

Innhold

1	Innleiing.....	4
1.1	Kva er RTP.....	4
1.2	Korleis skal RTP brukast.....	5
1.2.1	Politisk dokument.....	5
1.2.2	Dialog med kommunar.....	5
1.2.3	Motsegn.....	5
1.2.4	Fråvik.....	5
1.2.5	Veglova.....	5
1.3	Prosess og medverknad.....	6
1.3.1	Ekstern medverknad.....	6
1.3.2	Politisk involvering.....	6
1.3.3	Saksordførar.....	6
2	Hovudmål.....	7
3	Sentrale utviklingstrekk.....	8
3.1	Transportsystemet.....	8
3.2	Demografi.....	8
3.3	Reisevanar og pendlarstraumar.....	9
3.4	Klimagassutslepp knytt til transportsektoren.....	10
3.5	Ulykkesutvikling.....	10
3.6	Teknologisk utvikling.....	11
3.7	Ytre påverknad.....	11
4	Plantema.....	12
4.1	Fylkesvegnettet.....	13
4.1.1	Delmål.....	13
4.1.2	Føringar for arbeidet.....	14
4.1.3	Status og utfordringsbilde.....	15
4.1.4	Strategiar for fylkesvegnettet.....	21
4.2	Mobilitet og kollektivtransport.....	22
4.2.1	Delmål.....	22
4.2.2	Føringar for arbeidet.....	23
4.2.3	Status og utfordringsbilde.....	24
4.2.4	Strategiar for mobilitet og kollektivtransport.....	32
4.3	Miljøløftet.....	33
4.3.1	Delmål.....	33
4.3.2	Viktige føringar.....	34
4.3.3	Status og utfordringsbilde.....	35
4.3.4	Strategiar for Miljøløftet.....	45
4.4	Finansiering.....	46

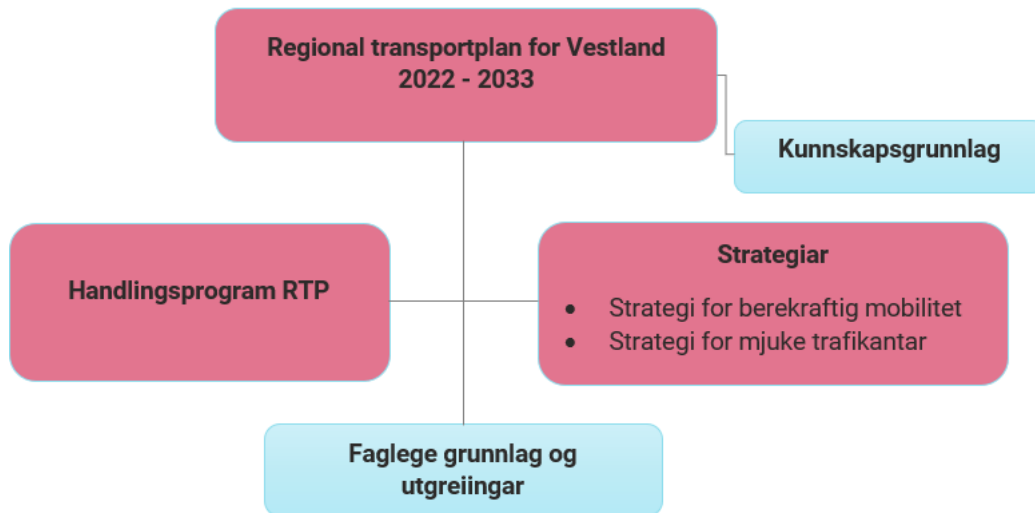
4.4.1	Delmål.....	46
4.4.2	Føringar for arbeidet	46
4.4.3	Status og utfordringsbilde	47
4.4.4	Strategiar for finansiering	53
4.5	Nasjonale ansvarsområde	54
4.5.1	Delmål.....	54
4.5.2	Føringar for arbeidet	54
4.5.3	Status og utfordringsbilde	55
4.5.4	Strategiar for nasjonale ansvarsområde.....	59
5	Økonomiske rammer og prosessar	60

1 Innleiing

1.1 Kva er RTP

Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) er en strategisk plan for samferdselssektoren i Vestland. Planen skal bidra til å sikre heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar.

RTP er forankra i regional planstrategi «Utviklingsplan for Vestland 2020 – 2024». Der står det at planen skal famne om fylkesvegnettet, kollektivtransport, trafikktryggleik, næringstransport og skredsikring.



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

Figur 1 viser oppbygginga til planen. RTP set retning for samferdselsfeltet i Vestland. I hovuddokumentet finn de mål, delmål og strategiar for samferdselsfeltet i Vestland fylke. RTP har ei rekkje vedlegg som samla sett utgjer underlaget for prioriteringane og eit handlingsprogram.

Kunnskapsgrunnlaget er digitalt og ligg på Vestland fylke sine [nettsider](#). Det inneheld fakta om transportsystemet i Vestland, inkludert mellom anna reisevanar, klimagassutslepp, trafikktrygging, kartdata om Vestland og demografiske trekk som påverkar mobiliteten til folk.

Handlingsprogrammet til RTP er eit program for gjennomføring av planen. Her finn ein kriterium for prioriteringar av tiltak, samt utviklingstiltak som det skal arbeidast vidare med i planperioden. Handlingsprogrammet skal rullerast årleg, og vil i seinare rulleringar omtale aktuelle tiltak og framtidig prosjektportefølje.

I samband med RTP er det utarbeidd to sjølvstendige strategiar. Strategiane peikar på vegval, satsingsområde og mål innan sine felt. Strategiane har ikkje egne handlingsprogram, men følgjast opp gjennom tiltak i handlingsprogrammet til RTP.

Faglege grunnlag og utgreiingar er utarbeidd for enkelte område og vegobjekt. Dei synleggjer bakgrunn for dei vala som er tekne og dannar grunnlag for prioriteringsrekkefølger. Alle grunnlagsdokumenta sjåast i samanheng for å sikre måloppnåing. I utgreiingane er det i tillegg henta inn erfaringar frå andre geografiske område og desse er analysert i lys av Vestland sine behov og ønska utvikling.

1.2 Korleis skal RTP brukast

1.2.1 Politisk dokument

RTP skal synleggjere fylkeskommunen sin politikk på samferdselsområdet, og skal nyttast til å sikre ein heilskapleg planlegging og forvaltning.

Vestland fylkeskommune forvaltar og eig fylkesvegnettet i fylket, og er soleis regional vegstyresmakt. Fylkeskommunen har òg ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Det er ei overordna målsetting å skape mest mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til naboar, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser. Nullvisjonen skal ligge til grunn for vårt arbeid.

Vestland fylkeskommune driftar i tillegg kollektivtransporten i fylket, og har fått mandat til å tenke mobilitet i heile reisekjeda. RTP legg føringar for korleis vi skal vidareutvikle heile mobilitetstilbodet og knyte saman ulike transportformer.

1.2.2 Dialog med kommunar

Fylkeskommunen skal vere ein føreseieleg aktør i samfunnsutviklinga. RTP skal danne grunnlag for dialog med kommunane i fylket, for å sikre ei god og føreseieleg samfunnsutvikling i Vestland. Vestland fylkeskommune skal gå i dialog med kommunar om utviklingsprosjekt, med mål om å finne dei beste løysingane for fellesskapet. Fylkeskommunen er ein regional aktør og skal difor ha eit heilskapsblikk på utviklinga i regionen.

I plansaker har fylkeskommunen, som regional vegstyresmakt ansvar for å gje innspel om arealbruk, tryggleik og framkome langs fylkesveg. Ein viktig del av dette er å sikre at fylkesvegnettet vert utforma på ein trafikkssikker måte. Vi har ambisjonar om å vere løysingsorienterte, og vi skal ta omsyn til lokale føresetnadar.

1.2.3 Motsegn

Fylkeskommunen har eit mål om å delta aktivt i planprosessar. I plansaker som vedkjem våre interesser ønsker vi å finne løysingar gjennom samarbeid og dialog. Dersom dette ikkje fører fram, har fylkeskommunen høve til å fremme motsegn til arealplanar som er i strid med mål og retningslinjer i RTP.

1.2.4 Fråvik

Som vegstyresmakt har fylkeskommunen ansvar for at nye tiltak på fylkesvegane er i tråd med gjeldande vegnormalar. Fylkeskommunen er fråviksmynde for nokre delar av regelverket.

1.2.5 Veglova

Fylkeskommunen forvaltar også fylkesvegnettet etter veglova. Gjeldande vegnormalar og forskrifter skal ligge til grunn ved vurdering av enkeltsaker etter veglova, i tillegg til Rammepleanen for avkøyrslar og byggegrensar. Rammepleanen er ikkje juridisk bindande, men ein rettleiar som skal gi ei føreseieleg praksis, tufta på ei overordna vurdering av vegnettet.

1.3 Prosess og medverknad

RTP er utarbeidd av fylkeskommunen, men har hatt stort fokus på medverknad frå andre eksterne aktørar. Vestland fylkeskommune meldte oppstart av planarbeidet samstundes som planprogrammet vart sendt på høyring i mai 2020.

1.3.1 Ekstern medverknad

I februar 2021 inviterte fylkeskommunen til innspelsmøte der det vart invitert breitt for å sikre god forankring av planen. Det vart då gitt høve til å sende skriftlege innspel til fylkeskommunen. Både innspela frå møta, og dei skriftlege innspela har vore med å legge grunnlaget for høyringsutkastet. Tema på desse innspelsmøta var prosess, mål og målstruktur.

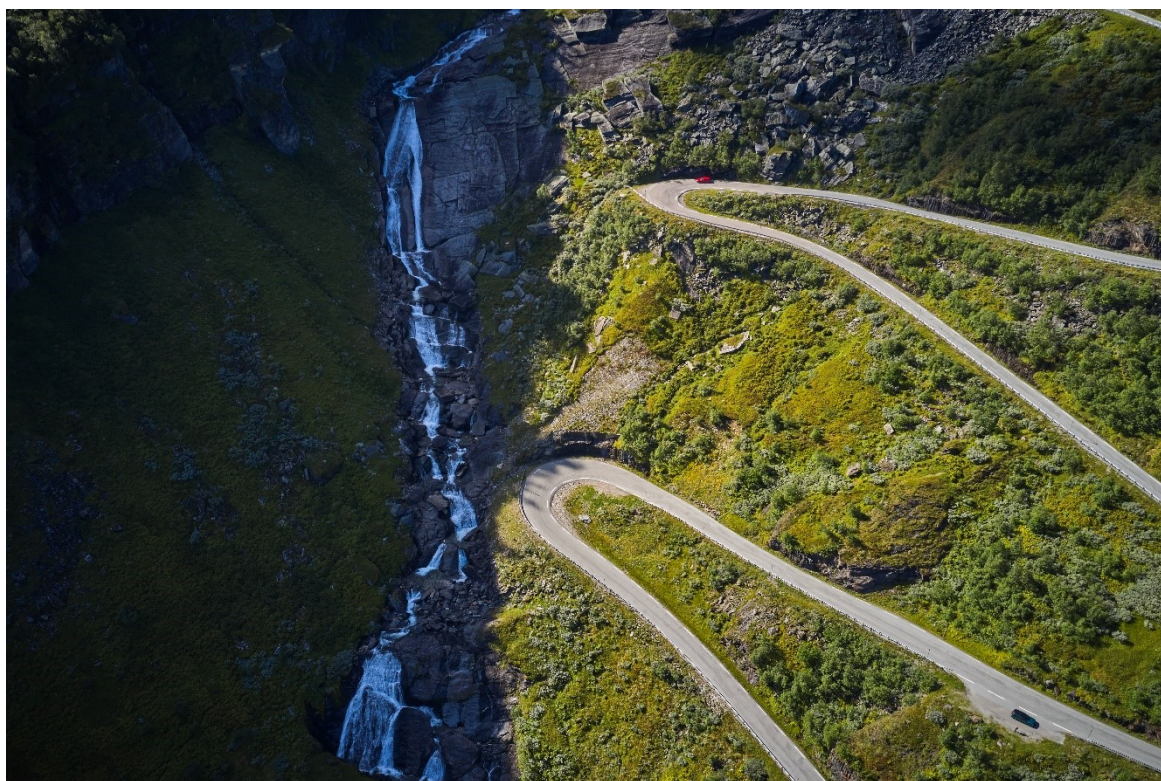
Planen er sendt på høyring sommaren 2021, og det skal gjennomførast høyringsmøte for å få innspel til høyringsutkastet.

1.3.2 Politisk involvering

Gjennom utarbeiding av planen har det blitt lagt fram fleire løypemeldingar for politikarane i Vestland fylke for å sikre politisk forankring og gje tilstrekkeleg rom for politikktutforming undervegs i prosessen. Fylkesutvalet og Hovudutval for samferdsel og mobilitet har hatt ansvaret for å følgje planen. Utvala har fått løypemeldingar og einskildsaker framlagt, der formålet har vore å gi god politisk forankring i arbeidet.

1.3.3 Saksordførar

Saksordførar har hatt ansvaret for å styrke den politiske forankringa til planen. Saksordførar har følgd planarbeidet heile vegen, og presentert enkelte sakar i politiske møte.



Bilde 1: Vikafjellet, foto: Morten Wanvik/VLFK

2 Hovudmål

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

Tryggleik

Til grunn for all samferdselsplanlegging ligg nullvisjonen om at ingen skal bli drepen eller hardt skadd i trafikken. Fylkeskommunen har etter vegtrafikklova §40a. eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafiksikkerheita i fylket. I Noreg og i Vestland har vi hatt ei positiv utvikling over lang tid, men det står framleis att eit viktig arbeid med å sikre dette. I tillegg skal vegar sikrast mot ras, utrasing, flaum og andre naturhendingar. Som ein del av arbeidet er utarbeidd egne faglege grunnlag for korleis vi bør innrette skredsikringsarbeidet.

Effektivitet

Gode forbindingar mellom menneske, varer og tenester er viktig for å sikre næringslivet i Vestland sine interesser og sikre konkurransekrafta. Mykje av næringslivet i Vestland er knytt til ferskvarer, og leveringstid blir då særleg viktig. Samferdselssektoren må difor sikre gode kommunikasjonsmoglegheiter til både inn og utland. Næringslivet sine behov skal vektleggast. I tillegg må vi ha eit effektivt mobilitetssystem for dei kollektive transportmidla for å sikre konkurransekrafta til dei berekraftige transportformene.

Framtidsretta

Eit framtidsretta transportsystem er eit transportsystem som legg til rette for framtidens transport. Med ei rask teknologisk utvikling er det ein fare for feilinvesteringar. Gjennom kvalitetssikringar og gode analyser skal vi jobbe for å finne riktige og framtidsretta løysingar.

Klima- og miljøvenleg mobilitet

Med klima- og miljøvenleg mobilitet meiner vi at fotavtrykket av reisene skal vere lågt eller ikkje-eksisterande. For ulike reiselengder kan det vere behov for ulike transportmiddel men vi skal legge til rette for at det skal vere enkelt å velje eit klima- og miljøvenleg alternativ.

Berekraftig

Omgrepet *berekraftig* kan delast inn i tre dimensjonar; økonomi, miljø og sosial berekraft. Fylkeskommunen står i ein krevjande økonomisk situasjon, og RTP skal legge grunnlag for prioritering av knappe ressursar. Vi må i tillegg ta grep dersom vi skal nå måla i Parisavtalen om å kutte kraftig i utslepp av klimagassar. Gjennom RTP legg fylkeskommunen til rette for at Vestland skal ta sin del av utsleppskutta knytt til samferdselssektoren. Sosial berekraft handlar om at alle skal kunne delta i samfunnet. Ved å legge opp til gode og tilgjengelege reisealternativ skal vi sikre deltaking i samfunnsutvikling og verdiskaping. For alle plantema skal det sikrast at omsynet til menneske med nedsett funksjonsevne eller andre utfordringar, vert ivareteke ved utforming av tilbod, nye anlegg eller vedlikehald av eldre anlegg, slik at sosial berekraft blir reell. Gjennom "Barnas Transportplan"¹ skal ein ha særleg merksemd for born og unge sine behov for tilgjengeleg og trygg mobilitet.

Utviklingsplanen til Vestland, og berekraftsmåla til FN legg føringar på arbeidet med regional transportplan. Det er også ei rekke andre føringar for arbeidet, men desse er særleg trekt fram. RTP skal bidra til å løyse dei utfordringane som er presentert i Utviklingsplanen. Samferdselssektoren er viktig for å sikre både innbyggjarar, næringsliv og samfunnet sin mobilitet.

¹ Barnas Transportplan er ein del av Nasjonal transportplan. I RTP får barn og unge særleg merksemd i plantema Mobilitet og kollektivtransport og i Strategi for mjuke trafikantar.

3 Sentrale utviklingstrekk

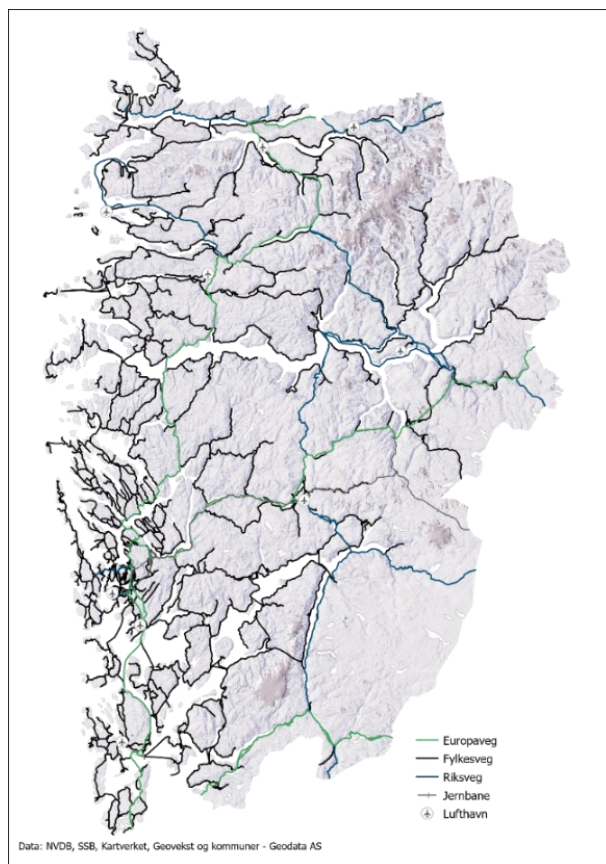
Nokre utviklingstrekk påverkar i stor grad mobiliteten til innbyggjarar, næringsliv og besøkande i fylket. Dette gjeld særleg trendar som fortetting, teknologisk endring, lokalisering av store arbeidsplassar og tilgangen på transportmiddel. I tillegg har pandemien i 2020/2021 fått store konsekvensar for reisevanane, til dømes med meir heimekontor.

