

Handlingsprogram

REGIONAL TRANSPORTPLAN VESTLAND 2022 - 2033

Vestland fylkeskommune

Innhold

1. Innleiing.....	2
1.1. Om handlingsprogrammet.....	2
1.2. Faglege grunnlag og delstrategiar	2
1.2.1. Kunnskapsgrunnlag	2
1.2.2. Fagleg grunnlag skredsikring	2
1.2.3. Fagleg grunnlag tunneloppgradering.....	2
1.2.4. Fagleg grunnlag bru, ferjekai og hurtigbåtkai.....	3
1.2.5. Kartlegging av miljø-, service-, og reiselivstiltak	3
1.2.6. Avtaleverket til Miljøløftet.....	3
1.2.7. Verknader av teknologiske endringar i samferdselssektoren i Vestland fylke	3
1.2.8. Strategi for mjuke trafikantar	4
1.2.9. Overføring av flyruter omfatta av forplikingar til offentleg tenesteyting (FOT)	4
1.2.10. Skreddarsydde transporttilbod og utvida skuleskyssordning	4
1.2.11. Kollektivtransport på sjø, inkludert rapport om konsept	4
1.2.13. Analyse av transportbehov i et post-korona perspektiv	4
1.2.14. Byutgreiing 2021	4
1.2.15. Rapport: Inntekspotensial i innfartsparkering.....	4
1.3. Andre faglege grunnlag som er under arbeid	5
1.3.1. Strekningsvise utgreiingar	5
1.3.2. Forfallskartlegging.....	5
1.3.3. Meir veg for pengane	5
1.4. Andre faglege grunnlag.....	5
1.4.1. Nasjonal transportplan	6
1.5. Forholdet mellom budsjettprosessen og handlingsprogrammet	6
2. Strategisk del	8
2.1. Prioriteringar innan fylkesveggar	8
2.2. Prioriteringar innan mobilitet og kollektivtransport	9
2.3. Prioriteringar innan Miljøløftet.....	9
3. Investeringsprogrammet	10
4. Utviklingstiltak	11
4.1. Sektorovergripande utviklingstiltak.....	11
4.2. Utviklingstiltak for fylkesveg.....	12
4.3. Utviklingstiltak for kollektivtransport og mobilitet	19
4.4. Utviklingstiltak for Miljøløftet	26
4.5. Utviklingstiltak for finansiering.....	30
4.6. Utviklingstiltak for Nasjonal ansvarsområde	32

1. Innleiing

1.1. Om handlingsprogrammet

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

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

Fyrste års handlingsprogram er utarbeidd som ein del av den regionale planen, og er ein del av same høyringsprosess. Handlingsprogrammet vert vedtatt samstundes som Regional transportplan (RTP).

Sektoren disponerer store ressursar, og det er behov for å vurdere løpande gjennomføring av planen. Det blir difor teke sikte på å rullere handlingsprogrammet årleg. Ambisjonen er at handlingsprogrammet skal gje eit samla oversyn over tiltak og arbeid med å utvikle samferdselssektoren i Vestland i planperioden, med eit særleg fokus på dei fylkeskommunale tenesteområda. Det blir teke sikte på at handlingsprogrammet skal rullerast første gong av Fylkestinget i juni 2022.

1.2. Faglege grunnlag og delstrategiar

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

Dei faglege grunnlaga finn de her: [Regional transportplan \(RTP\) - Vestland fylkeskommune](#)

1.2.1. Kunnskapsgrunnlag

Det er utarbeidd eit eige kunnskapsgrunnlag med nøkkeltal for samferdselssektoren som skal bli løpande oppdatert.

1.2.2. Fagleg grunnlag skredsikring

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

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

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

1.2.3. Fagleg grunnlag tunneloppgradering

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

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

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

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

1.2.4. Fagleg grunnlag bru, ferjekai og hurtigbåtkai

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

For bru er det sett følgjande prioriteringskriterium

- Skadeprioritet 9 -16 B (bereeve), V (vedlikehald) eller T (Trafikksikkerheit), jf. handbok V441 Bruinspeksjon.
- Fare for brot i veglenker
- Årsdøgntrafikk

For ferjekai er det sett følgjande prioriteringskriterium

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

For landareal på ferjekai er det sett følgjande prioriteringskriterium:

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

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

1.2.5. Kartlegging av miljø-, service-, og reiselivstiltak

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

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

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

1.2.6. Avtaleverket til Miljøløftet

Miljøløftet er samarbeidet om bompengepakken og byvekstavtalen for Bergensområdet, og er eit samarbeid mellom staten, dei fem kommunane Bergen, Askøy, Bjørnafjorden, Alver og Øygarden, og Vestland fylkeskommune. Målet for Miljøløftet er at all auke i persontransport skal takast med kollektivtrafikk, sykkel og gange, omtala som nullvekstmålet. Byvekstavtalen fastslår at løysingar som veljast må sikre betre mobilitet totalt sett, særleg ved å leggje til rette for attraktive alternativ til privatbil, samt betre framkome for næringstransporten. Miljøløftet har eigne årlege handlingsprogram som vert vedteke av alle avtalepartane.

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

1.2.7. Verknader av teknologiske endringar i samferdselssektoren i Vestland fylke

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

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

1.2.8. Strategi for mjuke trafikantar

Strategi for mjuke trafikantar er fylkeskommunen sitt strategiske dokument for korleis vi skal jobbe for å nå målet om at fleire skal velje å gå eller sykle i fylket. Satsinga vil bli sentrert rundt sentrumsområde og viktige målpunkt i heile fylket. Barn og unge har eit særleg fokus i strategidokumentet. Strategien gir føringar for kva tiltak som bør satsast på, og korleis prioritere mellom strekingar som manglar tilrettelegging.

1.2.9. Overføring av flyruter omfatta av forpliktingar til offentleg tenesteyting (FOT)

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

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

1.2.10. Skreddarsydde transporttilbod og utvida skuleskyssordning

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

1.2.11. Kollektivtransport på sjø, inkludert rapport om konsept

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

1.2.12. Framkometiltak for kollektiv i Bergen

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

1.2.13. Analyse av transportbehov i et post-korona perspektiv

For å finne ut om korona vil påverka reisevanane i Bergensområdet også på lengre sikt, har Vestland fylkeskommune fått utarbeidd ein rapport som ser på *areal- og transportplanlegging i eit post-korona perspektiv*. Følgjande problemstillingar vart lagt til grunn for undersøkinga:

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

1.2.14. Byutgreiing 2021

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

1.2.15. Rapport: Inntektspotensial i innfartsparkering

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

1.3. Andre faglege grunnlag som er under arbeid

Det vert arbeida med andre faglege grunnlag som ikkje er ferdigstilt til høyringa. Dei vil vere sentrale ved seinare rulleringar av regional transportplan. Dei er også omtala som utviklingstiltak.

