruter er endra, men enkeltruter blir ikkje omtala i planen. Innkjøp av FOT-ruter er tilbakeført til staten. Elfly er nemnd i planen.

Fylkesvegnettet	FV 57 er ein viktig regional sambindingsveg mellom Askvoll/Fjaler og Sunnfjord og er pendlarveg frå Bygstad til kommunesenteret i Førde. Ny tømmerkai i Dalsfjorden genererer mykje tømmertransport på vegen, som mange stader manglar passering for personbilar. Det er særst viktig at FV 57 vert prioritert og løyvd midlar til i handlingsprogrammet. Dette må òg sjåast i samanheng med at der no er massetilgang frå store riksvegprosjekt på E39 i same område.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Fylkesvegnettet	Rassikring av Fv 609 Førde – Askvoll (Hunsåna) ligg på førsteplass på marginallista i tidlegare prioritering og må prioriterast med omsyn til rassikring.	Tatt til orientering. Endeleg prioritering skal gjerast av fylkestinget.
Fylkesvegnettet	Vi må starte planlegging og greie ut vidare utbetring av Fv 611 Naustdal – Vevring i tråd med utbyggingsavtala av 2011.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Fylkesvegnettet	For punktutbetring har dei lista opp fylkesvegane fv5690, fv5689, fv5682, fv610 og fv613	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Mobilitet og kollektivtransport	Sunnfjord kommune har meldt inn tre strekningar som treng tilrettelegging for mjuke trafikantrar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Mobilitet og kollektivtransport	Sunnfjord kommune er oppteken av at samarbeidsavtalen mellom Statens Vegvesen, fylkeskommunen og Sunnfjord kommune om sykkelbyen blir vidareført. Slik vi forstår det er det naturleg at dette blir synleggjort i ei ny utgreiing frå Vestland fylkeskommune. Vi deltek elles gjerne i eit eige samarbeidsforum for sykkel og gange, slik det blir gjort framlegg om i handlingsprogrammet.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. Samarbeidsform med kommunane og eventuelle ordningar for økonomisk bidrag til kommunale prosjekt vil bli vurdert i løpet av 2022 i samband med utviklingstiltak på dette temaet.

Sveio kommune		
Fylkesvegnettet	Sveio kommune vil difor sterkt rå til at det blir utarbeidd ein strekningsanalyse for FV47 mellom Haukåskrysset i Sveio og Fagerheim i Haugesund snøggast råd i samarbeid mellom fylkeskommunane Vestland og Rogaland. Det hastar med å koma i gang med det fysiske arbeidet med vegen gjennom Sveio, slik at FV47 får trygg og moderne standard for køyrande, samanhengande gang- og sykkelveg og samanhengande veglys	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram, Det er aktuelt å vurdere bompengefinansiering av strekninga
Mobilitet og kollektivtransport	Det er viktig å slutføra arbeidet med samanhengande gang- og sykkelveg langs E39. Dette gjeld både parsellen mellom Rødspollen og Hanaleite næringspark som vil gje samanhengande gang- og sykkelveg mellom Førde og kommunesenteret Sveio, og parsellen mellom Liereid sør og Førde som vil gje trygg gang- og sykkeltrase mellom nordre luten av kommunen og Førde.	Tatt til orientering Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Mobilitet og kollektivtransport	Sveio kommune er framleis positiv til å vera med på utprøving av nye og fleksible ordningar for kollektivtilbod i dei delane av kommunen som ikkje ligg langs hovudaksane E39 og FV47.	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket «Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod.»
Nasjonale ansvarsområde	Sveio kommune meiner det er viktig at Vestland fylkeskommune har ei aktiv rolle som pådrivar for realisering av Hordfast.	Tatt til orientering. Det er allereie omtala i planen
Nasjonale ansvarsområde	E134 - Det er no fatta viktige vedtak om parsellane Bakka-Solheim og Røldal-Vågsli. Realisering av desse parsellane har lenge vore høgt prioritert av kommunane langs vegen, og Sveio kommune ventar at Vestland fylkeskommune tek ansvar som pådrivar for desse.	Tatt til orientering. Det er allereie omtala i planen
Fly	Vi saknar omtale av Haugesund lufthavn Karmøy. Denne lufthamna den naturlege lufthamna for ibuarane i Sveio og Etne, og Haugesund lufthavn Karmøy blir og nytta av svært mange menneske elles i Sunnhordland og Indre Hardanger. Dette bør omtalast i kapittel 4.2.3.7 og 4.5.3.2. Ruta mellom Haugesund lufthavn Karmøy og Bergen lufthavn Flesland kan til dømes vera svært interessant med tanke på utprøving av elektriske fly. For Sveio kommune er det viktig at Haugesund lufthavn Karmøy får utvikla seg vidare både som innanriksflyplass og som internasjonal «nisjeflyplass». Eit godt rutetilbod ved vår lufthamn er svært viktig for attraktiviteten til regionen, både som etableringsstad for næringsaktørar og som ein komplett bu- og arbeidsregion.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Andre statlege flyplassar i Vestland er heller ikkje nemnd.
Handlingsprogram	Sveio kommune bed om at vegstrekninga FV541 Tjernagelvegen blir prioritert høgt, slik at strekninga vil vera rusta til å ta imot den aukande trafikken som er venta å koma.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige investeringsprogram og økonomiplanar
Mobilitet og kollektivtransport	På side 15 er det eit svært interessant avsnitt om bruk av aluminium og anna materiale i brubygging. Sveio kan tenke seg å vere med og sjå på G/S-bru i aliminum.	Tatt til orientering. Må vurderast i ev planprosess

	Sveio kommune har ein interessant lokalitet som kunne eigna seg som eit pilotområde for bygging av sykkel- og gangbru i aluminium. FV4980 mellom Ekrene og Vikse skule manglar gang- og sykkelveg, noko som fører til høge utgifter til skuleskyss både for kommunen og fylkeskommunen. Eit alternativ til bygging av gang- og sykkelveg langs denne traseen kunne vera å byggja ei aluminiumsbru over Sotasund inst i Viksefjorden. Sveio kommune deltek gjerne i vidare dialog om eit mogeleg pilotprosjekt i tilknytning til FV4980.	
Mobilitet og kollektivtransport	Aksen Leirvik-Sveio-Haugesund har ein så stor folkesetnad at det bør vera mogeleg å få til ein monaleg auke i talet på kollektivreiser. For å få dette til, må både frekvens og fleksibilitet bli betre, og takstzone C og C1 må bli slegne saman, slik at ikkje reiser mellom Sveio og regionsenteret Haugesund blir unødig dyre. Sveio kommune vil på ny peika på at det bør prøvast ut ei ordning med timesfrekvens og fleire seine kveldsavgangar på Rute 700. Sveio kommune er framleis positiv til å vera med på utprøving av nye og fleksible ordningar for kollektivtilbod i dei delane av kommunen som ikkje ligg langs hovudaksane E39 og FV47.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Strategi for mjuke trafikantar	Sveio kommune har spelt inn strekningar som treng tiltak for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Tysnes kommune		
Fylkesvegnettet	Det må gjennomførast ei revidering av funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet som avspeglar hovudmål til RTP og avsnitt 4.1.3.5 om viktige vegar for næringslivet. Funksjonsklasse B må vera lågaste funksjonsklasse for viktige vegar for næringslivet.	Ikkje tatt til følge. Inndelinga er nasjonal, og administrerast av SVV. Viktige vegar for næringslivet vil likevel vere eit sentralt prioriteringskriterium for tiltak
Fylkesvegnettet	For lokale hovudvegar må det forutan «punktutbetring og strekningsutbetring» også vera mogleg å gjennomføra «strekningvis standardhevingar.»	Ikkje tatt til følge. Det vert i denne omgang lagt opp til strekningsvis standardheving for vegar som er omfatta av strekningsvise utgreiingar.
Fylkesvegnettet	I høve til vurdering av tilkoblingar til framtidig E39 bør det gjerast ei utgreiing av vegen frå Lukksund til Søreide opp mot forventa trafikkauke	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp

		mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Ferjetilbodet skal utviklast i samsvar med dei innbyggjarar og næringsdrivande sine behov for framkome og i størst mogle grad vurderast likt som andre fylkesvegar.</p> <p>Det skal leggjast større vekt på korrespondanser mellom sjø og land reiser.</p> <p>Ved planlegging av kollektivløysingar på sjø og land skal det leggjast vekt på å sikra at elevar på vidaregåande opplæring i størst mogleg grad får moglegheit til å bu heime.</p>	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Fylkeskommunen skal utvikle båtruter som understettar trong for utvikling av reiselivsnæringa.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring.
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Tysnes kommune er positive til at det vert arbeid vidare med innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod for å sikra eit differensiert kollektivtilbod basert på stadeigne behov. Tysnes kommune kan vera interesserte i å ta del i dette arbeidet gjennom å testa ut ulike løysingar for betre mobilitet.</p> <p>Tysnes kommune ønskjer å delta i prosjekt knytt til differensiert kollektivtilbod basert på stadeigne behov.</p>	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket «Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod».
Finansiering	Tysnes kommune er positive til at fylkeskommunen vil arbeide for å avløyse ferjesamband der det er teknisk og økonomisk forsvarleg.	Tatt til orientering. Det er teke inn eit utviklingstiltak i handlingsprogrammet om ferjeavløysing
Finansiering	Tysnes kommune meiner at dert også i framtida må vera ope for kommunal delfinansiering av tiltak og pakker. Me ser at det vil kunne snu prioriteringar, men ser at brukarfinansiering har same effekt sjølv om prosjekta då gjerne er samla sett større. Me legg til grunn at denne type finansiering kan gje ein veg for alle og at fylkeskommunen uansett er i stand til å gjera fornuftige prioriteringar.	Tatt til orientering. Tema er omtala i planen
Handlingsprogram	Tysnes kommune merkjer seg at det vert lagt opp til årleg rullering av handlingsplanen og at det vil verta lagt opp til høyringskonferansar kring den årlege rulleringa. Tysnes kommune vil i tillegg rå til at det så langt som mogleg vert lagt opp til ein formell høyringsrunde slik at kommunane sine politiske utval får høve til å gje uttale før saka kjem til endeleg handsaming.	Tatt til følgje. Det vert lagt opp til moglegheit for innspel frå kommunane til investeringsprogrammet
Handlingsprogram	Tysnes kommune er positive til at det vert arbeidd vidare med utgreiing av påkobling mellom Austevoll og E39 er teke inn som eit tema i handlingsprogrammet. Tysnes kommune meiner at spørsmålet om Kvinnherad si tilknytning til E39 forutan mogleg innkorting av ferjesambandet, også bør ta med seg moglegheiter for vegsamband slik det er skildra i prosjektrapporten for Sunnfast.	Tatt til orientering. Fylkeskommunen vil gå i dialog med kommunane om innkorting av ferjesambandet mellom Stord og Kvinnherad og bistå i forhold til

		finansieringsutrekningar for Sunnfast.
Handlingsprogram	Tysnes kommune er positive til at fylkeskommunen ser på mogleg bruk av aluminium og anna materiale i brubygging. Me vil i den samanheng minna om at me tidlegare har peika på at dette kan vera aktuelt for å sikra realisering av brusamband mellom Tysnes og Huglo.	Tatt til orientering. Må vurderast i ein planfase
Handlingsprogram	Når det gjeld tiltak for å avklara ansvarsforhold for vegljøs langs fylkesvegnettet og tilgrensande veganlegg så vil me helsa ein slik gjennomgang velkomen. I dag er det vanskeleg å forstå logikken i fordeling av ansvar og kostnader.	Tatt til orientering. Tiltaket er med i planen
Handlingsprogram	Tysnes kommune er skeptisk til at Vestland fylkeskommune legg opp til omklassifisering av fylkesveg til kommunal veg. Dette vil fort gje ei anna kostnadsdeling mellom forvaltningsnivåa utan at det føl med økonomiske ressursar til å handtera eit nytt ansvarsområde.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring.
Strategi for mjuke trafikantar	Tysnes kommune har meldt inn ei strekning som treng tilrettelegging for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Ullensvang kommune		
Fylkesvegnettet	Rtp synleggjer ikkje godt nok, korleis fylkeskommunen skal få heva standard og gjera dei trygge.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. I handlingsprogrammet er prioriteringar spissa ytterlegare.
Fylkesvegnettet	Vestland er rasfylke nummer 1 i landet. Planen syner at endringar i klima vil gje fleire og større utfordringar knytt til ras og flaum framover. På trass av dette kan me ikkje sjå at rassikring har fått tilstrekkeleg fokus i den regionale transportplanen som er på høyring. Rassikring bør vere eit hovudtema i planen og det bør leggjast opp til konkrete utviklingstiltak for å auke finansieringa til denne typer prosjekt. Som Norgesmester i ras krever vi no at raskommunane sine rettferdige krav om rassikre vegar vert sikra gjennom ei fylkeskommunal målsetting i komande RTP.	Tatt til orientering. Ras og skred er omtala i planen, og har eit eige fagleg grunnlag som omtalar alle strekningar med høg eller middels rasfaktor.
Fylkesvegnettet	Ullensvang kommune er svært positiv til at det er starta eit arbeid med å kartlegge viktige vegar for næringslivet. Vi meiner ein bør prioritere næringsliv som har ei grønn og	Tatt til orientering. Tema er omtala i planen.

	berekraftig framtid og regionar der vegnettet er dårleg. Me ber om at Industrien vert lytta til i det vidare kartleggingsarbeidet.	
Fylkesvegnettet	Trafikktryggleiksplanen skal syneleg gjera kva som kan gjerast for å mest mogleg trygge ferdselårar. Topografi og allereie etablert bygg gjer dette arbeidsområdet svært krevjande. Fylket har gjort mange gode tiltak for at kollektivtilbodet skal kunne nyttast av alle. Dette arbeidet må fortsetja og det hadde vore kjekt om me også kunne få gode tiltak ute hjå oss også.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Reisande må kunne nytte alle lovlege former for betaling av billett, som bankkort og kontantar.	Tatt til orientering. Dette vert handtert gjennom andre prosessar og ikkje gjennom RTP.
Mobilitet og kollektivtransport	Fylkeskommunen ynskjer at me skal nytta meir kollektivt transporttilbod. Dette er ein stor utfordring å få til når rutetilbodet er slik det er i dag. Om me skal få opp andelen brukarar på kollektivtransport, må tilbodet vera attraktivt og betre tilgjengeleg. Slik tilbodet er lagt opp til i byane, er det busstur på haldeplassane og informasjon om kor lang tid det er før bussen kjem. Dette er noko som er heilt fraverande her hjå oss. Her må me gå ned til haldeplassen å håpe bussen kjem, at det ikkje er flaum, ras eller andre tilhøve som gjer at den vert forseinka.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	I Ullensvang er det tre ferjesamband som fylket har ansvar for. Det er viktig at tilbodet vert styrka. For sambandet Jondal - Tørvikbygd, syner det ein jamn trafikkauke. Det er viktig at tilbodet vert justert i samsvar med denne auka, slik at ikkje tilbodet vert avvisningsgrunn for å nytta denne vegen	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Handlingsprogram	Fv550: Gjenståande smale og svingete parti langs fv.550 mellom Odda og Utne må snarast bli utbetra.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Generelt	Ullensvang kommune ber om at hydrogen som utsleppsfritt drivmiddel for transport vert særskild fokusert på og arbeidd med i RTP. Ein ekstragevinst kan og ligga i tilknytning til urealiserte kraftutbyggingsprosjekt som det er gitt konsesjon for, men som til no ikkje har lete seg realisera grunna høge nettilkoplings- og overføringskostnader.	Ikkje tatt til følgje. Vi ønskjer å gjere planen teknologinøytral, og har difor ikkje omtala hydrogen særskilt.
Handlingsprogram	Fv49: Tunnell mellom Austrepollen og Nordrepollen har høgaste prioritet i første del av neste planperiode.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram

Handlingsprogram	Ullensvang kommunestyre krev gul stripe på alle viktige fylkesvegar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	Vi syner til aller siste tiltaket i handlingsprogrammet til RTP – «KVU Bergensområdet-E134» Dette er svært viktig for Ullensvang kommune å avklare. Tiltaket er sterkt prioritert av industrien, næringslivet og lastebilbransjen. Vi ber difor Vestland fylkeskommune gå aktivt inn i dette KVU-arbeidet, og organisere det som eit eige kontaktutval. Gjennom ei slik organisering vil VLFK syne eigarskap og engasjement både høgt politisk og administrativt.	Tatt til orientering. VLFK vil delta aktivt i KVU-arbeidet. Organisering vert vurdert når vi veit korleis SVV organiserer arbeidet.
Handlingsprogram	For kommunar med lite tilgjengeleg/trygt areal er det utfordrande å finne samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar knytt til samferdsleprosjekt. Ullensvang er ein slik kommune. Gode løysingar krev langsiktig planlegging, ofte på tvers av kommunegrensene. Me ber såleis om utarbeiding av regionale planar for massehandtering som ein del av utviklingstiltaket "Utgreiing av massehandtering i Vestland". I tillegg vonar me Hordaland fylkeskommune kan vere ein konstruktiv part når kommunen vurderer nye areal for massehandtering gjennom kommuneplanens arealdel.	Tatt til orientering. Tema er omtala i planen
Handlingsprogram	Fv.49 Jondal-Sætveithagen, Skuleveg, etablere GS veg på denne strekka. Denne vegen har endra status frå å vera ein lokal tilkomstveg til å verta ein viktig gjennomfartsåre. ÅDT har auka monaleg og til høve til dei mjuke trafikantane er særleg dårleg. Strekkja er om lag 1,4 km.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	Fv.550 Eitrheim-Odda, vegutviding/tunnel - sterk trafikkauke gjennom bustadområde, skuleveg og rasfare. Fv.550 Omlegging veg utanfor sentrum. - sterk trafikkauke nær skule og omsorgssenter. Fv.550 Jondal-Utne, vegutviding - nasjonal turistveg. Fv.49 Jondal-Jondalstunnelen, vegutviding - sterk trafikkauke.	Tatt til orientering Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Handlingsprogram	Fv. 550 Herand - manglande godkjenning akseltrykk (her er det bruksklasse BkT8 40 tonn 12,40 m, dei ynskjer Bk10 -50 tonn 19,50 m, Men for å få dette til må vegen utbetrast/forsterkast. Det er ein bru i Herand, som skulle vore utbetra for lenge sidan, som ikkje det er gjort noko med) - ulempe for næringsliv (utbetrast/oppjusterast i samsvar med plan frå SVV frå 2009)	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram

Handlingsprogram	Rv 13/Fv 49 for å få ein trafikkssikker vegløyning i Odda, må fylket samarbeide med Statens vegvesen for å finne ei/å byggja ei vegløyning som går utanfor Odda sentrum, jf strategi for all vegplanlegging.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram. Må få til løysing saman med SVV
Strategi for mjuke trafikantar	Fv 49 frå Odda sentrum til Eitrheim, manglar det GS- veg på ca 1,3 km av vegstrekka. Det er naturleg orsakar til at det ikkje er GS- veg her, då dette er dei mest utfordrande og dyraste plassane på vegstrekka for å få etablert GS-veg. Likevel bør fylket sjå på om det er råd å løysa dette og få etablert samahengande GS –veg	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram

Ulvik herad		
Generelt	<p>Regional transportplan er eit viktig dokument som grunnlag for Vestland fylkeskommune sine prioriteringar. Høyringsmøta er ein viktig arena for kontakt med, og forankring i kommunane. Ulvik herad meiner at i denne prosessen kjem høyringsmøta for seint. Berre 3 høyringsmøte fordelt på heile fylket, med det siste to dagar før fristen går ut, gjer møta utan verdi for høyringsinnspela.</p> <p>Når høyringsperioden også i hovudsak har vore i ferietida, blir det ikkje den gode prosessen det burde vore. Ei god, lokal administrativ og politisk handsaming burde vore lagt til grunn for gjennomføringa av høyringsprosessen. Ein god prosess er ofte viktigare enn eit par månader kortare saksgang</p>	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Ulvik herad støttar prioritering av vedlikehald og utbetring av eksisterande veg framfor nye, store vegprosjekt.	Tatt til orientering. Er omtala i planen
Fylkesvegnettet	Utviklingen i distrikta er avhengig av sikre, framkommelege vegar for næringslivet, og trygge reisevegar til og frå jobb og skule i regionen. Vi vil særleg peike på fv 5376 ff eltnesve en som er særst viktig for lokalt næringsliv og skogbruk. Her er det flaskehalsar som med små midlar kan utbetrast, og som vil gjere naudsynt varetransport og tømmertransport mogleg.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Fylkesvegnettet	Ved prioritering av strekningsvise tiltak må reiselivet sine behov vere med i vurderingane.	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala.
Fylkesvegnettet	Det vert i pkt 4.1.3. 9 peika på masseoverskot i samband med store infrastrukturprosjekt. Her kan kommunane inviterast til eit samarbeid slik at det til ei kvar tid vil vere ein oversikt over tilgjengelege deponiplassar og lokale behov for massar. Mindre utbetringstiltak på fylkesvegnettet bør og sjåast i samanheng med masseoverskot frå større prosjekt i nærleiken, for å få mest mogleg veg for pengane.	Tatt til orientering

Nasjonale ansvarsområde	Heradet støttar Vestland fylkeskommune si prioritering av ny E 16 og Vossebane mellom Arna og Voss som det viktigaste statlege samferdsleprosjektet. Skal ein lukkast med meir berekraftig og miljøvennleg transport, er satsing på Bergensbana avgjerande for både gods- og passasjertransport.	Tatt til orientering. Er omtala i planen
Nasjonale ansvarsområde	Rv7 er eit sentralt hovudsamband mellom aust og vest, og det er viktig fylkeskommunen jobber aktivt for at nasjonale styresmakter prioriterar sambandet i åra som kjem.	Tatt til orientering. Fylkestinget støtta Regjeringa si avgjerd om å prioritere rv.52 som hovudsamband for tungtransport og rv. 7 for personbiltrafikk og turisme. Det er behov for ein vidare utviklingsstrategi for oppgradering av dei to sambanda, og avsettast midlar til strekningsvise utbetringstiltak for å betre vinterregulariteten
Nasjonale ansvarsområde	Rv13 langs sørsida av Hardangerfjorden er eit hovudsamband frå sørlege delar av fylket, og er ein stor flaskehals for næringsliv og reiseliv i regionen. I sommarmånadane er det naudsynt med trafikkregulering for å unngå full stans og trafikkaos. Fylkeskommunen må vere ein pådrivar for at strekningsvise tiltak vert gjennomført so raskt som mogleg.	Tatt til orientering. Er omtala i planen
Anna	Men utbygging av ladeinfrastruktur langs fylkesvegane har ikkje følgd same utvikling. Det er heller ikkje omtala i planutkastet.	Ikkje tatt til følge. Ladeinfrastruktur vil omtalast i klimaplanen til fylket.
Mobilitet og kollektivtransport	Kollektivtilbodet i distrikta er avgjerande for mobiliteten, og ekstra viktig for unge og eldre, som i mindre grad køyrer eigen bil. Korrespondanse med andre kollektivtilbod som tog og båt, er viktig for at kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ. Ulvik herad ber difor fylkeskommunen betre korrespondansen med andre transportmidlar i vår region. Ulvik herad meiner ei satsing på båttransport på Hardangerfjorden er eit viktig kollektivtilbod og reiselivsprodukt, både for innbyggjarar og næringsliv. Tilbodet må utviklast vidare frå nivået i 2019. Kollektivtilbodet er viktig for utvikling av reiselivet. Det er difor med undring vi les i punkt 4.2.3.1 (side 25), at «skuleskyss vil utgjere hovuddelen av tilbodet i område med spreidd busetnad og lagt trafikkgrunnlag». Skuleskyssen er ikkje eit tilbod nar born og unge skal pa sosiale aktivitetar, regionale arrangement i helgane, og liknande. Det er heller ikkje eit tilbod i feriar og friperioder som er høgsesong for reiselivet. Utan eit fungerande kollektivtilbod i desse periodane vil ein ikkje oppnå målsetnadane i planen. Vestland har	Tatt til orientering, Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

	dei to internasjonalt mest kjende fjordane i Norge, som og er grunnlaget for ein stor del av reiselivet i Noreg.	
--	--	--

Vaksdal kommune		
Fylkesvegnettet	Utfordringane langs fylkesvegnettet i Vaksdal kommune er mange og behovet for rassikring, opprusting og utviding er stort.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Fv 569 er ein viktig omkøyringsveg når E16 er stengt og på dagar med stor trafikk og kø. Behovet for omkøyringsveg blir minst like viktig i denne planperioden med tanke på oppstart av arbeidet med ny E16 og bane Arna – Stanghelle.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Fylkesvegnettet	Det er viktig at utstyr for vintervedlikehald er plassert langs Fv 569 og Fv 5410.	Tatt til orientering. Innspelet blir sett som eit innspel til Strategi for drift og vedlikehald
Mobilitet og kollektivtransport	Vaksdal kommune syner til pkt. 4.2.3.1 i planen og vil påpeike at for vår kommune vil berekraftig mobilitet i stor grad kunne løysast gjennom å betre rutetilbod, korrespondanse og billettprisar knytt til tog på Vossebanen. Vaksdal kommune vil på det sterkaste oppmode om at enkeltbilletter på tog Voss – Bergen får same takst som i sone A Vaksdal ber og fylkeskommunen om å krevje at VY og vert ein del av utprøvinga av nytt billettsystem SMART snarast.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Vaksdal kommune syner til høyringsutkast kap. 4.2.3.6. Vaksdal kommune er potensielt ein kommune som kjem til å få forringa eller miste drosjetilbodet etter endring i yrkestransportlova. Vaksdal kommune ber om at fylkeskommunen må tildele drosjeløyve med einerett i områder utan tilbod men at ein slik einerett set som vilkår at dette vert løyst gjennom sentral og drift utover plikt og avtalekøyring. Tildeling av einerett bør og skje gjennom dialog med dei aktuelle kommunane.	Tatt til orientering. Tema er allereie omtala i planen
Mobilitet og kollektivtransport	Båtruta i indre Osterfjord er viktig for Vaksdal kommune for å oppretthalde busetnad, beredskap, ta vare på kulturlandskap og for å utvikle turistnæringa.	Tatt til orientering.
Miljøløftet	Vidare er det viktig med god innfartsparkering for at folk skal nytta kollektiv transport.	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	Fv 569 er særskild viktig for Vaksdal kommune og for samarbeidet i Nordhordlandsregionen. Fylkesvegen bind saman kommunane i regionen og gir grunnlag for felles utvikling. Standard og tilstand på denne viktige vegen avgrensar moglegheitene for bustad- og næringsutvikling i denne delen av kommunen.	Tatt til orientering
Mobilitet og kollektivtransport	Vaksdal kommune har lagt inn to strekningar som treng tilrettelegging for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp

	Ved framtidig realisering av K5 vil Vaksdal kommune peike på at Vestland Fylkeskommune bør arbeida for sykkelveg på gamal jernbanetrase. Målet må vera ein samanhengane sykkelveg frå Haugastøl til Bergen.	mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
--	---	--

Vik kommune		
Generelt	Støtter Sogn regionråd sin uttale. Det hadde vore naturleg å starte planarbeidet for nye Vestland med utgangspunkt i dei to tidlegare fylka sine planverk.	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	Vik kommune meiner at modellen for skredfaktor som Statens vegvesen utarbeider må leggjast til grunn for fylkeskommunen sine prioriteringar innan rassikring. Vi kan ikkje ta inn andre kriterier eller vekta annleis enn det som alt ligg i skredfaktormodellen. Auka krav til ÅDT, nye kriterium for mjuke trafikantar eller mindre vekt på gode omkøyringsalternativ er ikkje vegen å gå.» Eit sentralt tiltak for Vik er – og har lenge vore - skredsikring av fv. 5600 Vik – Arnafjorden.	Ikkje tatt til følgje. Kriteria er gjort greie for i kunnskapsgrunnlaget og SVV si liste er vist saman med risikoliste. Mjuke trafikantar er ikkje tatt inn som eige kriterium, men bør ikkje fjernast frå geologvurderingar.
Mobilitet og kollektivtransport	Vik kommune har meldt inn to strekkingar som har behov for tilrettelegging for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.
Generelt	· Løysinga med strategiar på sentrale planområde og utviklingstiltak i ein eigen handlingsplan er gode grep · Det gjeld òg målet om «meir veg forpengane» og porteføljestyling av investeringsprogrammet når det kjem	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	Det hadde vore naturleg å starte planarbeidet for nye Vestland med utgangspunkt i dei to tidlegare fylka sine planverk. Eit sentralt tiltak for Vik er – og har lenge vore - skredsikring av fv. 5600 Vik – Arnafjorden.	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	Når handlingsplanen i år kjem utan eit konkret investeringsprogram med portefølje får vi heller ikkje ein heilskapleg plan eller moglegheit til å sjå korleis ev. endra modellar og kriterium kjem til å slå ut.	Tatt til følgje. Det vert teke sikte på å utarbeide eit investeringsprogram fram til juni 2022

Voss herad		
Generelt	Planen har god samanheng mellom mål og strategiar. Det bør adresserast i planen korleis målkonfliktar og konfliktar mellom strategiane skal handterast.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling.
Fylkesvegnettet	Gjennomgåande at vegstandarden er låg, noko som går utover næringstransporten i distrikta.	Tatt til orientering. Allereie omtala i planen.
Fylkesvegnettet	Med meir ekstremvær er det både viktig å klimatilpasse fylkesvegnettet, men også å sikre omkøyringsvegar.	Tatt til orientering. Allereie omtala i planen.
Fylkesvegnettet	Voss herad støtter dei fire delmåla. Det er viktig å stoppe forfallet på fylkesvegnettet og auka fokus på trafikksikring, skred og flaumsikring.	Tatt til orientering. Allereie omtala i planen.
Fylkesvegnettet	Kommunen er lite interessert i å ta over vegnett med stort vedlikehaldsetterslep. Vegane må rustast opp før ei eventuell overføring.	Tatt til orientering. Det ligg føre krav til vegnett før ev overføring. .
Fylkesvegnettet	Voss herad tykkjer det er urimeleg å låsa seg til dei kriteria som er satt i RTP for kva vegar som kan ha nyinvesteringar.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring
Fylkesvegnettet	Skulle gjerne sett at det var gjennomført strekningsvise utgreiingar på Evanger - Dale (FV5410) og Bulken - Dale (FV5400).	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram..
Fylkesvegnettet	Det er behov for investeringar på vegnett i klasse C,D og E, og Voss herad er difor skeptisk til at fylkeskommunen låser alle investeringstiltak til vegar i funksjonsklasse B. Det er viktig med investeringar for å oppretthalde funksjonen til vegane. Det er fleire vegar i heradet med ÅDT og funksjon som ikkje samsvarer med kriteria for funksjonsklassane og inndelinga som er gjort.	Ikkje tatt til følgje. Det er behov for kriterium for prioritering av vegnett
Fylkesvegnettet	Døme på vegar som bør bytte funksjonsklasse er FV5402 Ringheimsvegen/ Bavallsvegen og FV5402.	Ikkje tatt til følgje. Funksjonsklasser følgjer ein nasjonal inndeling gitt av SVV.
Fylkesvegnettet	For stor vektlegging av ÅDT vil i stor grad vri midlane frå distrikta til byane.	Tatt til orientering. Kommentar på vegne av skred: ÅDT-kategoriane som er nytta er delt inn i særsmå intervall, der høgaste verdi er langt under normal by-ÅDT
Fylkesvegnettet	Næringsliv - Vi ønskjer fleire vegar med høgare tillat akseltrykk. Det gjer at vi kan få færre lastebilar med lite last på vegane.	Tatt til orientering. Det pågår utgreiinger/prosjekt om dette gjennom RTP

Fylkesvegnettet	Har lagt med liste over fire prioriterte strekningar for investering på fylkesvegane.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Mobilitet og kollektivtransport	Det er viktig at den sosiale dimensjonen til det berekraftige mobilitetssystemet vert vektlagt når ein vidareutvikler mobilitetssystemet i distrikta. Det er viktig at også dei utan bil har eit tilbod som mogleggjer deltaking.	Tatt til orientering. Dette er allereie tatt omsyn til i strategi for berekraftig mobilitet og utviklingstiltak.
Mobilitet og kollektivtransport	Det er viktig å få utvida område med einingstakst for buss og bane til heile strekninga Bergen - Voss. Det bør leggast til rette for at pendlarar med månadskort kan reise med fjerntog.	Tatt til orientering. Takstar og billetterings-løysingar skjer gjennom eigne prosessar i dialog med kommunar og politisk handsaming, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Det er bra at barn og unge har hovudfokus og at skuleveg vert prioritert. Berre 15 % av fylkesvegnettet innafor 4 km frå skule har tilbod til gåande, og 9% har tilbod til syklende. Ved eventuell innføring av mikromobilitetstenestar er det viktig at infrastrukturen har tilstrekkeleg kvalitet og fokus på trafikktryggleik.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Det er viktig at fylket er med som pådrivar for ny E16 Voss - Stanghelle for å sikre tilfredsstillande standard på vegen, auke trafikktryggleiken og redusere talet på ulykker. Voss herad vil understreke behovet for både arbeidet for ny E16 og behovet for auka kapasitet for pendlaravgangar og godstransport på jernbana (til dømes ved bygging av fleire kryssingsspor)	Tatt til orientering. Tema er omtala i planen
Mjuka trafikantar	Voss herad har meldt inn fire strekningar til strategi for mjuka trafikantar	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Øygarden kommune		
Generelt	Plandokumentet kunne vore enno meir spissa og synleggjort med tanke på korleis Vestland fylkeskommune tenkjer å prioritere tilgjengelege ressursar.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. I handlingsprogrammet er prioriteringar spissa ytterlegare.
Generelt	I komande samfunnsplan for kommunen skal det fastsetjast senterstruktur og ein slik struktur skal vera styrande for seinare prioriteringar inn mot handlingsprogram. Det er forventa at fylket legg kommunen sine overordna strategiar til grunn i vidare arbeid og samordnar slik at ressursane vert brukt på best tenlege måte.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring
Handlingsprogram	Vestland fylkeskommune må i RTP ta initiativ til å etablere eit utviklingsprosjekt som ser på moglegheiter for ekstern finansiering av ny trase Kolltveit – Ågotnes. Eit slikt utviklingsprosjekt må og avklare om det er grunnlag for å arbeide for ny veg på andre måtar som spleiselag eller omklassifisering til riksveg, og arbeide for finansiering i seinare NTP. Dette må og sjåast i samanheng med eksisterande trase Kolltveit – Ågotnes der veg og kryssutforming i dag er til hinder for vidare utvikling langs aksene og vil vera ein framtidig flaskehals for godstransport før ny veg er etablert. - Ny fylkesveg 560 (tidlegare fv 555) mellom Kolltveit og Forland. Det ligg føre detaljreguleringsplanar for både vegløyseringar. Reguleringsplanane inngår i delprosjekt 2 i Sotrasambandet; fastlandssambandet Sotra – Bergen og det nord-sørgåande sambandet på Sotra.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram. Ei kartlegging av godstransport i Bergensområdet er lagt inn som utviklingstiltak.
Handlingsprogram	Sjølv om prioriteringar må spegle seinare vedteke sentrumstruktur i samfunnsdel til kommuneplan, vil Øygarden kommunestyre peike på eitt konkret prosjekt som må prioriterast i første handlingsprogram: Nye kryssløyseringar i kommunedelsenter Skogsskiftet. I kommunedelsenteret er det ein pågåande planprosess for å finne ei sameint løysing for nedskalerte kryssløyseringar i sentrumsområdet. Kommunen har forventningar til at fylket tar ein aktiv rolle i seinare gjennomføring av løysingane i samarbeid med kommunen og private partar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Mobilitet og kollektivtransport	Øygarden kommune har meldt inn to strekningar som har behov for tilrettelegging for mjuke trafikantar	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Årdal kommune		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	Stør innspelet frå Sogn regionråd	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	Fylkesvegnettet bør kartleggjast, og sårbarheit, risiko og konsekvens av naturhendingar må verte vurdert. Dette bør omfatte eksisterande vegsamband, bruer og ferjekaier, og ikkje berre nye vegutbyggingar. Ei slik utgreiing bør vere med og danne grunnlaget for vurderingane og prioriteringane av tiltak for fylkesvegnettet.	Tatt til orientering. Det vert gjennomført kartleggingar av forfall. Det er utarbeida faglege grunnlag for skred, tunnel samt bru/kai
Fylkesvegnettet	Det bør kartleggast dekningsgrad for å avdekke manglar i dekning innanfor mobil, naudnett og DAB. God dekning er svært viktig for trafikktryggleik og beredskapsarbeid. Det må dekning på plass i alle tunnelar.	Tatt til orientering. Innspel blir vurdert i arbeid med strategi for drift og vedlikehald
Mobilitet og kollektivtransport	Satsinga på kollektivtilbod i kommunane må følgjast opp med konkrete tiltak. Kollektivtilbodet må generelt aukast og ein må gje tilbod på ettermiddag og helg. Tilbodet må sjåast i samanheng med satsing på miljø. I småkommunar kan klimagassutslepp reduserast dersom ein legg til rette for at folk får eit fungerande kollektivtilbod frå der dei bur til arbeidsplassar, skule, fritidsaktivitetar og butikkar. Alt dette må sjåast i samanheng. Hurtigbåt mellom Bergen - Årdal. Etter Sogndal vart siste stoppestad for hurtigbåten har det vorte vanskelig for innbyggjarane i Årdal å nytte denne, dette pga manglande korrespondanse på returen frå Bergen. Årdal ynskjer å bli ein del av dette rutenettet for framtidens hurtigbåtar og grunnlegg dette mellom anna med: betra korrespondanse mellom Bergen og Årdal, framtidens miljøvenlege båtar, knyte tettstadar langs Sognefjorden tettare saman, tilrettelagt infrastruktur i Årdal, redusere sårbarheita til Årdal, beredskap ved ras og betre kommunikasjon ut til andre delar av landet.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Handlingsprogram	Tiltak på fylkesvegar i Årdal: Fv 53 Årdalstangen - Naddvik og Finnsås- og Kolnostunell. Dette er rassikringsprosjekt. Finnåstunellen må forlengast slik at Kolnostunellen blir fjerna. Fv 5632 Fardalsvegen - Utbetre standard på den fylkeskommunale delen. Årdal kommune forutsetter i tillegg at desse planlagde, vedtekne prosjekta i inneverande RTP vert gjennomført på Fv53 Øvre Årdal – Fodnes: Stedjetunellen. Kolnostunellen, Finnåstunellen og Timreskredtunellen.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Strategi for mjuke trafikantar	Årdal kommune har spelt inn to strekningar som har behov for tilrettelegging for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Samarbeidsråd

Hardangerrådet IKS		
Generelt	<p>Hardangerrådet meiner at dei rette kriteria stort sett er lagde til grunn. Når det gjeld å vektleggja ÅDT ved prioritering av skredpunkt, så veit vi at det er kontroversielt. Men det må vera rett å prioritera høgast dei prosjekta der det er størst sjans for å bli treft av ras, eller der flest vert råka dersom ras stengjer vegen. Her bitest hestane. Me skulle gått i flokk.</p> <p>Vegane i Hardanger er eit hider for vidare utvikling av regionen. Både når det gjeld industri og produksjon, samt turistnæringa. For oss er det viktigaste opne og trygge vegar.</p> <p>Smale vegar utan møteplassar og høg rasfare påverkar både investeringstakt, busettnad og næringsliv</p>	Tatt til orientering. Risikomodellen legg noko meir vekt på ÅDT.
Fylkesvegnettet	Utrasing av vegbane bør inn som eit eige punkt i plandokumentet, og at det kan vere med i vurderinga når ein prioriterer mellom prosjekt.	Ikkje tatt til følgje.
Fylkesvegnettet	Beredskap ved vegstenging bør inn som eige punkt i planen. Det tek ofte lang tid å opna vegar etter rashendingar. Dette bør gå fortare. Me har ofte ikkje gode alternativ når vegen stengjer.	Tatt til orientering. Dette er eit vanskeleg tema å gi eit generelt svar til. Vurdering av opning av veg etter skred og tidsbruken kan ofte vere avhengig av tre ulike faktorar. Den eine er sjølvstort storleiken på skredet og skadar på vegen. Den andre tilgjengeleg kapasitet hos entreprenøren, og den tredje er om det må hentast inn geolog for å vurdere om skredfaren er over, eller om det er behov for lengre stenging.
Fylkesvegnettet	Temaene trafikktryggleik og kapasitet ved ferjekaiane bør takast hand om i planen.	Ikkje tatt til følgje. Tiltak må vurderast i dei enkelte tilfelle.
Fylkesvegnettet	Punktvisse utbetringar bør inn som eige tema, med oversikt over kvar små utbetringar kan gje størst nytte. Vi nemner særskilt fylkeskommunen sitt eige fokus på Fv 79	Tatt til orientering. Punktvisse utbetringar vert vurdert som del av strekningsvise utgreiingar

Fylkesvegnettet	Vegane bør særleg betrast inn og ut til og frå kommunesentra og ikkje minst regionsentra. Det meste av persontransporten i regionen vår i dag skjer med privatbil. Det gjeld både arbeidsreiser og reiser til fritidsaktivitetar.	Tatt til orientering.
Miljøloftet	God innfartsparkering er viktig både for by og distrikt.	Tatt til orientering.
Finansiering	Godt nok! Nye vegar må ikkje byggjast med absolutt beste standard. Godt nok er betre enn at det ikkje skjer noko!	Tatt til orientering. Tema er allereie omtala i planen
Finansiering/ Nasjonale ansvarsområde	Det bør vera eit prinsipp at rassikring ikkje skal finansierast med bompengar, dersom prosjektet ikkje har vesentleg forkortande/trafikkutløyssande verknad. Underfinansieringa er skrikande. Fylka ER nøydde til å få auka rammer til skredsikring, omkøyringsvegar for riksveg, vedlikehald, gang- og sykkelstiar og tunnelsikring. I distriktet har me som regel ikkje anna val enn å bruka bil. Vert bompengar for høge, risikerer ein avvisningseffektar, vert dei for mange risikerer ein at færre besøkjer oss.	Tatt til orientering. Det er lagt opp til at bompengar ikkje skal nyttast til skredsikringstiltak om det ikkje også fører til anna måloppnåing
Nasjonale ansvarsområde	Fylket sine neste innspel til NTP er til rulleringa i 2026. Fylket må framleis vera klar, på at trygge, rassikre vegar har fyrsteprioritet. Regionen er også fornøgd med at Vestland fylke har løfta fram fylkesvegane sin funksjon som omkøyringsveg for riksveg i innspela til NTP.	Tatt til orientering. Er omtala i planen.
Anna	Det er nokså tynt med ladestasjonar på fylkesvegane våre. Skal målet om å vera eit klimavenleg Vestland oppnåast, så må det verta tettare mellom lademoglegheitene. Det vil også vera eit stort pre når me skal ta mot aukande mengder med klimamedvitne turistar. Kommunen ynskjer vidare satsing på fossilfrie bilar også ute i distrikta, men då må fylket vera tydeleg i førarsetet når det gjeld å få plass ladestasjonar. Tilgang på breiband i heile Hardanger er avgjerande for at heile distriktet skal kunne takast i bruk. I ei tid der heimekontorløyssingar vinn terreng er dette meir viktig enn nokon gong.	Tatt til orientering. Innspela er sendt over til arbeidet med andre planar i fylkeskommunen.
Handlingsprogram	Utviklingstiltak: Eg ser ikkje omkøyringsvegar nemnt der, men tek for gitt at det er ein del av samfunnsnytte-vurderinga. Eg ser heller ikkje gjengroing og vegetasjon langs vegen nemnt – dette aukar med eit varmare klima, og utgjør både ei trafikkfare og eit hinder for utsikt over natur.	Tatt til orientering. Omkøyringsveg er nemnt som prioriteringskriterium i handlingsprogrammet
Handlingsprogram	Fylkesvegen frå Samnanger til Norheimsund gjennom Tokagjelet og vidare innover fjorden er viktig for oss. Det er viktig for oss at dette rassikringsprosjektet framleis har topp-prioritet hjå Vestland Fylke.	Tatt til orientering. Det vert arbeidd med finansieringsløyssing
Handlingsprogram	Tanken om korridorvise utgreiingar er god. Vegen mellom Folgefonnstunnelen og Jondalstunnelen, Fv 49 er eit hinder for ein slik korridor hjå oss. Aksen Norheimsund –	Tatt til orientering. Er nemnt i planen

	Odda, saman med aksen mot Kvinnherad. Å få på plass raskare og sikrere veg mellom sentra i Kvam, Kvinnherad og Ullensvang (industri triangelet) vil føra desse tettare saman og skapa synergjar.	
Mobilitet og kollektivtransport	I store delar av regionen er det lite gang og sykkelveg. Ein får gjerne høyra at det er for låg ÅDT til å forsvara investeringane. Hardangerrådet vil spela inn eit anna moment som bør vektleggjast: Klimavenleg turisme. Tilgang på sykkelstiar vil auka attraktiviteten til Hardanger som reisemål, og gjera turismen meir berekraftig og klimavenleg.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Vi er samde i at det også er behov langs ein god del strekningar utanfor sjøve sentrumsområda, og utanfor 4 km frå skulane i fylket, då særleg for å legge til rette for turisme og treningssykling/ rekreasjon. Men då behovet i fylket er svært stort ynskjer me å prioritere strekningar i og nær sentrum og andre viktige målpunkt (som td. skular).

Region Nordhordland IKS		
Fylkesvegnettet	Regionrådet registrerer at det vert jobba for å få modulvogntog på Vestlandet. Me ynskjer å stilla spørsmål til dette med tanke på trafikktryggleik og kvaliteten på mange av vegane.	Tatt til orientering. Trafikktryggleik og slitasje på veg vil vere sentrale vurderingar i prosjektet.
Fylkesvegnettet	Positive til at fylkeskommunen prioriterer vedlikehald av eksisterande vegar over bygging av nye vegar, men to prosjekt må prioriterast ny veg på. Det gjeld Alversund bru og Masfjordbrua.	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	Det er behov for oppgradera nokre strekkjer fylkesvegar til overordna fylkesvegar	Ikkje tatt til følgje. Omgrepet overordna fylkesvegar vert ikkje brukt
Fylkesvegnettet	Viktig å fokusera på utbetring av flaskehalsar - små utbetringar kan auka verdien av heile strekningar. Regionrådet vil vera tydeleg på at me ynskjer at dette allereie vert prøvd ut og gjennomført i dei ulike prosjekta i Nordhordlandspakken slik at me kan få bygd flest mogeleg av prosjekta som ligg i pakken.	Tatt til orientering. Er omtala i Meir veg for pengane
Fylkesvegnettet	I framlegget til RTP er det foreslått å avklare føremålstenleg eigarskap til fylkesvegane. Regionrådet vil nok ein gong peika på at Fv57 Knarvik – Mongstad må omklassifiserast til Rv.	Ikkje tatt til følgje. Det vert ikkje vurdert overføring til riksveg no.

Handlingsprogram	Dersom fylkesvegar skal omklassifisering (nedgraderast) og overførast til kommunane, er det eit krav at vegane må setjast i god nok stand og det må følgja med midlar.	Ikkje tatt til følgje
Generelt	Regionrådet er einig i at ein må ha særskilt fokus på miljøvennlege reiser i kvardagen, men vil peika på at det er eit skilje mellom bynære strøk og distrikta. Bilen er ein viktig premiss for at distrikta skal kunne utvikla seg framover også. Det er ikkje realistisk at ein stor del av transportbehovet i distrikta skal kunne løysast med kollektiv transport.	Tatt til orientering
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Hurtigbåten mellom Knarvik/Frekhaug og Bergen er viktig for oss og tilbodet må utviklast vidare. Det vil gå mange år før ny E39 gjennom Åsane er klar til bruk. Sjøen og fjordane våre vert med nullutsleppteologi ein framtidsretta og miljøvenleg ferdsleveg. Båttransport må i Vestland fylke derfor verta eit viktig supplement i kollektivtilbodet i framtida. Båten må også vere med i takstsone A</p> <p>Snøggbåten Bergen - til/frå Selje/Sogndal: Regionrådet ber fylkeskommunen vurdere om ikkje båten kunne hatt stopp også i Knarvik på vegen nord- og sørover. Snøggbåtkaien på Vardetangen i Austrheim kommune må få eit venterom med ein akseptabel standard.</p> <p>Ferje Balestrand - Breistein: Regionen ber fylket om betre og rettferdige ordningar når det gjeld korleis fylket betalar for kollektiv reisande (buss) på sambandet Valestrand-Breistein.</p> <p>Ferje: Leirvåg - Sløvåg - Regionen ber om to ferjer på sambandet.</p> <p>Ferje: Sævrøy - Fedje: Regionen ber om eit ekstra avgang klokka 23:00, noko som er viktig for å oppretthalde busettnad i Fedje kommune.</p> <p>Korrespondanse mellom buss og ferjer må bli betre.</p>	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet, samt takstar, skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Miljøøftet	Innfartsparkering: Ein må finna gode løysingar slik at ein reduserer biltrafikken inn mot regionsenter og vidare inn mot Bergen. Me ber her om at fylket tar dialog med Regionrådet / aktuelle kommunar for å finna gode og økonomisk gjennomførbare løysingar.	Tatt til orientering. Tema er omtala i planen
Finansiering	Regionrådet støttar fullt ut det som vert skrive i 4.4.3.1 «Meir veg for pengane» om mogleg arbeid for etablering av standardiserte fråvik frå vegnormalane. Me ynskjer at RTP-en vert meir konkret når det gjeld tekst, delmål og strategi, dette gjeld både vegutbetringar og G/S-vegar.	Tatt til orientering. Vert vurdert i Meir veg for pengane

Finansiering	Rekkføljetiltak er viktige for å sikra betre vegar og gang- og sykkelvegar, men mange av desse er svært tyngande og står i vegen for utvikling av lokalsamfunn og næringsretta aktivitet m.v. Prinsipp for rekkfølgekrav må vera at dei er fornuftige.	Tatt til orientering. Er omtala i planen
Nasjonale ansvarsområde	Fylkestinget har tidlegare prioritert vegstrekninga E39 Eikefet – Romarheim og E16/E39 Arna – Vågsbotn – Klauvaneset. Regionrådet er fornøgd med at fylkestinget har vedtatt at det er særleg viktig å få starta opp ny veg på delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn, ei strekning med høg ÅDT, låg standard og mange trafikkulukker.	Tatt til orientering. Er omtala i planen
Handlingsprogram	Regionrådet ønskjer tryggleik for at fylket sine midlar også kjem områda lengst frå Bergen / senter til gode. Fylket må ha tett dialog med Regionråd / kommunane når liste over investeringar på einskildprosjekt skal utarbeidast.	Tatt til følgje. Det vert lagt opp til at kommunane kan kome med innspel til handlingsprogrammet
Handlingsprogram	Kommunane brukar mykje ressursar på å utarbeida trafikksikringsplanar i kommunane. Desse må forplikta fylkeskommunen meir, og det må vera betre dialog og samkøyring.	Tatt til orientering.
Generelt	Regionrådet vil rå til at somme strategiar og mål vert meir tydeleg formulert for at tiltak vert meir treffande, og at evaluering av tiltaka i ettertid kan verta meir presis. Lag ei oppsummering av planen på nokre få sider.	Tatt til følgje. Vi har forsøkt å gjere planen meir lesarvenleg, men det er framleis mange strategiar og mål.
Handlingsprogram	Masfjordbrua må få ferjeavløysingsprosjekt.	Tatt til orientering. Det vert lagt opp til utviklingstiltak for ferjeavløysing
Handlingsprogram	Temaet ferjeavløysing og finansiering av desse bør omtalast og koma med i den strategiske delen i kap. 2 i handlingsprogrammet	Tatt til følgje. Det er teke inn eit utviklingstiltak i handlingsprogrammet om ferjeavløysing
Handlingsprogram	Fylkesvegane - Vedlikehald og rassikring: Fv569 Vaksdal/Dalseid - Modalen - og mot resten av Nordhordland, Fv57 Knarvik og nordover	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram
Handlingsprogram	Det er viktig å prioritera sikring av vegstrekningar som er særst utsette for ras og steinsprang. Ein må starta arbeidet med å få eit samla og oppdatert fagleg grunnlag over desse strekningane. Særskilte strekningar i vår region er t.d. Bruvikvegen, Fv539 Vaksdal/Dalseid – Modalen, Austfjordvegen, Brekke-Instefjord.	Ikkje tatt til følgje. Sjå kunnskapsgrunnlag for skred.
Mobilitet og kollektivtransport	Eit godt kollektivtilbod med gode kollektivknutepunkt for reisande frå alle kommunar i Nordhordland er viktig for regionen, og det gjeld både eit godt buss- og båttillbod. Fylket må finna gode løysingar som gir god korrespondanse mellom bussane, mellom buss og ferjer, mellom bussar og båt. Korrespondansen mellom buss og tog Arna – Bergen må bli betre.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet, samt takstar, skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

Mobilitet og kollektivtransport	Samfunnsreforma «Leve heile livet» må vera eit verktøy i alle strategiane i RTP. Det må finnast alternativ til kjøp av billetter til kollektivtransport for dei som ikkje, av ulike årsaker, meistrar digitale verktøy. Billetteringssystem og -satsar mellom buss, båt og tog må samkøyrast, og me ser fram til vidareutvikling av gjennomgåande billetteringssystem.	Tatt til orientering. Universell utforming og tilkome er med i all planlegging, gjeld både fysisk og digital infrastruktur.
Mobilitet og kollektivtransport	Rådet er positive til meir bestillingstransport. Regionrådet ser det som viktig at kollektivtransporten i distrikta skal utviklast i dialog med Regionråd / kommunane for å utvikla saman riktig kollektivtiltak i distrikta	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket "Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod.»