3.1 Transportsystemet

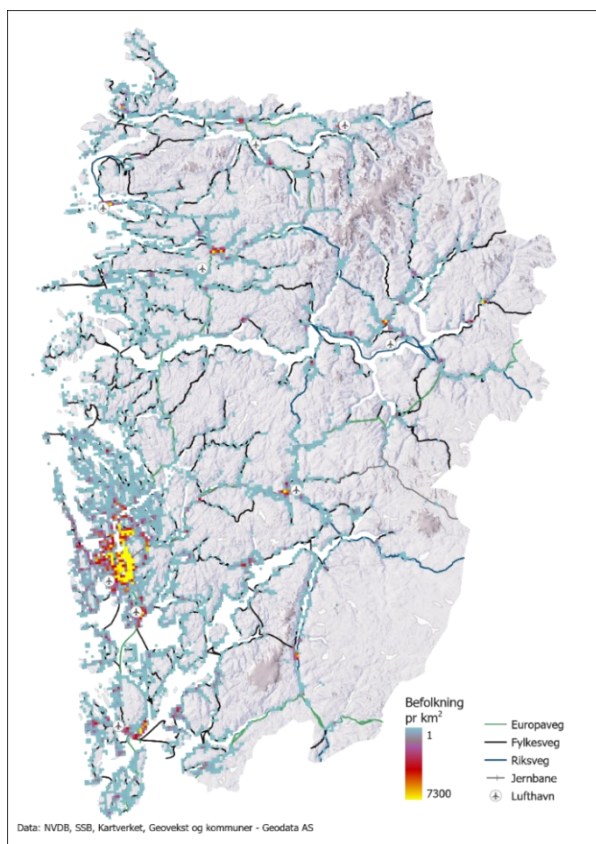
Transportsystemet i Vestland omfattar mange former for transport, vi har 5 600 km fylkesveg, 1 500 km riksveg, 289 tunnellop, 2 071 bruer, 293 km gang- og sykkelveg, 17 fylkesferjesamband og 10 båtruter, 219 km med tog, 6 kommersielle flyplassar.

Årsdøgnetrafikken (ÅDT) i Vestland varierer frå små lokale vegar nesten utan trafikk til 55 000 i ÅDT på det mest trafikkerte strekket på E39 i Sandviken i Bergen.

Figur 2 viser eit kart over europavegar, riksvegar, fylkesvegar, jernbane og lufthamner.



Figur 2: Transportsystemet i Vestland



Figur 3: Befolkningstettleik i Vestland

3.2 Demografi

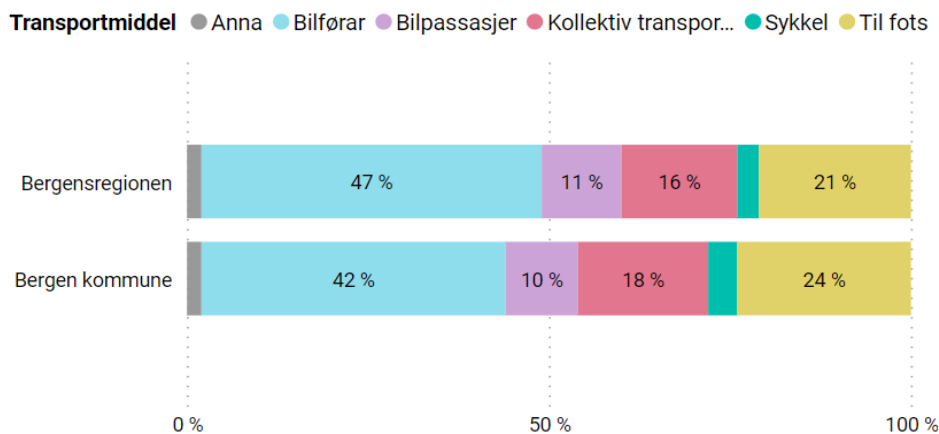
Det er store skilnader mellom kommunane i Vestland. Bergen er den klart største kommunen med sine 284 000 innbyggjarar, i tillegg til Bergen er det fem andre kommunar med meir enn 20 000 innbyggjarar, dei fleste er nabokommunane til Bergen, men også Sunnfjord kommune har i overkant av 20 000 innbyggjarar.

I åra framover er det venta at vi vil ha ein vekst i folketalet i Vestland, men veksten er berre venta å skje i 24 av 43 kommunar. Dei resterande 19 kommunane har venta nedgang i folketal.

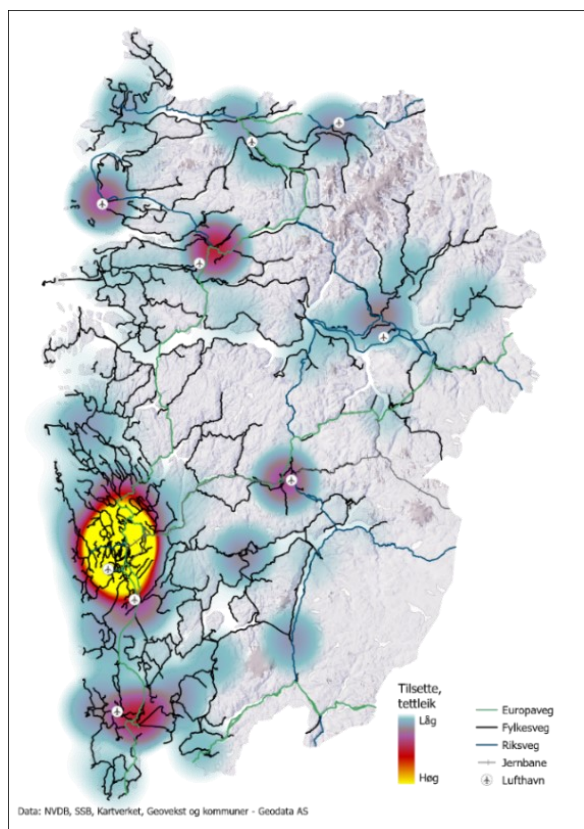
Figur 3 viser befolkningstettleiken i Vestland, med innbyggjarar per kvadratkilometer.

3.3 Reisevanar og pendlarstraumar

Det er store skilnader mellom reisevanane i Bergensregionen² og resten av fylket. Særleg står bilen si rolle sterkare i resten av fylket enn i Bergen. Det er naturleg at område med god kollektivdekning har lågare bilbruk enn område med dårlegare kollektivtilbod. Bergensregionen står for om lag 80 % av produksjonen av kollektivtransport i fylket.



Figur 4: Den nasjonale reisevaneundersøkinga 2019 for Bergensregionen og Bergen kommune



Figur 5: Arbeidsplassettleik i Vestland

Vestland fylke har god arbeidsplassdekning, men det er store skilnader mellom kommunane her også. Vi ser særleg mykje pendling inn til Bergen frå dei omkringliggjande kommunane. I tillegg er det relativt mange som pendlar mellom Oslo og Bergen. For Bergen pendlar 13 % av innbyggjarane ut av kommunen til arbeid, medan 24 % av alle arbeidstakarar i Bergen bur i ei anna kommune. Kommunar med særleg høg utpendling er Sveio (63 %), Samnanger (63 %), Austrheim (58 %). Av kommunar med høg innpendling finn vi Austrheim (48 %) Modalen (43 %) og Askøy (30 %).

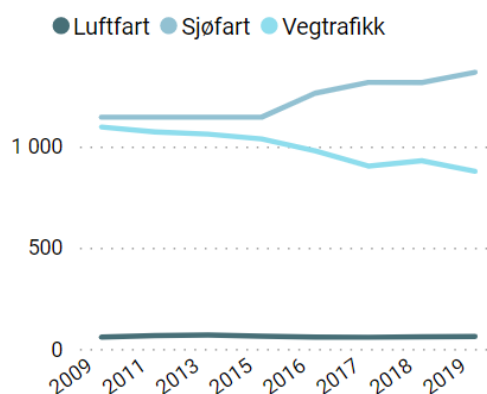
Figur 5 viser arbeidsplassettleiken i Vestland fylke.

² I denne samanheng er Bergensregionen definert som Bergen, Askøy og dei tidlegare kommunane Os, Fjell og Lindås.

3.4 Klimagassutslepp knytt til transportsektoren

Av dei samla klimagassutsleppa i Vestland kom 21 % frå samferdselssektoren i 2019. Både vegtrafikk og sjøtransport har store utslepp, og dei tre største utsleppskjeldene innan samferdselssektoren var vegtrafikk for personbilar, vegtrafikk for tunge køyretoy og sjøfart for passasjerar.

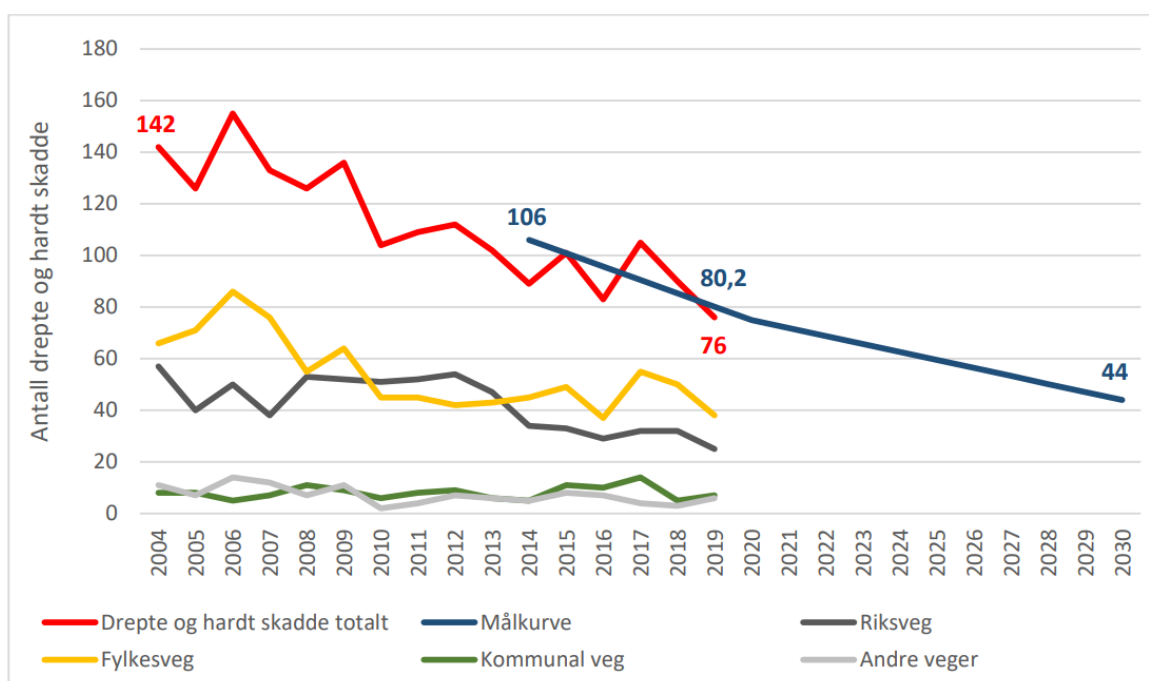
Figur 6 viser utsleppstrenden over tid for luftfart, sjøfart og vegtrafikk.



Figur 6: Utsleppstrenden i 1000 tonn CO2-ekvivalenter

3.5 Ulykkesutvikling

Nasjonal transportplan har fastsett overordna, nasjonalt mål for reduksjon i drepne og hardt skadde i trafikken. Fylkesvise målkurver er eit produkt av frå det nasjonale målet.



Figur 7: Utvikling i talet drepne og hardt skadde i Vestland etter vegkategori, med målkurve fram til 2030

Utforkøyringsulykker, møteulykker og ulykker med mjuke trafikantar utgjer dei største ulykkestypene. Ulykker med hardt skadde og drepne i bil har over mange år hatt ei positiv utvikling, medan utviklinga for MC og til dels syklande og gåande gir grunn til uro. Kommersiell utleige av elsparkesyklar i Bergen og andre byar har medført høge skadetetal og utryggleik for gåande. I byar og større tettstader utgjer ulykker med mjuke trafikantar ei større utfordring enn i spreitt bygde strøk.

3.6 Teknologisk utvikling

Eitt av måla i Nasjonal transportplan 2022–2033 er *Effektiv bruk av ny teknologi*, noko som vert følgt opp i planen gjennom ei sterk satsing på innfasing av ny teknologi i samferdslesektoren. I samband med utarbeiding av Nasjonal transportplan utarbeidde eit ekspertutval i 2019 rapporten *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet*. Ekspertutvalet konkluderte med at det er fire store teknologitrendar som er venta å påverke korleis vi reiser i framtida:

- Elektrifisering
- Autonomi
- Nye forretningsmodellar og delemobilitet
- Samhandlande intelligente transportsystem

Hovudbodskapen i rapporten kan oppsummerast med at teknologi kan bidra til å

- Få betre mobilitet og samstundes bruke mindre pengar i transportsektoren
- Løse problem med utslepp, kostnader, ulykker, trengsel og kø
- Gi auka rørslefridom til alle, inkludert dei som har eit dårleg transporttilbod i dag gjennom betre tilrettelagt og smart kollektivtrafikk, og på sikt også førarlaus system.
- Bli eit føregangslan i utviklinga av nye bærekraftige mobilitetsløysingar.
- Legge betre til rette for at næringslivet kan auke grøn verdiskaping, auke konkurransekraft, skap nye, framtidretta arbeidsplassar, samt gjere Noreg til eit enno meir attraktivt land å bu i.



Bilde 2: *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet*

3.7 Ytre påverknad

Pandemi

Pandemien i 2020/2021 førte til større og raskare reisevaneendringar enn vi har sett nokon gang tidlegare. Reisetala for 2020 syner ein gjennomsnittleg nedgang på 35 % for bybane og buss og 36 % for båt i Vestland, samanlikna med 2019. Stengde skular, mykje bruk av heimekontor og redusert aktivitet i kultur- og samfunnsliv endra transportbehova i samfunnet, og mange endra reisevanar då befolkninga vart oppmoda av helsestyresmaktene til å unngå å reise kollektivt.

For å finne ut om korona har 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*. Hovudfunna i rapporten er

- *Vi vil få eit fall i talet på kollektivreiser*
- *Bruken av heimekontor og talet på arbeidsreiser vil i liten grad endre seg*
- *Nokre fleire ønskjer å bu romsleg, med eigen hage og større avstand til naboar*

Konjunktursituasjonen

Verdsøkonomien er også ein faktor som kan påverke både behovet for transport, det gjeld særleg transport av varer og arbeidskraft, men i periodar med lågare økonomisk aktivitet vil også etterspurnaden etter persontransport kunne bli lågare.

Det vil alltid kunne kome uventa hendingar som påverkar reisemønster eller infrastruktur, vi vil ikkje kunne planlegge for dei spesifikke hendingane, men vi må sikre prosessar der vi kan handtere endringar og ha skaleringsmoglegheiter.

4 Plantema

Regional transportplan har fem plantema.

Plantema *Fylkesvegnettet* omtalar i hovudsak utfordringar for infrastruktur til fylkesvegnettet. Sentrale tema er drift, vedlikehald og utbygging av vegnettet. Plantemaet omhandlar fylkesvegnettet generelt, mens plantema *Mobilitet og kollektivtransport* omhandlar forhold som går spesifikt på gang- og sykkelvegnettet.

Plantema *Mobilitet og kollektivtransport* omhandlar både infrastruktur og haldningsskapande arbeid retta mot mjuke trafikantar, kollektivtransport og nye transportformer for Vestland fylke. Sentrale tema er kollektivtransport, både på land og til sjøs, sykkel, gange og nye mobilitetsformer.

Plantema *Miljøløftet* tek føre seg dei utfordringar som er særneigne for storbyområdet i og kring Bergen. Sentralt for plantemaet er verkemiddel for å nå nullvekstmålet, samstundes som vi sikrar god mobilitet og framkome.

Plantema *Finansiering* set fokuset på korleis vi kan sikre betre utnytting av økonomiske ressursar, samt korleis vi kan sikre meir midlar til samferdselssektoren i Vestland. Her er bompengar, spleiselag og fråvik frå vegnormalane sentrale tema.

Det siste plantemaet er *Nasjonale ansvarsområde*, der formålet er å synleggjere behova i Vestland knytt til riksveg, jernbane, godstransport og hamner. I dette plantema blir samarbeidet med dei statlege transportverksemdene omtala og kva som er viktig for Vestland sine innspel til Nasjonal transportplan.

Trafikktryggleik, folkehelse, klima- og miljøutfordringar og teknologi er alle gjennomgåande tema, som vert tatt i vare gjennom heile planen.



Bilde 3: Utnefjord Foto: Morten Wanvik/VLFK

4.1 Fylkesvegnettet

4.1.1 Delmål

- Veksten i forfallet på fylkesvegnettet skal stoppast
- Fylkesvegnettet skal vere opent og trygt å ferdast på.
- Fylkesvegnettet skal planleggast, byggast, driftast og forvaltast på ein måte som tar omsyn til klima, miljø og natur.
- Fylkesvegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar.

Kvifor desse måla?

I Vestland fylke er det om lag 5600 km fylkesveg, og dermed vel 4 gongar meir fylkesveg enn riksveg. Mykje av vegnettet i Vestland er gammalt og slitt og ikkje tilpassa dagens krav og standardar. Berre det å få fylkesvegane attende til den stand dei var i då dei vart bygd er rekna til å koste nærmare 14 milliardar kroner. Med aukande mengd nedbør og meir ekstremvêr vert vegane enno meir utsett for slitasje. Forsvarleg og berekraftig forvaltning av fylkesvegnettet krev at vi i større grad utbetrar og tek vare på det eksisterande vegnettet, i staden for å bygge nytt.

Trygge og framkommelege fylkesvegar er ein føremon for aktivitet og gode levekår for alle i heile fylket. Dei geografiske tilhøva for vegbygging er særskilt utfordrande. Vi har fleire tunnelar, bruer, ferjestrekke, meir nedbør, vegar som er utsette for skred, svingar og bakkar enn elles i Noreg. Fylkesvegane er åstad for ein vesentleg del av dei alvorlege trafikkulykkene. Vestland er av fylka med høgast risiko for å verte drepen eller hardt skadd i trafikken, og fylkesvegnettet har høgare risiko enn riksvegnettet og kommunal veg.

Endringane i klima er den største utfordringa for verda i tida som kjem. Samferdselssektoren har ei plikt til å gjere sin del for at fylket sine målsettingar i høve til klimaomstilling vert innfridd. Måla er ambisiøse, men med å jobbe etter desse måla vil vi få ein infrastruktur som er meir tilpassa framtida, vi vil kutte i klimagassutslepp, samt at vi vil sikre mobiliteten til innbygarane. Ved å prioritere eksisterande infrastruktur over nybygg vil vi i tillegg bidra til mindre nedbygging av natur, kulturmiljø og matjord.