1.3.1. Strekningsvise utgreiingar

Det vert utarbeidd strekningsvise utgreiingar for utvalde strekningar på fylkesvegnettet.

Strekningane som er vald er i funksjonsklasse B og er viktige regionale samband i fylket.

Utgreiingane skal utvidast med fleire strekningar.

Dei strekningsvise utgreiingane blir eit oppdatert og kartbasert oversyn over utfordringane på dei viktigaste fylkesvegane. Tilstanden på vegstrekningane er varierende. Utfordringane langs strekningane er ulike, men dei har og nokre fellestrekk. Mykje av det overordna vegnettet har for smal og svingete veg sett opp mot funksjon og trafikkmengd. Andre store utfordringar er skredfarlege strekningar, bratte stigningar og manglande tilbod til mjuke trafikantar gjennom tettbygd strom. Nokre strekningar har gamle tunellar eller bruer som ikkje held dagens krav til bredde og høgde, nokre av desse konstruksjonane er og i dårleg teknisk stand. Denne utgreiinga ser på dei samla utfordringane på heile vegstrekninga.

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

Dei strekningsvise utgreiinga som det vert arbeidd no med som fagleg grunnlag, er følgjande:

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

1.3.2. Forfallskartlegging

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

Det vert sett av ei råde i NTP på totalt 4,7 mrd. kr i første seksårsperiode, og 10,7 mrd. kr i andre seksårsperiode til fylkesvegar fordelt mellom fylkeskommunane etter storleiken på vedlikehaldsetterslepet. Strekningar som bidreg til utvida bo- og arbeidsmarknadsregionar, samt viktige næringsvegar i fylket, skal danne utgangspunkt for prioriteringane.

1.3.3. Meir veg for pengane

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

1.4. Andre faglege grunnlag

Gjennom komande rulleringar av handlingsprogrammet vil dei faglege grunnlaga bli supplert med fleire grunnlag. Dette gjeld drifts- og vedlikehaldsstrategi, handlingsprogram for trafikktryggleik, temaplan for rasteplassar og servicetilbod langs fylkesvegnettet og utgreiing av modulvogntog på fylkesvegane i Vestland.

1.4.1. Nasjonal transportplan

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

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

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

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

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

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

1.5. Forholdet mellom budsjettprosessen og handlingsprogrammet

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

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

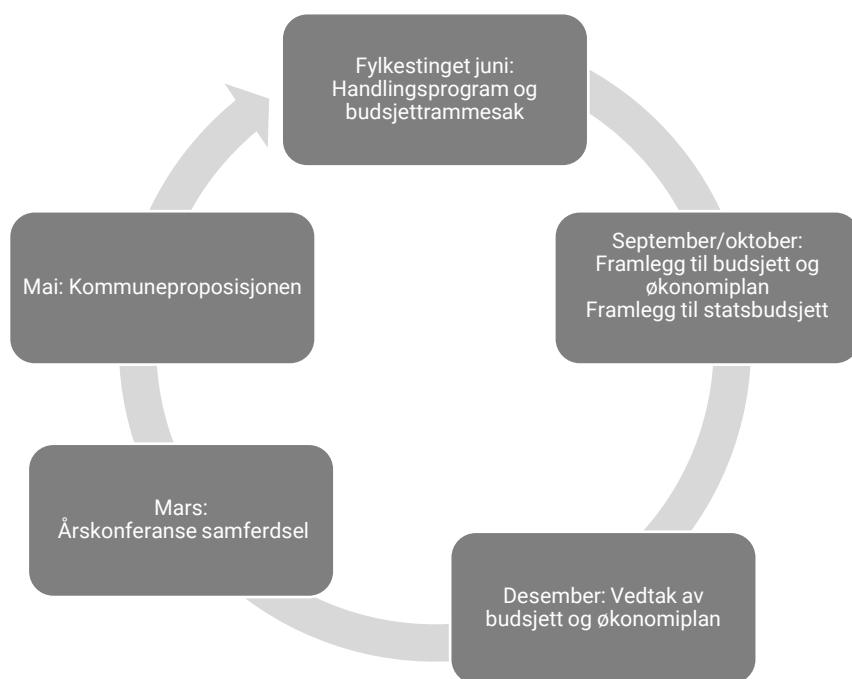
Handlingsprogrammet for Regional transportplan skal leggst fram parallelt med rammesaka i fylkestinget i juni kvart år. Handlingsprogrammet skal gje eit heilskapleg oversyn over behov for ressursar og tiltak for å gjennomføre planen. Det vil også bli oppdatert med nye faglege grunnlag. Dermed er det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

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

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

For å kunne få ein god dialog med kommunar og andre om handlingsprogrammet, vert det foreslått å invitere til ein samferdselskonferanse i løpet av våren kvart år. På denne vert viktige endringar i dei årlege handlingsprogramma lagt fram, og det blir mogleg å spele inn sentrale tiltak i ulike delar av fylket. Ein slik konferanse kan også vere eit forum for samarbeid med dei statlege transportetatane. Det vert ikkje lagt opp til ei høyring av dei årleg rullerande handlingsprogramma.

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



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

2. Strategisk del

Handlingsprogrammet er eit viktig verktøy for langsiktig planlegging av drift, vedlikehald og investeringar innan samferdsel. Det skal vere eit verktøy for å kunne prioritere mellom drift og vedlikehald av eksisterande vegnett på den eine sida, opp mot nybygg og investeringar på den andre sida. Handlingsprogrammet må også avvege tiltak innan kollektivområdet, tiltak for mjuke trafikantar, og for vegføremål.

2.1. Prioriteringar innan fylkesveggar

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

Det vil vere naudsynt å prioritere midlar til vedlikehaldstiltak, fornying og opprusting før fylkesvegmidlar vert brukte til å bygge nye veggar. Det skal særleg leggjast vekt på strekningsvise forsterkingstiltak, og det skal særleg leggjast til grunn utbetningsstandard.

Større investeringstiltak vil som regel måtte krevje tilleggsfinansiering i form av bompengefinansiering, spleiselag, eller ved bruk av rassikringsmidlar. Strekningsvise utbyggingstiltak vil fyrst og fremst vere aktuelt for veggar innan funksjonsklasse B (regionale hovudveggar), men også i ein viss grad til funksjonsklasse C (lokale hovudveggar) med stor trafikk. For vegklasse D (lokale samleveggar) og E (lokale tilkomstveggar), vil det kunne gjerast mindre tiltak for å unngå brot og alvorlege skader på veglenkjer av stor betydning for framkome og trafikktryggleik, og for å unngå akslerande forfall.