Samarbeidsråda for Sunnfjord, Nordfjord og HAFS		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	RTP må greie ut korleis vi skal sikre eit godt og funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen. Med regionen i denne samanheng meiner vi både Nordfjord, Sunnfjord og HAFS, som har nærare 75 000 innbyggjarar. Nye mobilitetsformer for pendlarar og arbeidsreiser må inkluderast. Vegnettet på Vestlandet er utfordrande. For våre kommunar er det derfor avgjerande at vi har trygge og framkomelege fylkesvegar og gode kollektivtilbod, både på sentrale og lokale ruter, og som legg til rette for eit kvardagsliv tufta på deltaking for alle. Kommunane står måla som er skissert. Slik Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS ser det så dekker strategiane eit breitt område som samstundes spelar godt opp under måla.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Femti prosent av alle raspunkt ligg i gamle Sogn og Fjordane. Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at fylkeskommunen vil vekta årsdøgntrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer dette nasjonalt. Samstundes synest viktige moment som omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, ikkje å bli vekta i det heile. Når det gjeld rassikring må derfor nasjonal rasfaktor og fylka sine tidlegare prioriteringar av rasprosjekt vere førande for prioriteringa i komande RTP. For dei som har stått lenge på ei prioriteringsliste, må RTP vere føreseieleg. I samsvar med erfaringane vi har hatt omkring naturhendingar og ulykker dei seinare åra, må vi elles ha særleg merksemd på skred både på sommar- og vintertid, sikre tunellar og bruer, og etablere ein felles beredskap som er tilpassa desse utfordringane.	Tatt til orientering. Nasjonal skredfaktor er ikkje eit prioriteringstal. Fylkeskommunen gjer endeleg prioritering. Lagt fram to lister.

Fylkesvegnettet	Kommunane i Nordfjord, Sunnfjord og HAFS er uroa for at ein startar eit arbeid med å omklassifisere delar av fylkesvegnettet til kommunal veg, slik det blir gjort framlegg om i handlingsprogrammet.	Ikkje tatt til følgje.
Mobilitet og kollektivtransport	Det er avgjerande å sikre eit best mogeleg funksjonelt transporttilbod for heile bu- og arbeidsregionen Nordfjord, Sunnfjord og HAFS. Ekspressbusstilbodet må re-etablerast. Ved etablering av kapasitet i kollektivtilbodet er det sentralt at det også vert tatt høgde for tal reisande på ruter der passasjertal erfaringsmessig er høgere enn tal innbyggjarar skulle tilsei. Utsagnet «Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov» må ikkje bryte med basisbehov hos innbyggjarane på dei små stadene i fylket.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet, samt takstar, skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Miljøløftet	Nullvekstmålet må ikkje nyttast som hinder for å utvikle ein framtidsretta mobilitet som ivaretek den underliggande verdiskapinga i samfunnet	Tatt til orientering. Nullvekstmålet gjeld berre innanfor avtaleområdet til byveksttalen.
Nasjonale ansvarsområde	Overføring av gods frå hjul til kjøll krev saumlause overgangar frå veg til hamn. Vestland har betydelege mengder gods som kan kanalisert frå hjul til kjøll, men det eksisterer ikkje budsjett på noko forvaltningsnivå som medfinansierer utbygging av godshamn etter modell får veg og bane (reg 4.5.2)	Tatt til orientering. Det er godsnæringa og kommunane som har finansieringsansvar for godshamn. Fylkeskommunen har ansvar for ev fylkesveg til hamn
Anna	For å redusere fotavtrykket gjennom å auke andelen utsleppsfrie køyretøy må infrastrukturen knytt til energipåfylling for denne type køyretøy aukast betydeleg	Ikkje tatt til følgje. Ladeinfrastruktur vil omtalast i klimaplanen til fylket.

Samarbeidsrådet for Sunnhordland		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Generelt	RTP må i større grad byggje på og fylgje opp nasjonal transportplan, utviklingsplan for Vestland og regional plan for innovasjon og næringsutvikling RTP må fylgje opp kriterium i nasjonal transportplan om å prioritere tiltak som forstørrar dei regionale bu- og arbeidsmarknadsregionane. RTP må fylgje opp kriterium i nasjonal transportplan om å prioritere tiltak på viktige næringsvegar. Planforslaget har ei målsetting om at «Vestland fylkeskommune legg vekt på at liv og helse skal prioriterast fyrst». Samarbeidsrådet for Sunnhordland meiner at denne	Tatt til orientering.

	<p>målsettinga må endrast til at RTP skal medverka til å oppfylle dei ulike overordna måla i NTP. Det må ikkje vere tvil om at alle element i den samla samfunnsnytta vert utgreidd på same nivå.</p>	
Fylkesvegnettet	<p>Det må gjennomførast ei revidering av funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet slik at målsettinga i hovudmåla til RTP og avsnitt 4.1.3.5 om viktige vegar for næringslivet blir gjenspegla i vegens funksjonsklasse.</p> <p>Funksjonsklasse B (regionale hovudvegar) er lågaste funksjonsklasse som skal nyttast på vegstrekk som bind saman kommunesenter og regionsenter, og for viktige næringsvegar.</p> <p>For vegar med funksjonsklasse C (lokale hovudvegar) må det i tillegg til «punktutbetring og strekningsutbetring» leggjast opp til «strekningsvise standardhevingstiltak».</p>	<p>Ikkje tatt til følgje. Funksjonsklasseinndelinga er nasjonal via SVV</p>
Fylkesvegnettet	<p>Det må opprusting og godt planverk til for fylkesvegar som må bli nytta som omkøyingsveg for europavegar i beredskapssituasjonar. Til dømes ved stengt Bømlafjordtunnel, er det fylkesveg over Bømlø som vært nytta, og fylkesveg via Skånevik om E134 vert stengt i Stordalen/Etne.</p>	<p>Tatt til orientering. Omkøyingsveg er eit av kriteriene for prioritering av vegnett.</p>
Fylkesvegnettet	<p>På fylkesvegar som går gjennom kommunesentrum skal vegmynde og kommunen leggja til rette for tettstadsutvikling.</p>	<p>Tatt til orientering. Innspelet er relevant i forhold til senterstrukturplanen</p>
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Kollektivtilbodet er svært viktig for ungdommane våre, men også arbeidstakarar har behov for eit kollektivtilbod som gjer at dei kan bu på draumestaden og få arbeid der. Her må fylkeskommunen vera lagspelar. Kollektivtilbod er i tillegg ein rask og enkel måte å redusera utslepp på. I eit område som har så ulike utfordringar som Sunnhordland er det viktig at fleksible tilbod, gjerne med små lokale aktørar inngår i eit fylkeskommunalt tilbod.</p>	<p>Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket «Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod.»</p>
Mobilitet og kollektivtransport	<p>Ferjetilbodet skal utviklast i tråd med transportbehovet til innbyggjarar og næringslivet. Rutetilbodet og sambandets opningstid skal mellom anna vurderast på bakgrunn av årstdøgntrafikk og om det finst alternative omkøyingsmoglegheiter.</p> <p>Til kommunar som ikkje har annan omkøyingsmoglegheit skal det minst vere éin nattavgang i dei største fylkesferjesambanda.</p> <p>Lokalbåtrutene skal sikre størst mogleg mobilitet for innbyggjarane i fylket, vere tilpassa transportbehov og vere sikra korrespondanse med anna kollektivtilbod.</p>	<p>Tatt til orientering. Jf. m.a. handlingsprogrammet om "Utgreiing for tilbodsstandard for mobilitetstilbodet". Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP.</p>

	Det skal sikrast korrespondanse mellom kollektivtilbod for å oppnå hovudmål i RTP om at det skal vere enkelt å velje klima- og miljøvenleg alternativ.	
Mobilitet og kollektivtransport	Fylkeskommunen skal utvikle båtruter som turistruter, for å bidra til å utvikle reiselivsnæringa og sørge for fleire betalande reisande på båtsambanda.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring.
Mobilitet og kollektivtransport	Etablering av nye busslommer og utbetring av eksisterande skal prioriterast og det skal setjast opp bussskur på busslommer og båt- og ferjekaiar som skulebarn nyttar seg av.	Tatt til orientering. Dette blir fulgt opp gjennom utviklingstiltak som allereie er omtala.
Mobilitet og kollektivtransport	Samarbeidsrådet for Sunnhordland oppmodar Vestland fylkeskommune til arbeide for like takstsoner mellom fylka. Billettprisar på båtruter skal harmoniserast for å rette opp i prisskilnadene som i dag er mellom dei ulike båtrotene.	Tatt til orientering. Takstar og billeteringsløyningar skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Finansiering	Vestland må vera offensive i å leggja til rette for ferjeavløysingsprosjekt, og er usikre på om nyttekriteria som Vestland fylke legg til grunn i tilstrekkeleg grad vektlegg kor avgjerande døgnopen veg for utvikling av trygge lokalsamfunn inkludert tilgongen på akutt medisinsk hjelp.	Tatt til orientering. Det er teke inn eit utviklingstiltak om ferjeavløysing
Nasjonale ansvarsområde	Vestland fylkeskommune må arbeide aktivt for utbygging av E39 Ådland-Svegatjørn. Fylkeskommunen må ikkje ha lågare ambisjonsnivå enn kva som er lagt til grunn i NTP, som har gitt prioritet til både E39 Ådland-Svegatjørn, E16 Arna – Voss inkl. jernbane og E134. RTP må peike ut strekkingar for vidare utgreiing og vurdering som oppfyller desse nemnde viktige kriteria i nasjonal transportplan. Dette må inkludere prosjekta SunnFast og arm frå E134 mot Bergen som det er sett i gang KVU-arbeid for. Fylkeskommunen må vere aktiv pådrivar i dette KVU-arbeidet	Tatt til orientering. Innspel inneheld relevant informasjon, men ikkje aktuelt med endring. E39 Ådland - Svegatjørn (Hordfast) er omtala i RTP. Det er kommunane som har ansvar for å utgreie Sunnfast. Fylkeskommunen bistår i å utgreie finansieringsmoglegheita
Fly	Når det gjeld Stord Lufthamn så ser Samarbeidsrådet for Sunnhordland at det vil ta tid å opparbeida ein god kabinfaktor på ruta, etter covid-19 og med kortsiktig driftsavtale slik den føreligg pr. i dag. Me ber såleis staten om at flyruta Stord-Oslo på lik linje med flyrutene Stokmarknes-Bodø, Stokmarknes-Tromsø, Ørsta-Volda-Oslo og Florø-Oslo no vert lyst ut som ei FOT-rute for perioden 01. januar 2022 til 31. mars 2024. Ein førespurnad me vonar fylkeskommunen støttar.	Ikkje tatt til følgje. RTP omtalar ikkje dei einskilde flyrutene.
Handlingsprogram	Ein forventar at Vestland fylkeskommune innarbeider strategi og utviklingstiltak for veglause bygder.	Ikkje tatt til følgje.
Handlingsprogram	Samarbeidsrådet for Sunnhordland ber om at handlingsprogrammet og investeringsprogrammet ved neste revisjon vert sendt på ordinær høyring til kommunane. Ein samferdselskonferanse til våren er ikkje tilstrekkeleg når framlagt	Vert tatt til følgje. Det vert lagt opp til at kommunane kan gje innspel til investeringsprogrammet

	handlingsprogram ikkje inneheld prosjektportefølje eller prioritering av denne, for planperioden.	
Handlingsprogram	Samarbeidsrådet avviser forslaget om ei utgreiing om omklassifisering av delar av fylkesvegnettet til kommunale vegar (pkt 4.2 i HP)	Ikkje tatt til følgje. Omklassifisering vil skje i dialog med kommunane

Sogn regionråd		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesveg	<p>Modellen for skredfaktor som Statens vegvesen utarbeider må leggjast til grunn for fylkeskommunen sine prioriteringar. Fylkeskommunen bør ikkje ta inn andre kriterier eller vekta annleis enn det som ligg i skredfaktormodellen. Prioriteringslista over skredsikringstiltak frå dei to fylka må vidareførast inn i den nye regionale transportplanen.</p> <p>Rådet vil dessutan åtvare mot å utsetje eller trappe ned skredsikringsarbeidet på grunn av at det no kjem ei nasjonal plan, som òg vil omfatte fylkesvegar. Det gjer det m.a. naudsynt å avklare om den regionale planen vert styrande eller ikkje.</p> <p>Fylkeskommunen bør ta i bruk varsla skredutløysing på fleire rasutsette strekningar</p>	Tatt til orientering. SVV understrekar sjølv at skredfaktormodellen ikkje er ein prioriteringsmodell.
Fylkesveg	<p>Når ikkje SVV sin skredsikringsmodell lengre vert fullt ut styrande for prioriteringane kan trafikkmengd og skredfare få høgare vekt. I tillegg er det seint i prosessen kome inn eit nytt skjønselement for mjuke trafikantar i modellarbeidet og prioriteringa. Fleir av desse endringane vil no kunne gje skifte frå distrikt til sentrum når investeringsprogrammet vert klart. Rådet vil åtvare mot å gå inn på eit avvik frå SVV sin modell, med favorisering av høg ÅTD og mjuke trafikantar. I nasjonal samanheng vil Vestland sannsynlegvis tape på ei slik kriterieendring, om den vert ført vidare inn i det nasjonale planarbeidet</p> <p>Ras og skred er nesten ikkje omtalt, og då mest som eit statleg ansvar. Og det på trass av at fylkeskommunen mottok midlar til rassikring av fylkesvegar gjennom inntektssystemet.</p> <p>Delvis utbetra og vinterstengte vegar er ikkje lengre med i prioriteringsoversynet. Det får følgjer m.a. for både Sognefjellet, Gaularfjellet og fv. 5442 Stordalen - Matre.</p>	Ikkje tatt til følgje. Det er lagt fram to ulike skredsikringslister. Risikomodellen legg vekt både på skredfaren og ÅDT. Særskilt om merknad om at skredsikringsmidlane vert flytta vekk frå Vestland ved bruk av risikomodellen: Dette er ikkje ein dokumentert påstand. SVV sin skredfaktorliste er ikkje eit prioriteringstal, og endra derfor namn frå prioriteringsmodell til skredfaktormodell i 2015. Dette for å synleggjere at fylkeskommunane sjølv skal prioritere mellom prosjekta på lista. Risikomodellen baserer seg utelukkande på

		prosjekt frå høg og middels skredkategori i SVV sin liste. Mjuka trafikantar er ikkje eit prioriteringskriterium, men er nemnt under merknad frå geolog på kvifor punkt bør sikrast.
Fylkesveg	Fylkeskommunen bør retta fokus på sikker framkome, mellom anna gjennom utbetring av bruer og flaskehalsar.	Tatt til orientering. Er omtala i planen.
Fylkesveg	I påvente av større opprustingsprosjekt bør ressursinnsatsen aukast for nokre utsette punkt. Mindre investeringar vil kunne gje store effektar for framkome og trafikktryggleik.	Tatt til orientering. Er omtala i planen
Fylkesveg	Vintervedlikehald av fylkeskommunal fjellovergangar og omkøyringsalternativ ved stengt veg, tunnelvedlikehald mm. får ikkje særleg merksemd.	Tatt til orientering. Vintervedlikehald og tunnelvedlikehald er tema for drift- og vedlikehaldsstrategi.
Fylkesveg	Rådet stør framlegget i planen om å kombinere A + B ved tunneloppgradering, dvs. gjennomføre både tiltak som er naudsynt pga. tunnelføresegna (A) og tiltak som er fornuftige når arbeidet fyrst er i gang (B).	Tatt til orientering. Er omtala i planen
Fylkesveg	Kriteriekravet om minst 300 ÅTD får store følgjer for Sogn. T.d. fell tunnelane på fv. 50 Aurland – Hol ut. Rådet vil difor be om at fylkesvegen vert tekne med blant dei strekningsvise utbetringane.	Ikkje tatt til følge. Vi vurderer andre strekningar for strekningsvise utgreiningar seinare.
Mobilitet og kollektivtransport	Sogn har stort tal turistar samanlikna med talet på fastbuande. Transport- og infrastrukturtiltak må leggje til rette for å styrking av heilårsreiseliv. Her vil vi spesielt peike på båten Sogn-Bergen som avgjerande for at reiselivsprodukta i regionen vår kan utviklast vidare. Ferje/hurtigbåt har sentrale samanbindingsfunksjonar mellom kommunane i Sogn og inn/ut av området og eit viktig kollektivtilbod. Det har heller ikkje fått særleg plass i planen. Fleire av flyplassane er dessutan godt egna som testpilot for elfly.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet, samt takstar, skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP. Elfly er nemnd i planen.
Finansiering	«Meir veg for pengane» Sogn regionråd støttar arbeidet med forenkla løysingar og ein kritisk gjennomgang av kva som er god nok vegstandard for fylkesvegane, jf. «meir veg for pengane».	Tatt til orientering. Er omtala i planen
Nasjonale ansvarsområde	Elfly- teknologien er ei spennande utvikling og Sogndal lufthamn Haukåsen er mogleg testpilot for elfly	Tatt til orientering. Elfly er omtala i planen, men ikkje spesifikk strekningar.
Nasjonale ansvarsområde	Kvifor prioritere på rv. 13 før Nye Veier AS har starta sitt arbeid? Samstundes inneheld planen klår porteføljeprioritering av Nye Veier AS sitt arbeid med riksveg 13. Rådet vil her minne om vårt innspel av 26. april i år: «Sogn regionråd er i dialog med Hardangerrådet	Tatt til orientering. Det er vist til vedtak i fylkestinget.

	<p>for å drøfta ein samordna, felles utbyggingsstrategi. Vi føreset at fylkeskommunen støt opp under eit slikt samarbeid.»</p> <p>At det heilt på tampen av planarbeidet no er kome inn ynskje om prioritering av to strekningar i Hardanger på rv. 13, utan nokon form for prosess og dialog, er sjølvsagt uakseptabelt.</p>	
Generelt	<p>Dette er fyrste RTP etter at dei to fylka vart slegne saman. Det er difor overraskande at planen - for Sogn sin del - i så liten grad tek med seg føringar frå den førre regionale transportplanen, slik den vart vedteke av fylkestinget i Sogn og Fjordane i 2017.</p> <p>Den største utfordringa i det nye fylket er sentrum – periferi. Samferdsle er kanskje det viktigaste verkemiddelet for å jamne ut denne motsetnaden og sikre ei positiv utvikling i næringsliv og busetting også i distrikta.</p> <p>Når utfordringane for Sogn ikkje kjem godt fram eller i liten grad er tekne omsyn til får det sjølvsagt òg følgjer for målsettingane og strategiane.</p>	Tatt til orientering. Det er få område som er særleg nemnd, med mindre det er heilt særeigne utfordringar.
Handlingsprogram	<p>Rådet hadde venta at det vart laga eit investeringsprogram no. Det er ikkje tilfredsstillande at det ikkje kjem på plass før tidlegast våren neste år.</p> <p>Prioriteringslista over skredsikringstiltak frå dei to fylka må vidareførast inn i den nye regionale transportplanen. Det er vanskeleg å forstå kvifor det alt no er lagt så mykje arbeid i prioriteringskriteria og kostnadsoverslag utan å slutføre dette arbeidet i eit investeringsprogram med konkret porteføljeoversyn.</p>	Tatt til orientering. SVV understrekar sjølv at skredfaktormodellen ikkje er ein prioriteringsmodell.
Handlingsprogram	Fylkeskommunen bør setja av ein pott til mindre rassikringstiltak i påvente av større investeringar.	Tatt til orientering. Det vert vurdert i komande investeringsprogram.
Handlingsprogram	Sogn regionråd sin hovudprioritering er utbetring av fylkesveg 55 Vadheim-grense Innlandet. Og er tilfreds med at denne får ei strekningsvis utgreiing. Arbeidet må sjåast i samanheng med Nye vegar sitt arbeid. Ei naturleg følgje av satsinga på fylkesveg 55 er ei konseptutgreiing (KVU) for Sognefjellstunnelane	Tatt til orientering. Dette er omfatta av strekningsvise utgreiingar.
Handlingsprogram	Utviklingstiltak: Omkøyringsveggar ved vegvedlikehald og liknande er òg ei stor utfordring for næringslivet, både internt i regionen og mellom aust og vest jf. t.d. nattetstenging av Lærdalstunnelen. Det blir viktig å ha ei god oversikt over omkøyringsalternativ og dessutan fjerne flaskehalsar før vedlikehaldet startar.	Tatt til orientering. Det er SVV som har ansvar for informasjon om omkøyringsveggar for riksveger
Mobilitet og kollektivtransport	Kollektivtransport må bli reelle alternativ til bil også i distrikta slik at vi kan få fleire reisande over på kollektivtilbodet. Skreddarsydd tilbod gjennom bruk av ny teknologi vil gje gode løysingar for blant anna ungdommar.	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala.

Innspel frå offentlege etatar, organisasjonar og næringsliv

Eldrerådet i Ullensvang		
Fylkesvegnettet	Vi må sikre at det blir gul stripe på alle viktige fylkesvegar.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Viktig med godt vedlikehald og framkommelighet på tilkomstvegane.	Tatt til orientering
Mobilitet og kollektivtransport	Kollektivtilbodet i distrikta må verte betre.	Tatt til orientering. Jf. m.a. handlingsprogrammet om "Utgreiing for tilbodsstandard for mobilitetstilbodet".
Mobilitet og kollektivtransport	Reisande må kunne bruke alle lovlege former for betaling ved løysing av billett, som bankkort og kontantar.	Tatt til orientering. Takstar og betalingsløysingar skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

E134 Haukelivegen		
Nasjonale ansvarsområde	KVU -arbeidet må koordinerast med RTP arbeidet, men samstundes må ikkje alt RTP-arbeidet senkast av KVU-prosessen.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Det er sterkt ønskeleg at VLFK vert ein aktiv medspelar og pådrivar for ein god KVU-prosess, samstundes som vi veit at det er SVV som er eigar av prosessen.	Tatt til orientering. Fylkeskommunen vil vere ein aktiv part, jf utviklingstiltak i handlingsprogrammet om KVU E134-Bergen
Nasjonale ansvarsområde	Rv 52 og E134 er peikt ut som hovudsamband mellom vestlandet og austlandet. Regjeringa har gjort vedtak om å prioritere rv. 52 som hovudsamband for tungtransport (Her bør også E134 eksplisitt nemnast , denne vegen har også stor tungbilandel) og rv. 7 for personbiltrafikk og turisme. Vestland fylkeskommune legg denne funksjonsdelinga mellom vegane til grunn. På E134 Seljestad-Røldal ligg inne i stortingsmeldinga om NTP 2022-2033. Delstrekningane E134 Røldal-Vågsli og Bakka-Solheim må også realiserast	Tatt til orientering. Er omtala i planen

Fellesforbundet		
Fylkesveg	Det er verd å nevne at Bergen Havn sin fremtidige flytting til Ågotnes må sikres riktige vilkår også fra fylket. Vi mener derfor at det er viktig at fylket prioriterer utbedring av eksisterende vei fra Straume til Ågotnes for å kunne håndtere det fremtidige	Tatt til følge. Det endring i utviklingstiltak om godstransport i Bergensområdet.

	transportvolumet. Per i dag flyter gods fra Bergen Havn i hovedsak til Kokstad/Sandsli, Minde, Sandviken og Åsane.	
Fylkesveg	Vestnorsk Transportarbeiderforening og Sogn og Fjordane Transportarbeiderforening mener derfor at man må se fylket under ett og sikre at også veier utenfor bynære strøk blir sikret midler til å trygges.	Tatt til orientering. Det er eit føremål i planen å sikre trafikktryggleik på alle fylkesvegane.
Mobilitet og kollektivtransport	For drosjesektoren mener vi at aktiv bruk av enerettsmuligheten er eneste vei for å kunne sørge for et tilstrekkelig tilbud i distriktene.	Tatt til orientering. Innspel inneheld relevant informasjon, men ikkje aktuelt med endring.
Mobilitet og kollektivtransport	Rekruttering av sjåførar - Det bør vere gode vilkår, og moglegheit for å ha eit familieliv ved siden av jobben. Fylket ved Skyss sitter som bestiller av tjenestene og lager dermed rammevilkårene til bussjåførene, slik at om disse utfordringene skal adresseres må det politisk vilje til. Vi mener blant annet at det burde være lærlingekrav i kontraktene til Skyss, slik at problemstillingen også blir relevant for etaten som lager rammevilkårene i bransjen.	Ikkje tatt til følge. Kontrakter og kontraktsformer må vurderast i dei enkelte tilfella.
Mobilitet og kollektivtransport	veivedlikehold og -utbedring, rassikring og trafikksikkerhetstiltak det klart viktigste for oss når vi skal rekruttere sjåførar til godstransport.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Statens veivesen ser i Vestland ut til å bygge og rehabiliterare traseer og holdeplasser uten å samhandle med noen deler av bussbransjen. Det fører til at vi får holdeplasser det er trafikkfarlig å benytte. Holdeplasser som ikke bygget i henhold til SVV sine egne håndbøker, og som fører til mye skader på bussmateriellet. Vi får holdeplasser og traseer som i praksis bygger ned fremkommeligheten for bussen og øker reisetiden for passasjerene.	Tatt til orientering. For å kunne finne løysingar er det behov for at fylkeskommunen blir kjent med konkrete døme på feil utforming. Det er (derfor) viktig at bussoperatørane melder inn utfordringar med kollektivinfrastrukturen via dialogen med Skyss.
Mobilitet og kollektivtransport	Ved relativt små justeringar på skolars åpningstider vil behovet for antall busser til skoleskyss kraftig reduseres. Det er snakk om noen få minuttar på enkelte skoler, og bidrar kraftig til å øke andelen deltskift i bransjen.	Tatt til orientering
Nasjonale ansvarsområde	I Vestland fylke er det mange rasutsatte strekk og spesielt i gamle Sogn og Fjordane er det mange trange og farlige passasjer. Spesielt i Sogn og Fjordane kan rv15 strynejellstunnelene nevnes. I Sogn- og fjordane er det også europaveger som mangler noe så enkelt som gul midstripe, som burde utbedres.	Tatt til orientering.