Bilde 4: Vinterdrift, foto: VLFK

4.1.2 Føringar for arbeidet

Utviklingsplanen for Vestland

Mål 1: Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg

Mål 3: Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv

Strategi 3.3 Vestland skal utvikle fysisk og digital infrastruktur som sikrar mobilitet og digitale tenester

Mål 2: Klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling

Strategi 2.2 – Vestland skal sikre infrastruktur og forvalte viktige natur- landskaps- og kulturverdiar

Strategi 2.3 – Vestland skal bidra til å nå klima- og miljømåla gjennom offentlege

Mål 4: Like moglegheiter til å delta i verdiskaping

Strategi 4.3 Vestland skal sikre deltaking gjennom trygg oppvekst, utdanning og livslang læring

Utviklingsplan for Vestland legg vekt på å sikre innbyggerane tilgang til arbeid, tenester og fritidsaktivitetar, og at Vestland skal vi ha infrastruktur som gjer det mogeleg å tilby trygg og miljøvenleg mobilitet for alle. For fylkesvegnettet inneberer dette føringane at infrastrukturen må legge til rette for god mobilitet, og at næringslivet sine behov må vere ein del av planlegginga. Vi må klimatilpasse infrastrukturen, og legge til rette for trygge vegar for barn og unge.

Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit er viktig for både godstransporten og for konkurransekrafta til næringslivet. Dette gjeld heile fylket, men særleg i Bergensområdet der fleire av fylkesvegane er høgtrafikkerte, og har kapasitetsproblem. Her er det andre krav til vegstandard, og utbetringar vert spesielt kostnadskrevjande. Sjølv små hendingar på vegen utløyser store trafikale problem, mellom anna på grunn av manglande omkøyringsalternativ.

I utviklingsplanen til Vestland står mellom anna følgjande om den regionale transportplanen «Det er mange store utbyggingar av samferdsels- og infrastrukturprosjekt i Vestland som gir store masseoverskot. Regional transportplan skal utarbeide prinsipp og strategiar for korleis ein kan utnytte slike massar på ein samfunnstenleg måte. Dette er ei viktig føresetnad for ein sirkulær økonomi.»

I FN sine berekraftsmål ligg det i tillegg føringar om at vi skal jobbe for å redusere talet på dødsfall i trafikken, at vi skal fremje berekraftig innovasjon gjennom å utvikle påliteleg, berekraftig og solid infrastruktur.

Infrastrukturen er arealkrevjande, men i berekraftsmåla ligg det at vi skal redusere øydelegginga av habitat, stoppe tap av biologisk mangfald og verne trua artar.



4.1.3 Status og utfordringsbilde

Fylkesvegnettet i Vestland har fleire funksjonar og bind saman lokalsentra, kommunesenter og regionsenter. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på fylkesvegnettet varierer frå 50 på sidevegnettet til nærare 25 000 på dei mest trafikkerte strekningane kring Bergen. Dei høgtrafikkerte fylkesvegstrekingane finn ein i hovudsak i Bergensområdet, og kring regionsentra. Standarden på vegnettet varierer sterkt, frå gode, tofelts/ firefelts vegar med god framkome, til smale og svingete einfelts vegar med redusert framkome.

Nye reglar for inndeling av vegnettet i Noreg

I samband med regionreforma vart vegreferansesystemet i norsk vegdatabase (NVDB) endra, og det vart innført ei ny inndeling i funksjonelle vegklassar. Inndelinga er mellom anna ei tilpassing av vegdata til EU direktivet 2007/2/EC INSPIRE, kor hensikta er å etablere ein felles infrastruktur for geografiske data i EU. Den nye kategoriseringa tek utgangspunkt i vegen sin funksjon og har følgjande inndeling:

Klasse	Navn	Beskrivelse
A	Nasjonale hovedveger	Nasjonale hovedveger
B	Regionale hovedveger	Veger med regional funksjon, overordnet/ regional betydning. Sammen med funksjonsklasse A utgjør disse et overordnet transportnett.
C	Lokale hovedveger	Veier med viktig lokal, men også en viss regional, funksjon hvor hovedfunksjonen er viktige forbindelsesveger mellom funksjonsklasse A og B og forbindelse til kommunesentra.
D	Lokale samleveger	Veger som binder sammen bygder og grender eller gir hovedadkomst til bygd eller grend. Disse vegene har også en samlefunksjon for trafikk til eller fra veger i funksjonsklasse B og C.
E	Lokale adkomstveger	Veger som kan være samleveier, men som mest domineres av adkomst til boliger og virksomheter langs disse veiene.

Denne inndelinga erstattar mellom anna inndelinga i overordna og øvrige fylkesvegar som var etablert i tidlegare Hordaland fylke. Tidlegare Sogn og Fjordane hadde implementert denne inndelinga.

4.1.3.1 Forfall på fylkesvegnettet

I vegsamanheng skildrar omgrepet *forfall* ein tilstand kor vegobjekt ikkje tilfredstillar sin tiltenkte funksjon over ei normal levetid. Å fjerne forfall vil difor bety at ein tek sikte på å få vegobjektet attende til den tilstand det var i når det vart bygd. Det betyr ikkje at standarden nødvendigvis stettar dagens krav til ein trygg og farbar veg. Skal utbetring av vegobjekt tilfredsstille dagens krav, vert dette kalla fornyingstiltak. Å fjerne forfall på fylkesvegane i Vestland er rekna til å koste om lag 14 milliardar kroner (2019).

Konsekvensane av forfallet på vegnettet er samansette, men viktigast er at forfallet har ein negativ verknad på trafikktryggleiken og framkome. I tillegg kjem det økonomiske aspektet ved å la tilhøva verte så dårlege at kostnadane ved å rette opp tilstanden vert større. Ei oppgradering av vegnettet til dagens standardkrav vil ha ein heilt annan dimensjon og kostnad. I vedlikehaldsarbeidet er det og viktig å ha med seg at klimaendringane fører med seg eit behov for tilpassing av vegnettet til ein venta auke i hendingar med flaum, skred og ekstrem nedbør.

4.1.3.2 Skredsikring

Det er store utfordringar med skred langs vegnettet, og rammene til skredsikringstiltak er ikkje tilstrekkelege til å løyse utfordringane. Vestland er i ei særstilling med dei mest skredutsette fylkesvegane i landet. Vestland har 63 prosent av landets skredpunkt med høg skredfaktor.

Utløysing av dei fleste skredtypar er sterkt knytt til vêrforhold som nedbør, temperatur og vind. Klimaendringar vil påverke både talet på og typar skred, og skreda kan også råke nye stader der det ikkje har gått skred tidlegare.

Skredpunkt med høg og middels skredfaktor, etter Statens vegvesen si skredfaktorliste, har fått oppdaterte kostnadsoverslag og vurdering av nedfall og sikringstiltak. Ein del av kostnadsestimata har stor usikkerheit. Estimata vert likevel vurdert til å gje eit bilde på volumet til enkeltprosjekta og behov for løyvingar.

Statens vegvesen sin skredsikringsmodell er lagt til grunn i fylkeskommunen sitt arbeid med eit fagleg grunnlag for skredsikring. I det faglege grunnlaget vert det presentert ei alternativ vekting til den nasjonale skredfaktoren. Fordi den nasjonale

skredsikringsmodellen skil lite

mellom dei høgt og lågt trafikkerte skredutsette vegane i Vestland, har administrasjonen laga ein modell som vektar ÅDT og skredfare høgre. Både denne og ordiner liste etter nasjonal skredsikringsfaktor, supplert med liste for ÅDT på det enkelte prosjekt, ligg som kunnskapsgrunnlag for prioritering.



Bilde 5: Hopsstranda, Foto: VLFK

4.1.3.3 Tunneloppgradering

Etter fleire alvorlege tunnelulukker i Østerrike, Sveits, Italia og Frankrike i perioden 1996-2001, vedtok EU-parlamentet i april 2004 direktivet om minstekrav til tunneltryggleik for tunnelar på 500m eller meir i det Trans-Europeiske transportsystemet³. For fylkesveg tunnelane vart direktivet implementert i 2014 gjennom *Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunnelar på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo*⁴ (TSF). Tiltaka skal mellom anna gjere det mogleg for alle som er involvert i tunnelulukker å berge seg sjølv, setje brukarane i stand til å handle så hurtig som mogleg for å avgrense konsekvensane av alvorlege hendingar, og sikre at naudetatane kan handle så effektivt som mogleg. Forskrifta gjeld berre tunnelar som har meir enn 300 i ÅDT og lengde på over 500 m.

Oppgradering etter TSF gjeld berre dei krav som går fram av forskrifta. TSF må ikkje forvekslast med generell oppgradering av tunnelrommet frå A til Å – til dømes er utviding (strossing) av høgde og breidde ikkje eit krav etter TSF, heller ikkje vatn- og frostsikring. Desse typar av tiltak vil dermed plasserast under faglege tilrådingar i samband med oppgradering etter forskrifta.

Per desember 2020 er det i Vestland 76 tunnelar som fell inn under verkeområdet for TSF for fylkesveg. Av desse står 33 tunnelar att å oppgradere etter krava i forskrifta. Det er utarbeidd to kostnadsoverslag, eitt basert på minstestandard etter krava i forskrifta, og eitt basert på minstestandard og faglege tilrådingar.

For tunnelar som ikkje fell inn under krava i tunneltryggleiksforskrifta er det og eit betydeleg etterslep på vedlikehald, grunna manglande midlar til gjennomføring av vedlikehald og oppgradering innan fjellsikring, vatn- og frostsikring, belysning og drenering.

Det vidare arbeidet med tunneloppgradering skal sikre at fylkesveg tunnelane er i samsvar med regelverket for minstestandard, samt at det blir gjennomført fagleg tilrådde oppgraderingar der det er behov for det.

³ (DIRECTIVE 2004/54/EC)

⁴ (FOR- 2014-12-10-1566)

4.1.3.4 Bru og ferjekai

Bruer og andre berande konstruksjonar krev dimensjonering og difor regelmessig vedlikehald for å oppretthalde styrke og vera sikre. I Vestland fylke har vi totalt 2 071 bruer og berande konstruksjonar som det går trafikk over. Eit grovt anslag på forfall på bruer viser ein kostnad for å utbetre forfallet på om lag 3,5 mrd. kr. Vedlikehald som ikkje vert utført til planlagt tidspunkt, vil kunne medføre auka vedlikehaldskostnader eller full utskifting av konstruksjonen.

Vestland har totalt 67 ferjekaiar på fylkesvegnettet med trafikk. Det er viktig at ferjekaiene vert utbetra for å bli tilpassa den nye ferjeflåten og at det vert lagt til rette for elektrisk drift der dette er aktuelt. I tillegg krevst det vedlikehald og reparasjonar av kaiene for at dei skal oppretthalde sin funksjon. Landareala ved ferjekaiene treng og eit løft for å sikre trafikktryggleiken og betre tilhøva for mjuke trafikantar.

4.1.3.5 Viktige vegar for næringslivet

Gode kommunikasjonsmoglegheiter til inn- og utland er ein føresetnad for næringslivet på vestlandet. Fylket er eit stort eksportfylke, og har ein utfordrande geografi med smale vegar, og eit stort vedlikehaldsetterslep på fylkesvegnettet. Dette medfører høge kostnader for næringslivet, og svekka deira konkurransevne. Næringslivet er opptekne av føreseielege forhold for å kunne få sine produkt fram til mottakarane. Det er difor viktig at vegnettet er framkommeleg og trygt for store køyretøy og har låg grad av stengingar.

I Vestland er næringar knytt til ressursane i havet i ei særstilling, og vegane til og frå hamner og andre sentrale næringsområde er difor særleg viktige. Varene er ofte ferskvare, noko som inneber enno høgare krav til transporten.

Modulvogntog

I Vestland er det få vegar som er dimensjonert for modulvogntog, noko som kan gje utfordringar for konkurransevna til produsentar, eksportørar og transportnæringa.

Vestland fylkeskommune skal, i samarbeid med transportnæringa og andre relevante aktørar, starte opp eit arbeid som skal peike ut kva vegar som kan opnast opp for modul- og tømmervogntog.

Reiseliv

Vestland har landskapsattraksjonar av internasjonal verdi. Mange turistar ynskjer å oppleva fjord, sjø, fjell og bre. Vestland har variert næringsaktivitet knytt til reiseliv, frå små enkeltmannsføretak til store bedrifter. Reiselivsnæringa er med på å støtte opp om desentralisert verdiskaping. Næringa gir arbeidsplassar til lokalsamfunn i distrikta. Fleire faktorar må vere på plass for å lukkast i reiselivsnæringa, ei av desse er infrastruktur. Eit tenleg vegnett med god framkome, moglegheit for stopp på hyggelege stader for å nyte naturen og tilbod som dekkjer primære behov gjer det enklare å lukkast for reiselivsbedriftene.

4.1.3.6 Strekningsvise utgreiingar

Strekningsvise utgreiingar er ein arbeidsmetodikk der vi samanstillar behova langs heile strekningar i staden for enkeltprosjekt. Desse skal gje ei beskriving av utvalde ruter, samt gje eit samla oversyn over utfordringar på deler av fylkesvegnettet. Dei strekningsvise utgreiingane skal liggje til grunn for prioritering av planlegging, investeringstiltak, standardheving og vedlikehald på fylkesvegnettet for funksjonsklasse B-vegnettet (vegar med regional funksjon og overordna betydning). Målet er å sjå fleire fagområde og tiltak under eit, og gjennom det bidra til samordning av tiltak. Dette vil vere grunnlag for å auke standarden over tid og å få meir veg for pengane. Dette vil bli konkretisert i eit



Bilde 6: Bilveg, Foto: Morten Wanvik/VLFK

oppdatert kartbasert oversyn over enkelttema og utfordringane på det viktigaste fylkesvegnettet i Vestland.

4.1.3.7 Trafikktryggleik

Det er behov for meir målretta tiltak mot dei sentrale ulykkesutfordringane – det vil seie der risikoen for ulykker med drepne og hardt skadde er størst, og der høgrisikogrupper i trafikken ferdist. Møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med mjuke trafikantar er av dei største utfordringane. Midtdelar på vegar med tovegs trafikk er eit effektivt tiltak mot møteulykker, men er i få tilfelle aktuelt på fylkesvegnettet. Forsterka midtoppmerking (rumlefelt) har ein svært låg kostnad og dokumentert høg verknad på reduksjon i alvorlege møteulykker. Aktuelle strekningar skal oppgraderast samstundes med dekkelegging. Tilsvarande oppmerking i kanten av vegen har god verknad på utforkøyringsulykker.

Ved utforkøyning er rydding av sideterreng og rekkverk viktige tiltak. Rekkverk har til funksjon å hindre køyrande frå å hamna i meir alvorlege ulykker, men for motorsyklistar vil vanlege rekkverk utgjere ein stor fare ved utforkøyning. MC har hatt ei urovekkande utvikling dei siste ti åra, når ein ser på talet drepne og hardt skadde. Ved montering av underskinne på rekkverk i utsette kurver, aukar ein trafikktryggleiken for motorsyklistane betrakteleg. For å kartlegge behovet for tiltak knytt til sideterreng og rekkverk er temainspeksjonar på strekningar med høg risiko for utforkøyning eit tenleg grep. På strekningar med trafikktryggleiksutfordringar kan ein også gjennomføra generelle trafiksikkerheitsinspeksjonar, som ser på alle typar utfordrande punkt.

Gåande og syklande har høgare risiko for å verte hardt skadd eller drepne i vegtrafikkulykker, samanlikna med bilførarar og -passasjerar. Viktige samfunns mål om å få fleire til å sykle og gå, vil truleg medføre fleire skadde om ikkje tiltak vert sett i verk for å gi auka sikkerheit for desse trafikantane. Statens vegvesen har identifisert ei rekke aktuelle tiltak som kan hindre ein uønskt auke i alvorlege ulykker.

Det systematiske, førebyggjande trafikktryggingsarbeidet med fysiske planar er særleg viktig. Innspel til kommunal planlegging og handsaming av arealplansaker gir fylkeskommunen høve til å sikre gode og trafiksikre løysingar. Trafikktryggleiksrevisjonar er ein systematisk gjennomgang av ein reguleringsplan eller byggjeplan for å identifisere avvik frå gjeldande handbøker og vegnormalar. Dette gir grunnlag for å vurdere fråvik eller avbøtande tiltak.

4.1.3.8 Klima og miljø

Ved utvikling og vedlikehald av fylkesvegane forvaltar fylkeskommunen viktige naturlandskap og kulturverdiar. Dette skal gjerast på ein måte som tek omsyn til naturmangfaldet i fylket. Gjennom gode kartleggingar, planlegging og skildring av arbeid som skal utførast skal fylkeskommunen forvalte naturressursar på ein berekraftig måte. Gjennom samarbeid med andre vegeigarar og entreprenørar vil ein vidareutvikle kontraktar slik at dei inneheld fleire forventningar og krav om ytre miljø. Døme på dette er gjenbruk av massar og materialar, tiltak for å unngå forureining og spreining av uønskte arter, systematisk miljøarbeid, vurdering av drivstoff, bruk av betong og liknande.

Klimagassutslepp

Utslepp av klimagassar ved bygging, drift og vedlikehald av fylkesvegane skal reduserast. Utbygging, drift og vedlikehald av vegnettet utgjere store utslepp. På eit typisk veganlegg er omlag ein tredjedel av klimagassutsleppa knytt til bruk av diesel i anleggsmaskiner og transport av materialar og massar, mens to tredjedelar av utsleppa kjem frå produksjon av material som vert nytta, til dømes betong, stål og asfalt. Fylkeskommunen skal jobbe med å implementere og etterleve klima og miljøkrav i framtidige anskaffingar for heile fylkesvegsløpet. Dette vil gjelde både krav på anleggsplassen, men også å sette krav til meir klimavennlege materialar.

Fylkeskommunen skal samarbeide både med andre vegeigarar, leverandørar og entreprenørmarkanden. For at klimagassreduksjonen skal bli så optimal og lite kostnadsdrivande som mogleg, er det naudsynt med ein god marknaddialog. Vestland fylkeskommune har samarbeid med mange ulike leverandørar i utbygging, drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Nokre er store entreprenørar, medan andre er små lokale entreprenørar. Mykje av arbeidet blir gjort i griskrendte strøk og lokale entreprenørar har ofte god kunnskap og bidreg til nyttige vurderingar i

vegprosjekt. Leverandørane kan gje innspel til realistiske klimatiltak i dag, og kva som kan vere mogleg om nokre år. Ein god dialog med marknaden vil inkludere både store og små entreprenørar.

Klimatilpassing av vegnettet

Vestland fylke er ein utsett region for framtidige klimaendringar, med mykje nedbør. Fylkesvegane er ofte svakare dimensjonert for nedbør, og mange av vegane er utsett for flaum, skred og anna naturfare. Klimaendringane vil sannsynlegvis føre til auka press på fylkesvegane i åra framover. Ved planlegging av fylkesvegprosjekt er det viktig å ta omsyn til morgondagens klimarisiko. Dette kan gjere at den samfunnsøkonomiske løysinga vert betre på sikt med fylkesvegar som er rusta for framtidige klimaendringar.