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

Det skal takast utgangspunkt i dei prioriteringane som er utarbeidd i dei faglege grunnlaga for ulike vegobjekt som skred, tunnel og bru/kai. Det vil likevel vere aktuelt å kunne avvike frå desse prioriteringane ut i frå ein overordna vurdering av kva for veglenkjer som skal vurderast, og korleis fylkeskommunen kan få mest mogleg veg for pengane.

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

Prosjekt vert vurdert ut frå samfunnsnytte. I samfunnsnytte vil trafikkmengd (ÅDT) vere viktig, saman med verknader for trafikktryggleik og risiko for brot på veglenkjer. Vidare vil konsekvensane for framtidig utvikling av forfall vere viktig. I tillegg skal det vurderast i kva grad tiltak vil ha betydning for andre forhold. Viktige forhold er:

- Å utvikle bu- og arbeidsmarknadsregionar, først og fremst ved å betre regularitet, tryggleik og framkome. Det vil i lita grad vere mogleg å utvide bu- og arbeidsmarknadsregionar gjennom nye vegløyningar som forkortar reisetida.
- Framkome og tryggleik for tungbilar på viktige veggar for næringslivet. Det skal mellom anna vurderast tiltak på veggar som er aktuelle å tilpasse til ferdsel for modulvogntog.
- Tiltak for å sikre naudsynt framkome på omkøyringsveggar for riksveggar som ofte blir stengt grunna ras og andre hendingar.
- Konsekvensar for klimagassutslepp både i ein utbygging- og driftsfase.
- Konsekvensar for natur, miljø, kulturminne, landbruk og landskap.

2.2. Prioriteringar innan mobilitet og kollektivtransport

- Infrastruktur for mjuke trafikantar

I strategi for mjuke trafikantar er det satt opp kriterium for bygging av ny infrastruktur til gåande og syklende. Barn og unge har hovudfokus, og skuleveg i ein radius på 4 km frå skular skal prioriterast. Dersom det er fleire målpunkt for barn og unge nær skulane vil dei få høgare prioritet. I tillegg skal strekningar prioriterast opp dersom befolkningstettleiken er høg langs strekninga. Andre kriterium som kan verke inn på prioriteringa er høgdeskilnad, fartsgrense og trafikkmengd. For alle område kan det også vurderast å bygge infrastruktur dersom tiltaket har høg samfunnsnytte.

- Endring av reisevanar

For å få fleire til å gå, sykle eller nytte kollektivtransport blir det svært viktig å kunne tilby eit heilårsvegnett som opplevast føreseieleg og trygt. Det vert då naudsynt med god drift og vedlikehald av infrastruktur. Det må kombinerast med haldningskampanjar og trafikkopplæring både i barnehage og skule, men også retta mot andre grupper. For å få det til krevst det tett samarbeid mellom vegeigarar.

- Omstilling til nullutslepp

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

- Vidareutvikle mobilitetssystemet

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

- Samarbeid og utnytting av data til utvikling

Vestland har mange utfordringar innan mobilitet, og dersom vi løyser alle utfordringane i Vestland aleine, har vi løyst alle mobilitetsutfordringar i Noreg. Vi kan ikkje gjere det aleine, men vi må heller søke partnerskap og samarbeid med relevante aktørar.

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

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

2.3. Prioriteringar innan Miljøløftet

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

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

prinsipp at fylkesmidlar skal nyttast til tiltak på fylkesveg, eller at vegeigar skal ha stor eigennytte av tiltaket. Det er også eit rekneskapsprinsipp at investeringsmidlar skal nyttast til investering – ikkje til drift.

3. Investeringsprogrammet

I dette høyringsutkastet til RTP er det ikkje utarbeida ein langsiktig investeringsportefølje for fylkesvegnettet. Aktuelle prosjekt er omtala i dei faglege grunnlaga som ledd i arbeidet, samt i [vegprosjektvestland \(fylkesatlas.no\)](https://fylkesatlas.no)

For aktuelle prosjekt viser fylkeskommunen til investeringsprogrammet i budsjett- og økonomiplan for perioden 2021-2024. Budsjett- og økonomiplan for perioden 2021-2024 finn de [HER](#). Prosjekta som er starta opp og vedtekne av Fylkestinget, er bundne prosjekt. Beløpa må likevel bli vurderte i dei årlege handlingsprogramma og i investeringsprogrammet i fylkeskommunen sine årlege budsjett- og økonomiplaner.

For framtidig investeringsprogram skal det byggjast opp ein prioritert prosjektportefølje basert på dei prinsippa som er lagt til grunn i *Strategisk del* i dette handlingsprogrammet. Høyringsrunda til Regional transportplan 2022-2033 sommaren 2021 vil vere eit viktig grunnlag for dette arbeidet. Målet er å byggje opp ein langsiktig prosjektportefølje som gjev tryggleik for kva fylkesvegar som skal prioriterast, kva type tiltak som skal realiserast og når dette vil kunne skje. Samstundes vert det tydelegare kva for vegar og prosjekt som må vente til ein får tilstrekkeleg med økonomiske midlar. Ved å bygge opp ein prosjektreserve vert det enklare å nytte dei årlege tildelte midlane, dersom bundne prosjekt vert mindre enn venta, eller får forseinka framdrift. Det vert i tillegg lettare å velje dei *rette* prosjekta og tiltaka, dersom løyvingane til samferdsel aukar i åra som kjem.

Samstundes skal investeringsprogrammet baserast på porteføljestyling som prinsipp. Det inneber at rekkjefølgja av tiltaka skal vurderast kvart år ut i frå ei samla vurdering av måloppnåing, lønsemd, disponible midlar, kostnader, planstatus, samt kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Dei årlege rulleringane gjer at fylkeskommunen sikrar god fleksibilitet til å omprioritere midlar. Det kan til dømes bli aktuelt dersom prosjekta får høgare kostnader. Det inneber at prosjekt som ligg inne i økonomiplanperioden kan bli utsett eller ikkje bli realisert om prosjekta viser seg å bli langt dyrare eller har ei anna framdrift enn fyrst anteke.

Det blir i tillegg utarbeidd eit handlingsprogram for Miljøløftet, som har eigen prosess for rullering, porteføljestyling og oppdatering. Det er derfor ikkje trong for å detaljere budsjettet for investeringar som del av byvekstavtalen i handlingsprogrammet.