Nasjonale ansvarsområde	Vi mener at statsforvaltningen bør bidra til konsolideringer i bransjen for å sikre en seriøs bransje med tilstrekkelige marginer til både omstilling og tilfredsstillende lønnsnivå.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Kort sagt er vi opptatt av liv og helse først, og å prioritere strekningene mellom fjorden fremfor over fjorden. I Vestland fylke er det flere dårlige eller farlige og rasutsatte strekninger hvor næringslivet trenger transport hver eneste dag. Vedlikeholdsetterslepet i Vestland fylke er estimert til 15 mrd. kroner, mens Hordfast har en kostnadsramme på rundt 34 mrd. kroner, statens bidrag til Hordfast alene ville kunnet nullstilt vedlikeholdsetterslepet i fylket.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	I den grad næringslivet ellers er opptatt av effektiv kjøretid vil vi peke på andre løsninger, som å sikre omkjøringsveger og å redusere vedlikeholdsetterslepet på utsatte strekk eller endre på arbeidsmetodikk. Eksempelvis står strekningen E39 Romarheim – Eikangervåg uten tilfredsstillende omkjøringsmuligheter. I tillegg er nattestengingen av Gudvangatunnelen som har pågått i mange år – og Lærdalstunnelen som skal nattestenges de kommende 5 årene – en stor kilde til frustrasjon for mange sjåførere og vareeiere.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Ellers vil vi påpeke viktigheten av jernbanedelen av K5-alternativet Arna-Voss. Dette jernbanestrekket har forholdsvis mange nedstengninger og er kritisk at utbedres både for næringslivet og for de ansatte i godstransport, lager og spedisjon. Når togene er forsinket så ofte som de nå er bidrar dette med mye usikkerhet og overtid for ansatte og utgifter for næringslivet.	Tatt til orientering.

Firda Seafood Group		
Fylkesveg	Firda Settefisk Arnafjord AS, ligger lokalisert i Arnafjorden og er direkte berørt av den nåværende tilstanden til Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Vi ønsker derfor å understreke viktigheten av å få tildelt ras-midler til å etablere en fungerende rassikring av veistrekningen, for både næringslivet og lokalsamfunnet i Arnafjorden.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Det er i dag kun en vei som fører inn til Firda Settefisk Arnafjord, og det er Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Denne strekningen har vist seg å være svært utfordrende i forhold til vår produksjon og pågående utvidelse, med hyppige ras og tilhørende stengt vei. Strekningen er preget av å være rasutsatt, hvorav den nåværende punktvisse rassikringen har begrenset effekt, gitt at veien består av en ca. 6 km sammenhengende rassone (Eitrestordi). Det eksisterer ingen omkjøringsmuligheter her. Nå under byggeperioden, har vi opptil 30 lasebilder/betongbiler som kjører tur/retur daglig på Fv.5600 Vik-Arnafjorden.	Tatt til orientering.

Fylkesveg	En rasutsatt og periodevis stengt fylkesvei har derimot ikke bare konsekvenser for byggearbeidet ved Firda Settefisk Arnafjord. Som settefiskanlegg er en helt avhengig av veibasert mottak av produksjonsessensielt utstyr slik som eksempelvis fôr og oksygen til fisken, samt mottak av yngel og for ansatte å komme på jobb.	Tatt til orientering.
-----------	--	-----------------------

Fjelbergsambandet AS		
Generelt	Styret er svært positiv til den åpne og dialogbaserte prosessen som er lagt til grunn for RTP for Vestland	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	Ferjeavløysing: Den er etter vår mening lite omhandla og den er også i liten grad handsama offensivt og positivt. Styret vil påpeike at det er mykje som tyder på at ferjeavløysing med t.d. bru kan gi eit positivt miljøregnskap.	Tatt til følgje. Det er lagt inn nytt utviklingstiltak om ferjeavløysing.
Fylkesvegnettet	Fjelbergsambandet er eit prosjekt som kan byggast no, - bør byggast no, - ja må prioriterast no, parallelt med RTP. Prosjekt som Fjelbergsambandet, som ikkje vert ein del av prioritering av midlar, er ikkje omtala. Det bør kome tydeleg fram at desse prosjekta skal ha framdrift utan omsyn til handsaming av t.d. RTP sin tiltaksdel. Styret meiner at det ikkje er teke tilstrekkeleg omsyn til samrøystes vedtak i Vestland fylkeskommune i september i fjor.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Vi avventer reguleringsplan frå kommunen.
Fylkesvegnettet	Styret i Fjelbergsambandet AS har gjennomført eit omfattande arbeid for å finne innovative løysingar og ved det skape og realisere innovasjon. Det har vorte investert mykje ressursar på ein dialog med næringslivet med tanke på å finne nye, betre og billigare løysingar for fjordkryssing. Dette er eit svært viktig arbeid i omstilling av samfunnet og ein mest mogleg berekraftig utvikling innan samferdsle. Arbeidet med RTP bør take opp i seg denne erfaringa. Regional transportplan kan brukast som eit viktig og potent verktøy for å få til innovasjon m.m. Denne innovasjonen kan skape nye og viktige arbeidsplassar og kompetansmiljø i regionen og nasjonal. Her er det ønskjeleg at Vestland Fylkeskommune er ein vesentleg pådrivar.	Tatt til orientering.

Fjordtømmer		
Handlingsprogram	Det er lengde og vektbegrensing på Laukelandsvegen FV5678. Her er det behov for oppgradering på vegen, særleg med tanke på lastebilar og tungtrafikk.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/handlingsprogram

Flyplassutvalet for Førde lufthamn		
Generelt	Næringslivet er avhengig av gode kommunikasjonsevner til Bergen, Oslo og utlandet. Flyplassutvalet vil invitere Vestland fylkeskommune, Avinor og BKK til å etablere eit felles prosjekt på å prøve ut el-fly på kortbanenettet på strekninga Førde-Bergen. Førde har lenge spelt ei rolle som regional transportknutepunkt for bil, buss og fly mellom Bergen, Oslo og Trondheim. Denne rolla er særst sentral i nytt fylke, og må utviklast vidare.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Flyplassutvalet meiner flyruta mellom Førde og Oslo må oppretthaldast som FOT-rute med minimum dagens frekvens. Det vil seie minst fem daglege avgangar. Næringslivet er heilt avhengig av godt flytilbod til Oslo.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Flyplassutvalet meiner at flyruta mellom Bergen og Førde må tilbake som FOT-rute. Med nedlegging av FOT-ruta mellom Bergen og Førde, vart kommunikasjonen på Vestlandet sterkt redusert. Paradoksalt nok skjedde dette samtidig med etableringa av nytt fylke, noko som set krav til betre offentleg kommunikasjon mellom Bergen og Førde/Sunnfjord, ikkje svekka fly- og bussruter.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Flyplassutvalet ønskjer å ta ei leiande rolle for å utvikle el-fly på kortbanenettet. Dette kan gjerast gjennom ein el-flypilot mellom Førde – Bergen. Det er berre 140 km i luftlinje frå Førde til Bergen lufthamn. Denne korte strekninga vil vere svært godt eigna for utprøving av el-fly på kortbanenettet på Vestlandet.	Tatt til orientering.

Forum for natur og friluftsliv Sogn og Fjordane		
Generelt	vi er enig i de hovedmålene og de delmålene som er definert i planen, men vi skulle helst sett at de var mer konkrete og ambisiøse når det gjelder klimatiltak og hensynet til naturen.	Ikkje tatt til følgje. Innspelet er vurdert, men det er ikkje aktuelt med endring.
Generelt	I hovudmålet bør begrepet "klima- og miljøvenleg" også inkludere arealbruk. Arealbruken har stor innvirkning på transporter. Det er kommunen, ikke fylkeskommunen, som har ansvar for arealforvaltningen. Fylkeskommunen har likevel innflytelse over arealbruken som en viktig høringspart. Fylkeskommunen må gi høringsinnspill til kommuneplaner for fremme mindre bruk av bil.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling.
Fylkesvegnettet	Vi mener det er på tide med både arealregnskap og en definert målsetting om arealnøytralitet innen en tidsperiode. Vi mener det må innføres en naturavgift som skal betales for hver m2 intakt natur som bygges ned. Denne avgiften må minst gjenspeile kostnaden det er ved å restaurere	Tatt til orientering. Det er eit føremål i planen å sikre trafikktryggleik på alle fylkesvegane.

	ødelagt natur (for eksempel gammel veggrunn) tilbake til opprinnelig naturtype med tilsvarende økosystemtjenester	
Fylkesvegnettet	kapittel 4.1.4 (side 21) har man en liste over strategier, blant annet står det under punkt f) "Legge vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og bygging av vegprosjekt". Vi mener denne strategien er alt for vag og at punkt f) bør omformuleres til: • "Så langt det er mulig skal vi unngå å ødelegge naturområdet som er viktige for biologisk mangfold og friluftsliv".	Tatt til orientering. Det er eit føremål i planen å sikre trafikktryggleik på alle fylkesvegane.
Fylkesvegnettet	Vestland fylkeskommune bør ha som mål å ikke legge nye veier i strandsonen. Dersom det ikke er mulig unngå naturødeleggelse, bør fylkeskommunen pålegge seg selv å restaurere et annet område med tilsvarende naturkvaliteter og økosystemtjenester. I kapittel 4.3.1.9 er utfordringene knyttet til massehåndtering omtalt, men ikke på en tilfredsstillende måte. Vi mener dette er et svært kritisk punkt som går litt "under radaren".	Tatt til orientering. Det er eit føremål i planen å sikre trafikktryggleik på alle fylkesvegane.
Fylkesvegnettet	Utrede hvordan måloppnåelsen av vannforskriften blir påvirket av alle nye inngrep/tiltak som planlegges. Her kan vi nevne at det vil være viktig å stille krav til entreprenør og valg av entreprenør ved nye utbygginger med tanke på å hindre spreining av plast og annet til naturen. Krav må og inkludere en plan for å hindre, rydde opp i og å handtere avfall.	Tatt til orientering. Vanndirektivet er omtala i planen.
Mobilitet og kollektivtransport	Planen har gode intensjoner for kollektivtilbudet. Vi har imidlertid følgende konkrete innspill som vi mener er viktige for en god utvikling av tilbudet: • Prisene på tog og buss bør harmoneres slik at togprisene senkes ned mot nivået for buss. • Et felles billettsystem hvor reisende kan veksle mellom både tog, buss og båt på samme billett. Store soner - unngå at folk må fintelle for å finne pris på reisen, heller ha store og oversiktlige inndelinger som gir rimelige lange reiser. Innføre verdikort ala autopass som gir for eksempel 40% rabatt på gjeldende takster fremfor månedskort. Mange vil bruke hjemmekontor i kombinasjon med jobbreiser. Det må lages et mer fleksibelt betalingssystem som ikke fordrer jobbreiser 4-5 dager per uke.	Tatt til orientering. Takstar og betalingsløsningar skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Reiselivsundersøkelser viser at fremtidens turister ikke vil fly som før. Det vil være en gruppe reisende som vil trenge at kollektivtilbudene går fra sentrum til sentrum.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbudet skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

	Hurtigbåter basert på el og hydrogen er et miljøvennlig, fleksibelt og effektivt kollektivtilbud som bør brukes i mye større grad for innbyggere og reiselivet. Økt bruk av minibuss/shuttle på intertransporten rundt bygdesentraene. Bedre tilkøpling mellom hovedsentraene via hovedveiene.	
Mobilitet og kollektivtransport	Ha et busser, ferger, vogner (materiell) som har plass til sykler. Ofte trenger en sykkel i begge ender av reisen – og da må den kunne bli med. Hvis ikke den kan det, vil gjerne bilen blir valgt istedenfor kollektiv løsning.	Ikkje tatt til følgje. Innspelet er vurdert, men det er ikkje aktuelt med endring. Men fylket jobbar vidare med problemstillinga i andre prosessar.
Miljøløftet	Vi applauderer Strategier for Miljøløftet	Tatt til orientering.
Miljøløftet	Vi frykter at betalt innfartsparkering (handlingsplan for RTP, side 34) kan gjøre at bilen heller brukes på hele reisen, og da reduseres andelen kollektivreiser.	Tatt til orientering. Forsking syner at moderat prising av IP regulerer marknaden på ein god måte.
Finansiering	Gamle lønnsomhetsmodeller gir oss ulønnsomme prosjekter dersom vi løses med omstillingen fra bil til kollektivt. Nye prosjekter må ha nye finansieringsmodeller som fremmer denne omstillingen – ikke modeller som fjerner finansieringen når vi lykkes.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	kapittel 4.3.4 (side 45) og mener strategien for Bergensbanen på side 59 er helt korrekt	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	Vi mener Vestland fylkeskommune må kartlegge kulverter/stikkrenner og utbedre de som er fiskehindre.	Tatt til orientering. Dette må vurderast i kvart enkelt tilfelle
Strategi for mjuke trafikantar	Det er helt avgjørende at sikkerheten til myke trafikantar må prioriteres. Vi mener man ikke tar opp de positive sidene ved at flere sykler og går i tilstrekkelig grad.	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	Vi mener normene bør fravikes i større grad slik at det kan bli en liten forbedring.	Tatt til orientering. Dette vil vi vurdere vidare i samband med utviklingstiltak for "meir gs-infrastruktur for pengane".
Strategi for mjuke trafikantar	Vi mener planen bør tallfeste et konkret antall kilometer med tilrettelegging per år i planperioden. Vi savner en uttalt målsetting og mener Vestland fylkeskommune skal: Etablere en form for g/s-veg i en radius på 4 km rundt alle skoler i løpet av planperioden.	Ikkje tatt til følgje. Innspelet er vurdert, men det er ikkje aktuelt med endring.
Strategi for mjuke trafikantar	Det bør tilretteleggast for trygg parkering av sykklar på kaiar og mykje brukte busshaldeplassar.	Tatt til orientering. Parkering er aktuelle tiltak som me vurderer framover.

Fylkeseldrerådet		
Fylkesvegnettet	Den store utfordringa blir å få politikarane til å løyve meir pengar til vedlikehald, rassikring og bygging av gang- og sykkelveg. Løyvingane til desse oppgåvene er pr. dato alt for små, og etterslepet når det gjeld vedlikehald berre aukar og blir snart uhandterbart innanfor dei budsjettmidlane som er avsett.	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	Det må leggast meir vekt på grønne område langs fylkesvegane med benkar i uterom langs sykkel og gangstiar.	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	Når det gjeld finansiering av utbyggingar er det viktig å gå i samarbeid med andre, der det er fornuftig. Ved bygging av veg må det også byggast gang- og sykkelveg. Staten må overføre meir midlar til fylka og kommunane og gjerne øyremerke dei ymse tiltaka.	Tatt til orientering
Mobilitet og kollektivtransport	Trygge vegar for barn og unge er viktig og det er også godt for alle aldersgrupper. Planen må betre ivareta « leve heile livet reforma», premissane for eit aldersvenleg lokalsamfunn og universell utforming. Det er framleis svært mange eldre som ikkje nyttar digitale verkty, og kollektivløysingane må ivareta dette, slik at vi ikkje får utanforskap og straff for denne gruppa. Dette gjeld også billetteringsløysingar som må tilpassast alle brukarar.	Tatt til orientering. UU er med i all planlegging, gjeld både fysisk og digital infrastruktur.
Mobilitet og kollektivtransport	Bestillingstransport må bli leggast opp til i heile fylket og den transporten må vere fleksibel slik at brukarane kan nytte han tilpassa opningstider og arrangement, som dei ønskjer å delta på. I samband med slik transport må det kunne stillast krav om at ein nyttar utslepsfrie kjøyrety. Det kan kanskje vere gunstig å samarbeide med drosjenæringa i enkelte område. På den måten kan ein styrke drosjenæringa sitt næringsgrunnlag.	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket «Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod».
Mobilitet og kollektivtransport	I samband med ruteplanlegging må det leggast opp til gjennomgåande opplegg ,slik at den som skal kjøpe reiser, enkelt kan få kjøpt reiser frå A til Å. I bussar og på haldeplassar må det vere opplysningar om stoppestader, ruter og rutetider m.v. både verbalt og i skrift, slik at alle kan få med seg turvande opplysningar. På store haldeplassar må det vere personar som kan hjelpe dei reisande til rette. Haldeplassar og transportmateriell må vere universelt utforma. Gode overgangar mellom ulike transportmiddel , gode avstiging- og påstigingslommer som er universelt utforma.	Tatt til orientering. Det jobbast vidare med problemstillingane gjennom utviklingstiltak. Ekstra personell må vurderast i budsjettsamanheng.
Mobilitet og kollektivtransport	På trafikk-knutepunkt og i byar må det byggast sykkelparkeringsanlegg under tak med tilgang til toalett. Behovet for ladeordningar for el.sykklar m.v. må vurderast	Tatt til orientering. Parkering er aktuelle tiltak som me vurderer framover.
Nasjonale ansvarsområde	Løyvingane frå sentrale styresmakter må aukast til vedlikehald	Tatt til orientering. Fylkeskommunen spelar dette inn ma. i NTP-rulleringane

Anna	Klima- og miljøsaka må sette premissa for planen saman med at vi skal sikre at ein kan bu og arbeide over heile fylket.	Tatt til orientering.
Anna	Ei viktig presisering. «Leve heile livet» reforma, grunnlaget for eit aldersvenleg samfunn og universell utforming over alt, må vere førande i alt planarbeid.»	Tatt til orientering. UU er med i all planlegging, gjeld både fysisk og digital infrastruktur.
Strategi for mjuke trafikantar	Vi må prioritere meir bygging av gang- og sykkelveg og samstundes legge til grunn eit aldersvenleg lokalsamfunn.	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	Drift av gang- og sykkelveggar må halde lik standard uavhengig av vegeigar. Drift om vinteren må ein ha eit spesielt fokus på. Dette er ikkje godt nok i dag.	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	Det er viktig å drive haldningsskapande arbeid for alle aldersgrupper. Verdien for folkehelsa ved bruk av sykkel og gange må kome tydeleg fram.	Tatt til orientering.

Hardanger industri		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesvegnettet	Vår viktigaste fylkesveg, og dermed høgast prioritet innan RTP, er RV49 der behovet for tunnel mellom austre- og nordre- pollen på strekka til Jondal er mest presserande med tanke på både rassikring og breidning av vegen. Strekka som bør avløyast med tunnel har spesielt rasfarlege område med potensielt høgt nedfall rett i vegbane. Tokagjelet i Kvam må utbetrast.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Regularitet på ferjesambandet Jondal - Tørvikbygd må aukast til to avgangar i timen.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Nasjonale ansvarsområde	Me jobbar derfor for ein utvikling av samhandlingsmønsteret mellom Europavegar, riksvegar og fylkes vegar. Felles for alle desse er behovet for betre sikkerheit og framkomelegheit for all transport, og då spesielt modulvogntog, dette må bakast inn som føresetnad i alle punkta i høyringsinnspellet	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Generelt skulle me gjerne sett at fylket hadde meir fokus på E134 og RV13 som viktige næringsvegar i fylket, då begge vegane har stor betydning for verdiskapinga i indre strøk. Ei verdiskaping som stadig er i utvikling og med ein god Hordalandsdiagonal vil få ein stor betydning også for dei kystnære miljøa.	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	KVU -arbeidet med Hordalandsdiagonalen må koordinerast med RTP arbeidet og me ber om at det vært sett ned eit kontaktutval i fylket med representantar frå næringslivet, slik det er gjort i andre prosjekt. Me ber og om at fylket er ein aktiv medspelar i KVU arbeidet.	Tatt til orientering. Organisering må avklarast når vi veit korleis SVV vil organisere arbeidet.

Hordalandsdiagonalen		
Fylkesveg	<p>Modulvogntog kommer nå. Vi kan ikke stå på utsiden når det gjelder utvikling av kjøretøy. Modulvogntog og tilsvarende høyere nyttelast må legges til grunn for Fv49 i RTP.</p> <p>Fv49 Nordrepollen - Austrepollen - Her er det stort behov både pga Tryggleik, Aukande trafikk, betra framkome og at mange køyrer omvegar for å unngå vegen.</p>	Tatt til orientering. Det er ei bestilling at modulvogntog skal utgreiast. Utgreiinga vil ha fokus på kva vegen fysisk tåler og trafikkavvikling, inkludert vegbreidde, bereevne kurvatur og TS. Fleire fylkes- og riksvegar i Noreg er allereie opna for MVT
Mobilitet og kollektivtransport	Fv49 Jondal - Tørrvikbygd. Avgangsfrekvensen må aukast, og då gjennom å sette inn to ferger på sambandet.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Fylkesveg	Øst-vest utredningen utarbeidet av Statens vegvesen i 2015 slår fast at det er et stort behov for effektiv oppkobling av Bergensområdet mot E134, og at det er svært stor samfunnsnytte i dette.	Tatt til orientering.

Hordfast AS		
Nasjonale ansvarsområde	Styret i Hordfast AS har bestemt at selskapet skal engasjere seg i nye aktuelle fylkesvegprosjekt som vil ha betydning, eller også direkte verknad for finansieringsgrunnlaget, for Hordfast prosjektet. Og spelar inn følgjande prosjekt	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nytt samband mellom Kvinnherad-Huglo og ny E39/Tysnes (Sunnfast) 2. Nytt samband mellom Huftarøy- ny E39/Reksteren 3. Ny E39 Ringveg- Øst, Fjøsanger- Arna – Klauvaneset (erstatte bl a dagens Fv587) 	Tatt til orientering. Det er under vurdering ferjesamband Huftarøy-Reksteren.. Fylkeskommunen bidreg med å vurdere ferjeavløysingsmidlar og bompengepotensiale for Sunnfast Ringveg øst er omtala i planen
Nasjonale ansvarsområde	E39 Stord-Os ikkje er med i tabellen over Store riksvegprosjekt på side 57 i plandokumentet. Me reknar med at dette er ein inkurie og at det vert retta.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling.
Nasjonale ansvarsområde	Ringveg aust har stor støtte, og er viktig for å ivareta heilskapen.	Tatt til orientering.

Handlingsprogram	Under utviklingstiltak om "Avklare framtidige moglegheiter for fylkesvegtilknytning til E39 for Austevoll og Kvinnherad." Ny E39 mellom Stord og Os (Hordfast) endrar infrastrukturen på strekninga, og mogleggjer andre tilknytningar til E39 frå områda rundt. Som innspel til arbeidet med statleg reguleringsplan er det behov for å vurdere moglegheit for nytt ferjesamband mellom Reksteren i Tysnes kommune og Huftarøy i Austevoll kommune. Det er også behov for å korte inn sambandet Ranavik Skjersholmane. Ny E39 vil kunne føre til endra moglegheiter for innkorting av ferjesambandet. Det skal utarbeidast moglegheitsstudie for tilknytning til både Austevoll og Kvinnherad til ny E39.	Tatt til orientering. Fylkeskommunen vil vurdere innkorting av ferjesambandet Ranavik-Skjersholmane om kommunane ønskjer dette.
Handlingsprogram	Vi er imidlertid kjend med at det nå arbeides for ein ferjefri tilknytning mellom Kvinnherad og Tysnes/E39 (Sunnfast). Dette er eit prosjekt som vil ha stor betydning for E39 Stord-Os, og vi vil derfor anbefale at dette prosjektet tas inn i Handlingsprogrammet som er referert over	Tatt til orientering. Fylkeskommunen bidreg med å vurdere ferjeavløysingsmidlar og bompotensiale for Sunnfast

Invest in Bergen		
Fylkesveg	Hanøytangen er et viktig nærings- og utviklingsområde. Vi har ikke dette med i brosjyren fordi aktørene som disponerer arealene ikke ønsker å markedsføre disse for salg eller leie for andre, men de vil svært gjerne vokse selv der! En revidert reguleringsplan for området har fremdeles et rekkefølgekrav som kan vanskeliggjøre ønsket vekst.	Tatt til orientering
Fylkesveg	Det samme gjelder for Horsøy – der One Subsea / Schlumberger har et stort område – som de også ønsker å tilby andre – men som også her er «rammet av rekkefølgekrav».	Tatt til orientering
Fylkesveg	Vi vil også trekke fram Bømoen på Voss. Dette er et av de største tilgjengelige næringsområdene i regionen med tanke på framtidig næringsutvikling. Tilgang til arbeidsmarkedet på Voss kan gjøre dette attraktivt for eksterne etableringer. Tilgang til større mengder elkraft fra nettet er foreløpig litt uavklart. Voss kommune er derfor i dialog med BKK om hva som skal til for å få fram mer elkraft i nettet dit. Annen infrastruktur inkludert overordnet veinett vil også være av stor betydning for framtidig utvikling av næringsområdet.	Tatt til orientering
Fylkesveg	Dei har lagt ved ein brosjyre som viser andre viktige næringsareal som kan utviklast. Infrastrukturen er eit viktig premiss for å få til dette.	Tatt til orientering
Finansiering	Det er i dag normalt å legge rekkefølgekrav opp mot vedtatte reguleringsplaner, noe som også gjelder for flere av de større arealene i Bergensregionen. For noen av disse er disse bestemmelsene svært kostnadskrevene og vil i noen tilfeller være reelle hindre for å realisere planene.	Tatt til orientering.