Bilde 7: Utvik. Foto: Morten Wanvik/VLFK

Fylkeskommunen samarbeider med andre vegeigarar og forskingsinstitusjonar for å utveksle kunnskap og erfaringar om klimatilpassing av vegnettet.

Plast

For å redusere at plast kjem på avvege i naturen ser fylkeskommunen på ulike tiltak på og ved fylkesvegane som kan bidra til å oppnå nullvisjonen for plast i naturen. Framover skal det kartleggast kvar utfordringane ligg for så å sette inn tiltak der dette er mest formålstenleg. Fylkeskommunen vil samarbeide med andre vegeigarar og entreprenørar for å kome fram til gode løysingar.

Lokal luftforureining og støy

Fylkeskommunen samarbeider med andre vegeigarar og kommunar for strategisk støykartlegging og for å redusere lokal luftforureining. I Bergen har fylkeskommunen samarbeid med Statens Vegvesen og Bergen kommune for måling av luftkvalitet, og igangsetjing av tiltak når dette er naudsynt.

Vassdirektivet

Vassdirektivet organiserer vassregionar med tilhøyrande femårige regionale vassforvaltningsplanar. Planane viser korleis miljøtilstanden er i dag og kva for tiltak som er naudsynt for å førebygge, forbetre og eventuelt rette opp att tilstanden.

Dokumenta for planperioden 2022-2027 er godkjent av Vestland vassregionutval og har vore handsama politisk. Planen byggjer på vassdirektivet til EU som vert gjennomført i heile Europa, og sikrar koordinert planlegging og gjennomføring av relaterte tiltak. Vegadministrasjonen i Vestland fylkeskommune har sektoransvar for å følgje opp tiltak som gjeld påverknad frå fylkesvegnettet på alt vatn, både elvar, innsjøar kystvatn og grunnvatn. Dette gjeld mellom anna fiskevandringshinder.

4.1.3.9 Massehandtering

Det er mange store utbyggingar av samferdsels- og infrastrukturprosjekt i Vestland som gir store masseoverskot. Desse massane bør nyttast til samfunnstenelege formål-

Transport av steinmassar er svært energikrevjande, og har betydning for klimarekneskapan i infrastrukturprosjekt. Der lokal bruk og deponering av overskotsmassar kan være eit godt alternativ sett frå eit klimagassperspektiv, kan dei dei same løysingane skape utfordringar knytt til arealbruk og miljøpåverknad.

Ulike transportformer kan ha ulik klimaeffekt. Sjøtransport av overskotsmassar på lengre avstandar kan være konkurransedyktig med kortare avstandar på veg. Med Vestland sine geografiske forutsetningar for sjøtransport av overskotsmassar, er dette eit døme på korleis vår region kan ha unike forutsetningar og utfordringar knytt til temaet masseforvaltning.

God masseforvaltning vil være ei sentral utfordring for å løyse globale og lokale problem for eit pressa miljø og klima.

4.1.4 Strategiar for fylkesvegnettet

- a) Sikre forsvarleg og berekraftig forvaltning av vegnettet gjennom å prioritere vedlikehald og utbetring av eksisterande veg framfor nybygging.
- b) Budsjetttrammene til løpande drift og vedlikehald skal aukast for å stoppe forfall og redusere vedlikehaldsetterslep.
- c) Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal leggjast til grunn for prioritering av vedlikehald, utbetring, fornying og standard på vegdrifta.
- d) Utføre strekningsvise standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak på veier med funksjonsklasse B
- e) Utføre punktutbetring og strekningsutbetring på vegar med funksjonsklassene C, D og E for å sikre framkome, betre tryggleiken og å oppretthalde vegkapitalen
- f) Legge vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og bygging av vegprosjekt
- g) Legge til rette for å betre konkurransevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
- h) Fylkesvegtunnelane med høgast trafikkmengd, stigning og lengde skal prioriterast for oppgradering etter tunneltryggleiksføresegna (TSF) innan 2031.
- i) Ved prioritering og utbedring av skredpunkt skal nasjonal skredfaktor leggast til grunn, samt tilleggsmoment som ÅDT, lokale og regionale verknader av stengt veg, geologiske vurderingar og frekvens på skred. Ferjekaier som står i fare for at kaien og sambandet vert stengt grunna skader og forfall, og behov for modernisering skal prioriterast for vedlikehald og oppgradering.
- j) Bruer med høgast skadegrad og der forfall har stor betydning for levetid skal prioriterast for vedlikehald og oppgradering.
- k) Leggje til rette for klimatilpassing av fylkesvegnettet for å sikre at vegane vil tole framtidige klimaendringar.
- l) Vestland fylkeskommune skal følgje det fleiretatlege arbeidet med masseforvaltning, og identifisere økonomiske og miljømessige gevinstar gjennom planlegging og utbygging av veganlegg.
- m) Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald av veginfrastrukturen
- n) Vestland fylkeskommune skal gjennom gode kartleggingar, planlegging og skildring av arbeid som skal utførast forvalte ytre miljø på ein berekraftig måte.
- o) Avklare føremålstenleg eigarskap til vegnettet mellom forvaltningsnivåa i Vestland
- p) Vestland skal utvikle og ta i bruk nye tekniske løysingar som aukar trafikktryggleik og reduserer kostnader
- q) O-visjonen og trafikktryggleik er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland fylkeskommune
- r) Vestland fylkeskommune skal medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken gjennom blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur
- s) Det systematiske, førebyggjande trafikktryggingarbeidet retta mot kommunal planlegging og arealplansaker skal prioriterast.

4.2 Mobilitet og kollektivtransport

4.2.1 Delmål

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

Kvifor desse måla?

Eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem inneber eit system med kapasitet til dei store reisestraumane, gode overgangar mellom ulike transportformer og tilpassing slik at vi kjem oss frå der vi er til dit vi skal. Det handlar også om eit rutetilbod som gjer det mogleg å ta seg fram i fylket vårt, og at viktige samfunnsfunksjonar, til dømes ferjefunksjonar og frakt av gods til øysamfunn, fungerer.

Sikring av berekraftig drift og bygging handlar om å sikre anstendige arbeidsvilkår for dei som bygger og drifter, om overgangen til klima- og miljøvenleg teknologi, og i tillegg inneberer det at vi skal sikre god utnytting av ressursar. Det handlar og om at tiltaka som vert sett i verk står i forhold til formålet, og at det ikkje gjev for store negative konsekvensar for andre interesser.

Fylkeskommunen har fokus på at fleire skal velje å gå, sykle eller ta kollektivtransport. Bakgrunnen for dette er samansett og handlar om å redusere støy og kø, betre folkehelsa, skape gode vanar, sikre menneskevenlege gater og sentrum, kutte utslepp og hindre nedbygging av areal. Kollektivtransport er den mest arealeffektive måten å frakte mange menneske på, medan sykkel og gange skaper minst støy, og har eit stort positivt bidrag til folkehelsa.

21 % av samla utslepp frå Vestland kjem frå samferdselssektoren. Målet om å redusere klimagassutslepp og miljøpåverknad inneber ei stor omstilling av transportsektoren. Overgang til ny teknologi vert ein viktig del av omstillinga.

Velfungerande mobilitet inneber at alle skal ha moglegheit til å kome seg dit ein skal uavhengig av funksjonsnedsettingar, alder eller avstand. Vi må ha ulike verkemiddel for ulike grupper og ulike reiseavstandar og område. For nokre er sykkel den beste løysinga, for andre er det kollektivtransport, drosje eller bruk av eigen bil.

Mobilitet

Mobilitet er synonymt med bevegelse.

Berekraftig mobilitet

Berekraftig mobilitet er heilskapen av måtar å reise frå ein stad til ein annan, og som tek miljømessige, sosiale og økonomiske omsyn.

Mobilitetssystem

Eit velfungerande mobilitetssystem kombinerer i tillegg alle former for mobilitet, både av menneske og varer. Kollektivtransporten er sjølve ryggrada i et velfungerande mobilitetssystem.

Dersom det velfungerande mobilitetssystemet samstundes er berekraftig, tilførerast mobilitetsomgrepet også kvalitet og tek omsyn til sosiale, økonomiske og miljømessige forhold i samfunnet.

Kollektivtransport

Kollektivtransport er eit system som tilbyr folk å reise saman med andre reisande, samtidig. Det kan vere transport som er ope for alle, eller reservert for bestemte, nærare definerte brukargrupper. Kollektivtransport har to hovudtypar av driftsopplegg, som er linjetrafikk og bestillingstransport.

4.2.2 Føringar for arbeidet

For å sikre utvikling mot eit berekraftig mobilitetssystem legg utviklingsplanen i Vestland og berekraftsmåla til FN gode rammer for arbeidet. Nokre av måla og strategiane er trekt fram som viktige føringar for dette plantema. Sjølv om desse er trekt særleg fram vil også andre mål og strategiar vere relevante i arbeidet.

Mål 1 i utviklingsplanen: Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg.

Strategi 1.3 Vestland skal utvikle eit framtidretta og inkluderande arbeids og næringsliv basert på regionale fortrinn, forskning og innovasjon

Mål 2 i utviklingsplanen: Klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling.

Strategi 2.1. Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp innan 2030

Strategi 2.3. Vestland skal bidra til å nå klima- og miljømåla gjennom offentlege innkjøp

Mål 4 i utviklingsplanen: Like moglegheiter til å delta i verdiskaping.

4.2. Vestland skal utvikle eit meir inkluderande og aldersvenleg samfunn som grunnlag for verdiskaping

Berekraftsmåla til FN seier at innan 2030 skal alle ha tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkommeleg pris. Dei seier også at vi skal legge til rette for kollektivtransport med særleg vekt på behova til personar i utsette situasjonar. Vi skal sikre deltaking og integrering, og verne om verdas kultur- og naturarv. Samtidig skal vi sikre reiestraumar mellom byområde, omland og område med spreidd busetnad.

Vi skal arbeide for ein påliteleg, berekraftig og solid infrastruktur med kvalitet, inkludert regional og grensekryssande infrastruktur for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet i heile fylket.

Vi skal fremje berekraftige ordningar for offentleg anskaffing, samstundes skal vi ha gode løysingar for informasjonsdeling, teknologioverføring, og samarbeid med andre mobilitetsaktørar. Gjennom innkjøp kan vi stimulere til næringsutvikling, samt sikre berekraftige og gode løysingar basert på behova til innbyggjarane og næringslivet.

Som eigar og driftar av både infrastruktur og kollektivtransporten er fylkeskommunen ein viktig aktør for å nå dei nemnte måla, men det er berre gjennom samarbeid med andre vi er i stand til å oppnå gode resultat. Drift av gang- og sykkelveggar må halde ein lik standard uavhengig av vegeigar, det må leggjast til rette for gode overgangar mellom ulike transportmiddel og alle må ha tilgang på eit minimumstilbod.

4.2.3 Status og utfordringsbilde

4.2.3.1 Strategi for berekraftig mobilitet

Strategi for berekraftig mobilitet er Skyss sitt overordna strategidokument. Formål med strategien er å sette retning for korleis vi skal utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i Vestland med:

- god integrasjon mellom alle transportformer
- teknologi som vert nytta til å løyse den reisande sine behov på en effektiv måte
- innkjøp som vert nytta strategisk for å oppnå berekraftige løysingar

For kunden betyr det eit tilbod som gjev større fridom og som er meir tilpassa den enkelte reisande gjennom fleire transportmoglegheiter og meir attraktive tenester.

For samfunnet betyr det eit mobilitetssystem der vi fangar opp endringar i reisebehov, og gir effektiv utnytting av fellesskapet sine samla ressursar og sikrar ei berekraftig utvikling. I samband med strategien er det gjennomført eigne utgreiingar for fleire av transportformene. Formålet er å sjå alle typar offentleg transport i samanheng. Tenestene skal vere tilpassa både marknadsgrunnlaget og samfunnet sine behov.



Bilde 8: Bergen sentrum, foto: Morten Wanvik/VLFK

Det er fagleg semje om at ein i byområde må søke å bygge nettverk – heller enn å tenke på kollektivtransport som ei samling enkeltlinjer. Med eit godt kollektivnett vil dei reisande lettare kunne finne fram, og ein får flest mogleg reisemoglegheiter. Dette gir lågare terskel for kollektivreiser og god ressursutnytting.

Mobilitetssystemet kombinerer alle former for mobilitet, anten det er kollektivtransport, bilar, sykklar eller andre nye og framtidige transportmiddel. Kollektivnettet utgjer grunnlaget for å kombinere fleire delte mobilitetsløysingar. Det kan til dømes vere å legge til rette for bysyklar eller delingsbilar som gir betre tilgang til kollektivknutepunkt.

Delingsmobilitet basert på autonome køyretøy vil i framtida kunne vere ein viktig del av eit mobilitetssystem. Både gjennom å gje tilbod på stader der det ikkje er rekningsssvarande å tilby kollektivtransport eller som mating eller supplement til eksisterande kollektivtilbod. Ein må her finna riktig form som er helsefremjande og som ikkje skapar mykje ny trafikk, med dei utfordringane meir trafikk bringer med seg.

Ein stor del av klimautsleppa i Vestland kjem frå energibruk i transportsektoren. Overgang til fossilfri framdrift i mobilitetssystemet er difor eit naudsynt bidrag for å stanse klimaendringane. Sentrale verkemiddel for å nå ambisjonane er krav om nullutsleppsdrift og dokumentasjon på berekraftsavgtrykk i innkjøpa våre.

Vestland er eit Noreg i miniatyr. Fylket har alle utfordringane innan mobilitet – både byer og bygder med spreidd busetting. Løyser vi utfordringane i Vestland, har vi løyst dei fleste utfordringane innan mobilitet i Noreg. Det er difor viktig å ikkje prøve å løyse alle utfordringane aleine. Partnerskap vil vere svært viktig av fleire grunnar. Ved utprøving av nye løysingar skal det vere for å løyse utfordringar som er særlege for Vestland, eller der Vestland har eit fortrinn for å kunne løyse det.

Dei aller fleste kundane bur i Bergensområdet, men kollektivtransporten har også ei rolle i å knyte saman fylket og sikre mobilitet for særleg barn, unge og eldre i distrikta. For det attraktive kollektivtilbodet er tenestetilbodet tilpassa transportbehova til både innbyggjarar og samfunn. Då må vi nytte ulike transportformer basert på kva behov som skal dekkast.

Kollektivtransport

Vestland fylkeskommune har ansvaret for å drifte og utvikle kollektivtransporten i Vestland, og gjennom utvida mandat som mobilitetsaktør skal vi også bidra til å sikre gode samanhengar mellom dei ulike transportmidlane. Saman med staten, kommunane og ulike mobilitetsaktørar skal vi legge til rette for at mobiliteten til innbyggjarar og næringsliv ivaretakast. Nokre element er særleg viktig å ha med seg i planlegging av kollektivsystemet, som er rygraden i mobilitetssystemet.

Til grunn for utvikling av kollektivnettverket ligg eit sett grunnprinsipp som vi må bygge vidare på. Det handlar mellom anna om å utvikle eit enkelt linjenett som er lett å bruke og forstå, rett frekvens, gode knutepunkt for effektiv og enkel omstiging og linjeføring som i størst mogleg grad går direkte mellom store reisemål.

Formålet med kollektivtrafikken er å binde saman fylket, og bidra til å auke mobiliteten til befolkninga. Kapasitetssterke linjer skal handtere dei store reisestraumane i byen. Lokalruter skal gi samband mellom og i bygd og regionsenter. Hovudlinjene skal sikre tilkomst og kopling mellom regionsenter og større tettstadar, samt gi transportmoglegheiter til og frå Bergen.

Kollektivtransport er naudsynt for å få storbyområda til å fungere. Kollektivtransport er arealeffektiv, har høg kapasitet for å frakte dei store reisestraumane, og i eit nettverk av rutegåande transport opnar ein opp for fleire reiserelasjonar. I byområde er det særleg viktig med trasear som er tilrettelagt for bussframkome. Bussmaterialet må sikre rask og effektiv av- og påstiging for alle grupper, slik at opphaldstid på haldeplassane vert lågast mogleg.

For at kollektivtransporten skal verte ein marknadssuksess, det vil si få fleire til å reise kollektivt, er det viktig at infrastrukturen til kollektivtransporten støttar opp om dei driftsopplegga som det er behov for i befolkninga. Infrastruktur kan her vere til dømes terminalar og haldeplassar eller sjølvvegnettet. Som eigar av fylkesvegnettet spelar fylkeskommunen ein sentral rolle i utviklinga av kollektivtransporten. Modellen under syner samanhengen mellom marknad, driftsopplegg, infrastruktur, driftsfinansiering og marknadssuksess.



Figur 8: Marknadssuksess for kollektivtransport. Kjelde: Nielsen og Lange (2015)

I distrikta i Vestland har kollektivtransporten også ei viktig rolle i eit folkehelseperspektiv, der den bidreg til at fleire kan bu heime lengre, fleire kan delta på fritidstilbod, i tillegg til å sikre skuleskyss for mange barn og unge. På denne måten kan vi gjennom kollektivtransport bidra til busetnad i heile fylket.

Skuleskyss vil utgjere hovuddelen av tilbodet i område med spreidd busetnad og lågt trafikkgrunnlag. Skuleskyss er ei lovpålagt oppgåve gjennom Lov om opplæring §§4a, 7-2, 7-3 og 13-4 omtalar skuleskyss.

Ambisjonen er at ulike mobilitetstilbod skal opplevast som samanhengande, det gjeld både fylkeskommunale bussruter, kommersielle bussruter, ferjesamband, drosjer, tog og eventuelt andre mobilitetsformer. Regionsenter vil verte særleg prioritert for gode korrespondansepunkt.

For at mobilitetstilbodet skal gi mobilitet for alle, krev det at kollektivtilbodet vert supplert med fleksible transporttenester som er meir tilpassa dei som av ulike årsaker ikkje kan nytte det ordinære tilbodet, eller fordi dei bur i område der det ikkje er marknad for eit ordinært rutetilbod. Meir skreddarsydde tilbod kan i større grad bli tilpassa aktivitetar og opningstider for ulike gjeremål. Det er difor viktig å tileigne seg kunnskap om lokalsamfunnet og målgruppene sine reisebehov før ein set i verk tiltak. God og systematisk samhandling med kommunane er avgjerande for dette arbeidet.

Skreddarsydde tilbod må bidra til å styrka lokalsamfunnet, og det er difor naudsynt å fokusera på dei lokale reisene for denne typen tilbod.