4. Utviklingstiltak

Denne delen omfattar utviklingstiltak som skal følgjast opp som ledd i oppfølginga av RTP. Utviklingstiltak er prosessar, delstrategiar og utgreiingar som bidreg til å utvikle samferdselspolitikken og oppgåveløysinga innan feltet vidare. Utviklingstiltaka vil utgjere eit grunnlag for komande rulleringar av handlingsprogrammet til regional transportplan. Komande handlingsprogram skal også gjere greie for status for arbeidet med utviklingstiltaka, og også innarbeide nye utviklingstiltak.

4.1. Sektorovergripande utviklingstiltak

Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025	
Forankring i strategi i RTP	Vidareføre eit systematisk og samordna trafikktryggingsarbeid i Vestland, med mål om framleis reduksjon i talet på hardt skadde og drepne.
Føremål	Handlingsprogrammet skal: <ul style="list-style-type: none">• vera fylkeskommunen sitt viktigaste verktoy for å utøva ansvaret etter vegtrafikklova §40a. for å tilrå og samordna tiltak for å fremma trafikksikkerheita i fylket.• sjå heile trafikktryggingsarbeidet og verkemidla i samanheng.• identifisera dei mest sentrale utfordringane for trafikktryggleiken• velja innretning for ts-arbeidet og prioritera tiltak/satsingar.• gi føringar for kor og korleis innsatsen med dei fysiske ts-tiltaka skal verta gjennomført, og korleis tilgjengelege midlar skal verta fordelt. Prioritering av dei konkrete fysiske trafikktryggingstiltaka på vegnettet vil bli halde utanfor handlingsprogrammet for ts. Dette vil høyra til RTP sitt handlingsprogram.
Omtale av tiltaket	Fylkeskommunen har ei viktig fagleg og koordinerande ansvar for trafikktryggleiken, forankra i vegtrafikklova §40a. Ts-arbeidet går på tvers av sektorar og forvaltingsnivå. Handlingsprogrammet skal ta i vare heile breidda av tiltak og verkemiddel, med mål om å redusera talet drepne og hardt skadde i vegtrafikken. Dei nasjonale måla for reduksjonar i drepne/hardt skadde krev auka og målretta innsats, samt utvikling av nye tiltak.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Vest politidistrikt. Koordinering opp mot arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2022-2025.
Tidsperiode	Utarbeiding av handlingsprogrammet: 2021. Planperiode 2022-2025.
Budsjett og finansiering	Utarbeiding vert finansiert innanfor eksisterande budsjett. Tiltak og satsingar vert grunnlag for framtidig budsjett og økonomiplan.

4.2. Utviklingstiltak for fylkesveg

Drifts- og vedlikehaldsstrategi	
Forankring i strategi i RTP	Budsjettrammene til løpande drift og vedlikehald skal aukast for å stoppe forfall og redusere vedlikehaldsetterslep. Vegnettet skal tilpassast framtidige klimaendringar
Føremål	<ul style="list-style-type: none">• Strategien skal leggjast til grunn for arbeidet med å stoppe forfallet på fylkesvegnettet.• Strategien skal gje svar på korleis ressursane til drift og vedlikehald kan nyttast på den mest effektive måten.• Strategien skal leggjast til grunn for arbeide med å hente inn att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet.• Strategien skal leggjast til grunn for arbeidet med å etablere eit nytt FDV-system for fylkesvegnettet.
Omtale av tiltaket	Fylkeskommunen skal utarbeide ein heilskapleg Strategi for korleis ein skal løyse oppgåvene knytt til drift og vedlikehald på best mogleg måte, kva føresetnadar som bør ligge til grunn og kva tiltak ein må gjennomføre for å kunne nå måla. Strategien skal svare på korleis ein kan hente inn vedlikehaldsetterslepet og stoppe forfall på fylkesvegnettet.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, andre fylkeskommunar, Statens vegvesen
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Ikkje avklåra, venter på vedtak av NTP 22-33 for å kunne vurdere omfang i 2022. Tentativ budsjett for 2021 er 2,3 millionar kroner. Budsjett for 2022 vert å kome attende til i samband med rulleringa av økonomiplanen.

Temaplan for rasteplassar og servicetilbod langs fylkesvegnettet

Forankring i strategi i RTP	Legge til rette for å betre konkurransevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
Føremål	Lage temaplan for rasteplass og servicetilbod langs fylkesvegnettet i Vestland.
Omtale av tiltaket	Vestland fylkeskommune må fastsetje kva for kriteria som skal ligge til grunn for plassering og utforming av rasteplassar og for utfartsparkering. I dag er det mange små rasteplassar for personbilar mens det er få store plassar for buss/store køyretøy ,og få plassar med toalettfasilitetar. Rasteplassstilbod på fylkesveg må sjåast saman med tilbod på riksvog, tilbod på ferjekai/ferje og kommersielle tilbod. Forslaget må innehalde nedlegging av eksisterande rasteplassar, utviding/opprusting av plassar og rasteplass på ny stad. Temaplanen vil også vurdere utfartsparkering ved særleg populære turmål.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), Statens vegvesen, aktuelle kommunar, private næringsaktørar
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Utgreiing av lågutsleppsløysingar på fylkesvegområdet	
Forankring i strategi i RTP	Tiltaket er innarbeidd under strategi 2.1 i Utviklingsplan for Vestland: Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp innan 2030 og strategi 2.3 Vestland skal bidra til å nå klima- og miljømåla gjennom offentlege innkjøp Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald av veginfrastrukturen
Føremål	Redusere klimagassutsleppa knytt til fylkesvegane ved å utgreie aktuelle tiltak for lågutsleppsløysingar for heile fylkesveglivløpet.
Omtale av tiltaket	Utgreiinga må dekkje både drift og vedlikehald og investeringar av fylkesvegnettet. Dette omfattar krav til låg- og nullutsleppsløysingar i veganlegg, bruk av låg- og nullutsleppskøyretøy hjå driftsentreprenørar og bruk av meir klima- og miljøvenlege materialar. Økonomiske konsekvensar av krav og moglegheiter for ekstern prosjektfinansiering inngår i utgreiinga.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, andre vegeigarar og organisasjonar innan drifts- og anleggsbransjen
Tidsperiode	2021-2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Framtidig tilknytning til E39 Stord - Os	
Forankring i strategi i RTP	Utføre strekningsvise standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak på veier med funksjonsklasse B
Føremål	Avklare framtidige moglegheiter for fylkesvegtilknytning til E39 for Austevoll og Kvinnherad
Omtale av tiltaket	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-Skjersholmene. 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.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), Statens vegvesen, Stord, Kvinnherad, Tysnes og Austevoll kommune
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Vidareutvikling av strekningsvise utgreiingar