Jernbanedirektoratet		
Anna	Det kan verte krevjande å følge opp alle gode målsettingar og meir drøfting av målkonfliktar og løysingsalternativ for desse kunne med fordel ha vore drøfta. Vidare meiner direktoratet at planen vil stå seg på å bli «kvesa» noko meir.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling. Målkonfliktar er omtala, og i handlingsprogrammet er prioriteringane tydeleggjort.
Anna	Jernbane må få meir omtale i kapittel om sentrale utviklingstrekk. Dei har innspel til kva som kan kome med i høyringsinnspelet. Kapittel 3 kunne også vore meir omfattande på dei tema som går på tvers av plantema.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling.
Anna	Ein meir samla diskusjon om Vestland som reiselivsfylke og korleis transportutfordringar skal møtast for reiselivet, kunne og vore på sin plass.	Ikkje tatt til følgje. Reiselivsnæringa er tema i regional plan for innovasjon og næring og tilhøyrande templan for reiseliv.
Mobilitet og kollektivtransport	Planen peiker på at «Tog som kollektivtilbod vil truleg verte sterkt utfordra, både av autonome bilar, men og av dei andre kollektive transportmidla». Jernbanedirektoratet er overraska over denne formuleringa, både fordi ho ikkje er nærmare begrunna, men viktigast fordi ei rekkje faktorar på Bergensbanen trekk i retning av auka relevans for toget som kollektivtilbod i dei komande åra.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling.
Mobilitet og kollektivtransport	Jernbane som kollektivtransportmedel som spelar saman med andre transportformer sagnast og bør omtalast under hovudtema Mobilitet. Jernbane er ein arealeffektiv måte å frakte store reisestraumar på, og jernbanen har sin plass i eit overordna kollektivtransportnett. Direktoratet er av den oppfatning at jernbanen som del av kollektivtransportsystemet i Vestland og ikkje minst Bergensområdet burde ha vore breiare omtalt i planen. Skyss utarbeida en Strategi for berekraftig mobilitet i Vestland 2022 – 2033. Jernbanedirektoratet ser at jernbanen ikkje er nemnd i dette arbeidet. Direktoratet er opptatt av at regionreforma og jernbanereforma legg til grunn tett samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og fylkeskommunane om utvikling av eit heilskapleg kollektivtransportsystem.	Ikkje tatt til følgje. Jernbane er ikkje særskilt omtala, men er ein del av mobilitetssystemet, og indirekte nemnd under «andre transportformer».
Miljøløftet	Heilskapen i transportsystemet er og noko som etter direktoratet si vurdering bør kunne vidareutviklast i åra framover, mellom anna med bakgrunn i måla om eit meir berekraftig transportsystem og nullvekst for personbiltransporten.	Tatt til orientering.

Miljøloftet	<p>I Bergensområdet er jernbanen openbart del av ryggrada i kollektivsystemet frå Bergen sentrum og austover. Når dobbeltsporet mellom Bergen stasjon og Arna om få år gir kvartersfrekvens, vert jernbanen i enda større grad del av eit høgkvalitets kollektivtilbod i Bergen.</p> <p>Talet på dagleg reisande frå Bergen til Arna og austover, er langt lågare enn mot sør, vest og nord for Bergen sentrum. Sjølv om lina austover ikkje er med på kart over hovudstruktur over kollektivsystem i Bergen (noko det burde), bør ein ha same ambisjonar for Arna som for dei andre bydelsknutepunkta der det satsast på å samordne kollektivtrafikk og effektive bytte. Bergen – Arna med tog vil ta 8 minuttar etter ferdigstilla utbygging Arna – Bergen, og ambisjonane er å doble lokaltogfrekvensen.</p>	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling.
Nasjonale ansvarsområde	<p>Jernbanedirektoratet er nøgd med omtalen av jernbane under nasjonale ansvarsområde, og ser at denne i stor grad samsvarer med nyleg handsama NTP.</p> <p>Jernbanen spelar og ei sentral rolle for godstransport. Bergensbanen er ein av landets mest brukte og viktigaste godstransportstrekningar. Det betyr at mykje godstrafikk/vareleveransar til Bergensområdet allereie blir frakta med tog.</p>	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	<p>Kva type godstransport skal fraktast i fylket i framtida, og kva for transportmiddel vil då egne seg kan vere spørsmål å stille. Gods burde vore grundigare omhandla, sjølv om dei nasjonale ambisjonane om godstransport er teke inn i tema «Nasjonale ansvarsområde».</p>	Tatt til følgje. Utviklingstiltak godstransport vil utgreie dei nemnte problemstillingane
Handlingsprogram	<p>Direktoratet merkar seg særleg tema «Utgreiing av godstransport i Bergensområdet». Verken Jernbanedirektoratet eller Bane NOR er foreslått som deltakarar i dette arbeidet. Dette er eit viktig tema der jernbanesektoren har ei sentral rolle, og direktoratet oppmodar fylkeskommunen til å inkludere dei mest sentrale interessentane.</p>	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling.
Handlingsprogram	<p>Jernbanedirektoratet peikar og på at jernbanen høyrer naturleg heime som interessent under «Utgreiing og planlegging for mobilitetspunkt i Vestland». Ved sentrale jernbanestasjonar som til dømes i Bergen sentrum og Arna er det potensial for å tenke mobilitetspunkt i samarbeid mellom ulike transportaktørar i større grad enn det som er gjort fram til no.</p>	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling.

Kvinnherad Næringservice		
Mobilitet og kollektivtransport	Det er svært bra at det i strategi for berekraftig mobilitet vert peika på at arbeidet med å utvikla og forbetra kollektivtilbudet og kollektivtransporten er ei viktige samfunnsrolle for fylkeskommunen. Skal kollektivtilbudet fungera, er det avgjerande, slik planen seier, at ein ser på samanhengande rutenett, der og ulike transportmiddel inngår. Dette er framtidretta.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Kvinnherad kommune og Kvinnherad Næringservice har gått saman og fått utarbeida ein forstudie, som ser på eit heilt nytt hurtigbåtrutenett på desse strekningane – FjordMetro. Forstudien skisserer ein heilt ny rutestruktur. Konseptet Sunnhordlandsringen er eit fast time eller totimars kollektivsystem som bind saman Bergensområdet med Sunnhordland. Systemet vert viktig for lokale buss system.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Ut i frå handlingsprogrammet i RTP Strategiar innan kapittel 4.3 Utviklingstiltak for kollektivtransport og mobilitet, kjem det klart fram at eit pilotprosjekt for FjordMetro vil kunna tilpassas dei fleste av desse strategiane. Presentasjon ligg som vedlegg. Presentasjonen kan vera eit godt utgangspunkt for ein drøfting av vidare strategi.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Styret i Kvinnherad næringservice ber med dette om at FjordMetro kjem med i handlingsprogrammet for Regional Transportplan, enten som eit eige pilotprosjekt eller som ein integret del i dei ulike strategiane som omhandlar kollektivtrafikk på sjø.	Tatt til orientering.

Kystvegen Måløy – Florø		
Fylkesvegnettet	Næringsaktørane i området har gitt svært klar melding om at det er påtrengande behov for ein tidsmessig veg slik at ein får stetta sine transportbehov. Det finst mange store og ekspanderande bedrifter i området som har stort behov for transport av varer og tenester til og frå lokala sine.	Tatt til orientering. Faglege utgreiingar tek dette med seg
Fylkesvegnettet	Kystvegen Måløy – Florø AS går inn for ei etappevis utbygging av kystvegen. Dei to høgast prioriterte etappane er: · ny fv. 614 Svelgen – Indrehus og · bru over Ytre Nordfjord frå Tongane til Biskjelneset og tilførsleveggar på sør- og nordsida av fjorden	Tatt til orientering. Faglege utgreiingar tek dette med seg
Fylkesvegnettet	Vi reknar det som sjølvstøtt at ny fv. 614 Svelgen – Indrehus blir positivt omtalt i den nye regionale transportplanen. Anlegget må ha høgaste prioritet av fylkesvegane i perioden som vi no går inn i.	Tatt til orientering. Faglege utgreiingar tek dette med seg.
Fylkesvegnettet	Kystvegen Måløy – Florø AS meiner at bru over Ytre Nordfjord og bygging av tilførsleveggar på begge sider av brua må få ei positiv og konkret omtale den nye regionale transportplanen. Det har svært mykje å seie for den vidare framdrifta i	Tatt til orientering.

	prosjektet. Bygging av bru over Ytre Nordfjord og opparbeiding av tilførsleveggar på sør- og nordsida av brua er tenkt finansierte m.a. av ferjeavløysingsmidlar.	
--	---	--

Kystverket		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Nasjonale ansvarsområde	Kystverket minner om at infrastrukturen for sjøvegen (farleia) og landevegen heng saman. Om ein endrar til dømes stader for anløp for ferjer og hurtigbåtar må det vurderast om endringa krev utbetringar av farleia. Tiltak i farleia er til dømes utdjuping og nymerking. Dette gjeld og om ein set inn større fartøy i kollektivtransporten. Utbetringstiltak i farvatnet krev løyving i NTP. Vi oppmodar fylkeskommunen til å spele inn relevante tiltak i sjø eller tiltak knytt til sjøtransporten til Kystverket i samband med rullering av Nasjonal transportplan eller når fylkeskommunen ser framtidige behov for utbetring.	Tatt til orientering.

Logistikkforeningen Vestlandet		
Gods		
	<p>I kap 4.1.3.5 blir temaet nevnt, men hovudsakelig i form av det behovet næringslivet har for eksport av varer ut av fylket, som uttrykk for lokal verdiskaping. Hvor mange arbeidsplasser som er knyttet til varedistribusjon og logistikkfunksjoner, kommer ikke frem og blir ikke nevnt.</p> <p>Logistikkforeningen Vestland mener at det er viktig med et større helhetlig perspektiv hvor godstransport blir integrert med persontransport i planlegging av nye infrastrukturprosjekter og i prioriteringen av dem. Vi mener Vestland fylkeskommune må ta en ledende rolle i arbeidet med å redusere effekten av det økte trafikkarbeidet som den negative utviklingen i Bergen nå fører til.</p> <p>Bane Nors terminal på Nygårdstangen har et bruksperspektiv frem mot 2040. Selv om den skulle bli stående ut over dette, vil det over tid melde seg et behov for ny terminal, forhåpentligvis et logistikknutepunkt. En masterplan for godshåndtering i stort i Vestland og bydistribusjon i Bergen vil være et viktig verktøy for å ta modige politiske beslutninger knyttet til bransjens bidrag til miljø og bærekraftig regional utvikling, og for å bidra til ønsket om lik mulighet for store og de mange, mange små bedriftene til å delta i verdiskapingen i hele Vestland fylke.</p>	Tatt til følge. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. Vestland fylkeskommune vil sjå nærare på dette, i første omgang gjennom eit utfordringsnotat med oppfygging i handlingsprogrammet.

	<p>For å kunne ta beslutninger på riktig grunnlag mener vi at Vestland Fylkeskommune må være initiativtaker til sammenstilling av eksisterende data eller bestilling av nye varestrømsanalyser</p> <p>I kap. 4.5.3 blir varestrømmen i Bergen omtalt. Logistikkforeningen Vestland slutter seg fullt og helt til delpunkt d) i Strategiar for nasjonale ansvarsområde: «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.» Men vi savner et tydeligere engasjement til hvordan fylkeskommunen vil ta denne strategien ut og på den måten bidra til å «reparere» skaden som er i ferd med å oppstå.</p> <p>Vi ber også Fylkeskommunen om å stå i bresjen for å etablere et tverrfaglig miljø for kompetanseutveksling innenfor godstransport og samferdsel i regionen.</p>	
Gods	<p>Vi mener disse transportaktørene fortjener en plass i RTP som gjenspeiler deres betydning i det samlede regionale transportarbeidet.</p> <p>Planleggingsarbeidet med hvor ny jernbaneterminal skal ligge i 2040 er et arbeid som burde startes innenfor kommende RTP-periode og vi mener at fylkeskommunen må ta en tydelig rolle i dette arbeidet og sørge for at vi som region faller ned på et alternativ som kan videreutvikle godsregion Bergen og Vestland.</p>	Tatt til orientering.

Midtvegen 615		
Fylkesvegnettet	Vi forventar og krev generelt at den prioriteringslista som var lagt til grunn for fylkesveg, skredsikring og gang- og sykkelveg ved førre runde vert vidareført.	Tatt til orientering. Men, fylkeskommunen må gjere prioriteringar gjennom endeleg RTP handlingsprogram
Fylkesvegnettet	Vi krev at skredsikring behovliste Vestland, utarbeidd av Statens vegvesen vert lagt til grunn som fagleg grunnlag for prioritering. Hopsstranda kom inn på prioriteringslista ved førre RTP og vi forventar og krev at vi minst held plassen vår på prioriteringslista i RTP 2022-2033. Ein ny tunnel vil ikkje berre eliminere ein rasfarleg parsell, men også ein smal 100 år gamal veg med dårleg kurvatur.	Til orientering. Den nasjonale skredfaktoren er ikkje eit prioriteringstal. Fylkeskommunen skal gjere endeleg prioritering.
Finansiering	Kartet under som er henta frå hovuddokumentet side 48 viser at det er ei veldig slagside av bompengefinansiering i gamle Hordaland fylke kontra nordre del av Vestland. Vi har berre eitt bompengeprojekt i gamle Sogn og Fjordane. Vi har fleire	Tatt til orientering.

	vegprosjekt i nordre del av Vestland som lettare kan bli realisert og finansiert med kombinasjon av fylkeskommunale midlar, statleg tilskot og brukarfinansiering.	
Nasjonale ansvarsområde	Staten er komen meir på bana med øyremerka tilskot for å oppruste fylkesvegane. Fylkesveg 615 er svært god kandidat både for viktige næringsvegar og regionforstørring	Tatt til orientering. Faglege utgreiinger tek dette med seg i arbeidet mot endeleg RTP handlingsprogram
Handlingsprogram	4.5 Utviklingstiltak for finansiering Nye bompengepakkar i Sunnfjord og Nordfjord (ny raud «boks») Kommentar: Her kan fylkeskommunen, kommunar og vegselskap drøfte seg fram til mest mulig optimale løysingar.	Tatt til orientering. Initiativ for bompengefinansiering må kome frå kommunane
Strategi for mjuke trafikantar	Gang- og sykkelveg Sandane - Fitje scorar høgt på alle dei 7 kriteria for prioritering av tiltak. Vi krev at gang og sykkelveg Sandane – Fitje minst opprettheld si plassering på prioriteringslista. Det er også stort behov for gang- og sykkelveg til sentrum/skulen i Hyen.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Miljøvernforbundet		
Generelt	Det er eit nasjonalt mål at «ingen artar eller naturtypar skal utryddast». Naturmangfoldet er klodens livsgrunnlag. Vi står overfor klimaendringar og arealbruk som bidrar til redusert naturmangfold og veibygging er blant de større arealinngrepene i norsk natur. Målkonfliktene mellom vern av naturmangfold og mindre nedbygging av areal og store ambisjoner og planer for nye veiprojekter må handteres på en slik måte at løysningene blir mere i samsvar med Vestland sine offensive miljømål.	Tatt til orientering. Tema er allereie omtalt i planen og vi vurderer omsyna i dei einssilde prosjekt.
Generelt	Spisse målformuleringen og løfte opp «Bidra til oppfyllelse av Vestland og Norges klima- og miljømål» som en tydeligere overordnet målsetting.	Tatt til orientering. Utviklingsplanen ligg til grunn for planarbeidet.
Fylkesvegnettet	I store utbyggingsprosjekter skal «tiltakshierarkiet» legges til grunn og dette skal sikre at negative konsekvenser først og fremst unngås, deretter avbøtes, restaureres og som siste utvei kompenseres (fra Meld. St. 14 (2015-2016 Natur for livet). Det må gjøres mere av tiltak som virker og mindre av tiltak som undergraver miljømålsettingene. NMF etterlyser en tydeligere omtale av utfordringene knyttet til miljø og naturmangfold i RTP som er mere i samsvar med de overordnede føringer som er lagt i den regionale utviklingsplanen og i nasjonale planer.	Tatt til orientering.

Fylkesvegnettet	Det må utarbeidast en opptrappingsplan for vedlikehold som finansieres ved at store investeringsprosjekter utsettes.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Økt satsing på byvekstavtaler også i regionale sentra. Bedre tilrettelegging for et styrket kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykkel og gange. Krav til arealplanlegging som reduserer transportbehov og gir mindre pendling, mere bruk av kollektivreiser og som legger til rette for sterkere lokale bo- og arbeidsmarkedsregioner. Ta initiativ til å redusere farten på motorveiene og styrke vedlikehold på veinettet.	Tatt til orientering. Temaet er omtalt i planen.
Mobilitet og kollektivtransport	Det må utredes alternative transportløsninger der nye løsninger innen sjøtransport får en sentral rolle.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Bærekraftige langsiktige løsninger vil kreve tettere dialog og samhandling på tvers av forvaltningsnivåene og NMF vil anbefale at RTP i større grad synliggjør behovet for tett samhandlingen med NTP. RTP og NTP må beskrive transportutfordringene og finansieringsbehovet uavhengig av forvaltningsnivåene.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Vestland FK må være en pådriver inn mot nasjonale myndigheter for tiltak som vil stimulere til økt bane- og sjøtransport. Ta initiativ til fellesprosjekter mellom stat, fylke og kommuner for å sikre funksjonelle løsninger for økt overføring av gods til sjø og bane. Ta tydeligere ansvar for arbeidet med nytt logistikknutepunkt i Bergen og nye regionale knutepunkt for effektiv godshåndtering og omlastinger.	Tatt til orientering. Tema er allereie omtala.
Nasjonale ansvarsområde	Utarbeide en plan og sette klare mål for restaurering av naturområder i RTP og regional utviklingsplan.	Ikkje tatt til følge. Dette vert vurdert i kvart enkelt prosjekt.
Handlingsprogram	Innføre et arealregnskap for Vestland. Utarbeide en samlet oversikt over arealer til ulike utbyggingsformål i Vestland og synliggjøre konsekvenser for naturmangfold. Beskrive konsekvenser for miljø og naturmangfold i innstillinger for saker til politisk behandling slik en i dag beskriver konsekvenser for klima i alle saker.	Tatt til orientering. Konsekvensane for biologisk mangfold blir vurdert i kvart einskild prosjekt
Handlingsprogram	Det må gjøres nye vurderinger av alle nye motorveiprosjekter og de store negative konsekvenser disse har for naturmangfold gjennom betydelige arealinngrep. Det samme gjelder store investeringsprosjekter på fylkesveinettet. Her nevnes som eksempel planer om broer fra Kvinnherad til Tysnes og fra Austevoll til Tysnes. Prosjekter som vil ha store negative konsekvenser for naturmangfold på sjø og land.	Tatt til orientering. Det er kommunane som vurderer bruprojekt, fylkeskommunen har sett på innkorting av ferjesambanda.
Handlingsprogram	Vestland fylke må ta initiativ til en gjennomgang av kriteriene som vektlegges og det som omtales som «prissatte» konsekvenser i en samfunnsøkonomisk analyse og hvordan dette vekttes mot det som beskrives som «ikke prissatte» konsekvenser som er verdien av landskapsbilde, friluftsområder, naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Naturverdiene er uerstattelige og må vektlegges i samfunnsplanleggingen på en helt annen måte enn det som er praksis i dag.	Tatt til orientering. Vestland fylkeskommune vurderer primært reduksjon av forfall og utbetring av trafikkfarlege punkt i sin vurdering.

Modalen Eksingedalen Billag		
Mobilitet og kollektivtransport	Utkastet til RTP tek for lite omsyn til eldre brukarar eller andre som har problem med digitalisering. Samfunnsreforma Leve heile livet må vere eit verkty i alle strategiane i RTP, men særleg i mobilitet og kollektivtransportkapittelet. Det må finnast alternative løysingar til kjøp av billett for dei som ikkje meistrar digitale verkty.	Tatt til orientering. Takstar og billeteringsløysingar skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP. UU er med i all planlegging, gjeld både fysisk og digital infrastruktur.
Finansiering	Vi støtter det som står under tema "meir veg for pengane" så lenge det ikkje går ut over trafikktryggleik eller blir dyrare å drifte på sikt.	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	Fv 569 mellom Romarheim og Dalseid har behov for oppsusting og nye tunellar. Det er behov for betra framkome for bussar og godstransport, og det manglar møteplassar og rekkverk.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/handlingsprogram
Handlingsprogram	Planlegging og bygging av ny Høgabergtunnell må startast snarast då dette er eit hinder for vekst og utvikling av selskapet.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/handlingsprogram
Handlingsprogram	Det er fleire parti langs fv569 som treng skredsikringsmidlar.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/handlingsprogram

Møre og Romsdal fylkeskommune (administrativ uttale)		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Handlingsprogram	MoR vil gjerne inngå samarbeid/delta i arbeid med regionale flyruter, i arbeidet med felles kontaktutval for E39 gjennom Vestland, og i arbeidet med å avklare samarbeidsformer med SVV	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Regional transportplan bør sei noko om fylkeskryssande kollektivtransport.	Tatt til orientering. Kommersielle bussruter er tema i utviklingstiltak i «prinsipp for tilbodsstandard»

NAF avd. Bergen og omegn		
Fylkesvegnettet	Behovet for og nødvendigheten av å prioritere veivedlikehold er prekært, og NAF avd. Bergen og Omegn vil understreke at dette også må gjelde oppgradering til dagens krav av standard for trafikksikre veier.	Tatt til orientering
Mobilitet og kollektivtransport	Kollektivtransport på sjø er en etterspurt og rask reisemåte, som ikke må avskrives, men heller løftes fram som en godt alternativ til den landbaserte kollektivtrafikken	Tatt til orientering.

Miljøløftet	Deler av Miljøløftets handlingsplan 2022 – 2033 fremstår som en plan for noen få, og oppfattes som sløsing med felleskapets midler. Den har manglende legitimitet i befolkningen og er svært inngripende i planens nærmiljøer. Den står også i sterk kontrast til strategien for myke trafikanter, hvor trange rammer vanskeliggjør arbeidet med økt trafikksikkerhet.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Fylkeskommunen er ein sentral part i Miljøløftet og sluttar seg ikkje til innspelet frå NAF.
Miljøløftet	Det må etableres tilstrekkelig med innfartsparkeringsplasser langs hovedårene med et godt overgangssystem til kollektive transportmidler. Skal kollektivtransport være konkurransedyktig med personbil, må tilbudet bygges kraftig ut og gi mer fleksibilitet knyttet til innfartsparkeringer.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Vestland fylkeskommune må jobbe for å få på plass belønningsordningen for å vedlikeholde fylkesveier, slik Stortinget har vedtatt.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Vi ønsker å påpeke viktigheten av at ny E16 «K5» blir bygget kontinuerlig fra Arna til Voss.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Videre mener vi at nye og viktige prosjekter som knytter kommunene sammen, vanskelig kan bli et effektivt og forutsigbart riksveinett for regionen hvis all gjennomgangstrafikk fortsatt skal gå via Danmarks plass og Nygårdstangen.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Store deler av riksveinettet i Vestland har dårlig eller lav standard og skriker etter oppgradering. Rv13 er et viktig bindeledd i fylket og oppstarten som ligger i NTP må realiseres sammen med Vikafjelltunnel. Det er også påkrevd at videre planlegging og utbedring av Rv13 fortsetter, og ikke stopper opp.	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	RTP 2022-2033 må inneholde en forpliktende plan for hvordan det totale vedlikeholdsettersele og oppgradering av fylkesveiene skal håndteres.	Tatt til følgje. Endring eller informasjon av politisk betydning, som presenterast i saksframstilling. Det vert arbeid med datagrunnlag for forfall. Det vil gjere det enklare å utarbeide prioriteringskriterium for fylkesvegane
Handlingsprogram	RTP 2022-2033 må inneholde skredsikringsplan som har som formål å utbedre alle skredpunkt med høy og middels faregrad.	Tatt til orientering. Fylkeskommunen har ikkje økonomisk rom til dette. Det vart i NTP vedteke å utarbeide ein nasjonal plan for skredisikring på riks- og fylkesveg
Anna	At ladeinfrastrukturen for elbiler følger utviklingen i bilparken er et politisk ansvar, også for Vestland fylkeskommune.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med

		endring. Ladeinfrastruktur vil omtalast i klimaplanen til fylket.
Strategi for mjuke trafikantar	Manglende trygge skoleveier gjør at foreldre må kjøre sine barn til og fra skolen, noe som medfører at foreldre ikke har mulighet/tid til å velge andre transportmidler. RTP 2022-2033 må inneholde en prioritert liste og forpliktende plan for skoleveier som skal utbedres, slik at trygge skoleveier ikke nedprioriteres eller tilsidesettes.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Vurdering av aktuelle strekningar og prioriteringar vil skje i etterkant av RTP, og i samband med rullering av handlingsprogram. Innspel frå kommunar vert med i dette arbeidet.