Kollektivtransport på sjø

Kollektivtransport på sjø har nokre tilleggsmoment som er viktige å trekke fram. Det er viktig at tilbodet på sjø vert utvikla som ein integrert del av det berekraftige mobilitetssystemet. Sjøen har eit stort potensiale for å frakte menneske på ein effektiv måte mellom øyar og langs kyst og fjord.

Båtrutene er livsnerven for dei innbygarane som ikkje har vegsamband eller må reise lange omvegar for å nå reisemåla sine. Framtidas båtsamband er ikkje basert på fossil energi. Det betyr at nye båtsamband ikkje kan planleggast for bruk av konvensjonell diesel, og at eksisterande samband må få løysingar for null- og lågutslepp etter kvart som dette er teknisk og økonomisk mogleg.

Utvikling av båtsamband må vere knytt til mål om eit betre mobilitetstilbod, men også til byutvikling, betre framkome, utvikling av region og distrikt eller innovasjon og næringsutvikling.



Bilde 9: Hurtigbåtkai på Frekhaug, foto: Morten Wanvik/VLFK

Fylkeskommunen skal følgje med på utviklinga av innovative konsept og halde dialog med aktuelle innovasjonsmiljø.

«Blå bybane» er eit omgrep som rommar mange ulike konsept og idear om korleis ein kan få til gode transportløysingar på sjø. Utviklinga av teknologiske moglegheiter for nye båtkonsept, løysingar for nullutslepp og kostnadene ved dette er i rask utvikling. Slike utgreiingar er i stor grad «ferskvare», og vil måtte ta for seg ein konkret geografi. Det er gjennomført ei kartlegging av ulike konsept for kollektivtransport på sjø, med føremål å tydeleggjere og sortere i moglegheitene.

Utfordring

Å planlegge for eit heilskapleg mobilitetssystem byr på utfordringar med å knyte saman både fysisk og digital infrastruktur på ein måte som gjer det enkelt for dei reisande. Ved integrasjon av digitale plattformer må vi vere trygge på at alle aktørar er seriøse og tilbyr eit godt produkt.

Kollektivsystemet er avhengig av offentlege midlar for å oppretthalde eit funksjonelt rutetilbod. Det er naudsynt å prioritere enkelte grupper eller område over andre. Per i dag er dei skreddarsydde reisetilboda særleg kostnadskrevjande, og innretninga på slike tilbod må vere på ein slik måte at det vert nytta kollektivt, og ikkje som ei rimeleg drosjeteneste.

Vestland er eit stort geografisk område, og når vi skal fastsette tenestetilbodet må vi samarbeide for å få eit transporttilbod som er hensiktsmessig for det aktuelle området. Ulik lengde på skuledagen, færre skular og delt bustad for ein aukande del elevar er med på å auke kostnadane knytt til skuleskyss. For å unngå at skuleskyss vert altfor kostnadskrevjande er god dialog med skular avgjerande.

Nokre av utfordringane med kollektivtransport på sjø er at driftskostnadane er vesentleg høgare enn for andre transportformer, samt at denne transportforma i dag står for ein vesentleg del av utsleppa på sektoren. Tiltak for å betre miljø er naudsynt og kostnadskrevjande. Båt er ein komfortabel og etterspurt reisemåte. Ofte er den og raskare. Grunna dei høge kostnadane bør det ikkje etablerast båtsamband der reisetidsgevinsten er liten samanlikna med buss.

4.2.3.2 Infrastruktur for mobilitetssystemet

Kollektivtransport har behov for tilrettelagt infrastruktur for å fungere optimalt og gje kundane eit godt tilbod. Rutene må ha godt framkome, og det må vere tilstrekkeleg vegkapasitet i område med store reisestraumar. Der ulike linjer og transportmiddel korresponderer er det viktig med gode mobilitetspunkt. I tillegg må dei reisande må ha god tilkomst til haldeplassar og knutepunkt.

God planlegging må legge til rette for god og effektiv drift av kollektivsystemet. For å oppnå effektive kollektivruter må vi unngå hindringar, omvegar og lite attraktive einvegsrundar. Desse prinsippa er viktige å ha med i all planlegging.

Framtidas mobilitetstenester må bygge vidare på eksisterande tilbod og infrastruktur. Vi vil vidareutvikle dei faglege prinsippa for linjenettet, slik at kollektivreiser vert enklare og meir effektive.

Sjøen krev ikkje eigen infrastruktur, men kaianlegg og terminalar har stor betydning for trygg ombord- og ilandstiging, universell utforming, effektiv tidsbruk, lading og fylling. I tillegg er koplinga mellom båtrute og transportmiddel på land viktig.

Utfordringar

Kollektivtransport er den mest arealeffektive måten å frakte store reisestraumar. I større byar med mange reisande og knapt med areal er eit effektivt kollektivsystem ein føresetnad for vidare utvikling. Utfordringa er å prioritere tilstrekkeleg areal til kollektivsystemet ved viktige målpunkt samt framkome til desse. Det er og viktig med god overordna arealplanlegging slik at dei ulike mobilitetsformene som sykkel, gange og kollektiv fungerer godt saman og utfyller kvarandre.

Det grønne skiftet innanfor kollektivsektoren er avhengig av ein hensiktsmessig lade- og fyllinfrastruktur som er kopla til stamlinjenettet og ikkje fører til unødige omvegar. Behov for areal til lading og fylling kjem gjerne i konflikt med andre arealbehov i sentrumsnære område.

Det er varierende standard på hurtigbåtkaiene, og stort behov for både å kartlegge behov for oppgradering og gjennomføring av oppgraderinga. Ei anna utfordring med sjøtransport er at båtrotene i dei fleste tilfelle berre dekkjer delar av reisekjeda, det er difor behov for areal til å sikre gode overgangar til andre transportformer på kaiene.

4.2.3.3 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. I følgje folkehelseundersøkinga i



Bilde 10: Sykkelveg, foto: Morten Wanvik/VLFK

Hordaland (2018) og Sogn og Fjordane (2019) svarte ein stor del av dei spurte at gode gang- og sykkelveggar er viktig for å skape trivsel.

Mangel på samanhengande og åtskilte sykkel- og gangveggar er av dei største hindringane i høve til å få fleire til å sykle eller gå. I tillegg er både god skilting, parkeringsmoglegheiter og drift- og vedlikehaldsstandard faktorar som påverkar om ein vel å gå eller sykle, framfor å nytta andre transportmiddel.

Strategi for mjuke trafikantar har som formål å sei kva fylkeskommunale verkemiddel vi har til rådighet, samt når og korleis dei skal brukast. Strategien er delt inn i fire delstrategiar

- Sykkel
- Gange
- Barn og unge
- Mikromobilitet

Mjuke trafikantar sine transportformer har avgrensa utstrekning, og satsinga vil bli sentrert rundt sentrumsområde og viktige målpunkt i heile fylket.

Bakgrunnen for at sykkel og gange er eit satsingsområde er at det reduserer miljølempene, reduserer støy, betrar folkehelsa, og fører med seg mindre kø samanlikna med bil. Barn og unge har eit særleg fokus i strategien, då dei er både dagens og framtidas trafikantar. At born og unge kan stå

for transporten på eigenhand handlar om friheit, uavhengigheit, og om meistring ved å klare seg sjølv. God tilrettelegging er difor avgjerande for deira mobilitet.

Fylket skal i tillegg legge til rette for god opplæring, og støtte haldningsskapande kampanjar i heile Vestland. Aktiv transport er bra for folkehelsa, og gode vanar som vert skapt i tidleg alder vil spare samfunnet for store kostnader.

Utfordringar

Tilrettelegginga for gåande og syklende er svært variabel i fylket. Det er dei mest sentrumsnære strekningane som har størst behov for separate anlegg for mjuke trafikantar. Samla for heile Vestland fylke er det om lag 2 500 km fylkesveg som ligg 4 km eller nærare ein grunnskule, og det meste av dette vegnettet er skuleveg. Om lag 680 km (28 %) av vegnettet har tilbod til gåande, og om lag 490 km (19 %) har tilbod til syklende. Standarden på anlegga varierer frå god til svært dårleg. Det viktigaste verkemiddelet for å få fleire til å gå og sykle er bygging av meir infrastruktur for mjuke trafikantar.

Topografien og demografien gjer det krevjande å bygge god infrastruktur for mjuke trafikantar i heile fylket. Vi har mange tunnelar, bruer, fjellsider og bratte bakkar som er krevjande å oppgradere med gode tilbod for mjuke trafikantar.

Med krevjande topografi og avgrensa økonomiske midlar må vi ha tydelege kriterium for når og kvar vi kan bygge ny infrastruktur for mjuke trafikantar. For å få bygd mest mogleg infrastruktur for gåande og syklende skal det jobbast vidare med å vurdere kvar ein kan redusere kostnadane i gang- og sykkelinfrastrukturprosjekt. Dette arbeidet vil samordnast med plantema *Finansiering*, og ein skal mellom anna sjå på korleis ein kan utnytte handlingsrommet i vegnormalane for å finne løysingar. Det er også aktuelt å vurdere økonomiske samarbeid for å få etablert infrastruktur for gåande og syklende. Dette kan til dømes vere gjennom bompengeprosjekt/pakkar eller andre «spleiselag».

4.2.3.4 Elevationer

Elevationer er eit tema både i strategi for mjuke trafikantar og strategi for berekraftig mobilitet. Elevar sine reisevanar til og frå skulen er kartlagt, og fordelinga er vist i figur 17.

Om lag 46 % av elevane ved barne- og ungdomskular i Vestland går eller sykklar til skulen.

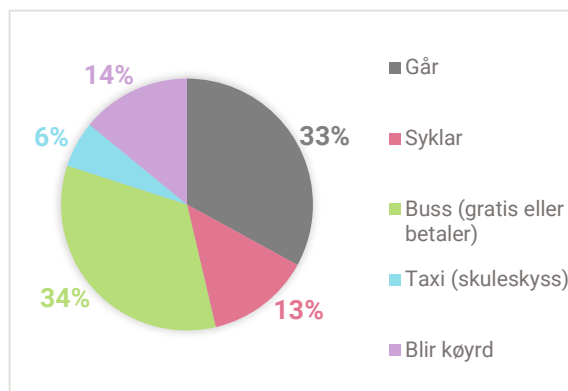
Strategi for mjuke trafikantar omtalar både opplæringstiltak og fysiske tiltak som skal bidra til å auke delen gåande og syklende.

Skuleskyssordninga dekkjer skyss for barn og unge som anten har for lang eller for farleg skuleveg. Skuleskyssen dekkjer reisa til og frå skulen, men barn og unge har eit større behov for mobilitet også på fritida. For å dekke dette behovet vil meir fleksible løysingar enn tradisjonell skuleskyss vere sentralt.

Konsept for nye skreddarsyddre tilbod som er prøvd i Noreg så langt handlar i større grad om å optimalisere tilbodet for kunden, og i mindre grad om å optimalisere driftseffektivitet og det heilskaplege mobilitetsnettverket.

Utfordring

Mange strekningar som er skuleveg er klassifisert som *Særleg farleg skuleveg*, noko som gir barna rett til skuleskyss. Bakgrunnen for denne klassifiseringa kan vere mange, og manglande tilbod til gåande og syklende, dårleg sikt og smale vegar er nokre grunnar. Desse strekningane er ofte både krevjande og kostbare å utbetre. Det må difor satsast særleg på gang- og sykkeltilbod for barn og unge langs skuleveg.



Figur 9: Reisevanar for reiser til og frå skulen for barne- og ungdomskuleelevar i Vestland

4.2.3.5 Trafikktryggleik

Vi vil ha eit særskilt fokus på trygg ferdsel på strekningar der barn ferdist, som til skole og idrettsanlegg. «Hjertesone» er ein prosess der skole, foreldre og elevar går saman om å gjere det tryggare for elevane å gå eller sykle til skolen. Alle kan ta initiativ til å starte ein Hjertesone-prosess – om ein er elev, lærar, rektor, forelder eller kommunepolitkar. Både infrastrukturiltak og åtferds- og haldningstiltak kan inngå i desse prosessane. Begge innfallsvinklane er viktig for å auke trafikktryggleiken rundt skolane, noko som bidreg positivt til folkehelsa og styrking av nærmiljøet.

Utfordring

Ulykkesstatistikken og rapportar om temaet viser at stadig fleire mjuke trafikantar skadar seg i trafikken. Det er kjent at det er ei vesentleg underrapportering av trafikkulykker, og særleg då for eineulykker med sykkel. Manglande tryggleik er ei barriere for mange som hindrar fleire frå å endre vanar. For å nå dei nasjonale og regionale måla om at auka i persontrafikk skal løysast med kollektivtransport, samt gang og sykkel må trafikktryggleik stå sentralt *i alt vi driv med*. Fleire gåande og syklande inneber fleire sårbare trafikantar langs vegane. Trafikksikre løysingar for alle trafikantgrupper må prioriterast høgt, og særleg gjeld dette dei som går og sykklar. Barn, unge og eldre er utsette trafikantar. Eldre fotgjengarar over 75 år er vesentleg meir ulykkesutsette enn andre. Inntoget til kommersiell utleige av elsparkesyklar i Bergen og andre norske byar har skapt utfordringar for trafikktryggleik og framkome. Elsparkesyklistar har ein særleg høg ulykkesrisiko, og utfordrar også tryggleiken for andre mjuke trafikantar ved ferdsel på gangareal.

4.2.3.6 Yrkestransportlova og drosjer

Frå november 2020 tok endringar i yrkestransportlova til å gjelde. Fylkeskommunen kan ikkje lengre regulere talet på drosjar eller pålegge plikt til å ha dei i drift, til dømes heile døgnet. Ein kan heller



Figur 10: Drosje, foto: VLFK

ikkje setje krav til stad for lokalisering eller tilknytting til sentral. Den nye lova kan potensielt føre til negative endringar av drosjetilbodet i distrikta.

Det er gjennom lovendringa blitt tilnærma fri etableringsrett for bussruter med trasé lengre enn 80 km, og for flybussruter. Fylkeskommunen kan framleis i ein viss mon regulere rutetidene, men langrutetilbodet kan bli fragmentert som følgje av lovendringa. Dette kan gjere det meir utfordrande eller kostnadskrevjande å halde dei lokale rutenettverka saumlaust knytt opp mot langruter.

Gjennom Transportordninga for menneske med nedsett funksjonsevne (TT-ordninga)

får menneske med nedsett funksjonsevne og varig sjukdom tilskot til drosjetransport. I tillegg til at brukarane gjennom ordninga får auka mobilitet, kan den gjere det lettare for brukarane å bu utanfor institusjon.

Utfordring

Dersom vi får område som står utan drosjetilbod kan fylkeskommunen tildele einerett til éin operatør. Det er eit vilkår i lova at det må vere behovsbasert. Dersom det blir aktuelt med avtale(r) om einerett, kan det medføre kostnader for fylkeskommunen.

Kostnaden ved TT- ordninga kan kome til å auke med «eldrebølgja».

4.2.3.7 Flytransport

FOT-ruter⁵ innan flytransport er kontraktar der det offentlege har moglegheit til å pålegge forplikingar til offentleg tenesteyting (FOT) gjennom kjøp av flyruter. Dette er brukt for å sikre eit tilbod i distrikta. Krava kan til dømes gjelde kapasitet, frekvens, ruteføring m.m. Frå ny anbudsperiode (1.april 2024) vil fylkeskommunen overta ansvaret for FOT rutene frå staten. FOT ruter er ei ny oppgåve for fylkeskommunen og det er mange element som må avklarast. Første anbudsrunde vil i stor grad bygge vidare på dagens system, men med justeringar i samråd med lokalsamfunna og opp mot økonomiske rammer.

Fylkeskommunen ønskjer å sjå den regionale kollektivtransporten i samanheng, og sikre eit effektivt tilbod til innbyggjarane i fylket. Samstundes utgjør dei regionale flyrutene også ein viktig transportkanal vidare nasjonalt og internasjonalt.

Det pågår ei utvikling av elektriske fly, men dette er enno i ein tidleg fase. På mellomlang sikt (ca. 2030) kan denne flytypen bli aktuell for kortbanenettet. Truleg vil det bli naudsynt med eigne prosjekt for å teste ut denne teknologien og gjere den tilgjengeleg for ordinær drift. Det er ikkje mogleg å sei noko om kva ei eventuell elektrifisering av flytrafikken vil koste per no. Visjonen til fylkeskommunen er at elfly på kortbanenettet på Vestlandet skal bli eit intercity-fly samband.

Tilskot til ikkje-statlege lufthamner

Bakgrunnen for tilskot til ikkje-statlege lufthamner er den same som for ordninga med kjøp av innanlands flyruter – eit ønskje om å sikre eit tilfredsstillande transporttilbod i heile landet. For Vestland gjeld dette Sunnhordland lufthavn AS, som er eigd av Stord kommune (79%) og Vestland fylkeskommune (21%) og har som føremål å driva Stord lufthamn.

Marknadgrunnlaget for kommersiell drift av flyruter på Stord lufthamn er marginalt, og kan difor vere aktuelt å vurdere innkjøp av FOT-ruter ved lufthamna.

Desse vurderingane sjåast i samanheng med transporttilbodet i Vestland.

Utfordring

Dagens flytype på kortbanenettet har ei stipulert levetid på 10-15 år. Det må avklårast kva moglegheiter som finst etter denne tid. Aktuelle tiltak er forlenga levetid på dagens fly, andre flytypar inkl. elektriske, og forlenging av rullebane.

Elektriske fly har den store føremonen at ein treng kortare rullebane slik at dei mange kortbaneflyplassane i Vestland kan nyttast.

Flytilbodet er viktig for både næringsliv og samfunn i regionen. Dersom det skal gjerast strukturelle grep må dette greiast grundig ut i eit langsiktig perspektiv i tett dialog med lokalsamfunna. Det må arbeidast systematisk for å finne gode og berekraftige løysingar for FOT rutene i framtida, der vi ser på den samla ressursbruken til FOT-rutenettet.

4.2.3.8 Turistruter

Kollektivsystemet er ope for alle og er tilpassa dei reisande sine behov innanfor rastsett rutetilbod rammer. Turistar og fritidsreiser er ein naturleg del av reisestraumane, men har gjerne litt andre målpunkt og reisetider enn andre reiser. Det er viktig å legge til rette for ulike reisegrupper ved å utforme eit reisetilbod som kan høve for fleire.

I Vestland har vi fleire ruter med stort innslag av turistar og fritidsreisande. I enkeltstående tilfelle er frekvensen på ordinære ruter auka opp med fleire avgangar, grunna mykje trafikk eller ekstra behov enkeltdagar. Det er og ordningar som legg til rette for at turistar og fritidsreisande kan nytte seg av ordinært rutetilbod, til dømes *travel like the locals* og *bookingfunksjon* på nokre ekspressbåtar.