Forankring i strategi i RTP	Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal leggast til grunn for prioritering av vedlikehald, utbetring, fornying og standard på vegdrifta.
Føremål	Beskrive ruter, og kartleggje tilstand og utbetningsbehov på prioriterte vegstrekningar som grunnlag for framtidige tiltak.
Omtale av tiltaket	Strekningsvise utgreiingar for 8 strekningar er under arbeid. Dette arbeidet skal fullførast og utvidast til fleire strekningar avhengig av kapasitet både til planlegging og gjennomføring av tiltak.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, aktuelle kommunar, Statens vegvesen
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Viktig vegar for næringslivet

Forankring i strategi i RTP	Legge til rette for å betre konkurransevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
Føremål	Få oversyn over kva for vegar som er viktige for næringslivet for å kunne få eit meir effektivt og framtidretta transportnett for næringslivet.
Omtale av tiltaket	Det er starta eit arbeid med å kartlegge viktige vegar for næringslivet basert på aktuell informasjon frå eksisterande datakjelder. I tillegg til analysen blir det nytta kunnskap om næringslivet og kva transport dei ulike næringane genererer. Dette skal danne grunnlag for prioritering av tiltak som er viktige for næringstransporten.
Prosjekteigar og deltakarar	Prosjekteigar: Vestland fylkeskommune, godsneringa, næringslivet sine organisasjonar
Tidsperiode	2021
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet

Forankring i strategi i RTP	Avklare eigarskapen til vegnettet mellom forvaltningsnivåa i Vestland
Føremål	Delar av fylkesvegnettet har ikkje ein regional funksjon i dag, og bør bli vurdert vurderast omklassifisert til kommunal veg. Det er også behov avklare ansvarsforhold særleg knytt til gang- og sykkelnettet i Bergen for å vurdere omklassifisering mellom kommunale vegar, fylkesveg og riksveg.
Omtale av tiltaket	Kartleggje kva for vegar som bør omklassifiserast til kommunal veg i heile fylket, og avklare ansvarsdeling for vegnettet i Bergen
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), andre kommunar
Tidsperiode	2021- 2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Evaluering av rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser	
Forankring i strategi i RTP	Vidareføre det systematiske trafikkiksikringsarbeidet med målsetning om framleis reduksjon av tal på skadde og drepne
Føremål	Vurdere behov for å revidere rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser
Omtale av tiltaket	Fylkesutvalet slutta seg til rammeplan for avkøyrslar og dispensasjonar for byggegrenser i mars 2021. Føremålet med rammeplanen er å ta omsyn til trafikktryggleik i behandling av saker om avkøyrslar og dispensasjonar frå byggegrenser langs fylkesvegnettet i Vestland. Det vart gjort vedtak om at planen skal evaluerast 1. halvår 2023.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar)
Tidsperiode	2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Bruk av aluminium og anna materiell i brubygging	
Forankring i strategi i RTP	Vestland skal utvikle og ta i bruk nye tekniske løysingar som aukar trafikktryggleik og reduserer kostnader
Føremål	Avklare om bruer i andre materiale som til dømes aluminium og kompositt kan krevje mindre vedlikehald, lågare livssyklus kostnader og mindre klimagassutslepp enn tradisjonelle bruer.
Omtale av tiltaket	Utarbeide ein moglegheitsstudie for nye materialar i brubygging.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, andre fylkeskommunar, Statens vegvesen
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Utviklingsarbeid og ITS	
Forankring i strategi i RTP	Vestland skal utvikle og ta i bruk nye tekniske løysingar som aukar trafikktryggleik og reduserer kostnader
Føremål	Vestland fylkeskommune skal kunne ta i bruk ny teknologi på ein måte som fremjar betre oppgåveløysing, mindre klimagassutslepp og lågare kostnader
Omtale av tiltaket	Ny teknologi kan mogleggjere både betre oppgåveløysing, reduserte kostnader og redusert påverknad på ytre miljø. Fylkeskommunen skal ta stilling til korleis ein skal ta i bruk ny teknologi. Det skal utarbeidast ein strategi for kva for område som skal prioriterast, kva for område fylkeskommunen skal prioritere og organisering av arbeidet. Denne strategien må koordinerast med nasjonal IKT-strategi
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, FOU-miljø og aktuelle bedrifter og kommunar. Statens vegvesen.
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

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

Drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur	
Forankring i strategi i RTP	Sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyling og meir effektiv prosjektutforming
Føremål	Finne løysingar som forenkler og forbetrar drifta og vedlikehaldet av gang- og sykkelinfrastruktur
Omtale av tiltaket	<p>Eit av dei viktigaste tiltaka for å redusere ulykker med mjuke trafikantar er å betre drift og vedlikehaldet av gang- og sykkelinfrastruktur. Dette vil vera særst viktig for å nå 0-visjonen samstundes som talet på gåande og syklande skal auke. Det vil difor vere behov for auka midlar til drift og vedlikehald. Men for å nytte midlane best mogleg ynskjer me å gå breitt ut og vurdere kva som kan gjerast for å forbetre og forenkle drifta og vedlikehaldet av gang- og sykkelinfrastruktur.</p> <p>Arbeidet kan til dømes omfatte omklassifisering av gs-vegnett for å få naturlege ruter å drifte, sjå på infrastrukturløysingar som er gunstige å drifte/vedlikehalde, vurdering av oppbygging og krav i driftskontraktane, og vurdering av hensiktsmessig driftsutstyr.</p>
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), kommunane i Vestland.
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

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

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

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

4.3. Utviklingstiltak for kollektivtransport og mobilitet

Digitale kundeflater og tenesteplattform for mobilitetssystemet i Vestland	
Forankring i RTP	Mobilitetstenestane skal vere tilgjengeleg, enkle å bruke og tilrettelagt for alle, med god integrasjon mellom dei ulike transportformene
Føremål	Førebu innføring av Mobility-As-A-Service (MaaS), med heilskaplege digitale flater mot dei reisande, god datafangst og -handsaming og digital tenesteplattform for å integrere nye/fleire mobilitetstenester.
Omtale av tiltaket	For å kunne innovere og skalere opp nye tenestetilbod i mobilitetssystemet må ein digital infrastruktur på plass. I det ligg fleire delprosjekt. Mellom anna utvikling og investering i heilskaplege digitale kundeflater, styrke kundeservice med digitale prosessar og sjølvbeteningsløysingar, vidareutvikling av datavarehus, etablere ein digital tenesteplattform for å integrere nye/fleire mobilitetstenester og klargjere for tenester frå andre aktørar, såkalla 3. part. Tiltaket inneber både investeringar og utvikling/utgreiing.
Prosjekteigar og deltakarar	Skyss
Tidsperiode	2022-2024
Budsjett og finansiering	Tenestekjøp, lisensar, skytenester, andre kostnader: 74,4 MNOK