NAF Fjordane og Ytre Sogn		
Fylkesvegnettet	NAF støttar målsettinga. NAF har som mål at forfallet på veg er fjerna innan 2030.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	NAF støttar prioritering av strekningsvise utbyggingstiltak på dei regionale vegane, men er elles usikker på kva konsekvens det vil få at øvrige vegar vert prioriterte i funksjonsklasse C, D og E.	Tatt til orientering. Fylkeskommunen må gjere endeleg prioritering gjennom RTP handlingsprogram
Fylkesvegnettet	Vi stiller oss undrande til at administrasjonen i Vestland har lagt fram ein eigen modell for prioritering av rassikringsprosjekt, med større vektning av samfunnsnytte og ÅDT enn den som allereie ligg inne i skredfaktoren. Vi kan ikkje stille oss bak dette forslaget.	Tatt til orientering. Fylkeskommunen gjer endeleg prioritering.
Mobilitet og kollektivtransport	Med dårleg vedlikehaldne og nedslitne vegar og rasfare vert ikkje reisa lenger trygg, effektiv eller særleg miljøvennleg. Også skulebussar og mykje av kollektivtrafikken som ikkje går i luft, på sjø eller bane er avhengige av eit godt vegnett for at reisa skal verte både trygg og effektiv.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	For å hindre einsemd og isolasjon, særleg blant eldre, i distrikta bør ein sjå på fleksible løysingar for transport.	Tatt til orientering. Dette er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket "Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod.»
Miljøløftet	Auka bompengekostnad, miljøavgifter, ferjeprisar etc. kan også vere ei så stor påkjenning for familieøkonomien at enkelte ser seg nøyde til å flytte andre stader. Vi er uroa over kostnadane med den store bymiljøpakka, bybaneutbygginga og satsingane i og rundt Bergen.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/ handlingsprogram

	Det er viktig å finne ein betre finansieringsmodell for bymiljøpakkane enn den ein har i dag, men det er for tidleg å konkludere med at vegprising vert ei betre løysing.	
Finansiering	Vi vil også påpeike at det er viktig å nytte ferjeavløysingsmidlar for å få bru i ytre Solund og på Atløysambandet.	Tatt til orientering. Ytre Steinsund er vedteke, Atløys må vurderast i framtidige økonomiplanar/handlingsprogram
Nasjonale ansvarsområde	Ved overføring av øvrige riksveggar til fylkesveggar i 2010, der desse vart overført frå stat til fylke, vart denne delen av Rv 13 frå Dragsvik til Moskog omklassifisert til fylkesveg. Denne vegstrekninga (FV 613) må tilbakeførast til riksveg,	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring
Handlingsprogram	Rassikre vegar har høgste prioritet. Den mest rasutsette vegen i vårt område er Fv 609 Heilevang. Vår lokalavdeling har eit ekstra fokus på denne strekninga, som må få tunnel snarast råd.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/handlingsprogram
Handlingsprogram	Fv 57 er ein viktig beredskaps- og omkøyringsveg til E39, i stor grad på heile strekninga frå Lavik - Vadheim – Sande – Førde. Strekninga Dale – Storehaug på Fv 57 har høg prioritet i gjeldane Regional Transportplan.	Tatt til orientering. Det vert utarbeida ein strekningsvis analyse for fv 57.
Handlingsprogram	Vi må også sjå på Kyststamvegen og strekninga på Fv 614 Svelgen – Indrehus som også er ein viktig pendlarveg og særleg viktig transportåre for næringslivet i Bremanger.	Tatt til orientering. . Må vurderast i framtidige økonomiplanar/handlingsprogram
Handlingsprogram	Fv 55 er eit viktig vegsamband i Høyanger kommune. Strekninga Tronvik - Ulvåna er eit svingete og smalt parti som er ein flaskehals på Fv 55.	Tatt til orientering. Det er utarbeida reguleringsplan for Tronvik- Ulvåna. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/handlingsprogram
Handlingsprogram	Fv 610 like vest for krysset i Eldalsosen er det eit særleg smalt og rasutsett parti, Matbjøra, som bør prioriterast inn i rassikringspotten.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/handlingsprogram
Handlingsprogram	Tidligere har vi nemnd Fv 614 Kyststamvegen. I den samanheng må ein også sjå på Fv 616 som knyter Ytre Bremanger til Kyststamvegen. Frå Oldeide til Kalvåg har denne vegen ein særleg varierande standard.	Tatt til orientering. Kyststamvegen er omfatta at dei strekningsvise utgreiingane
Strategi for mjuke trafikantar	Samstundes meiner vi trafikkopplæring i skulen og haldningsskapande arbeid vert endå viktigare framover. Eit transportmiddel som har blitt særleg populært i det siste er elsparkesyklar. Her ser vi mange ulukker og farleg køyring. For mange barn og unge vert dette opplevd som eit effektivt transportmiddel, men også her er det viktig med opplæring og haldningsskapande arbeid.	Tatt til orientering. Innspelet vert tatt med i vidare arbeid med utviklingstiltaket om plan for haldningsskapande arbeid.

Naturvernforbundet		
Generelt	Naturvernforbundet gir anerkjennelse til en rekke gode og omfattende rapporter, som tar hensyn til klimaforandringene.	Tatt til orientering
Nasjonale ansvarsområde	Stopp motorveg som første byggetrinn for E16 mellom Arna og Trengereid. Alt er galt med denne del av planen for E16: Traseen er lite rasutsatt. Veien har god standard. Utbyggingen bryter med grunnideen for K5 – parallellutbygging av jernbane og rassikker veg.	Ikkje tatt til følgje. Fylkestinget har støtte utbygging av E16, også mellom Arna og Trengereid
Handlingsprogram	Vårt viktigste krav til alle nye planer er at det blir laget et arealregnskap for all nybygging av fylkes-, riks- og europaveger. Vi ber om at dette kommer inn som et eget utviklingstiltak under punkt 4. i Handlingsplanen.	Tatt til orientering. Arealkonsekvensar blir vurderte i kvart einskild prosjekt
Handlingsprogram	Ved legitime naturinngrep bør fylkeskommunen også ha en plan for å erstatte natur med tilbakeføring av ødelagt areal.	Tatt til orientering. Økologisk kompensasjon blir vurdert i kvart prosjekt.
Handlingsprogram	For å kunne stanse tapet av biologisk mangfold trengs det en oversikt over hva som finnes av naturarealer og hvilke kvaliteter de innehar av planter og dyr. Ingen har i dag oversikt over hvor mye natur vi mister og hvilke naturtyper den består av, så en snarlig igangsatt registrering er nødvendig.	Tatt til orientering. Konsekvensane for biologisk mangfold blir vurdert i kvart einskild prosjekt
Handlingsprogram	Alle transportbærere som fylket er ansvarlig skal ha et klimaregnskap som blir rullert hvert år. Bybanens klimaregnskap kan være en modell. «Utgreiing av lågutsleppsløysingar på fylkesvegområdet» under Handlingsplanens punkt. 4 bør bli langt mer forpliktende.	Tatt til orientering. Det vert utarbeida klimarekneskap for fylkeskommunen kvart år.
Strategi for mjuke trafikantar	Naturvernforbundet etterlyser en generalplan for gang- og sykkel også utenfor Bergen som er med i Byvekstavtalen. Økt bruk av gang og sykkel reduserer klimautslipp og press for omfattende vegutbygging.	Tatt til orientering. Fleire av kommunane jobbar med sykkel- og gåstrategiar for sine kommunar, og vurdering av sykkelnett. I tillegg vil Vestland fylkeskommune arbeide med vurderingar og prioriteringar av strekningar i heile avtaleområdet for Miljøløftet framover.

Norsk landbruksråd		
Fylkesveg	<p>Landbruksråd Vestland oppfordrar Vestland fylkeskommune til å prioritere ein eigen pott med pengar til flaskehalsutbetring. Dette er i tråd tilsvarende pott som nasjonal transportplan har på utbetring av fylkeskommunale vegar.</p> <p>Det er vidare avgjerande at fylkeskommunen som vegeigar går gjennom alle sine fylkeskommunale vegar og ser om nokre av desse kan skrivast opp i klasse utan utbetringar og kostnader. I tillegg utarbeide eit dokument med vurderingar av kva som gjer at vegen har so låg klassifisering.</p>	Tatt til orientering. Fylkeskommunen er i gang med å vurdere nye strekningar i tømmervegnettet som kan vere aktuelle for opning for lengre og tyngre tømmervogntog.
Fylkesveg	<p>Transportøkonomisk institutt (TØI) har på oppdrag av Kystskogbruket nyleg utarbeida ein rapport, Samfunnsøkonomisk nytte av å fjerne flaskehalsene i tømmertransport på kommunale vegar. I analysen er fylkeskommunale vegar som er knytt til kommunale vegar med flaskehalsar også medteke.</p> <p>Rapporten synleggjer stor samfunnsøkonomisk nytte av ei utbetring av flaskehalsane på kommune- og fylkesvegar i Vestland.</p>	Tatt til orientering.
Fylkesveg	<p>Lastebilane må køyre to eller fleire turar for å levere eller hente lasta som burde blitt med på ein tur. For tømmerbilane kan det bli opp til åtte turar i staden for ein - for å ta med same lasta! Alt dette fører til høgare kostnader/lågare inntening for Vestlandsbonden enn om vi samanliknar oss med andre.</p>	Tatt til orientering. Vestland fylkeskommune arbeidar med eit prosjekt som skal vurdere kva vegar som kan opnast for tømmertransport med inntil 24 m lengde og 60 tonn totalvekt. Arbeidet er basert på forslag til strekningar frå skogeigarsamvirket AT Skog.
Fylkesveg	<p>Det kan oppstå trafikkfarleg og vanskeleg å losse/laste situasjon når bilen er inne på betre veg og kan fyllast opp. (HMS). Luftforureininga blir svært mykje større med mange små lass. Den største vegslitasjen frå lastebilane er frå framakslingen, uavhengig av totalvekta. Fleire turar gjev større slitasje for same last.</p>	Tatt til orientering. Den største lasten er på framakselen. Totalvekt likevel viktig, m.a. for berande konstruksjonar, t.d. bruer og støttemurar, vegskulder mm. I tillegg må HMS/ trafikktryggleik også vurderast ut frå kva køyretøy som vert tillate på dei ulike vegane.
Fylkesveg	<p>Vi ber ikkje om nybygging av vegar, men ei utbetring av flaskehalsar (sjå ovenfor) i dei viktigaste fylkesvegane for næringstransport. Dette er små kostnader samanlikna med kostnader for nyanlegg av fylkesvegar.</p>	Tatt til orientering

Nasjonale ansvarsområde	Landbruket inkludert skogbruket arbeider politisk for å få til ein eigen pott med pengar til flaskehalsutbetring i statsbudsjettet, retta mot kommunale vegar.	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	Forslag til nytt utviklingstiltak: Vestland fylkeskommune skal utarbeide ein plan med tiltaksliste der det er mål om at alle fylkesvegane skal ha eit akseltrykk på BK10, totalvekt 60 tonn og vogntoglengde 24 meter.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring. Manglar økonomiske handlingsrom til å kunne finansiere dette.

Næringslivsaktørar i Gulen og Masfjorden		
Mobilitet og kollektivtransport	Regulariteten på ferjesambandet Leirvåg - Sløvåg må betrast, helst med ei ekstra ferje.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom eigne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Finansiering	Masfjordsambandet må prioriterast med rask oppstart for å nytte ferjeavløysingsmidlar som alt er gitt tilsegn om.	Tatt til orientering. Det er lagt om eit utviklingstiltak om å vurdere ferjeavløysingsprosjekt
Handlingsprogram	Flaskehalsar på strekningane Byrknes - Duesund, Kringla - Duesund og Masfjordnes - Andåskrysset, E39 og at desse strekningane vert sett på som viktige vegar for næringslivet inn mot fv57 og E39.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/ handlingsprogram

Næringslivsgruppa i Oldedalen		
Fylkesvegnettet	Om lag 7 km av vegen er ikkje opprusta. I turistsesongen medfører dette mykje «kork», forseinkingar for turoperatørar og frustrasjon for våre gjester. Prognosane for dei komande åra syner av vi vil få ein sterk auke i tal bussar, privatbilar og bubilar. Meir enn 3000 turistar kan vere på besøk samtidig.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Vi er svært frustrert over forslaget frå Vestland fylke der dei endrar kriteria for prioritering av rastruga strekningar. At vi ikkje har omkøyringsveg må vektast.	Tatt til orientering.
Handlingsprogram	Fylkesveg 5724 Olden - Briksdal må opprustast og rassikrast Vår 1. prioritet: Ein 1,1 km lang fjelltunnel under dei tre skreda Sandvika/Bukkeskora og Heimefonna, tråd med Svv sitt forslag. Vestland fylke har føreslege eit kort overbygg i Heimefonna. Vi meiner dette er feil bruk av midlar sidan ståltunellen under Sandvika/Bukkeskora alt er eldre enn garantitida.	Tatt til orientering.

	<p>Vår 2.prioritet: Ein 120 m lang fjelltunnel under Fossvega. Eksisterande overbygg er for kort, for smalt og for lavt. Der er og problem med stabiliteten i fjellfoten syd for overbygget.</p> <p>Vår 3. prioritet: I tråd med SvV sitt forslag kan mindre hyppige skred skirast med ein kombinasjon av ledevollar og lysvarsling. Dette er rimelege tiltak. Vi er og kjend med at det er interesse for forskning og utvikling av slike installasjonar.</p>	
--	---	--

RENEVO		
Biogass	<p>Vi vil oppfordrer Vestland fylke om å støtte opp om denne voksende industrien med biogass, og ta inn i RTP at fylkeskommunen sidestiller biogass med nullutslipp i sine kollektivsatsinger.</p> <p>Sammen med elektrisk kraft, hydrogen og amoniakk, kan biogass være med å legge til rette for byer og regioner som er selvforsynte med grønn energi. Vi treng alle de grønne energibærerne og -næringene vi kan få.</p>	Ikke tatt til følge. Planen er i hovudsak teknologinøytral, men i omgrepet lågutsleppsløysingar vil biogass vere relevant.

Røyrvik Bygg og Betong og Halset entreprenørservice		
Handlingsprogram	<p>Rassikringstunell på fv 5600 i Arnafjorden må prioriterast. Å køyre på denne strekninga er ei belastning for alle, og ved ras har det store konsekvensar for begge bedriftene. Tunnel er einaste alternativ for at det skal vere trygt og forutsigbart å drifte næringsliv her.</p>	Tatt til orientering.

Rådet for menneske med nedsatt funksjonsevne		
Generelt	<p>Fylkeskommunen må vakte seg for at prioriteringane ikkje medfører sterk sentralisering av tiltak.</p> <p>Det er naturleg at ein særleg for kollektivtransport prioriterer Bergensområdet, der det er flest brukarar og størst klimagevinst. Men dersom «samfunnsnytte» alltid skal reknast etter ÅDT og vere avgjerande for investeringar i vegnettet (jf. diskusjon om rasfaktor) vil handlingsprogrammet føre til sterk sentralisering og tilsvarande nedprioritering av folk og næringsliv i utkantane.</p>	Tatt til orientering. Det er fleire prioriteringskriterium enn berre ÅDT.

Fylkesveg	Universell utforming bør inn som eigen strategi for fylkesvegnettet Rasteplassar og toalettfasilitetar må vere universelt utforma og godt tilgjengelege for alle	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Den nasjonale modellen for rassikring må nyttast. Om noko skal endrast må det i så fall vere omsynet til beredskap ved stengd veg. Ei slik endring bør då gjerast nasjonalt, og spelast inn til nasjonal rassikringsgruppe. Omkøyning for å kome seg til skulen må eventuelt også leggst vekt på.	Tatt til orientering. Den nasjonale modellen er med i arbeidet. Den nasjonale modellen er ikkje eit prioriteringstal.
Mobilitet og kollektivtransport	Fylkeskommunen / Skyss må sikre god kunnskap i organisasjonen, og i gjennomføringa, for universell utforming, og ha betre brukarkontakt på nye anlegg / utbetringar.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	TT-ordning og Sørvissskyss er svært viktig for mange menneske med nedsett funksjonsevne. Desse tilboda – og andre fleksible og tilrettelagde ordningar- må styrkast, slik at alle innbyggjarar får nødvendig kollektivtilbod.	Tatt til orientering. TT-ordninga er ikkje omtala i RTP. Fleksible ordningar er allereie omtala i handlingsprogrammet under tiltaket "Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbod.»
Mobilitet og kollektivtransport	I denne perioden med Covid-19 pandemi er det blitt tydeleg at samspelet med private for å sikre gjennomgåande kollektivtilbod, må endrast og styrkast. Særleg ser ein det i distrikta der ekspressbussar er ein del av korrespondansane som sikrar gjennomgåande ruter. Fylkeskommunen må finne ei løysing for korleis ein kan halde oppe rutene når private legg ned. Enten det er med rutekjøp, eller ved å ha egne bussar/ruter.	Tatt til orientering. Jf. m.a. handlingsprogrammet om "Utgreiing for tilbodsstandard for mobilitetstilbodet".
Mobilitet og kollektivtransport	Betalingsløysingar må vere enkle og ikkje utelate, eller «straffe», menneske som ikkje handterer dei digitale flatene m.a. med å ikkje opne for plassbestilling/plassgaranti eller med auka prisar. Det må leggst til rette for gjennomgåande billetter der det er ulike selskap.	Tatt til orientering. Takstar og betalingsløysingar skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Miljøløftet	For persontrafikken, miljøet og den gruppa RMNF representerer, er Bybanen i Bergen GULL, og må byggast vidare ut.	Tatt til orientering.
Miljøløftet	Å få ned lokal forureining er svært viktig for den aukande gruppa som har luftvegssjukdomar og problem. Stadig fleire blir allergiske. Det må det takast omsyn til t.d. ved tilplanting ved haldeplassar, rasteplassar mm.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Det er viktig å legge til rette for gode gang- og sykkelveggar. Langs fylkesveggar der ein ikkje har/ikkje klarer å prioritere bygging av gangveg, bør ein legge til rette for breiare vegskuldrer slik at personar i t.d. rullestol eller sykkel med støttehjul kan køyre langs kanten av vegen. Særleg viktig er dette der det er av/på-stiging for buss, for skuleborn og andre.	Tatt til orientering.

Mobilitet og kollektivtransport	På fleire, og mykje brukte fotgjengarfelt, bør ein auke bruken av trafikklys.	Tatt til orientering. Dette vert omhandla i drifts- og vedlikehaldsstrategien
Mobilitet og kollektivtransport	Mjuka trafikantar som har lov til å bruke tunnelar under 500 meter, blir ikkje vurdert i det heile. RMNF etterspør ein analyse av tryggleiken til mjuka trafikantar i tunnelar opp til 500 meter	Tatt til orientering.

Sogn og Fjordane Næringsråd		
Generelt	I fylkeskommunale plandokument og høyringsdokumenta blir det vist til mange gode målsettingar men dei må konkretiserast og prioriterast i det vidare arbeidet med handlingsprogrammet.	Tatt til følgje. Handlingsprogrammet er konkretisert meir når det gjeld prioriteringar.
Generelt	Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen i samarbeid med kommunane og næringslivet legg til rette for forsterka energikapasitet- og infrastruktur for å kunne nå målsettingane om meir miljøvenlege transportløyisingar. Det gjeld både for landtransport og sjøtransport.	Ikkje tatt til følgje. Dette vil heller vere tema for plan for fornybar energi.
Fylkesveg	Sogn og Fjordane Næringsråd forventar at dei klare føringane om tilrettelegging for næringsliv blir konkretisert og at næringslivet sitt behov blir ein viktig del av planlegginga slik det står i høyringsutkastet. Fylkestinget må prioritere midlar til vegbygging og anna infrastruktur høgt og ein må arbeide for å auke løyvingane til vegvedlikehald for å redusere vedlikehaldsetterslepet.	Tatt til orientering. Planen omtaler allereie dette tema.
Fylkesveg	Vestland fylkeskommune må prioritere høgt samferdsletiltak som styrker næringsutvikling, vekstkraft og bu- og arbeidsområde.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Det er viktig å sikre framkome for tungtransport. Då må det leggjast til rette for samanhengande strekningar for modulvogntog.	Tatt til orientering. Det vert arbeid med trasear som er føreslått av NLF. Dette for å sikre samanhengande strekningar , t.d. fram til terminal/ laste- og lossepunkt.
Fylkesveg	Utbetring av flaskehalsar. Låge tunnelar og smale og svingete vegar. Mindre investeringstiltak kan løyse mange utfordringar.	Tatt til orientering
Fylkesveg	Sogn og Fjordane Næringsråd er svært positiv til det arbeid som blir gjort med fagleg grunnlag for strekningsvis utbygging. Det vil vere ein viktig føresetnad for å få til effektiv utbygging og meir veg for pengane	Tatt til orientering
Fylkesveg	ÅDT kan ikkje vere viktigaste kriterium i alle samanhengar.	Tatt til orientering.

Finansiering	Fylkeskommunen må utnytte ordninga med ferjeavløysing fullt ut.	Tatt til orientering. Det er lagt inn nytt utviklingstiltak om ferjeavløysing.
Nasjonale ansvarsområde	Rassikring som nasjonalt ansvarsområde. Vi må sette ned ein felles innsats for mest mogeleg rassikringsmidlar til vegnettet i Sogn og Fjordane. Arbeide for å auke den nasjonale rassikringspotten.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	For næringslivet er det heilt avgjerande å ha eit godt og stabilt flytilbod til fornuftige prisar for å kunne vere konkurransedyktige med næringslivet i andre deler av landet. Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at ein legg til rette for å vidareutvikle rutetilbodet på dei 4 flyplassane i Sogn og Fjordane og at det skal vere FOT ruter på alle rutene på alle flyplassane. Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen legg til rette for pilotprosjekt på El-fly til og frå Sogn og Fjordane og at fylkeskommunen arbeider aktivt for at El-fly skal kunne nyttast frå flyplassane i Sogn og Fjordane.	Tatt til orientering. Fylkeskommunen vil jobbe som pådriver mot nasjonale myndigheiter for å sikre eit tilstrekkeleg tilbod med FOT-ruter.
Handlingsprogram	Handlingsplanen må synleggjere sterkare konsekvensar av rassutsett og dårleg vegstandar for næringslivet.	Tatt til orientering. Det er understreke i planen og i dialogen med sentrale styresmakter
Handlingsprogram	Strekningar som er viktige for næringslivet i Sogn: Svelgen - Indrehus (for Elkem Bremanger) Hyen - Storebru med rassikring og møteplassar (for Brødrene Aa) Fv 5724 (for reiselivsbedrifter i Oldedalen)	Tatt til orientering. Svelgen-Indrehus ligg i økonomiplanen, mens det er lagt opp til nokre utbetringar for Hyen-Storebru og fv 5724
Handlingsprogram	Sogn og Fjordane Næringsråd viser til prioriteringar i gjeldande RTP frå Sogn og Fjordane fylkeskommune som vart vedteke i fylkestinget 5.12.2017 og ber om at ein jobbar vidare med å få oppstart og realisert flest mogeleg av desse strekningane/tiltaka i RTP 2022-2033.	Tatt til orientering. Fleire av prosjekta ligg inne i økonomiplanen. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/handlingsprogram

Statens vegvesen		
Fylkesvegnettet	Det er framleis en veg å gå på trafikktryggleik for fylkesvegane, der reduksjonen i drepne og hardt skadde ikkje har vore like stor som på riksveg. SVV set sin lit til at trafikktryggleik kjem tydeleg fram i utgreingar og prioriteringslister	Tatt til orientering. Fylkeskommunen er godt kjent med utfordringane på fylkesvegnettet, og trafikktryggleik er eit satsingsområde. Dette vert

		tydeleggjort i kommande HP for ts.
Fylkesvegnettet	SVV er positive til at fylkeskommunen legg opp til god dialog med kommunane i fylket på TS-området.	Tatt til orientering. Fylkeskommunen har stort fokus på samarbeidet med kommunane innafor feltet.
Fylkesvegnettet	Når fylkesvegar inngår i kommunale og private planar forventar SVV at fylkeskommunen som vegeigar ser til at vegnormalane blir følgde og eventuelle fråvik blir handsama på eige vegnett.	Tatt til orientering. Fråvik blir handsama etter nasjonale retningslinjer.
Fylkesvegnettet	Også innan skredsikring ser det ut som trafikkmengd skal få større betydning ved prioritering av tiltak. Vår vurdering er at Vestland fylkeskommune her startar ein prosess for å endre ein nasjonal fordelingsnøkkel som til no har gitt Vestland svært god utteljing.	Ikkje tatt til følgje. SVV sin modell er etter eige utsegn ikkje ein prioriteringsmodell. Fylkeskommunen har sjølv høve til å prioritere. Kunnskapsgrunnlaget er utelukkande basert på skredpunkt med middels og høg skredfaktor frå SVV si skredsikringsliste. Risikomodellen byggjer på handbok N200 til SVV.
Fylkesvegnettet	I framlegget er det kommentert at ein ikkje skal ha ein eigen vegstandard for Vestland fylke, men at ein skal sjå på moglegheitene for at ein kan utvikle standardiserte fråvik frå N100 som kan sikre meir veg for pengane. Veglova og tilhøyrande forskrifter opnar ikkje for å innføre standardiserte fråvik. Ut frå dette meiner vi at Vestland fylke ikkje kan gjennomføre dei skisserte endringane i fråvikssystemet.	Vestland fylkeskommune er ikkje sams med statens vegvesen i denne tolkinga av vegloven med forskrifter. Forskrift om anlegg av offentleg veg (§3, pkt. 5) gjer kommunane fridom til velgje løysingar tilpassa lokale tilhøve. Det er vidare ein lengre tradisjon med lokale vegnormar i norske kommunar.
Fylkesvegnettet	Vi merkar oss at tiltak for å sikre framkomst på omkøyringsvegar når riksvegar er stengde, blir omtalt i handlingsprogrammet som ei prioritert oppgåve. Det er eit viktig tema. For heile samfunnet er det viktig at både folk og gods kjem fram når det skjer uventa hendingar. Dette er særleg viktig i lys av eit våtare og villare klima.	Tatt til orientering. Omkøyringsvegar er eit av prioriteringskriteriene
Fylkesvegnettet	Statens vegvesen har investert store summar i Nasjonale turistvegar. Turistvegane i Vestland er i hovudsak eigd av fylkeskommunen. Det er gjort avtale mellom Statens vegvesen og dei tidlegare fylkeskommunane om vedlikehald og drift av anlegga langs	Tatt til orientering. Det er naturleg at Nasjonale turistvegar vert omtala i temaplan for

	turistvegane. Det er viktig at fylkeskommunen oppfyller sin del av desse avtalane, og at Nasjonale turistvegar blir omtalt i den varsla temaplanen.	rasteplassar og servicetilbod langs fylkesvegnettet
Mobilitet og kollektivtransport	Statens vegvesen støttar strategien om å prioritere og utvikle kollektivsystemet der folk bur, gjennom å styrke dei store reisestraumane, vidareutvikle stamliner og utvikle eit enklare og meir effektivt linenet.	Tatt til orientering
Nasjonale ansvarsområde	Vi ser i handlingsprogrammet at framtidig tilknytning til ny E39 Stord-Os skal utgreiast. Vi stiller spørsmål om det kan vere behov fleire tilsvarande utgreiingar knytt til andre prosjekt. Ei anna side av veginvesteringane i NTP er at noverande riksvegar kan bli omklassifisert til fylkesvegar når ny veg er på plass. Tek fylkeskommunen høgde for det i sine planar?	Tatt til orientering. Fylkesvegtilknytningar til nye riksvegar og omklassifisering må vurderast i samband med kvart prosjekt.
Nasjonale ansvarsområde	Jernbane og godstransport har fått liten plass i RTP, men er nemnt under overskrifta Nasjonale ansvarsområde. Vi saknar ei tydelegare utgreiing og føringar på korleis ein ynskjer at godshandteringa skal være i fylket, og spesielt i Bergensområdet. Bør sei noko om korleis flytting av godshammen til Ågotnes skal handterast. I det vidare arbeidet med RTP bør ein få oversikt over endringane i godstraumane, og kva for konsekvensar dette får for trafikkmengda og trong for naudsynte tiltak på fylkesvegnettet i og omkring Bergen.	Tatt til følgje. Det er i utviklingstiltak om godstransport i Bergensområdet lagt inn framlegg om å vurdere ein felles strategi for godshandtering
Anna	Vi hadde venta at RTP i større grad omtalte og konkretisert mål og strategiar i andre regionale planar. Vi siktar her spesielt til regional plan for innovasjon og næringsutvikling.	Tatt til orientering. Vi satsar på å sikre næringslivet sine behov i planen gjennom fleire grep.
Anna	Vi oppmodar om ei streng halding når det kjem søknader om uteservering og anna bruk av fortau/gangareal knytt til næringsverksemd.	Ikkje tatt til følgje. Dette er ikkje eit tema i planen, men handsamast i andre prosessar.
Anna	Vår vurdering er at det er gjort eit solid planarbeid. RTP tek nullvisjonen på alvor og har gode mål og strategiar innafor dei områda Statens vegvesen har eit overordna sektoransvar for.	Tatt til orientering
Handlingsprogram	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er eit godt verktøy i trafikkktryggingsarbeidet. Som eksempel kan vi trekke fram tiltak 106 i planen, som seier: «Fylkeskommunene vil igangsette arbeid med sikte på at fylkesvegar med fartsgrense 70 km/t seller høyere skal tilfredstille minstestandarden i NTP med hensyn til utforkøyning». Vi forventar at Vestland fylkeskommune prioriterer dette arbeidet, og føl opp med nødvendige løyvingar.	Tatt til orientering. Må vurderast i dei konkrete prioriteringane i framtidige økonomiplanar/ handlingsprogram
Handlingsprogram	I økonomiplanen fram til 2024 er veginvesteringane i hovudsak prosjekt som var prioritert i dei gamle fylkeskommunane. Det ser ut til at mål og strategiar i RTP i liten grad legg føringar for investeringar dei første åra. Vi reknar med dette endrar seg når meir langsiktige prioriteringslister er klare.	Tatt til orientering.