Reiselivssatsingar og fritidsreisande har ofte ynskje om tilrettelagde ruter som er tilpassa deira reisebehov. Innanfor gjeldande rammer er det lite rom for eigne ruter spesielt tilrettelagt for turist-

⁵ Etter at utkastet til RTP vart sendt til politisk handsaming i fylkeskommunen har Stortinget gjort eit *anmodningsvedtak* om å vurdere overføringa av ansvaret for flyruteinnkjøp på nytt. I påvente av endeleg vedtak er fylkeskommunane bedne om å førebu overtaking av ansvarsområdet.

og fritidsreiser. Når det gjeld støtte til turistsatsingar vil det vere andre ordningar som høver til det formålet, samstundes som det vert lagt til rette for turist og fritidsreiser i det ordinære rutesystemet.

4.2.3.9 Nye mobilitetsformer

Dei nye teknologiske trendane har stor kraft til å endre både rammevilkåra og moglegheitene for å utvikle eit godt transporttilbod for befolkninga i Vestland. Nye teknologiar vil utfordre oss til å tenke nytt, og kan bidra til betydeleg betra mobilitet. Kollektivtilbodet kan utvidast gjennom ei betre rolledeling mellom transportmiddel og mobilitetsløysingar, der det kapasitetssterke tilbodet framleis spelar ei stor rolle, og delingsmobilitet og andre nye transportløysingar komplimenterer dagens offentlege kollektivtilbod. Tilboda og tenestene kan slik bli meir skreddarsydd etter mobilitetsbehova til innbyggerane. Frå eit brukarperspektiv vil dette vere svært nyttig.

Overgang til autonome transportløysingar kan gjere det enklare å utvikle gode kollektivtilbod også i distrikta, både på sjø og land. Til dømes kan autonome taxiar eller minibussar kunne erstatte større og langt dyrare bussar i den offentlege kollektivtransporten. Det same kan på sikt også gjelda for skuleskyss i mindre befolkningstette område, men då må tilliten til desse køyretøya vere godt etablert.

Delingsøkonomi vrir fokus frå eigarskap til tenester. MaaS (Mobility as a service) er løysingar der ein får dekkja sine transport- og mobilitetsbehov utan å eige transportmiddelet ein brukar. Truleg vil delingsøkonomi innan transport og mobilitet kome med sterkare kraft i byar enn i distriktet, grunna marknad/tilgang.

Tog som kollektivtilbod vil truleg verte sterkt utfordra, både av autonome bilar, men òg av dei andre kollektive transportmidla. Bussane vert etter kvart utsleppsfrie, og med autonomi, ITS og andre komande teknologiar, vil tryggleik og komfort kunne auke, medan driftskostnadane går ned. Dette kan gje lågare reisekostnader og høgare frekvens på bussane. Liknande utvikling vil truleg skje for hurtigbåttransporttilbodet fram mot 2033.

Teknologien for flygande dronar er komen langt og det er kanskje tryggleik og regelverk som er dei største utfordringane for at slik teknologi vert ein større del av transporten i framtida. I framtida kan dronar frakte passasjerar innanfor definerte strekkingar, men dei vil ikkje kunne konkurrera med fly. Dei er i større grad ein konkurrent til buss, tog, passasjerbåt og delvis privatbil, og særskilt der ein oppnår sterkt redusert reisetid som over fjordar eller fjell, der det manglar tunnel, bruer eller båtsamband. Særskilt i distrikta vil dronane kunne bli attraktive reisemiddel, der vèrtilhøva tillèt slik transport. Her er det ofte få andre kollektivtilbod og lange omvegar med dårleg vegstandard, og vanskelege køyreforhold om vinteren. Betalingsviljen for ei rask reise til eit målpunkt vil derfor kunne vere høg, kanskje særskilt for næringsliv og i helsesektoren.



Bilde 11: Elektrisk sparkesykkel i Bergen sentrum, foto: Morten Wanvik/VLFK

4.2.4 Strategiar for mobilitet og kollektivtransport

- a) Kollektivtenestene skal verte bygd og drifta på ein berekraftig måte
- b) Vestland skal vere ein pådrivar for låg- og nullutsleppløysingar innan mobilitetstenester, gjennom offentlege innkjøp og innføring av nye teknologiske løysingar
- c) Dei gode løysingane for mobilitet i Vestland skal utviklast i samarbeid med relevante aktørar
- d) Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov og skal vidareføre og vidareutvikle det fleksible skysstilbodet
- e) Teknologi skal nyttast til å løyse den reisande sine behov på ein effektiv måte
- f) Mobilitetstenestane skal vere tilgjengelege, enkle å bruke og tilrettelagt for alle, med god integrasjon mellom dei ulike transportformene
- g) I område der marknaden ikkje tilbyr drosjetenester som sikrar innbygarane eit tilstrekkeleg mobilitetstilbod skal einerettar for drosjedrift vurderast
- h) Ved knutepunkt og haldeplassoppgraderingar skal enkle bytte, universell utforming, tilkomst og trafikktryggleik prioriterast.
- i) Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gje kundane eit godt tilbod.
- j) Haldningsskapande arbeid for å få fleire til å gå, sykle eller nytte kollektivtransport skal fremjast og prioriterast
- k) Gjennom dialog og samarbeid med kommunar skal vi sette fokus på behova til mjuke trafikantar
- l) Prioritere sykkelinfrastruktur for reiser med potensiale for store reisestraumar, og ruter knytt til målpunkt for born og unge.
- m) Synleggjere behovet for auka midlar til drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur
- n) Prioritere trygge skuleveggar, og særlege trafikksikringstiltak, slik som «Hjertesone» rundt skular.
- o) Gjennom tilrettelegging kan vi bidra til at tilreisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket på ein enkel måte
- p) Vestland skal vere ein pådrivar for å vidareutvikle eit godt regionalt flyrutetilbod for fylket, som også bygger opp under Flesland som knutepunkt nasjonalt og internasjonalt. Vestland må ha som ambisjon om å få etablere pilot for utprøving av el-fly.
- q) Tiltak knytt mot "Barnas transportplan" i NTP skal prioritere born og unge sine behov for tilgjengeleg og trygg mobilitet i RTP

4.3 Miljøløftet

Miljøløftet er namnet på partnerskapen der staten, fylkeskommunen og kommunane i fellesskap skal løyse transportutfordringane og realisere ei rekkje tiltak knytt til eit meir miljøvenleg og framtidssretta transportsystem. Miljøløftet er også gjennomføringsorganet for byvekstavtalen for Bergensområdet.

4.3.1 Delmål

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

Plantema Miljøløftet vil også ta inn over seg delmål som er formulert i Byvekstavtalen: *Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og samstundes bidra til eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem, som sikrar mobilitet for innbyggjarar og næringsliv.*

Plantema Miljøløftet vil også slutta seg til og vidareføra målet som er formulert i transportkapittelet i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP): *Bergensområdet skal ha eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange.*

Vidareutvikla nullvekstmål

Samferdsledepartementet har i brev av 8. juni 2020 fastsett eit vidareutvikla nullvekstmål, som fylgjer: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

Noko av bakgrunnen for det vidareutvikla nullvekstmålet er å tydeleggjera dei ulike negative verknader av vegtransport som klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy, som supplement til reine trafikktejingar. Regjeringa ynskjer også å måle trafikken på ein meir hensiktsmessig måte, for slik å setja i verk tiltak der behovet for nullvekst i personbiltrafikken er størst.

Regjeringa opnar for at avtaleområdet kan delast opp i inntil tre ulike sonar, slik at måloppnåing vert følgt opp der omsyna bak nullvekstmålet er til stades. Regjeringa presiserer at med den nye soneinndelinga og med trafikktejingar som ny hovudindikator vert det endå viktigare med ein effektiv arealbruk som bygger opp under kollektivknutepunkt og stimulerer til overgang frå bil til kollektivtransport inn til byane, som fremjar sykling og gange i heile byområdet, samt ivaretek gode og levande lokalsamfunn også i dei ytre delane av byområda.

Nullvekst er ikkje eit mål i seg sjølv, men det er viktig for framkome i byområda og for å redusere dei negative verknadane vegtransport har. Nullvekst betyr gode bumiljø, auka mobilitet for folk som bur i byområda og betre vilkår for næringslivet. Nullvekstmålet ivaretek også omsyn til lokal luftforureining og klimagassutslepp, samt støy, framkome og arealbruk. Nullvekstmålet er forankra i klimaforliket og i Nasjonal transportplan.

Referanseår for nytt nullvekstmål er sett til 2018. Å realisere nullvekstmålet vil i praksis bety at personbiltransporten ikkje skal auka utover 5,7 mill. kjtkm pr. døgn gjennom heile avtaleperioden. Tungtransport, gjennomgangstrafikk og mobile tenesteytarar er unnateke nullvekstmålet.

Nullvekstmålet er også ei viktig løysing på utfordringar med kapasitet og framkomst i transportsystemet. Målet er ei erkjenning av at det ikkje er mogeleg å bygge seg ut av kapasitets- og miljøproblema som ei framskrivning av utviklinga vil gje. Ved å redusere behovet for kapasitetsutvidingar i vegnettet vil ein også dempe nedbygginga av viktige arealverdiar. Nullvekstmålet bidrar til å oppnå fleire viktige samfunns mål og er god samfunnsøkonomi.

Nullvekstmålet bidreg til betre helse gjennom å førebygge helseplager og legge til rette for helsefremjande tiltak. Auka sykling og gåing reduserer risikoen for ein rekke sjukdommar og bidreg

til betre livskvalitet og folkehelse. Ein auka del miljøvenleg transport reduserer også helserisikoen knytt til lokal luftforureining og støy.

Nullvekstmålet er også ein føresetnad for utbetaling av dei statlege midlane i byvekstavtalen.

4.3.2 Viktige føringar

Viktige føringar for dette kapittelet er Utviklingsplan for Vestland (2020-2024) med FN sine berekraftsmål og Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (2017). NTP (2022-2033) og byvekstavtalen (2019 – 2029) er også å rekna som viktige rammeverk for planarbeidet.

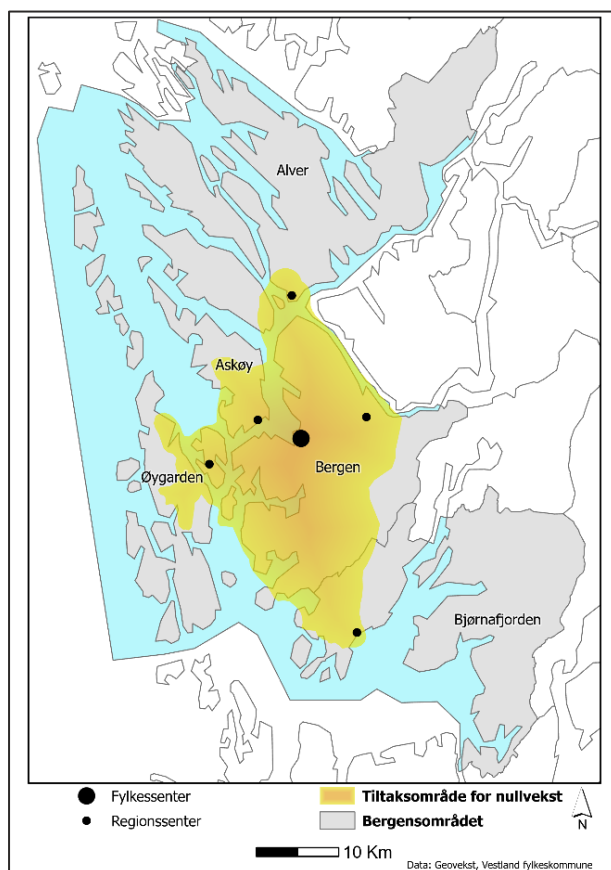
Utviklingsplan for Vestland (2020-2024) med FN sine berekraftsmål

Særleg sentralt står utviklingsplanen sitt mål 2: *Klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling* med strategi 2.1. *Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp innan 2030*, og utviklingsplanen sitt mål 3 *Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv* med strategi 3.2 *Bergen og dei regionale sentra skal utviklast til attraktive sentra, og fungere som ei drivkraft for utvikling i heile fylket*.

Av FN sine berekraftsmål er særleg 11 *Berekraftige byar og lokalsamfunn*, 13 *Stoppa klimaendringane* og 17 *Samarbeid for å nå måla* viktige føringar for plantema Miljøløftet.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP)

Utviklingsplan for Vestland (2020) slår fast at Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (2017) skal vidareførast i denne fylkestingsperioden. Nedanfor er dei føringane i RATP som er mest aktuelle for dette kapittelet kort omtala:



Figur 11 Tiltaksområde for nullvekst i Bergensområdet

Samordna areal- og transportplanlegging

Vekst i folketal skaper arealbehov, og korleis arealbehovet blir dekkja, har konsekvensar for transportetterspørsel og reisemiddelfordeling. Tett arealutvikling og «riktig lokalisering» bidreg til kortare avstandar mellom ulike målpunkt. Dette kan bidra til at fleire vil velje å sykle eller gå, og til at områda kan ha ei effektivt kollektivbetening. For å få dette til vil det vere avgjerande å sikre ein arealpolitikk som bidreg til fortetting i vekstsoner som bygger opp under og styrkar konkurransekrafta til dei miljøvennlege transportformene.

I Regional areal- og transportplan for Bergensområdet vert det satsa på konsentrert utvikling i regionale vekstsoner som eit viktig grep for å redusere transportbehovet og utvikle ein bystruktur som let seg betene med kollektiv, sykkel og gange. I eit slikt perspektiv fører den forventa veksten til eit utviklingspotensial, i retning av eit meir berekraftig og samordna utbyggingsmønster.

Nullvekst i personbiltransporten representerer eit trendbrot i bruk og

tilgjenge for privatbilen. Ei slik omlegging av reisevanane vil kunne vere krevjande og vil innebere ei endring av folk sin kvardag.

For å nå mål om eit berekraftig transportsystem i Bergensområdet og nullvekst i personbiltransporten vil det vere naudsynt å ta kraftige grep sentralt og samstundes tillate noko auke i personbiltransporten i dei ytste områda. Ved å målrette tiltak og verkemiddelbruk til området

med høgast transportteterspurnad vil ein kunne oppnå stor effekt på reisemiddelfordelinga for Bergensområdet samla sett.

4.3.3 Status og utfordringsbilde

Hovudutfordringane i dei største byområda er dårleg framkome og forseinkingar i vegnettet og i kollektivsystemet. Dette rårar både privatpersonar og næringslivet. Vegtrafikk er også ein av dei største kjeldene til luftforureining og støy i byområda. Folketalsframskrivingar syner framleis vekst i byane og i mange av kommunane rundt dei største byane framover. Denne utviklinga vil saman med velstandsvekst gje auka transportteterspurnad både inn mot, og i byområda. For Bergensområdet syner folketalsframskrivingar ei auke på 9,1% fram mot 2030. Framskrivningar for trafikkarbeid syner at utan nye målretta tiltak vil ein få ein vesentleg trafikkvekst på vegnettet. Nedanfor vert det gitt ein kort omtale av status for byvekstavtalen og dei fire satsingsområda, samt kva utfordringar ein ser føre seg i planperioden.

4.3.3.1 Byvekstavtalen

Gjennom byvekstavtalar inngår stat, fylkeskommunar og kommunar eit forpliktande samarbeid om å tilrettelegga for eit meir miljøvenleg transporttilbod og ein arealbruk som mellom anna byggjer opp under staten sine investeringar i kollektivtransport, sykling og gange.

Overordnede strategiske føringer

Miljøløftets hovedmål

Miljøløftets hovedmål er nullvekstmålet: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforureining og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Prosjekt og tiltak i Miljøløftet skal bidra til å nå nullvekstmålet og samtidig bidra til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem, som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv.

Avtalen skal bidra til en framtidrettet utvikling av Bergensområdet, og er inngått mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal – og moderniseringsdepartementet, Vestland fylkeskommune og kommunene Alver, Askøy, Bergen, Bjørnafjorden og Øygarden.

Kriterier for måloppnåelse

Miljøløftets måloppnåelse tallfestes gjennom byvekstavtalens indikatorer for transport – og arealutvikling. Trafikkutviklingen for persontransport med bil (nullvekstmålet) stadfestes gjennom reisevaneundersøkelse og bytrafikkindeks. Gjennom byvekstavtalen rapporteres det også på et utvalg støtteindikatorer for å gi et helhetlig bilde av transport – og arealutviklingen i avtaleområdet, herunder:

- Bytrafikkindeks (passeringer)
- Tonn CO2 fra vegtrafikk
- Buss (Påstigninger)
- Tog (påstigninger)
- Bybane (påstigninger)
- Indikatorareal

Lokale indikatorer	Delmål
Bysyklar (turer)	Gange, sykkel og trafiksikkerhet Det skal bli mer attraktivt å være myk trafikant. Satsingsområde gange og sykkel.
Tellepunkt sykkel	
Bomstasjon (passeringer)	Kollektiv Det skal bli mer attraktivt å reise kollektivt. Satsingsområde kollektivtransport, innfartsparkering og miljøvennlig teknologi og innovasjon.
	Areal – og knutepunktsutvikling Byvekstavtalen skal bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by – og regionsenter.
	Samarbeid Det skal sikres et godt tverrfaglig samarbeid mellom partene, og innbyggerne skal veiledes om ønsket byutvikling.

Byvekstavtalane vert utarbeida etter forhandlingar der finansiering av transport- og miljøtiltak, og særleg tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange, er viktige tema. Avtalane består av ei rekkje tiltak og verkemidlar som bompengefinansierte bypakkar, midlar til veg og jernbane, arealtiltak, belønningssmidlar og ordninga med statleg delfinansiering av store kollektivprosjekt ("50/50-ordninga"). Partane i byvekstavtalane forpliktar seg til å bidra med finansiering og tiltak innanfor sine ansvarsområde. Kommunar og fylkeskommunar forpliktar seg samstundes til å bidra til ein arealbruk i byområda som aukar kollektivbruken og gjer det enklare å vera syklist og fotgjengar.

I gjeldande byvekstavtale er avtaleområdet utvida med fire

Figur 12: Overordna strategiske føringar for Miljøløftet

nye kommunar, og avtalen består no av totalt ni partar: Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Statsforvaltaren i Vestland, Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden. Det geografiske området til dei fem kommunane utgjer også avtaleområdet. Avtaleperioden er

Dei fire satsingsområda til byvekstavtalen er:

- Investering og drift av kollektiv
- Sykkel og gange
- Innfartsparkering
- Miljøvenleg teknologi og innovasjon

2019-2029. Med byvekstavtalen følger statlege midlar som gjev Bergensområdet moglegheit til å gjennomføre tiltak for å nå nullvekstmålet. Fylkestinget vedtok sluttforhandla byvekstavtale for Bergensområdet den 10.02.2020.