Plan for innføring av nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten	
Forankring i RTP	Kollektivtenestene skal verte bygd og drifta på ein berekraftig måte
Føremål	Etablere overordna plan for innføring nullutsleppsløysingar og sikre finansiering til gjennomføring
Omtale av tiltaket	Tiltaket omfattar å utarbeide og forankre langsiktige planar for innføring av nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten. Planen skal gjelde for alle typar transportmiddel i fylket – for buss, drosje, båt, ferje og fly. Arbeidet skal avdekke framtidige kostnads- og finansieringsbehov, inklusive internt ressursbehov, for å realisere planen. Vidare skal det gjerast ei utgreiing av korleis offentlege stønadsordningar kan nyttast i innføringa av nullutsleppsteknologi, eller korleis stønadsordningar bør innrettast.
Prosjekteigar og deltakarar	Skyss
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjettet til Vestland fylkeskommune

Utgreiing av prinsipp for tilbodsstandard for mobilitetstilbodet	
Forankring i RTP	Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov
Føremål	Etablere tilbodsstandard som rettesnor for nivået på mobilitetstilbodet i ulike marknader.
Omtale av tiltaket	Det er nødvendig med ei systematisk tilnærming til mobilitetstilbodet for å sikre gode prioriteringar. Til grunn for utviklinga skal det bli etablert ein tilbodsstandard for mobilitetstilbodet – som ei rettesnor for kva type tilbod ein ser som tenlege i ulike områder, omfanget av tilbodet og handtering av nye tenester. Arbeidet skal også omfatte retningslinjer for rolledeling mellom ulike driftsartar (eks. buss/båt). Standarden skal inkludere korleis berekraft skal vurderast ved ulike tilbod. Videre skal arbeidet utgreie korleis fleksible bestillingsløyser og nye teknologiar skal vurderast opp mot tradisjonelle løyser.
Prosjekteigar og deltakarar	Skyss
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Utgreiing og planlegging for mobilitetspunkt i Vestland	
Forankring i RTP	Teknologi skal nyttast til å løyse den reisande sine behov på ein effektiv måte Mobilitetstenestene skal vere tilgjengelege, enkle å bruke og tilrettelagt for alle, med god integrasjon mellom dei ulike transportformene
Føremål	Auka innsikt og erfaring med mobilitetspunkt med digital og fysisk infrastruktur som gir trygge og enkle overgangar mellom ulike former for transportmiddel
Omtale av tiltaket	Kollektivnettet og infrastrukturen kring bytte- og knutepunkt må utviklast med tanke på å integrere fleire ulike mobilitetstenester for meir saumlause reiser. Mobilitetspunkt er ein stad for bytter mellom til dømes buss, sparkesykkel, delingsbil, drosje eller andre transportmiddel. Ulike former for mobilitetspunkt er under utprøving eller er etablert i Norge og internasjonalt. Tiltaket bør organiserast som eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen, utvalde kommunar, statens vegvesen og FoU-miljø.
Prosjekteigar og deltakarar	Fylkeskommunen, Skyss, utvalde kommunar, Statens vegvesen og FoU-miljø
Tidsperiode	2022 - 2025
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Innføring av fleksible bestillingsbaserte tilbud	
Forankring i RTP	<p>Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov</p> <p>Teknologi skal nyttast til å løyse den reisande sine behov på ein effektiv måte</p> <p>Mobilitetstenestene skal vere tilgjengelege, enkle å bruke og tilrettelagt for alle, med god integrasjon mellom dei ulike transportformene</p>
Føremål	Tilrettelegging for innføring av bestillingsbaserte, fleksible transporttenester i fleire områder i fylket, tilpassa ulike etterspurnadsbehov.
Omtale av tiltaket	<p>For å kunne innføre ny fleksible bestillingsbaserte transporttilbod som integrert del av kollektivtilbodet er det behov for å greie ut og etablere retningslinjer og rammer for denne type tenester. Det er mellom anna behov for å vurdere problemstillingar knytt til kompetanse og ressursar, prising av tenestene, finansiering av tilbodet, kontraktsmessige forhold og val av teknologi.</p> <p>For å skape innsikt og læring er det parallelt behov for å teste ut ulike former for bestillingstransport, i samarbeid med kommunar og andre relevante aktørar. Det er ønskeleg å gjennomføre pilotar for "first and last mile" transport, aldersvenleg transport, transporttilbod i tynt busette område og tilbod retta mot aktivitetar knytt til born og unge.</p>
Prosjekteigar og deltakarar	Skyss i samarbeid med kommunar, FoU-miljø og leverandørar
Tidsperiode	2022-2024
Budsjett og finansiering	Innovasjonsmidlar i drift

Kartlegge behov for utbetringar på hurtigbåtkaiar	
Forankring i RTP	Ved haldeplassoppgraderingar skal enkle bytte, universell utforming, tilkomst og trafikktryggleik prioriterast
Føremål	Utarbeide oversikt over behov for utbetringar på hurtigbåtkaiene som vert nytta av hurtigbåtrutene i Vestland.
Omtale av tiltaket	<p>Det er varierende standard på hurtigbåtkaiene. Det er behov for ein systematisk gjennomgang av alle kaiene og identifisere behov for utbetringar.</p> <p>Tiltaket må skissere aktuelle finansieringsmodellar, prioritering av tiltaket opp mot andre tiltak og tidsplan.</p>
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune og aktuelle kaiengarar.
Tidsperiode	2021-2023
Budsjett og finansiering	Utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Regionale flyruter etter 2028	
Forankring i strategi i RTP	Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov Kollektivtenestene skal verte bygd og drifta på ein berekraftig måte
Føremål	Sikre utvikling og innovasjon knytt til dei regionale flyrutene
Omtale av tiltaket	Fram mot anskaffing av ny kontrakt for dei regionale flyrutene med oppstart 2028 må ein utgreie og forankre planar og finansiering for mellom anna følgande: <ul style="list-style-type: none"> • Framtidig tenleg rutestruktur; vurdere korleis midlane som i dag vert nytta til regionale flyruter skal gi best mogleg regional vekst og utvikling. • Korleis setje avtrykk som eit foregangsfylke innan utsleppsfri luftfart, med t.d. pilot-ruter for fyrste fase av elektrifiserte fly. • Kontraktsform og ansvarsfordeling mellom oppdragsgjevar og operatør, mellom anna med tanke på mogleg integrasjon av salskanalar, informasjon og profilering av materiell. Særleg vert dette relevant når fylkeskommunen vil ha ein tydeleg grøn profil, der ein er i front i elektrifiseringa av luftfarten.
Prosjekteigar og deltakarar	Skyss
Tidsperiode	2023-2025
Budsjett og finansiering	Tiltaket forutset auka driftsmidlar på Skyss sitt budsjett