Handlingsprogram	Vi har omtalt mangelen på langsiktige prioriteringslister i det dokumentet som no ligg føre. I tillegg meiner vi at dokumentet kunne ha vorte tydlegare om det vart nytta grafiske framstillingar som fortel om trendar og utvikling over tid.	Tatt til orientering. Det vert arbeidd med betre oversikt over forfall.
Handlingsprogram	Det er lagt opp til årleg revidering av handlingsprogrammet til RTP i samband med budsjettarbeidet i fylkeskommunen. I dette arbeidet skal ein ha ei aktiv porteføljestyling som inneber at ein kontinuerleg skal vurdere kva for prosjekt som har størst samfunnsnytte. For å kunne ha tilstrekkeleg grunnlag for å vurdere dei ulike prosjekta opp mot kvarandre meiner vi at ein bør sjå på moglegheitene for å utvikle konkrete føringar/kriteria som skal leggest til grunn ved porteføljegjennomgangen. Det er også nemnt årlege samferdslekonferansar der endringane i handlingsprogrammet er eit tema. Vi ventar på ei nærare avklaring kring denne prosessen. I handlingsprogrammet er det ført opp mange utviklingstiltak der det er ønske om at Statens vegvesen skal delta. Vi er i utgangspunktet positive til dette, men vår deltaking må avklarast i kvar einskild sak.	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	Vi er positive til at nullvisjonen blir lagt til grunn for samferdsleplanlegginga i fylkeskommunen og at tiltak for å fremje trafikktryggleiken skal prioriterast. Samtidig saknar vi tydelegare føringar på korleis dette skal sikrast gjennom utvikling av fylkesvegnett og tilbudet for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	Ein generell kommentar til denne strategien er at innsatsen først og fremst skal rettast mot dei mest folketette områda. Dette kan verke som ei litt passiv tilnærming i eit fylke med mykje spreidd busetnad og små lokalsamfunn, men på den andre sida er det klart at alle gode ønskjer ikkje kan oppfyllast samtidig. Då er det bra å ha ei klar oppfatning av kva som skal gjerast først. Vi er positive til at det vert sett opp klare kriteria for prioritering av investeringstiltak, og spesielt at skuleveg skal vektleggast	Tatt til orientering. Delstrategi for born og unge skal sikre tiltak knytt til mjuke trafikantar i heile fylket.
Strategi for mjuke trafikantar	Etter Statens vegvesen si vurdering er kriteria i sykkelstrategien for val av aktuelle prosjekt god. I framlegget til regional transportplan er det vist til at det er viktig å leggje til rette for gange og sykkel i tilknytning til senterstruktur og kollektivsystem. Slik vi vurderer det bør gange og sykkel som ein del av løysinga kome tydlegare fram av plandokumenta.	Ikkje tatt til følgje. Innspelet er vurdert, men det er ikkje aktuelt med endringar
Strategi for mjuke trafikantar	Universell utforming er eit gjennomgripande tema som alltid er aktuelt ved tilrettelegging for mjuke trafikantar. Vi ser at det er fokus på dette i tilknytning til kollektivterminalar. Også i samband med alternativ bruk av gangareal må universell utforming vektleggast.	Tatt til orientering.

Strategi for mjuke trafikantar	Vi oppmodar om ei streng halding når det kjem søknader om uteservering og anna bruk av fortau/gangareal knytt til næringsverksemd. I utgangspunktet må alle tilbod retta mot mjuke trafikantar vere tilpassa alle brukarane. Dette må likevel ikkje hindre etablering av snarveggar som stimulerer til meir gåing for dei fleste.	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	Skuleveg er peikt på som det viktigaste innsatsområdet, noko vi støttar. I stor grad er det fylkesveggar og kommunale veggar som fører fram til skulane. Tilrettelegging for mjuke trafikantar langs fylkesveg er viktig, men det er også viktig å få kommunane med på laget. I RTP blir det bedd om konkrete innspel om kva som er dei viktigaste tiltaka i alle kommunar, og det blir lova tilskotsordningar for etablering av sykkelparkering.	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	Mikromobilitet - Riktig å ønskje desse framkomstmidla velkommen. Dei gåande må likevel prioriterast øvst når ein prioriterer mellom mjuke trafikantar. Det bør ligge gode argument til grunn for å prioritere annleis ved planlegging og bygging av tilbod for mjuke trafikantar.	Tatt til orientering.

Statsforvaltaren		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesvegnettet	Å prioritere oppgradering av eksisterande infrastruktur framfor nybygg er eit viktig grep. Etterslepet på vedlikehald på fylkesvegane er vel dokumentert. Vidare finn vi det positivt at ein utviklar ei modell for prioritering av ras/skred prosjekt, basert på ÅDT og faregrad høgre. Vi merkar oss særleg at under strategiar for fylkesvegnettet, inngår klimatilpassing av vegnettet for å møte framtidig endringar i klima.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Vidare har vi merka oss at det i planen går fram at fylkeskommunen skal følgje det fleiretattelege arbeidet med masseforvaltning. Erfaringar i vårt fylke er at kommunane saman med vegvesenet har handtert dette meir ad hoc-prega og utan ei god nok samordning og planlegging av bruken av denne ressursen. Vi finn det positivt viss fylkeskommunen, som større vegeigar og samordnande organ for kommunane, tar ein aktiv rolle i dette. Handteringa av massar kan, i tillegg til å vere ein ressurs, ha store konsekvensar for natur og miljø.	Tatt til orientering.
Fylkesvegnettet	Vestland skal ha ei økonomiske berekraftig forvaltning av sektoren som gir størst mogleg samfunnsnytte. Vi vil her peike på at med berekning/måling av samfunnsnytte må miljøverdiar inngå. Ein berekraftig samferdslesektor må etter vårt syn ha sikring av natur- og miljøverdiar som sentral premiss. Dette vil vere ein noko høgare ambisjon enn «...ikkje gå unødig ut over miljøverdiar», (jf. RTP s. 46).	Tatt til følgje. Det er omformulert til «så langt som mogleg unngå tap av natur- og miljøverdiar».
Mobilitet og kollektivtransport	Eit sentralt tema som Statsforvaltaren særleg vil peike på når det gjeld å sikre ei framtid med berekraftig mobilitet er meir samordna areal- og transportplanlegging.	Tatt til følgje. Under hovudmålet er det lagt til ein del om areal. I

	Ved offentlig ettersyn av overordna arealplanar i kommunane kring Bergen legg vi difor no særleg vekt på ei meir kompakt by- og tettstadutvikling for å støtte opp om ein berekraftig mobilitet. Revisjon av kommuneplanen for Bergen er eit godt døme på dette. Fylkeskommunen, med sitt ansvar for kollektivtransport bør også ta ein aktiv rolle her for å stø opp under prioriteringa av hovudruter og mindre på flatedekning.	tillegg er RATP for Bergensområdet og Miljøløftet gjeldande føringar. Dette vil også bli tema i ny regional plan for senterstruktur.
Mobilitet og kollektivtransport	Sjøruta Kleppestø - sentrum er viktig kollektivtransportrute mellom Askøy og Bergen som bør oppgraderast med sine konkurransefortrinn framfor bil på strekninga. Med stadig dårlegare framkome på hovudvegnettet mellom Nordhordland og Bergen bør båtuta mellom Alver og Bergen vurderast å oppgraderast då dette kan bli eit attraktivt supplement og gje avlastning på vegnettet mellom Nordhordland og Bergen.	Tatt til orientering. Jf. m.a. handlingsprogrammet om "Utgreiing for tilbodsstandard for mobilitetstilbodet".
Mobilitet og kollektivtransport	Mikromobilitet har no blitt mykje omtalt grunna inntoget av el-sparkeyklar i bylivet. Bruk av elsparkesyklar kan isolert sett gi tidsgevinstar, men har samstundes mange negative effektar knytt til den enkelte brukar og ålmenta elles si ferdsle i byromma. El-sparkeyklar vil venteleg hovudsakeleg erstatte gange og kan såleis få negative verknader for folkehelsa.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Vi finn det elles positivt at ein under strategiar for mobilitet og kollektivtransport m.a. skal prioritere sykkelinfrastruktur for reiser med potensiale for store reisestraumar, og ruter knytt til målpunkt for born og unge.	Tatt til orientering.
Miljøløftet	Vi finn det positivt at Miljøløftet (m/byvekstavtale) har fått omfattande omtale i transportplanen. Områda som inngår i avtalen er den mest folkerike i Vestland og er den delen av fylket som bør ha dei beste tilhøve for ein overgang til meir berekraftig transport, særleg gjennom ei betre samordna areal – og transportplanlegging.	Tatt til orientering.
Miljøløftet	Diverre har tal på syklistar ikkje auka monaleg. Talet på syklande i avtaleområdet ligg framleis langt lågare enn i dei andre avtaleområda i landet. Det er difor framleis stort potensiale for auka bruk av sykkel i Bergen og områda ikring.	Tatt til orientering.
Miljøløftet	Nyare utgreiingar stadfestar at vegprising og restriksjonar på parkering er naudsynte tiltak viss 0- vekstmålet skal oppfyllast over tid i avtaleområdet (jf. RPR). Auka kapasitet på parkering innanfor avtaleområdet harmonerer ikkje med dette. Til dømes vil innfartsparkering, som isolert sett aukar parkeringskapasiteten i systemet, måtte koplast til reduksjon i parkering anna stad. Vi merkar oss (jf. RTP) at effektiviteten til innfartsparkering er relativt låg.	Tatt til orientering.
Finansiering	Vi finn det vidare positivt at fylkeskommunen ser behov for å drøfte bruk av bompengar til drift av kollektivtransporten innanfor avtaleområdet. Fylkeskommunen syner til gode resultat av auka satsing på kollektivtransporten i avtaleområdet. Men dei peikar samstundes på trong for auka midlar for å halde oppe denne satsinga.	Tatt til orientering.
Finansiering	Statsforvaltaren har ved fleire høve overfor Bergen kommune peika på at grunneigarar som får ei verdivekst på sine eigedomar grunna bybaneutbygging bør bidra til	Tatt til orientering.

	finansiering av bybaneutbygginga til bydelane. Vi finn det positivt at fylkeskommunen no vil ha som strategi: «Sikre private bidrag der offentlege kollektivprosjekt gjev stor meirverdi til utbyggjarar og grunneigarar.»	
Finansiering	Vi har elles merka oss at fylkeskommunen er positiv til vidare utgreiing av tekniske og juridiske løysingar for innføring av vegprising. Vegprising kan bli eit (mellombels) alternativ til avlastingsvegar og vere eit effektivt verktøy for betre framkome i rushtida på vegnettet, i og kring byane og tettstadene i fylket, jf. erfaringar frå Bergen med tidsdifferensiert bompengavgift.	Tatt til orientering.

Stord næringsråd		
Generelt	Innleiingsvis meiner me at planen i stor grad tek inn over seg dei utfordringane som Vestland fylke står overfor når det gjeld samferdsle, men samstundes saknar me at RTP tar opp i seg viktige forutsetningar og endringar som er lagt til grunn etter at Nasjonal Transportplan(NTP) vart vedteke i 2021. Dette vil me kommentere nærmare under kvart plantema.	Tatt til orientering.
Biogass	Det er viktig at Vestland fylke ligg langt framme i teknologiutviklinga. Dette handlar om å ta i bruk nye, berekraftige løysingar. Og det handlar ikkje minst om å teste ut ny teknologi i ein heimemarknad for å legge grunnlag for verdiskaping og nye arbeidsplassar i fylket. Kortreist biogass frå Stord vil i løpet av 2021 vera tilgjengeleg som ein del av løysinga for klimautfordringa. Bruk av Biogass som energiberar må likestillast med elektrifisering og hydrogen i anbodsrundar frå det offentlege, slik det også er vedteke i Stortinget. Biogass vert ein viktig fornybar energiberar framover	Ikkje tatt til følge. Planen er i hovudsak teknologinøytral, men i omgrepet lågutsleppsløysingar vil biogass vere relevant.
Fylkesveg	Vedlikehald av fylkesvegnettet er særskild viktig. Auka midlar til fylkesvegar gjennom NTP vil gje større moglegheit for at det også vert plass til nye prosjekt, sjølv om mykje vil handle om vedlikehald og klimautfordringar, som flaum, ras og erosjon. Det vert viktig å sikre omkøyringsvegar så ikkje samfunnet stoppar opp. Mobiliteten for næringslivet i Vestland vil verta enda viktigare det neste tiåret. Me vil sjå nye samarbeidskonstellasjonar på tvers av bransjar og geografi. Konkurransen er internasjonal, og god infrastruktur vert avgjerande viktig for konkurransekrafta.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Nasjonal Transportplan vart vedtatt i Stortinget juni 2021. Vestland og Vestlandet har fått med fleire store prosjekt, og fått på plass viktige mindre prosjekt som bidreg til å	Tatt til orientering.

	løyse mobilitetsutfordringar i regionen vår. RTP som no skal vedtakast må spegle den nye verkelegheita som NTP har opna for, og leggja grunnlaget for ein plan for tilførselsveggar.	
Fylkesveg	Det vert også viktig å sikre god dialog med oppdragsgjevar i større prosjekt, for å leggja til rette for underleverandørar.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Det vært viktig i strategiane for berekraftig mobilitet, å ta næringslivet, og ikkje minst industrien med på laget, slik at ein får ta del i kompetansen som finnes i regionen.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Mobilitet for bynære strøk betyr noko heilt anna enn mobilitet i distriktet/på bygda. Autonome og mindre bussar saman med «Hent meg-løysing» kan verta gode løysingar. Det må verta eit krav at transportørane samhandlar om overgang mellom dei ulike transportformene.	Tatt til orientering. Tema er allereie omtala
Mobilitet og kollektivtransport	Kollektivtransportssystemet må bli betre for Sunnhordlandsruta, og det må lagast berekraftige løysingar tilpassa behovet.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Mykje tydar på at ein del endringar i reisevanar og bruk av heimekontor vil halde fram også i ei framtid utan Covid-19 restriksjonar. Dette vil utfordre kollektivsystemet på fleksibilitet i forhold til billettprising, hyppigheit på ruter og størrelse på reisemateriell. Det vert viktig at kollektivtransport tilbodet vert tilpassa ein ny «normal» og at ny teknologi og fleksible løysingar vert tatt i bruk.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Vurdere om snøggbåten i framtida kan ha anløp på Eldøyane for pendler-trafikken til industrien i regionen.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP
Mobilitet og kollektivtransport	Viktig at ikkje krav om utsleppsfrje ferjer og snøggbåtar undergrev drift og prising av ruter. Når alle ferjer skal vera utsleppsfrje innan 2023 og hurtigbåtar utsleppsfrje innan 2025, er det sær s viktig at nye finansieringsmodellar vert balansert opp mot eit godt rutetilbod	Tatt til orientering.
Finansiering	Ferjeavløysingsprosjekt må avklarar raskere	Tatt til orientering. Det er lagt inn eit utviklingstiltak om ferjeavløysingsprosjekt
Finansiering	Vegprising bør utgreiast og peikast på som løysing for ferjefri E39 (omtala frå RTP)	Tatt til orientering. Dette er omtala i planen.
Nasjonale ansvarsområde	E39 er hovudfartsåra gjennom Vestland, og Hordfast vil løysa hovudutfordringane for mobilitet og tettare bu- og arbeidsregionar i fylket.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	RTP må i forlenginga av at store viktige samferdsleprosjekt er vedtatt for Vestlandet i NTP, ha fokus på verdiskapinga, innovasjonsmoglegheitene og sysselsettinga dei store prosjekta vil gje lokalt og regionalt næringsliv. Med eit næringsliv i omstilling vil bru- og	Tatt til orientering

	vegbygging vera prosjekt kor industrien kan bidra med svært viktig kompetanse. Dette må vera med i planen for tidleg involvering i store prosjekt, for å sikre medverknad og industriomstilling i Vestland.	
Handlingsprogram	Sunnfast som vi bygga felles bu- og arbeidsregion i Sunnhordland, samt fastlandsforbindelse frå Austevoll inn på E39. Dette er viktige ferjeavløysingsprosjekt som må omtalast i RTP, og jobbast fram med sikte på å få realisert prosjekta slik kommunane i Sunnhordland er samd om. Sunnfast- forbindelsen vil binde kommunane i Sunnhordland tettare saman, og redusere reisetida til Bergen for regionen ved at den vert knytt opp mot E39. Viktig at Sunnfast vert utreda.	Tatt til orientering. Fylkeskommunen bistår med å kartleggje ferjeavløysingsmidlar og bompengepotensiale.
Handlingsprogram	Fv 59 til Eldøyane: Forlengje den siste «vegstubben» på Eldøyane. Ny kommunal kai er på plass på Eldøyane, og fylkesvegen må nå heilt fram til området.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/ handlingsprogram

Stryn arbeiderparti		
Fylkesvegnettet	Stryn Arbeidarparti er uroa for konsekvensane av å legge større og avgjerande vekt på ÅDT, samstundes som andre kriterium vert nedprioritert eller fjerna heilt, ved prioritering av tiltak. Konsekvensane vil bli at strekningar med høg ÅDT vil bli prioritert framfor strekningar med høg rasfaktor. Stryn Arbeidarparti forventar at Vestland Fylke legg til grunn SVV sin nasjonale modell ved val av kriterium ved prioritering av rassikringstiltak på fylkesvegnettet.	Tatt til orientering. Risikomodellen baserer seg på ÅDT og skredfare. Begge faktorane vert tillagt vekt
Handlingsprogram	Desse prosjekta prioriterer Stryn Arbeidarparti i Stryn kommune: 1. FV 5724 – Oldedalen. Tunnel mellom Flåten og Gytri (Kroka, Sandvika, Heimefonna) som erstatning for rørtunnel. 2. FV 5723 – Varsling av skred i Merkingsgjølet. 3. FV 60 – Olden – Stryn: Ny Tyvanestunnel og ny Stavenestunnel.	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	Strekninga Loen – Solvik vert føresett gjennomført som planlagt. 1. Samanhengande gang- og sykkelveg Hildastranda – Innvik sentrum. Reguleringsplan klar. 2. Samanhengande gang- og sykkelveg Olden – Loen. Må sjåast i samheng med ny tunnel gjennom Tyvaneset. 3. Gang- og sykkelveg frå Skarsteinkaia til ende eksisterande g/s-veg langs FV 60 i Olden.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Stryn Senterparti

Generelt	Stryn kommune har vi mange strekningar der ein ikkje ferdast verken effektivt eller trygt. Vi har og eit særst stort etterslep på gang- og sykkelveggar som fremjar trygg og miljøvenleg mobilitet og reduserer bilbruk.	Tatt til orientering
Fylkesveg	Vegar må dimensjonast for å takle sommartrafikken, ein kan ikkje her bruke ÅDT. Brannsjefen i Stryn har kome med eit kraftig varsku: utrykkingskøyretøy kjem knapt fram. Slik kan vi ikkje ha det.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Stryn Senterparti tek sterk avstand frå den nye modellen Vestland fylkeskommune har laga for å prioritere skredsikringstiltaka. Tiltaka i Lodalen og Oldedalen er no på langt nær i posisjon, skredsikringstiltaka blir flytta frå dei mest skredutsette områda til meir folkerike område.	Tatt til orientering. Risikomodellen prioriterar ikkje berre strekningar med høgare ÅDT, men er også basert på nedfall/ skredfare.
Handlingsprogram	FV 60: Her vil vi særskilt peike på Tyvanestunnelen og Stavenestunnelen. Dette er kritiske punkt som må finne si løysing. Både 5698, Panoramavegen, 5723 Lodalen og 5724 Oldedalen treng stadvis utviding. 5723 Lodalen og 5724 Oldedalen har stor turisttrafikk. Briksdal har opptil 100 bussar dagleg.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/ handlingsprogram
Handlingsprogram	Skredsikring: Her må ein legge til grunn den nasjonale Behovsliste SVV 2019. Blant tiltaka på topp finn ein der: FV 5723 Lodalen: automatisk varsling, Merkingssjølet. FV 5724 Oldedalen: Fjelltunnel som sikrar Heimefonna, Bukkeskora og Sandvika.	Tatt til orientering. Risikomodellen prioriterar ikkje berre strekningar med høgare ÅDT, men er også basert på nedfall/ skredfare.
Strategi for mjuke trafikantar	Gang- og sykkelveggar: No som Solvik – Loen har fått si løysing er Hildastranda – Innvik sentrum neste på lista. Den må no kome til oppstart snarast råd.	Tatt til orientering. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Trygg Trafikk		
Fylkesvegnettet	Me stør Vestland fylkeskommune si satsing på å stogga forfallet på fylkesvegane, men er samtidig usikre på om noverande planar og nivå for finansiering er tilstrekkeleg for å oppnå målsetjinga.	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	Eit godt utgangspunkt er lista opp gjennom 4.1.4 Strategiar for fylkesvegnettet. Det vil etter vårt syn krevja svært stramme prioriteringar frå Vestland fylkeskommune, og truleg auka statleg støtte for å rusta fylkesvegnettet opp til eit akseptabelt nivå.	Tatt til orientering
Fylkesvegnettet	Etatar med ansvar for trafikktryggleik må delta i dei fylkeskommunale trafikksikringsutvala	Tatt til orientering. Fylkeskommunen følgjer dette opp gjennom veglova §40a.

Miljøløftet	Det vert stilt krav om at trafikktryggleik skal vera tema i areal- og transportplanar, samt byvekstavtalar	Tatt til orientering. TS er eitt av kriteria for porteføljestyring i Miljøløftet.
Generelt	Fylkeskommunen må tilrettelegga for aktivt og målretta samarbeid mellom etatar og organisasjonar. Det må bli stilt krav til at fylka utarbeider regional strategi/plan for trafikktryggleik med god involvering og politisk forankring	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling. Det vert teke sikte på dialog med organisasjonar om prioriteringar.
Generelt	Trafikktryggleik må vere eit hovudmål for regionalt samferdslearbeid	Tatt til orientering. Tryggleik er allereie ein del av hovudmålet.
Generelt	Trafikantretta tiltak for å betre trafikktryggleiken må prioriterast høgare på alle nivå. Godkjenningsordninga «Trafikksikker kommune» bør vidareutviklast med mål om at alle kommunar/ fylkeskommunar vert godkjent	Tatt til orientering. Dette vil bli tema i handlingsprogrammet for trafikktrygging.
Strategi for mjuke trafikantar	For å hindra ein auke i ulukker blant mjuke trafikantar må nye tiltak på veg, infrastruktur, trafikantretta satsing og krav overfor køyretøy høyra naturleg med.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling.
Strategi for mjuke trafikantar	Trygg Trafikk er positive til nyvinninga Strategi for mjuke trafikantar og ser at denne kan bidra til oppfyljing av fleire av temaa skissert ovanfor.	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	Her vert også behovet for tiltak for å skilja gåande og syklande, for slik å sikre tryggleiken til særleg dei mjuke og sårbare trafikantane, trekt fram på ein god måte.	Tatt til orientering.