Utfordringar

Gjennom byvekstavtalen har partane forplikta seg til å bidra til å nå nullvekstmålet. Nullvekstmålet er også ein føremon for å få utløyst dei statlege midlane som ligg i avtalen. Det er knytt fleire utfordringar til nullvekstmålet ettersom grunnlaget for å oppnå nullvekst er ulik i avtaleområdet. Mellom anna har deler av avtaleområdet i dag ingen trengselsproblematikk og ein etablert arealbruk som ikkje let seg betene av kollektivsystem, sykkel eller gange på ein tilstrekkeleg god måte. Det vidareutvikla nullvekstmålet opnar for ei soneinndeling innanfor avtaleområdet, der ein i dei mest spreiddbygde områda ikkje finn at omsyna bak nullvekstmålet er til stades. Ved reforhandling av byvekstavtalen må difor partane i fellesskap koma fram til ei hensiktsmessig soneinndeling for avtaleområdet, som både legg til rette for mobilitet i heile avtaleområdet og samstundes bidreg til nullvekstmålet.

Byområdet er i endring, og det er behov for at det finansielle rammeverket kring byvekstavtalane vert vidareutvikla slik at dei i større grad set byområda i stand til å møte framtidige utfordringar knytt til areal- og transportplanlegging. Fylkeskommunen vil særleg peike på behovet for auka midlar til drift av kollektiv for å kunne handtere den veksten i kollektivreiser som nullvekstmålet krev. Fylkeskommunen ser også behovet for at partane ved reforhandling av byvekstavtalen drøftar ei eventuell opning for bruk av bompengar til drift av kollektiv innanfor avtaleområdet.

I dagens finansieringsordning av byvekstavtalen vert store kollektivinfrastrukturprosjekt finansiert med halvdelan statlege midlar og halvdelan bompengar. Denne ordninga representerer ei målkonflikt mellom intensjonen om å redusera bilbruk, og finansiering av tiltak som kan bygge opp under nullvekstmålet. Frå fylkeskommunen si side er det difor ynskjeleg med eit sterkare statleg bidrag til dei mest kostnadskrevjande kollektivprosjekta, slik at bompengar i større grad kan nyttast som trafikkregulerande verkemiddel, og ikkje som ei rein finansieringskjelde.

Alle dei norske storbyområda opplever i dag ein stor vekst i andel nullutsleppskøyretøy. Dette har positive effektar på klimamåla ettersom elbilar har låge utslepp av klimagassar. Men elbilar bidreg til kø og trengsel, og til slitasje på infrastruktur, akkurat som andre bilar. Veksten i andel elbilar svekker også finansieringsgrunnlaget, ettersom bomtakstane er vesentleg lågare enn for andre bilar. Alle storbyområda i landet opplever ein inntektssvikt i høve til prognosar, og den høge elbilandelen trugar såleis finansieringa i bompengepakane. Auka elbilandel gjev lågare reisekostnader og fleire bilreiser. Svikten i bompengar utfordrar såleis både finansieringa og sjølve nullvekstmålet. På sikt vil ikkje lenger byområda handtera denne utviklinga.

Ekspertutvalet sin rapport *på veg mot et betre bomsystem* legg difor opp til å endre takstsystemet for elbilar. Dei viser til at fritak og reduserte takstar for elbilar i bompengeprojekt bør avviklast, då det kan bidra til å styrkje inntektsgrunnlaget i bomringane, det blir lettare å nå nullvekstmålet og elbilistar får betre signal om kostnader ved bruk av vegkapasitet.

Elbilfordelane reduserer også brukaren sine insentiv til å la bilen stå, til fordel for transportformene kollektiv, gange og sykkel. Slik ordninga er i dag stimulerer den til meirbruk av elbil. Fylkesutvalet har den 10.12.2020 fatta vedtak om ei gradvis auke av takstar for elbilar for å sikre så rask overgang som mogleg til utsleppsfrie køyretøy.

Innanfor avtaleområdet er det planlagt fleire store vegprosjekt som skal opnast i avtaleperioden, mellom anna rv 555 Sotrasambandet og E39 Svegatjørn-Rådal. Realisering av desse prosjekta vil auka vegkapasiteten inn mot Bergen sentrum og gjera det meir krevjande å nå nullvekstmålet. For at personbilen ikkje skal få auka konkurransekraft i høve til dei miljøvennlege reiseformene er det viktig at det vert satsa på eit breitt spekter av verkemiddel med prioritering av kollektivtrafikk og tilrettelegging for sykkel og gange langs dei nye innfartsårene.

4.3.3.2 Investering og drift av kollektiv

Suksessfaktorar for kollektivtransporten i Bergensområdet er høg frekvens, god framkome og god kapasitet. Tilbodet skal utviklast gjennom å styrke dei store reisestraumane, vidareutvikle stamliner og utvikle eit enklare og meir effektiv linenet. Full framkomst langs dedikerte kollektivtrasear i hovudkorridorane er prioritert. Vidare vert det satsa på låg- og nullutsleppsteknologi for buss- og båttrafikk.



Figur 13 Hovudstruktur for kollektivsystemet i Bergen.

Bybanen

Bybanen er det største enkeltstående prosjektet i byvekstavtalen, og er den fremste stamlinja i kollektivsystemet i Bergen. Etablering av Bybanen har vore eit løft for kollektivtrafikken i Bergensområdet. Vidareutvikling av bybanenettet er viktig for å styrke kollektivtrafikken sin attraktivitet og konkurransekraft, og utbygging av bybane til fleire bydelar vil betre og auke kapasiteten og attraktiviteten på stamrutetilbodet i Bergen i vesentleg grad. Bybanen har høg frekvens og stor kapasitet, god framkomst og rask av- og påstiging. Bybanen har ein tydeleg plass i bybildet, og har ein strukturerande effekt på byutviklinga. Bybanen er ikkje berre ei transportløyning, men eit nytt verktøy for å skape ein meir kompakt klima- og miljøvenleg by. Bybanen gjer det lettare å bu bynært utan bil, og er såleis eitt av dei viktigaste verkemidla for å nå nullvekstmålet. Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen er under utbygging og er venta å stå ferdig i 2022. Bybanen byggetrinn 5 til Åsane er i planleggingsfasen, arbeidet med reguleringsplan er venta ferdig i løpet av 2023, og traseen er planlagt ferdigbygd i 2031.

Utfordringar

Fylkeskommunen er byggherre for Bybanen og ansvarleg for kostnadskontroll og risikostyring i prosjektet. For å sikre gjennomføring og realisme i bybaneprosjekta må det arbeidast med å

For at kollektivsatsinga skal gje best mogeleg tilbod til flest mogeleg, er det definert ein hovudstruktur for kollektivsystemet i Bergensområdet; med bystamliner i Bergen og regionale stamruter til regionsentera. Hovuddelen av investeringar i kollektivsystemet i Bergensområdet vert prioritert innanfor denne hovudstrukturen.

For å sikre redusert reisetid og effektiv drift bør framkometiltak prioriterast i desse korridorane. I planlegging av lokal kollektivtransport er det også viktig å legge til rette for enkle og effektive bytter. Kollektivterminalar og bytepunkt bind saman kollektivnettet og legg til rette for omstiging og fleire reiserelasjonar for passasjerane. Dei skal i tillegg fungere som endepunkt for ulike liner. Å utvikle gode kollektivterminalar i regionsentera i Bergensområdet vil vere viktige bidrag for å legge til rette for eit heilskapleg og godt tilbod til alle kollektivreisande.

For å kunne auke ruteproduksjon i Bergen er det behov for tiltak på endehaldeplassar i bystamlinenettet, mellom anna for oppstillings- og venteplassar. Det er også behov for infrastruktur for låg- og nullutsleppsbusar.



Bilde 12: Framtidig bybanenett i Bergensområdet

redusere risiko, kompleksitet og kostnader i så stor grad som mogleg. Store konstruksjonar og komplekse løysingar er kostnadsdrivarar i bybaneprosjektet. I planlegginga er det difor viktig å ha fokus på element med stor innverknad på kostnadsbiletet. Fylkeskommunen er også ansvarleg for å drifte Bybanen og bybaneinfrastrukturen. For fylkeskommunen er det difor avgjerande at løysingane i bybaneprosjekta står oppunder ein rasjonell og effektiv drift.

Framkometiltak

Eit attraktivt kollektivsystem som er konkurransedyktig mot bil er naudsynt for å nå nullvekstmålet. Betre framkome er eit av dei mest effektive tiltaka for eit velfungerande kollektivtilbod, og aukar både konkurransekraft og samfunnsnytte.

Betre framkome reduserer reisetida og gjev betre regularitet for den reisande. Velfungerande reisestraumar er avgjerande for transportsystemet og samfunnsutviklinga. I tillegg vil vi også oppnå meir rasjonell drift av kollektivsystemet med betre utnytting av materiell og personell, og mindre miljøbelastning i form av køståing.

Det finst ei rekkje ulike typar framkometiltak for buss. Desse kan grovt sett delast inn slik:

- Linjenett og knutepunktsutvikling
- Kollektivfelt og bussgater
- Signalprioritering og tekniske løysingar
- Utforming av kryss og rundkøyningar
- Tiltak for å redusere haldelassopphold
- Fjerning av hindringar
- Bilrestriktive tiltak
- Bussmateriell

Reisestraumane har ulike behov. Sykkel og gange er mest hensiktsmessig på dei kortaste reisene. På lengre reiser er det buss og bybane. Buss og bybane utfyller kvarandre, der bybanen gjev stor kapasitet gjev bussen god flatedekning. God overordna planlegging der dei ulike reisemåtane utfyller kvarandre er viktig og kan redusere arealkonflikten mellom transportformene. Ei satsing på kollektivtransport må også sjåast i samanheng med overordna arealplanlegging. Eit kapasitetssterkt kollektivtilbod er ein føresetnad for ei berekraftig byutvikling

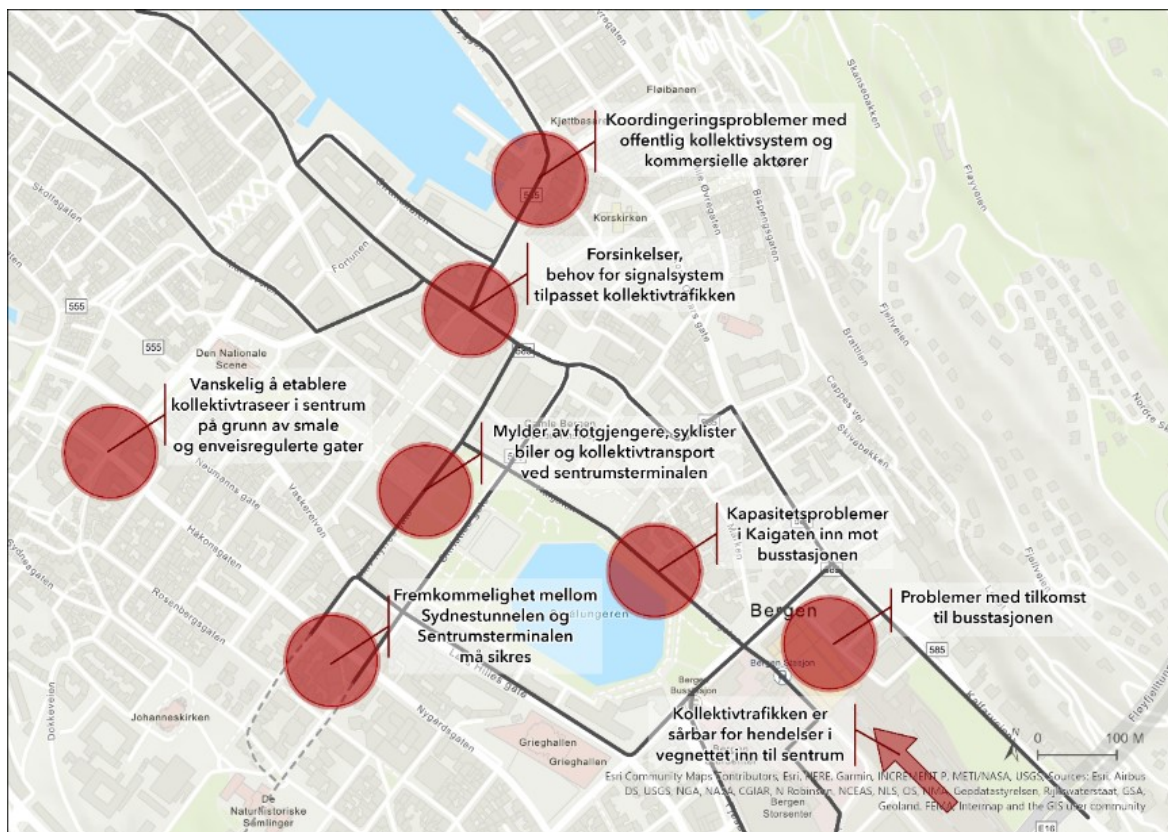


Bilde 13: Buss, foto: TØI

Vestland fylkeskommune har fått utarbeida ein rapport som ser nærare på kva framkomeutfordringar kollektivsystemet i Bergen har. Den syner at betra framkomst er eit av dei mest effektive tiltaka for eit attraktivt kollektivtilbod. Framkometiltak for kollektivtrafikken har kostnader i høve til økonomi, men også i høve til avgrensingar for andre trafikantar og arealbruk. Alternativet til framkometiltak vil vere meir kø, lenger reisetid, redusert punktlegheit, lite effektive reisestraumar og behov for meir vegbygging. Rapporten peikar på at framkometiltak er kostnadskrevjande, men at alternativet kostar meir.

Veginfrastrukturen i Bergen er sårbar. Mindre hendingar i trafikken kan gje store forseinkingar og utfordringar. Området i og rundt bystasjonen og sentrumsterminalen er særleg utfordrande. Desse kollektivpunktta er kritiske for at kollektivsystemet skal fungere.

For å realisere tiltak krevst det systematisk og langsiktig arbeid der spesielt Statens Vegvesen, Bergen kommune og Vestland fylkeskommune saman må finne dei gode løysingane til beste for dei reisande og samfunnet. Etablering av større framkometiltak er eit ressurskrevjande og langsiktig arbeid, og det er viktig at dei løysingane som vert valt står seg i eit lengre tidsperspektiv.



Figur 14 Framkome- og kapasitetsutfordringar i Bergen sentrum.

Utfordringar

Vegnettet i og rundt Bergen er sårbart for mindre hendingar i trafikken. Kapasiteten rundt Bystasjonen og Sentrumsterminalen er utfordrande. For å sikre eit attraktivt kollektivsystem med kapasitet til å handtere reisestraumane er det behov for systematiske framkometiltak. Det er viktig å sjå totaliteten i mobilitetssystemet. Når kollektivinfrastruktur skal planleggast må heile reisekjeda vere med i vurderingane. Tilkomsten til kollektivhaldeplass, med gang og sykkelssystem, må også vere med i vurderingane.

Utvikling av ein velfungerande kollektivinfrastruktur krev god overordna planlegging saman med fleire andre aktørar, som alle har ulike roller og interesser. Internt i fylkeskommunen er det viktig med gode prosessar samt høg prioritering av saksfeltet i form av ressursar og merksemd.

Investeringar og drift av kollektiv er avgjerande for nullvekstmålet, men har ein høg kostnad

Kollektivtransporten er eit viktig ledd i å nå nullvekstmålet, og gjennom fleire år med målretta arbeid har ein lukkast i å auka kollektivandelen vesentleg. Tal for 2019 syner at det vart sett eit historisk høgt tal med over 69 mill. kollektivreiser i Bergensområdet, fordelt på 50,5 mill. bussreiser og 18,6 mill. bybanereiser.

Men investeringar i infrastruktur og materiell, samt drift av kollektivtilbodet, er kostnadskevjangde. Bergensområdet er i vekst, og dersom all vekst skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange har det ein høg kostnad, særleg innanfor kollektivområdet. Drift av kollektivtransport utgjer i dag ein svært stor del av det fylkeskommunale driftsbudsjettet.

Vidare utbygging av Bybanen vil ha behov for investeringar i nytt vognmateriell og auka driftsmidlar. Saman med andre tiltak for å styrke kollektivtilbodet, som styrka ruteproduksjon, ulike infrastrukturtiltak ved haldeplassar og terminalar, framkometiltak og ladeinfrastruktur knytt til omlegginga til nullutsleppsbusar er det forventa ein vesentleg auka i driftskostnader for kollektivsektoren i Bergensområdet i åra som kjem.

Kontinuerleg styrking av tilbod og kapasitet i kollektivnettet krev ein årleg auke i tilskot til drift av kollektiv. Generelle kostnadsdrivarar for kollektivtransporten er prisvekst og kontraktsfesta

reguleringar, styrka ruteproduksjon og kostnadsendringar i samband med nye anbod. For Bergensområdet samla kan ein vise til svært god måloppnåing innanfor auke i tal kollektivreisande, tal for 2019 syner nærare 70 millionar påstigande passasjerar for Bergensområdet, ein auke på nær 3% frå året før. For Bergen kommune kan ein i tillegg vise til reduksjon i biltrafikk og forbetra luftkvalitet. Biltrafikken gjennom bomringen er redusert med nærare 10% sidan 2012, og med 20% sidan 1990.

Dei statlege belønningsmidlane, kring 280 mill. årleg i gjeldande byvekstavtale, har vore eit viktig supplement til ordinære driftsmidlar. Men dersom fylkeskommunen skal ha ambisjonar om å bidra til ein reell endring i transportmiddelfordelinga gjennom ytterlegare auka ruteproduksjon og passasjervekst er ein avhengig av auka statlege midlar, anten gjennom auka rammetilskot, belønningsmidlar eller andre tilskotsordningar.

Bergen har gjennom parkeringsrestriksjonar, tids- og miljødifferensierte bomtakstar, samordning av areal- og transportpolitikk og ei storstilt satsing på kollektiv, oppnådd svært gode resultat i høve til dei måla som er sett for gjeldande byvekstavtale. Avtalepartane lokalt har også signalisert ei forventning om auka ruteproduksjon som ein del av det utvida avtaleområdet. For å sikra auka ruteproduksjon er det behov for auka midlar til drift av kollektivtransport.

Utfordringar

Nullvekstmålet som er sett for Bergensområdet vil krevja store investeringar i miljøvenlege transportformer for kollektivtrafikken og tiltak for syklende og gåande. Som ein del av arbeidet med realisering av byvekstavtalen må ein difor synleggjera overfor staten at nullvekstmålet har ein kostnad, og at staten i større grad må setja fylkeskommunane i stand til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som nullvekstmålet føreset.

4.3.3.3 Sykkel og gange

Som ein del av nullvekstmålet må sykkel og gange spele ei sentral rolle for å handtere transportveksten og bidra til meir aktive og helsevenlege personreiser. Svært mange daglege reiser er korte og mange av desse vert gjennomført med bil. Av alle bilreiser i Bergensområdet er nærare ein tredel under 3 km lange. Dette er reiser som i mange tilfelle kan bli erstatta av sykkel og gange og viser at det er eit betydeleg potensiale for endring av dagens reisevanar. I tillegg kan ein arealstrategi som legg til rette for fleire korte reiser ytterlegare bidra til å auke potensialet betydeleg.