Utgreiing - Hurtigbåtkai Hardbakke	
Forankring i RTP	Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gje kundane eit godt tilbod.
Føremål	Greie ut korleis ny hurtigbåtkai på Hardbakke kan realiserast.
Omtale av tiltaket	Det er opna for å gå vidare med eit prosjekt med ny hurtigbåtkai på Hardbakke. Eit slikt prosjekt må utviklast saman med Solund kommune og evt. andre interessentar. Spørsmål knytt til endra seglingsmønster må skje i dialog med aktuelle kommunar. Det må konkretiserast aktuelle løysingar med kostnadsoverslag. Utgreiinga skal gje grunnlag for prioriteringar i komande fylkeskommunale budsjettprosessar.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune og aktuelle kommunar. I tillegg vil andre relevante aktørar som t.d. kystverket bli involvert.
Tidsperiode	2023
Budsjett og finansiering	Utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Utarbeide prioritert liste over tiltak på kollektivinfrastruktur	
Forankring i RTP	Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gje kundane eit godt tilbod.
Føremål	Identifisere, prioritere og realisere aktuelle infrastrukturtiltak knytt til kollektivsystemet i og utanfor miljøløftet.
Omtale av tiltaket	Det er behov for ein systematisk gjennomgang av kollektivinfrastrukturen i Vestland. Trafikktrygging, universell utforming, framkometiltak og gode kollektivknutepunkt er blant dei viktigaste momenta. Utarbeide ei prioritert liste med aktuelle utbetningspunkt med kostnadsoverslag som kan nyttast i budsjettprosess.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune gjennom kollektivgruppene i og utanfor miljøløftet der Satens vegvesen også deltek.
Tidsperiode	2022 - 2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

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

Utgreiing av behov for bussanlegg i Vestland utanom Bergensområdet	
Forankring i RTP	Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gje kundane eit godt tilbod.
Føremål	Etablere prinsipp og plan for kvar fylkeskommunen som oppdragsgjevar i busskontraktar skal stille bussanlegg til rådighet for operatørane.
Omtale av tiltaket	<p>I Bergensområdet har fylkeskommunen kjøpt og etablert bussanlegg for å sikre kritisk driftsinfrastruktur og god konkurranse om kontraktane i område med press på areala. I resten av fylket er det i hovudsak operatør som vinn anbodskonkurransen som må finne egna anlegg. Vi ser i aukande grad at areal til dagens anlegg blir utfordra av sentrumsutvikling. Arbeidet skal vurdere om fylkeskommunen skal ta større ansvar for å sørge for bussanlegg, og i så fall kvar dette er aktuelt.</p> <p>Med bussanlegg meiner ein oppstilling om natta, oppmøtestad og fasilitetar for sjåfør, funksjonar som vask, verkstad og kontor. Fasilitetar for kunde inngår ikkje i bussanlegg. Det vil vere behov for å vurdere korleis ein kan skilje bussanlegg-funksjonane frå knutepunktsfunksjonen for dei reisande, for å oppnå god arealbruk.</p>
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune
Tidsperiode	2022-2023
Budsjett og finansiering	Utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjettet til Vestland fylkeskommune

Kartlegging av viktige kollektivknutepunkt og oppgraderingsbehov utanom Bergensområdet	
Forankring i RTP	Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gje kundane eit godt tilbod.
Føremål	<p>Ved knutepunkt og haldeplassoppgraderingar skal enkle bytte, universell utforming, tilkomst og trafikktryggleik prioriterast.</p> <p>Utarbeide kartlegging av dei viktige knutepunkta i fylket utanom Bergensområdet, og prioritere behov for oppgradering eller etablering.</p>
Omtale av tiltaket	<p>For å sikre eit samanhengande og attraktivt kollektivtilbod i gode knutepunkt viktig infrastruktur. Arbeidet inneber ei kartlegging av kva som er dei strategisk viktige knutepunkta for samheng i hovudlinjenettet i fylket, og kvar det er behov for tiltak for å sikre at ein har riktige og velfungerande knutepunkt for dei reisande og for trafikkavviklinga.</p> <p>I omgrepet knutepunkt legg ein infrastruktur for å legge til rette for korrespondanse og bytte mellom transportmiddel, funksjonar som venterom for dei reisande, sjåførtoalett ol. Forsking og aktuelle forskingsbaserte rettleiarar for knute- og byttepunkt skal leggest til grunn.</p>
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune
Tidsperiode	2022-2023

Etablere eit samarbeidsforum for sykkel og gange	
Forankring i strategi i RTP	Gjennom dialog og samarbeid med kommunar skal vi sette fokus på behova til mjuke trafikantar
Føremål	Kunnskaps- og erfaringsutveksling mellom fylkeskommunen og kommunane i fylket.
Omtale av tiltaket	Tiltaket er i oppstartsfasen, og alle kommunane vil få tilbod om å delta i nettverket. Det vil bli jobba med struktur og innhald i nettverket ut over året.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), kommunane i Vestland.
Tidsperiode	2021
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Plan for haldningsskapande arbeid	
Forankring i strategi i RTP	Haldningsskapande arbeid for å få fleire til å gå, sykle eller nytte kollektivtransport skal fremjast og prioriterast
Føremål	Sikre at kampanjar vert retta mot viktige målgrupper.
Omtale av tiltaket	Det er ynskjeleg å utarbeide ein plan for å få oversikt over kva haldningsskapande arbeid som vert gjennomført i fylket retta mot mobilitet, og for å vurdere kva kampanjar ein bør prioritere.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), kommunane i Vestland, Trygg Trafikk med fleire.
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

4.4. Utviklingstiltak for Miljøløftet

Utarbeide finansieringsplan for Bybanen til Åsane med tilhørende sykkelanlegg	
Forankring i strategi i RTP	Styrke miljøvenlege transportformer
Føremål	Sikre ein snarleg finansieringsplan for Bybanen til Åsane med tilhørende sykkelanlegg. Eit høgt statleg bidrag vil kunne bidra til at bompengar i større grad kan nyttast som trafikkregulerande verkemiddel, og ikkje som ei rein finansieringskjelde.
Omtale av tiltaket	Bybanen BT5 til Åsane er framleis ikkje sikra finansiering. NTP som no er på høyring opnar for ei 50% statleg finansiering, alternativt 66% dersom ein ny avtale kjem på plass. Fylkeskommunen vil i samarbeid med partane i Miljøløftet, og særleg opp mot nasjonale vegstyresmakter, synleggjera behovet for ei snarleg avklaring og eit sterkt statleg bidrag til Bybanen BT5 til Åsane med tilhørende sykkelanlegg. Det er også viktig å sikra seg at gjeldande byvekstavtale og bompengeprop. (S 11 2017-2018) ikkje er til hinder for ei 66% statleg finansiering av BT5, og at ein kan sikra finansiering av prosjektet uavhengig av reforhandling av byvekstavtalen.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune i samarbeid med partane i Miljøløftet.
Tidsperiode	2022
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