Vestland bondelag		
Fylkesvegnettet	Vestland Bondelag vil på det sterkaste støtte uttalen frå Landbruksråd Vestland, og sette fokus på dei ekstra kostnadene landbruksnæringa i Vestland har på grunn av vegstandarden i fylket vårt. Uttalen frå Landbruksråd Vestland utdjupar desse synspunkta. Det er ei rekke tiltak som er naudsynt å gjere med fylkesvegnettet, men utbetring av flaskehalsar vil gje ein stor effekt raskt.	Tatt til orientering.

Vestland Ungdomsutval		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesveg	Me har eit punkt som går på ras og trafikksikring. Dette er særst viktig i eit fylke som Vestland. Me treng ein vegpolitikk som basera seg på at alle kan ferdast trygt. Fylket må stå på for å få større overføringar frå staten.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Me ynskjer å belysa at for vår del er det viktig å få fram alle punkta i vårt politiske planprogram. Mange av punkta basera seg på at det skal verta enklare for born og	Tatt til orientering. Dette blir det jobba vidare med.

	unge å nyta seg av kollektivtilboda i fylket. Me ser at miljødelen av planen kan nyta godt av ei god ordning på kollektivtransporten i heile fylket. Det må og leggast til rette for at det skal vera lettare å velja kollektiv transport i skuleskyssen.	
Mobilitet og kollektivtransport	Når det kjem til urban mobilitet vil me dra fram ordningar som bysykkel. Dette er noko me ser at det er gode utsikter for å kunna optimalisera ytterlegare. Med til dømes elektriske bysyklar, fleire bysyklar og eit betre parkeringssystem for kommersielle elektriske sparkesyklar.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Transport på sjø er og viktig for å halda på busetnaden langs kysten. Vestland er eit av dei fremste kystfylka i landet. Me er og verdsleiande på teknologiutvikling. Vestland har moglegheiter til å gå i front, og den moglegheita bør me ikkje la gå i frå oss.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Me hadde og ei von om at planen hadde vore litt mindre Bergens-orientert og heller teke for seg utfordringar knytt til kollektiv og mobilitetsutfordringar i heile fylket	Tatt til orientering. Det er naudsynt å omtale Bergen særskilt i eige kapittel.
Nasjonale ansvarsområde	FOT-rutene er ei viktig samferdsleordning som me vonar fylket tek på alvor. Moglegheitene el-fly gjer oss i framtida kan føra til hyppige avgangar mellom alle dei 6 ulike kommersielle flyplassane i fylke, og såleis revolusjonera korleis ein kjem seg fram i Vestland. Dette vil og kunna opna for meir samhandling mellom unge på tvers av mange av dei største regionane i fylket. For at dette skal kunne gå er det og viktig at Vestland Fylke fortsett på eigarsida i Stord Lufthamn, som i framtida kjem til å kunna spela ei stor rolle i Sunnhordlandsregionen si tilknytning til resten av fylket.	Tatt til orientering. Elfly og FOT-ruter er omtala i planen.

Vik bondelag		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Handlingsprogram	Rassikringstunnell på FV5600 i Vik i Sogn må verta prioritert i kommande periode. Ei sær sarsutsett strekning på heile 6 km langs FV5600 gjer det vanskeleg og lite forutsigbart for landbruksdrift i bygdene i Arnafjorden. Det er mykje trafikk på strekket knytt til drifta av landbruket, og det finnast ikkje omkøyringsveg. For lokal matproduksjon og mattrygghet, rekruttering til landbruket, sysselsetjing i distrikta, og bulyst på mindre stader i Vestland fylke ber me dykk prioritera rassikringstunnell på FV5600 på kommande RTP.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/handlingsprogram

Vik Næringsskipnad		
Fylkesvegnettet	Det blir satsa store summar som etter kvart kjem til å bidra tilbake til storsamfunnet. Alt heng i hop, og trygg og forutsigbar veg er avgjerande for næringslivssatsinga inn i	Tatt til orientering.

	framtida. Det er og avgjerande for rekruttering til desse verksemdene, generasjonsskifte i landbruket og for bulyst i desse bygdene.	
Handlingsprogram	FV 5600 frå Vik til Arnafjord er ein veg med uvanleg mange rasfarlege punkt – ein samanhengande strekning på 6 km treng rassikring i form av tunnel - punktvis sikring vil ikkje løysa problemet.	Tatt til orientering.

Viken fylkeskommune		
Generelt	I strategien pekes det på utfordringer i arbeid med å nå målene, men målkonflikter er i liten grad beskrevet. Refleksjoner rundt flere mulige målkonflikter og synergier kan være nyttig for å finne frem til de rette delstrategiene.	Tatt til følge. Målkonflikter er løfta som tema og prioriteringar er tydeleggjort i handlingsprogram.
Nasjonale ansvarsområde	For plantema nasjonale ansvarsområder ønsker vi å understreke nødvendigheten av å involvere nabofylkene i oppfølgingen av strategien for å utvikle dialogen mellom statlige virksomheter, næringslivet, fylkeskommuner og kommuner for å ta hensyn til lokale og regionale interesser inn i planarbeid og prioriteringer av tiltak.	Tatt til orientering. Dette må vurderast i den vidare prosessen
Generelt	Strategi for myke trafikantar beskriver hvilken infrastruktur som skal bygges og behov for holdningssskapende arbeid, mens strategi for bærekraftig mobilitet omtaler hvordan Vestland skal utvikle dette. Det bør komme tydeligere frem hva som er forskjellen mellom disse, og eventuelt viktigheten av å dele dette inn i to separate strategidokumenter.	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	I forslaget til strategi for myke trafikantar er mobiliserende og informative virkemidler spesifikt nevnt, mens andre virkemidler som regulatoriske, økonomiske, teknologisk utvikling og FoU i liten grad er omtalt. En mer helhetlig og systematisk omtale av ulike aktuelle virkemidler bør vurderes.	Tatt til orientering.
Strategi for mjuke trafikantar	Som et premiss for utvikling av gode løsninger og tilrettelegging for myke trafikantar, særskilt i byer og større tettsteder, kan tidlig dialog med andre aktører, blant annet gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging med fordel nevnes.	Tatt til orientering. Innspela blir tatt med vidare i oppfølging av utviklingstiltaka knytt til mjuke trafikantar.
Strategi for mjuke trafikantar	For å redusere kostnadene knyttet til tilrettelegging for myke trafikantar er en rekke punkt listet opp i forslaget til strategi for myke trafikantar. Muligheter for å redusere behovet eller å møte behovet uten investeringstiltak, før mindre og eventuelt større utbyggingstiltak, bør omtales. Løsninger på alle nivå (jf. firetrinnsmetodikken); enkle løsninger, helt nye løsninger og helt nye kombinasjoner av løsninger kan bidra til mer vei for pengene, samtidig som kunnskap om bruk av ny teknologi og erfaringer ved pilotering av løsninger kan også inngå i disse vurderingene.	Tatt til orientering. Innspela blir tatt med vidare i oppfølging av utviklingstiltaka knytt til mjuke trafikantar.

Visit Bergen		
Tema	Innspel	Merknad/Oppfølging
Fylkesveg	Ved utbetring/nybygging av fylkesveg prioriterast viktige vegar for reiselivet	Tatt til orientering
Fylkesveg	Ved utbetring/nybygging av fylkesveg prioriterast viktige tilførselsvegar til/frå riksvegnettet	Tatt til orientering
Mobilitet og kollektivtransport	For at Bergensregionen og Vestland fylke skal oppretthalde si konkurransekraft i framtida treng vi transportkorridorar som binder oss tettare saman med kontinentet.	Tatt til orientering.
Mobilitet og kollektivtransport	Fylkeskommunen som innkjøpar spelar ei sentral rolle i å sørge for utsleppsfri kollektivtransport, då seinast innan 2030. Fylkeskommunen kan ikkje berre vere ein pådrivar, men må vere ein iverksettar.	Tatt til følgje. Endring er av mindre karakter og ikkje presentert i saksframstilling
Mobilitet og kollektivtransport	Visit Bergen har mål om å auke andelen reisanede som reiser internt i og til og frå regionen vår med kollektivtransport. Når ruteproduksjon planleggast må turistane sine behov inkluderast i trafikkanalysene.	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring
Nasjonale ansvarsområde	Jernbanen er viktig for å binde oss saman med kontinentet i sterkare grad.	Tatt til orientering.
Nasjonale ansvarsområde	Fylkeskommunen må vere ein tydeleg forkjempar for at Vestland får ein større del av den nasjonale samferdselsmidlane K5 og Ringeriksbanen er viktige prosjekt å støtte	Tatt til orientering. Innspela stør innhaldet som allereie ligg i planen.
Anna	Utbygging av ladeinfrastruktur i fylket prioriterast	Ikkje tatt til følgje. Innspel er vurdert, men ikkje aktuelt med endring Ladeinfrastruktur vil omtalast i klimaplanen til fylket.

Høyringsinnspel frå privatpersonar og grupper

Anne Lilleaasen (Politikar i Sunnfjord)		
Fylkesveg	Ønsker spesielt å spille inn behov for oppgradering av Fv. 57 mellom Båtevik og Storehaug i Sunnfjord kommune Det hersker ingen tvil om at Fv. 57 fra Båtevik via Saltkjelen til Storehaug er av særdeles dårlig kvalitet og dermed også svært dårlig i et trafiksikkerhetsperspektiv. Statens vegvesen uttalte i sin rapport fra 2011 er vegen øst for Dale mot Storehaug av varierende kvalitet og at den største samf.nytten vil være oppgradert veg med bru over Svesundet. Strekninga har mange utfordringar som er lista opp i brevet.	Tatt til orientering. Vert handsama i prosjektet fv.57 Dale-Storhaug

Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV5386		
Fylkesveg	FV 5386 har for låg standard samanlikna med trafikkmengd i helger og høgtider. Veggen bør få ei heil strekningsvis oppgradering, og ikkje berre punktutbetring. Veggen er ikkje tenleg slik den er no. Me ber difor om at ein ser på prioriteringane i planen på nytt, slik at også vegar i denne kategorien (vegklasse D og E) blir tilført midlar til strekningsvise utbetringar. Det er mykje tømmertransport på strekninga som ikkje kan drifte optimalt pga låg vegstandard. Dei har lagt ved ein rapport dei har fått utarbeidd som tek føre seg standard på strekninga.	Tatt til orientering.

Arbeidsgruppa fv609 Hundsåna v/ Heilevang		
Fylkesveg	Fylkesvegnettet har mange rasutsatte strekningar og vi ser kvart år fleire ulykker knytt til ras. Vi vil presisere viktigheita av å prioritere sikring av desse strekningane i den kommande RTP. Vi meiner rassikring må ha endå høgare prioritet og få ein større del av det samla vegbudsjettet.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	I det faglege grunnlaget for skredsikring til RTP er det gjort ei ny såkalla "faglig tilråding frå prosjektgruppa" som ser ut til å ville overprøve modellen til Statens Vegvesen og vegvesenet si behovsliste. I den "faglige tilrådinga" er Fv.609 Hundsåna-prosjektet blitt forbigått av ein del prosjekt med vesentlig mindre skredfaktor.	Tatt til orientering. SVV sin skredfaktormodell er ikkje eit prioriteringstal. Risikomodellen viser ein annan måte å måle nettopp konkret skredfare, ved å kombinere dei to faktorane ÅDT og skredfrekvens.
Fylkesveg	Nokre fleire moment må inn i vekting av prosjekt: Stenging av veggen, at ein bil har blitt teke av ras, veggen kan rase ut, status for prosjektering og planlegging	Tatt til orientering.

Arnafjorden Bygdeutval		
Fylkesveg	Rassikringsmidlar må i sin heilskap nyttast til rassikring. Dei meiner at ÅDT-talet i det faglege grunnlaget er for lågt, og må oppjusterast til 248. FV5600 mellom Vik og Arnafjorden må få tunnell, då det er einaste løysing sidan det er mange raspunkt på strekket. Satsing på næringsliv og omkøyringsveg må med i vurderingane.	Tatt til orientering.

Botnane og Årebrot grendalag		
Anna	Vestland fylkeskommune har som strategi å utvikle fysisk og digital infrastruktur som sikrar mobilitet og digitale tenester. Botnane og Årebrot treng ein betre veg og breiband/fiber og god mobildekning. Det siste ser no ut til å vere på gang, med fullføring i 2022.	Tatt til orientering. RTP omtalar ikkje breiband/fiber.
Fylkesveg	vi er litt uroa for at det berre er dei regionale som vil verte prioriterte då det her skal lagast «standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak» medan det på dei lokale vegane skal verte «utført punktutbetring og strekningsutbetringar.» I strategiane pkt 4.1.4 vert det lagt opp til at ÅDT (årsdøgntrafikk) skal vere eit tilleggsmoment ved prioritering av utbetring av skredpunkt. Vi vil åtvare mot dette. Vi vil generelt gå mot å trekke inn ÅDT i samband med prioriteringar. Når det gjeld trafikktryggleik må ikkje trafikkmengde telje	Tatt til orientering. Spørsmålet er ikkje om ÅDT skal vere med eller ikkje, men i kor stor grad den skal vektast.
Fylkesveg	Frøysjøvegen (fv 577) må prioriterast for utbetring då vegen har dårleg stand i dag, og det vil gje betre vilkår for næringslivet i bygda.	Tatt til orientering.. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/ handlingsprogram
Fylkesveg	Vi meiner behov for vedlikehald og utbetring bør vere kartlagt på alle typar fylkesvegar i Vestland.	Tatt til orientering. Det vert arbeidd med betre datagrunnlag for forfall.
Handlingsprogram	Vi er i mot utviklingstiltaket «Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet».	Ikkje tatt til følgje

Bygstad Utvikling		
Fylkesveg	Mange potensielle tilflyttere ytrer skepsis til den dårlige fylkesvegen. Om utbedring ikkje skjer gjennom Bygstad er Bygstad utvikling redd for at skole, barnehage og nærbutikker vil stå i fare å bli lagt ned innen et 10 års perspektiv.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	For nærmiljørådet Bygstad utvikling er det svært viktig med utbedring av FV 57 mellom Dale og Storehaug via Bygstad.	Tatt til orientering. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/ handlingsprogram
Mobilitet og kollektivtransport	I mangel av offentlig kommunikasjon er det vanskelig å ta seg til arbeid, skole og aktiviteter uten bil, så i distriktene må ta innover oss at bilen som fremkomstmiddel er kommet for å bli til nye løysningar kan i vareta dagens utfordringer.	Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbodet skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP

Eirik Svensson		
<p>Mobilitet og kollektivtransport</p>	<p>Kollektivtilbudet kring Osterfjorden for pendlarar til Bergen er i dag dårleg, spesielt for bebuarar nord på Osterøysida. Å reise kollektivt til ein arbeidsplass i Bergen er tilnærma umogleg for dei aller fleste. Kvifor er det viktig med pendlerreisande? Noko av det som gjer Noreg unikt er at me bur spredt, og om ein ønskjer å behalde det slik må det tilretteleggjast særleg for pendlerreiser, då fleire arbeider på kontor og mange kontorarbeidsplassar klyngar seg saman i byområda. Det bur allereie i dag ei rekkje pendlarar nord på Osterøy, i tillegg høyrer me på det jamne at det er viktig å utvida bu- og arbeidsmarknader, jamfør argumenta frå tilhengarane av Hordfast-kolossen. Då bør me så aller visst starta med nærområda våre framfor å byggja kolossale monument til fleire titals milliardar.</p> <p>Gjennom å utvide snøggbåtruta til Knarvik med anløp i Fotlandsvåg og Bjørsvik vil ein lage ei direkte rute til Bergen som vil spare betydeleg med tid. Om ein nyttar reisetida med snøggbåten Knarvik – Bergen som mal for reisetid vil ein truleg kunne komme ned til 50 minuttar reisetid frå Fotlandsvåg til Bergen, inkludert ekstraanløpa. Dette er ei tid som er konkurransedyktig med bilen, og vil kunne utfordra privatbilismen.</p> <p>Ved å oppretta ei snøggbåtline vil fylket kunna nytta bussane som materuter til snøggbåten frå omliggande områder som Hosanger - Tyssebotn på Osterøysida, og Eikangervåg – Vikanes på Ostereidetsida. Då kan reisande frå Osterfjord-området som skal reise til Bergen ta snøggbåten direkte i staden for å ta «mjølkeruta».</p> <p>Dersom fylkeskommunen ser dette innspelet som eit prosjekt med uklar samfunnsnytte er det mogleg å etablere løysinga som eit prøveprosjekt undervegs i RTP-perioden. Det er også mogleg å etablere bestillingsløysingar for reisande slik at båten ikkje treng å gå i periodar kor det ikkje er bestillingar. Dette vil spare fylkeskommunen for driftsutgifter om tilbodet ikkje vert brukt.</p> <p>Blant meireffektar av slike tilbod kan me sjå til sårt tiltrengt vekst i lokalsamfunna. Bygdene treng tilflytting av folk frå alle samfunnslag for å kunne overleve over tid. Ved å etablere tilbod for dei som arbeider i Bergen vil det være mogleg for fleire som ynskjer å busetje seg utafør byen å gjere det. Det har aldri vore so mange som flyttar ut frå byane som i pandemiåret, då er det viktig at samfunnet utviklar tilbod til dei som ønsker å busetja seg utafør byane. Til samanlikning kan me vise til bustadsprisane og attraktiviteten i Nordstrand-området i Oslo, kor det går snøggbåt.</p> <p>I byvekstavtalane vert det lagt til grunn for vekst i trafikken at denne auka skal takast med kollektiv eller sykkel. Eit argument for å ta pendlartrafikken med båt er at det er lettare å transportere med seg sykkel på snøggbåt enn med buss. Det vil derfor kunna verta ei auke i sykkelbruken i sentrum av Bergen. Av dei som pendlar med bil i dag er det truleg få som set frå seg bilen undervegs i reisa for å byte transportmiddel.</p>	<p>Tatt til orientering. Planlegging og utvikling av rutetilbudet skjer gjennom egne prosessar, og inngår såleis ikkje i RTP.</p> <p>Når det gjeld sykkel om bord i båt så jobbar fylkeskommunen med dette gjennom andre prosessar enn RTP.</p>

Handlingsprogram	<p>Fv 567 Fotlandsvåg - Tyssebotn har atfor mykje hol og treng ny asfalt på heile strekket. Det er krevande når det berre blir fylt asfalt i gropene. Vegen må også knyttast opp til fv341 og fv569. Det vil knyte saman Osterøy og Nordhordland på ein ny måte, og gje ny omkøyringsveg ved ras på E39 Romarheim.</p> <p>Vegen er eit lappeteippe av dimensjonar. Bebuarane mellom Fotlandsvåg og Tyssebotn fortener betre, det gjer også næringslivet</p>	Tatt til orientering.. Må vurderast i framtidige økonomiplanar/ handlingsprogram
------------------	---	--

Foreldregrupper for Trygg veg fv5724 Olden – Briksdal		
Generelt	Støtter hovudmålet, då det nettopp er trygggleik som er hovudutfordringa for den rasutsette vegen vi i Oldedalen i fleire ti-år har jobba for å få sikra.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Foreldregruppa er ikkje i tvil om at Statens Vegvesen sin behovsrapport frå 2019, med dei felles nasjonale kriterier for rassikringsbehov intakt, må ligge tyngst il grunn for dei politiske vurderingane og prioriteringane. Foreldregruppa stiller seg difor uforståande til utfallet av rapporten Risikoanalyse frå 2021. Med nye kriterier som ikkje følger dei nasjonale kriterier for utmåling av rassikringsbehov, hamnar fonnene og vegstrekken som er beskrive over, og som i Staten vegvesen sine rapporter utgjer landets mest rasfarlege, - langt nede på lista, knapt merkbar.	Tatt til orientering. Skredfarefaktor F2 er den faktoren i SVV sin modell som konkret omhandlar frekvens og størrelse på nedfall.
Fylkesveg	Om vegen er skuleveg bør også vere med i vurderinga.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Då er rassikring og vegstandard, og trygge forhold for dei oppveksande generasjonar, lokalbefolkning og alle reisande, - heilt avgjerande for at vi saman skal legge til rette for at ei bygd som Oldedalen kan leve i beste velgåande vidare.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Fv 5724 er ikkje trygg og sikra før heile vegstrekken Olden-Briksdal er sikra	Tatt til orientering.

Heggjabygda grendalag		
Fylkesveg	Sikre brei nok veg til dagens næring- og nytte- køyretøy, samt sikring med autovern på utsette stadar.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Sikre djupe vegggrøfter ved å legge grøftene i rør og fyller att.	Tatt til orientering.
Fylkesveg	1. Rassikring fv 5744 Fossebakken - Navelsaker. Navelsakerstranda er den mest rasutsette vegstrekninga i landet.	Tatt til orientering.

Henrik Otnes		
Fylkesveg	Strekninga Kjøde - Sandvik, fv 620 må få ei oppgradering å bli breiare, eventuelt få på plass ordentlige møtepunkt. Per no må både privatbilar og tungtransport inn på private vegar for å kunne passere kvarandre. Kraftig trafikkauke i 2020 og 2021 har gjort situasjonen uholdbar. Det finnast heller ikkje nokon plass for store køyretøy å snu på strekninga.	Tatt til orientering..
Fylkesveg	Han vil stenge av sin private veg før neste turistsesong for å unngå slitasje på privat veg. Har sendt med bilder og video.	Tatt til orientering

Hjelle Krins Utviklingslag		
Fylkesveg	1. Rassikring fv 5744 Fossebakken - Navelsaker. Navelsakerstranda er den mest rasutsette vegstrekninga i landet. Innbyggjarane her har rett til trygg og god veg! Vi har ingen å miste!	Tatt til orientering. Innspel inneheld relevant informasjon, men ikkje aktuelt med endring.
Fylkesveg	2. Sikre brei nok veg til dagens næring- og nytte- køyretøy, samt sikring med autovern på utsette stadar.	Tatt til orientering
Fylkesveg	3. Sikre djupe vegggrøfter ved å legge grøftene i rør og fyller att.	Tatt til orientering
Fylkesveg	4. 60 grense til Nor bru på fv. 663 og behov for veglys då vegen er nytta som skuleveg.	Tatt til orientering. Innspel inneheld relevant informasjon, men ikkje aktuelt med endring. Innspel vert ført opp på behovsliste og vurdert opp mot måloppnåing ved rulleringar av handlingsprogram.

Oldedalen utviklingslag		
Fylkesveg	Fylkesvegnettet har mange rasutsatte strekningar og vi ser kvart år fleire ulykker knytt til ras. Vi vil presisere viktigeita av å prioritere sikring av desse strekningane i den kommande RTP. Vi meiner rassikring må ha endå høgare prioritet og få ein større del av det samla vegbudsjettet. Nokre fleire moment må inn i vektning av prosjekt: Stenging av vegen, at ein bil har blitt teke av ras, vegen kan rase ut, status for prosjektering og planlegging	Tatt til orientering.
Fylkesveg	I det faglege grunnlaget for skredsikring til RTP er det gjort ei ny såkalla "faglig tilråding frå prosjektgruppa" som ser ut til å ville overprøve modellen til Statens Vegvesen og	Tatt til orientering. SVV sin skredfaktormodell er ikkje eit prioriteringstal.

	vegvesenet si behovsliste. I den "faglige tilrådinga" er Fv.609 Hundsåna-prosjektet blitt forbigått av ein del prosjekt med vesentlig mindre skredfaktor.	Skredfaktormodellen er ein måte å rekne skredfare på. Risikomodellen viser ein annan måte å måle nettopp konkret skredfare, ved å kombinere dei to faktorane som er mest knytt til trafikken under og sjølv nedfallet, ÅDT og skredfrekvens. Spørsmålet blir dermed kva ein skal legge vekt på.
Handlingsprogram	Vil ha prioritert Oldedalsvegen, fv5724.	Tatt til orientering. Det er vist to ulike modeller for skredsikring. Fylkestinget skal gjere endeleg prioritering av prosjekt.

Tove Skrede og Frede Thorsheim		
Fylkesveg	Dersom det ikkje er midlar eller vilje til å bygge vegen som ein trygg veg for alle, må konklusjonen vere at vegen ikkje kan byggast i det heile. Tida for å anlegge veg utan omsyn til gåande, syklistar og høve til å bruke kollektivtrafikken trygt, var ute før årtusenskiftet. Vil fylkeskommunen legge inn trafiksikringstiltak som er rimelege eller nær kostnadsfrie, og ikkje krev omarbeiding av planane?	Tatt til orientering. Spørsmål er også svart ut i eige brev.
Fylkesveg	Fv 560 - Vi meiner det er ein grunnleggande feil i planarbeidet at det ikkje frå starten av var tatt med omsyn til bebuarar og mjuke trafikantar. Det er godkjend reguleringsplan for ny veg vest for Krossleitet, som del av Kolltveit-Austefjorden. Det må vere betre bruk av midlane å kome i gong med denne parsellen. Vil fylkeskommunen vurdere å stanse arbeida med utbetring av punkt på Fv 560, og heller forsere arbeidet med ny veg?	Tatt til orientering.
Fylkesveg	At Kolltveit – Austefjorden framleis ikke er prioritert, blir opplevd som eit løftebrot av folk i søre Fjell og i Sund. Vil fylkeskommunen no gjere sitt, òg i Regional transportplan, til at denne delen av fylket får tilfredstillande infrastruktur for næringsliv og innbyggjarar?	Tatt til orientering.
Fylkesveg	Vi har Fv 560 heilt innpå oss, med støyplage, trafikkfåre og umogeleg tilkomst til eigen eigedom. Vi kan ikkje sjå på at offentlege midlar blir brukte til å gjennomføre arbeid som til dei gradar er fortidas løysingar, til forverring av bu- og livstilhøve. Vi meiner at tiltaket bryt med ein grunnleggande menneskerett; retten til å kunne bevege seg fritt i samfunnet. Vi kan ikkje godta at det planlagte arbeidet blir utført slik det skissert, og spør igjen kva fylkeskommunen vil gjere for å innrette utbetningsarbeidet slik at det blir tatt omsyn til mjuke trafikantar.	Tatt til orientering.