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

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

Fornyning og omstrukturering av bussanlegg i Bergensområdet

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

Sykkelpotensiale-modell

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

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

4.5. Utviklingstiltak for finansiering

Nye bompengepakkar på Haugalandet	
Forankring i strategi i RTP	Ved lokale ønsker om utbygging av infrastruktur som ikkje lar seg finansiere via andre budsjett og der det er eit finansieringsgrunnlag, skal brukarfinansiering inngå i finansieringa
Føremål	Utbetring av fylkesvegnettet i Sveio og Etne kommunar
Omtale av tiltaket	Avklare moglegheita for å finansiere strekningsvise prosjekt på E39, E134 og fv 47 gjennom Haugalandet
Prosjekteigar og deltakarar	Rogaland fylkeskommune (prosjekteigar), Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen, kommunane på Haugalandet
Tidsperiode	2021-2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Meir veg for pengane	
Forankring i strategi i RTP	Sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyling og meir effektiv prosjektutforming
Føremål	Det er eit nasjonalt mål og satsingsområde at vi skal få meir veg for pengane. Som vegeigar er dette også svært viktig for fylkeskommunen.
Omtale av tiltaket	<p>Utgreiinga skal vurdere forenkla løysingar og ein kritisk gjennomgang av kva som er god nok vegstandard for heile fylkesvegnettet. Utgreiinga skal avklare fylkeskommunane sitt handlingsrom innanfor vegnormalane.</p> <p>Vidare skal det vurderast kva som er rett kontrakts- og entreprisereformer for ulike prosjekt. I vurderingane vil eventuelle gevinstar med bruk av forhandling i entreprisekontraktar og tideleg involvering av entreprenørar vere sentralt. Vidare blir det sett på moglegheitene for ta i bruk nye kontrakts- og entreprisereformer i høvelege prosjekt som tidleg involvering av entreprenørar.</p> <p>Vurderingar kring prinsipp for utbygging av infrastruktur for mjuke trafikantar som reduserer investeringskostnadane skal også inkluderast.</p>
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune INV
Tidsperiode	2021-2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Meir gang- og sykkelinfrastruktur for pengane	
Forankring i strategi i RTP	Sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyling og meir effektiv prosjektutforming
Føremål	Finne løysingar innanfor dagens regelverk som gjer at ein får bygd meir gang- og sykkelinfrastruktur for pengane.
Omtale av tiltaket	Det er utarbeidd eit forprosjektet «Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur», utført av Multiconsult i november 2020. Her er det peikt på ei rekke punkt for å redusere kostnadane knytt til tilrettelegging for mjuke trafikantar. Det vert arbeida vidare med dette, og utarbeida prinsipp for utbygging av infrastruktur for mjuke trafikantar som reduserer investeringskostnadane.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar).
Tidsperiode	2022-2023
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

4.6. Utviklingstiltak for Nasjonal ansvarsområde

Vurdere felles kontaktutval for E39 gjennom Vestland	
Forankring i strategi i RTP	Gjennom innspel i NTP-prosessen og ved arbeid i kontaktutval og interesseorganisasjonar arbeide for at viktige statlege infrastrukturprosjekt blir realiserte.
Føremål	Samordne arbeidet for å fremje utvikling av ferjefri E39 gjennom Vestland med god standard
Omtale av tiltaket	Det er i dag to ulike kontaktutval/samarbeidsutval for E39, gjennom høvesvis tidlegare Hordaland og Sogn og fjordane fylkeskommunar. Det skal avklarast om det er meir føremålstenleg med eit felles kontaktutval for å kunne arbeide for heile korridoren gjennom Vestland.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune (prosjekteigar), kommunane langsetter strekninga, sentrale organisasjonar for arbeids- og næringslivet
Tidsperiode	2021
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Avklare framtidig samarbeidsformer med Statens vegvesen for riksvegprosjekt	
Forankring i strategi i RTP	Utvikle dialogen mellom statlege verksemder, næringslivet, fylkeskommunar og kommunar for å ta omsyn til lokale og regionale interesser inn i planarbeid og prioriteringar av tiltak
Føremål	Utvikle gode samarbeidsrelasjonar med Statens vegvesen og dei andre transportverksemdene
Omtale av tiltaket	Det er behov for å ha dialog med statlege transportverksemder knytt til regionale og lokale behov i statlege vegprosjekt. Arbeidet med statlege vegprosjekt er endra, med større fokus på porteføljestyling. Vidare skal transportverksemdene utarbeide årlege rullerande handlingsprogram i staden for 4-årige handlingsprogram. Nye veier AS har også fått sin første vegstrekning i Vestland, rv 13. Det må avklarast samarbeidsformer mellom fylkeskommunen og transportverksemdene.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, transportverksemdene
Tidsperiode	2021
Budsjett og finansiering	Mindre utgreiingskostnad innanfor driftsbudsjett til Vestland fylkeskommune

Utgreiing av godstransport i Bergensområdet	
Forankring i strategi i RTP	Leggje til rette for overføring av gods frå veg til bane gjennom god hamneutvikling, effektiv godsdistribusjon, fleire kryssingsspor på jernbanen og avklaring av lokalisering for ny godsterminal for jernbane i Bergensområdet. Leggje til rette for betre framkome og trafikktryggleik for godsnæringa gjennom å fjerne flaskehalsar og andre hindringar på vegnettet.
Føremål	Flyttinga av godshamna frå Dokken til Ågotnes, samt flytting av dei store godsaktørane ut av Nygårdstangen og Dokken vil føre til store endringar i godsdistribusjonen i Bergensområdet. Det er behov for å vurdere kva konsekvensar dette vil få både for vegnettet, for byutvikling og for godsdistribusjonen og kva tiltak dette vil krevje av offentlege aktørar.
Omtale av tiltaket	Utarbeide ei kartlegging av konsekvensane med framlegg til moglege tiltak.
Prosjekteigar og deltakarar	Vestland fylkeskommune, kommunane i byvekstområdet, Statens vegvesen. Prosjekteiga må avklarast i den vidare prosessen.
Tidsperiode	2021-2022
Budsjett og finansiering	Må avklarast

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