Eit samanhengande og godt utbygd sykkelvegnett med høg kvalitet er viktig for å påverke talet på sykkelreiser. Det same er høg kvalitet på vedlikehald og drift heile året. Det er viktig å leggje til rette for gange og sykkel i og i tilknytning til senterstruktur og kollektivsystem.



Bilde 14: Sykkelfelt i Bergen, foto: Morten Wanvik/VLFK

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har ei målsetjing om at sykkelvegnettet skal vere attraktivt, framkomeleg og trafikksikkert. Byutviklinga skal leggje til rette for at sykkel og gange tek større delar av transportveksten og hovudruter i regionale vekstsonar. Vidare skal også ruter som er knytt til skule og fritidstilbod for barn og unge bli vektlagt.

Gode gangsamband mellom viktige målpunkt vil stimulere fleire til å gå i kvardagen. Tett utbygging omkring sentre og funksjonar er kanskje det viktigaste verkemiddelet for å leggje til rette for fleire gåande. Likevel er ikkje avstand i seg sjølv alltid nok til at det blir opplevd som attraktivt å gå. I byutviklinga er det viktig å setje fokus på å skape attraktive og trygge gangvegar.

Sykkel og gange har kopling til folkehelse, trafikktryggleik og ulike klimamål. Å tilretteleggje for høge sykkel- og gåandeler på dei kortaste reisene er også eit godt trengsels- og framkometiltak for kollektiv.

RTP sluttar seg til hovudmål i Sykkelstrategi for Bergen om at *flere skal sykle mer* og til hovudmål i Gåstrategi for Bergen om at *flere skal gå mer*.

Sykkel og gange er nærare omtala i RTP sin *Strategi for mjuke trafikantar*.

Utfordringar

Realisering av nullvekstmålet har fleire positive verknader, mellom anna betre folkehelse som følgje av at fleire går og sykklar. Samstundes inneber fleire gåande og syklende at det vert fleire sårbare trafikantar langs vegane. Det er ikkje akseptabelt at nullvekstmålet utfordrar nullvisjonen. Det er difor behov for ei styrka satsing på trafikktryggleik for mjuke trafikantar for å sikra at ikkje veksten i aktiv transport fører til fleire hardt skadde og drepane i vegtrafikken.

4.3.3.4 Innfartsparkering

Etablering av innfartsparkeringsplassar er eitt av fleire verkemiddel som skal bidra til å nå det felles overordna målet om nullvekst i personbiltransporten. Utbygging av innfartsparkeringsanlegg er ressurskrevjande, og må balanserast mot nytte og andre tiltak for å auke kollektivandelen. Bergensområdet har i dag om lag 4200 innfartsparkeringsplassar. Desse plassane er eigd av fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbaneverket, kommunane eller private føretak. Fylkeskommunen er ansvarleg for drifta på om lag halvparten av desse, og har leigekostnader på fleire av plassane.

Innfartsparkering bør etablerast/plasserast basert på fylgjande tre kriterier:

- *Innfartsparkeringsplassane må etablerast utanfor sentrumsområda*
- *Innfartsparkering må vera kopla til eit godt kollektivtilbod*
- *Innfartsparkering må sjåast i samanheng med andre bilreducerande tiltak*

Behov for ny strategi for innfartsparkering innanfor avtaleområdet

Fylkeskommunen har som ansvarleg for kollektivområdet eit ynskje om at fleire skal nytta kollektivtilbodet. Samstundes har fylkeskommunen store kostnader med opparbeiding og drift av innfartsparkeringsplassane, og har difor eit behov for å fastsetje nokre langsiktige strategiar for fagområdet.

Gjennom vedtak i møte 12.01.2021 slutta SAMO seg til at det vert oppretta ei arbeidsgruppe innanfor Miljøløftet, som vil utarbeida overordna føringar for fagområdet innfartsparkering for heile avtaleområdet. Arbeidsgruppa skal mellom anna gjera strategiske vurderingar av behov for eksisterande og eventuelt nye innfartsparkeringsanlegg, lokalisering innanfor avtaleområdet, og retningslinjer for brukarbetaling.



Bilde 15: Sykkelparkering, foto: Morten Wanvik/VLFK

Leveransen frå arbeidsgruppa skal erstatte gjeldande innfartsparkeringsstrategi for Hordaland Fylkeskommune, og ha byvekstavtalen som ramme og føringar. Dei overordna føringane vert hausten 2021 lagt fram for lokalpolitisk handsaming hjå partane i Miljøløftet, inkludert hovudutval for samferdsle og mobilitet i Vestland Fylkeskommune, og skal deretter inngå som ein del av Miljøløftet sitt handlingsprogram.

Utfordringar

Innfartsparkeringstilbodet er attraktivt og reduserer tal bilreiser inn mot Bergen sentrum. Samstundes lyt ein erkjenne at tilbodet har ein høg kostnad for fylkeskommunen, og at tal bilreiser som vert erstatta av kollektivreiser gjennom innfartsparkering samla sett er relativt lågt.

Det er avgjerande at innfartsparkering vert tilrettelagt slik at det ikkje vert eit bilfremjande tiltak som skaper nye korte bilreiser og konkurrerer mot det lokale busstilbodet eller den lokale satsinga på sykkel og gange. Areal som er attraktivt for bustad, næring og sentrumsføremål bør ikkje nyttast til innfartsparkering. Innfartsparkering skal bidra til måloppnåing og tiltak må prioriterast gjennom ordinær porteføljestyring, på linje med andre tiltak innanfor Miljøløftet.

4.3.3.5 Miljøvenleg teknologi og innovasjon

Vestland har vore eit føregangsfylke i overgangen til fossilfrie løysingar. Fylket har landets høgaste del elbilar, flest hurtigladedepunkt og flest elferjer. I dag er Vestland fylke best i klassen på fossilfri låg- og nullutsleppsteknologi, og fylkeskommunen har gjennom sin Temaplan for låg- og nullutsleppsbusar synleggjort svært høge ambisjonar innan desse fagområda.

I Bergensområdet har ein over lang tid jobba målretta med låg- og nullutsleppsteknologi innanfor kollektivsektoren, og ein er komen svært langt med den grøne omstillinga, særleg for transportformene buss og bybane. I tråd med nullvekstmålet har ein sett det som svært viktig at kollektivsektoren ikkje vert hengande etter bilparken i den miljøvenlege utviklinga, men denne miljøatsinga har også ein høg kostnad. Gjennom gjeldande byvekstavtale er ein mindre del av belønningsmidlane avsett til satsinga på låg- og nullutsleppsteknologi for kollektivsektoren, men behovet for midlar er langt større.

Digitalisering endrar samfunnet på ein gjennomgripande måte. Nye teknologiar endrar korleis menneske og varer beveger seg og blir transportert rundt, noko som vil få store effektar på arealbruk, vegutforming, parkering og bustadbygging. Transportsektoren vil dei komande tiåra pregast av denne utviklinga, og av den raske utviklinga knytt til klimateknologi i sektoren. Dette gjev store moglegheiter – men også store utfordringar for ein sektor der langtidsplanlegging er ein heilt avgjerande føresetnad for å sikre naudsynt infrastruktur og transporttilbod. Fokuset er å sikre at vi utnyttar moglegheitene og samstundes unngår kostbare feilinvesteringar.

Elektrifisering er den største trenden vi ser, per 2021, og det vert jobba med innfasing av miljøvenleg framdriftsteknologi i kollektivsektoren. Elektrifisering av bussparken stiller nye krav til infrastrukturen. Det må leggjast til rette for både lading og fylling på ein hensiktsmessig og arealeffektiv måte. Av dei større konkrete prosjekta knytt til miljøvenleg framdriftsteknologi er Bybanen og trolleybatteribussar i Bergen aktuelle døme. Trolleybatteribussane er venta å vere i drift våren 2021.

Utfordringar

Det er eit grunnleggjande prinsipp at teknologiutviklinga skal bidra til å nå samfunnsmåla. Ny teknologi er ikkje eit mål i seg sjølv, men eit middel for å nå våre felles mål. Teknologiske endringar kan mellom anna gje auka mobilitet for innbyggjarane i fylket, det kan betre trafikktryggleiken, bidra til betre kostnadseffektivitet, få ned CO₂-utsleppa frå samferdslesektoren og bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. For å nå målsettingane vil det vere viktig å vurdere korleis nye løysingar bidreg til ei ynskt utvikling og identifisere moglege uynskte effektar før dei verte teke i bruk. Det som er rett grep i ein situasjon, kan verte feil i ein annan.

Til dømes ser ein at elektriske sparkesyklar, som er meint til å styrke mobiliteten i byar utan bruk av bil, samstundes gjer at folk går mindre og menneske med nedsett funksjonsevner får sin mobilitet og fridom redusert. Ei kartlegging av elsparkesykelbruk i Oslo utført i 2020 syner at elsparkesyklar i stor grad erstattar miljøvenlege transportformer, særleg gåing, men og sykkel og kollektivtransport (TØI, 2020). Ulykkestal syner dessutan at elsparkesyklistar har langt høgare ulykkesrisiko enn gåande og syklande.

Automatisering av bilparken kan gjere at fleire ikkje treng eigen bil, men kan samstundes gjere bilkøyring meir tilgjengeleg. Bompengefritak for elbilar driv fram ein høgare elbildel i bilparken og reduserte klimagassutslepp, men reduserer også brukaren sine insentiv til å la bilen stå. Gjennom både politisk styring og ulike verkemidlar retta mot brukarane, kan fylkeskommunen ta grep og prøve å førebygge uønskt utvikling.

Det er kostnadskrevjande å satsa på klima- og miljøtiltak innanfor kollektivtransport. Det er knytt store meirkostnader til drift og infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi som ikkje vert finansiert i dag. Frå 2020 var nye ferjekontraktar sett i drift, som medførte store finansielle løft knytt til nytt utsleppsfritt ferjemateriell og tilhøyrande ladeinfrastruktur på land. Det er behov for ytterlegare finansiering til ladeinfrastruktur for buss, ferje og hurtigbåt, nytt buss- og ferjemateriell samt nye

gassfyllleanlegg. Berre slik kan fylkeskommunen bli i stand til å gjennomføra det grønne skiftet innanfor kollektivsektoren.

4.3.3.6 Korona har utfordra nullvekstmålet

Reisetala for 2020 var sterkt påverka av koronapandemien. Korleis pandemien vil påverke reisevanane på lang sikt er usikker, men undersøkingar viser at folk i stor grad vil ta opp igjen gamle vanar. Men for kollektivtrafikken vil det dei komande åra framleis vera reduserte reisetal samanlikna med nivået før pandemien. Årsaka til dette er hovudsakeleg at innbyggjarane har blitt meir skeptiske til kollektivtrafikk og koplar dette med noko som er utrygt. Etter 3-4 år vil befolkningsvekst og økonomisk vekst føre til at passasjertala igjen er oppe på nivå med før pandemien. Den totale kollektivandelen vil likevel vera noko lågare enn den var før pandemien.

Reduksjon i antal kollektivreiser

Spørjeundersøkingar indikerer at antal kollektivreiser dei første åra etter pandemien vil vera omtrent 10% lågare enn før pandemien. Dersom veksten i elbilandelen held fram vil reduksjonen i kollektivreiser auka tilsvarende.

Bruken av heimekontor og antal arbeidsreiser endrar seg lite

I det store og heile forventar folk flest å vende tilbake til gamle vanar når pandemien er over. Nokre fleire personar vil ha heimekontor 1-2 dagar i veka, men det vil truleg ikkje påverke dei store reisestraumane.

Utfordringar

For å unngå ei finansieringskrise og sikre framtidig vekst for kollektivsektoren må ein kombinasjon av restriktive tiltak for bil og attraktivitetsfremjande tiltak for kollektivsektoren innførast. Fleire faglege utgreiingar trekk særleg fram fjerning av elbilfordelar i bomsystemet og redusert parkeringsdekning som effektive grep. Einskildtiltak aleine ikkje vil ha avgjerande effekt, men dersom fleire av tiltaka vert innført som tiltakspakkar vil effekten mangedoblast.

Visjonen om å bu tett langs kollektivaksar, utan tilgang til privat uteareal og utan tilgang til eigen bil, er utfordra av pandemien. Fenomenet er omtala som «the revenge of the countryside» og viser til at det gode liv ikkje lenger er den tette 10-minuttersbyen, men det arealkrevjande livet på landsbygda. Ei slik utvikling utfordrar grunnprinsippa i kollektivsystemet i høve til tilgjengelegheit, flatedekning og frekvens. Reisebehova endrar seg og vil på lengre sikt kunna redusere marknadsgrunnlaget for høgkvalitetstilbod med stamlinjer og stive ruter. Utan målretta tiltak vil dette kunne påverke trendar for busetjing i Bergensområdet, noko som igjen vil påverke både bilbruk og svekke konkurransekrafta til kollektivtransporten.

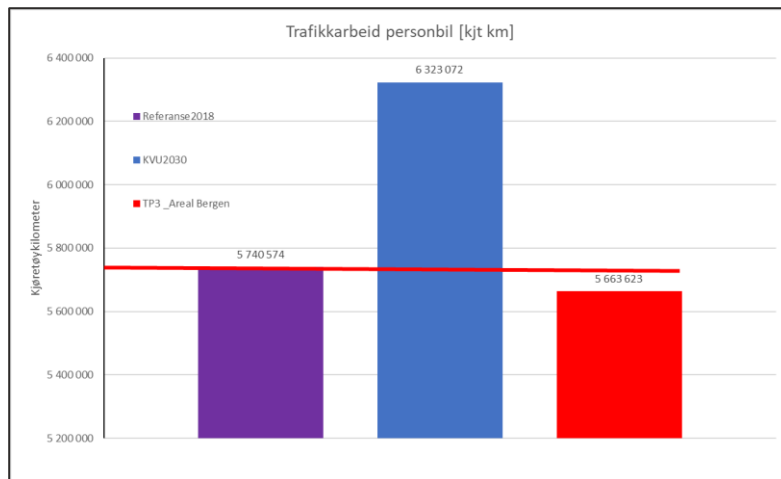
4.3.3.7 Korleis kan ein sikra mobilitet og samstundes oppnå nullvekst innanfor heile avtaleområdet?

Regjeringa presiserer at nullvekstmålet ikkje skal redusera mobiliteten til innbyggjarane i byområdet, men at det skal leggjast til rette for den mobiliteten som folk og næringsliv har behov for. Sjølv om nullvekst ikkje er eit mål i seg sjølv, er det avgjerande for framkome i byområda og for å redusere dei negative verknadane vegtransport har. I løysinga av korleis ein skal nå nullvekstmålet blir det viktig med ein balanse mellom restriktive tiltak, styrking av kollektivtrafikken, og meir og betre tilrettelegging for sykkel og gange. I tillegg er det viktig å ha god kunnskap om effekt og kostnad av ulike tiltak. Arbeidet med byutgreiing for Bergen og etablering av byvekstavtale er sentrale tiltak for ytterlegare kunnskap om korleis ein skal nå nullvekstmålet.

Byutgreiingane frå 2017 og 2018 viste kva for verkemiddelpakkar som kan gje nullvekst i personbiltrafikken i høvesvis Bergen og Bergensområdet. Utgreiingane legg til grunn at mobiliteten for person- og varetransport ikkje skal reduserast, og at det ikkje skal vera større framkomeproblem for einskilde trafikantgrupper.

Berekningane syner at det skal relativt omfattande tiltak til dersom ein skal ha nullvekst i biltrafikken i heile avtaleområdet, men at nullvekst er mogleg. Positive tiltak aleine ikkje gjev måloppnåing, ein må kombinera desse med restriktive tiltak for personbilar. Arealpolitikk der ein både legg til rette for kollektivtrafikk på lenger avstandar og syter for at kvart område har mange viktige funksjonar innan gangavstand, er det viktigaste verkemiddelet på lang sikt. Tiltak som streng parkeringspolitikk og vegprising er dei tiltaka som gjev størst effekt på kort sikt.

Som ein del av arbeidet med RTP vart det våren 2021 laga nye RTM-berekningar for heile avtaleområdet, med referanseår 2018, som også er referanseåret for nullvekstmålet i gjeldande byvekstavtale. Nullvekstmålet er berekna til 5 740 574 kjtkm (køretøykm pr døgn) for heile avtaleområdet. Det er gjort berekningar utifrå ulike arealtiltak, vegprising og parkeringsrestriksjonar. Berekningane syner at ein gjennom strenge restriktive tiltak for personbilar kan oppnå nullvekst i heile avtaleområdet, og at dersom ein berre satsar på einskildtiltak er det behov for høge vegprisings- og parkeringstakstar for å oppnå nullvekst. Ved kombinasjon av fleire tiltak kan takstane reduserast, og dersom ein når målet med ein meir styrt arealutvikling kan takstane reduser ytterlegare.



Figur 15: Trafikkarbeid i avtaleområdet med moderat vegprising, moderat parkering og arealbruk i tråd med Bergen kommune sin KPA

Figuren viser referanseåret 2018 (lilla søyle), status i 2030 dersom ein ikkje set i verk restriktive tiltak (blå søyle) og at nullvekstmålet kan overopppyllast med moderat vegprising, moderat parkering og arealbruk i tråd med Bergen sin KPA (rød søyle).

Sjølv om dei restriktive tiltaka åleine synest å gje nullvekst, er det naudsynt å kombinera desse med tilrettelegging for gode alternativ til privatbilen. Partane i Miljøløftet vil framleis ha eit sterkt fokus på å styrka kollektivsystemet, og støtta opp under dei fire satsingsområda i byvekstavtalen.



Bilde 16: Bybanen, foto Morten Wanvik/VLFK

4.3.4 Strategiar for Miljøloftet

Regional transportplan Vestland 2022-2033 vidarefører dei strategiane som er fastsett i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (2017), med nye underpunkt:

Nullvekst i personbiltransporten

- Bruk av verkemiddel for å sikre nullvekst i personbiltransporten skal vere differensiert i tråd med tiltaksområde for nullvekst.
- Det skal sikrast ei hensiktsmessig soneinndeling i samband med det vidareutvikla nullvekstmålet.

Samordna areal- og transportplanlegging

- Bidra til ei arealutvikling med eit klima- og helsevennleg utbyggingsmønster, som fremjer fleire korte reiser med sykkel og gange. Arealutviklinga bør i hovudsak skje i regionale og lokale vekstsoner, og i tilknytning til stamlinene i kollektivsystemet.

Styrke miljøvenlege transportformer

- Sikre føreseielege og tilstrekkeleg finansiering av eit kapasitetssterkt og attraktivt kollektivtransporttilbod.
- Framkometiltak for kollektiv skal synleggjerast og prioriterast.
- Synleggjera at nullvekstmålet har ein kostnad, og behovet for auka midlar til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som nullvekstmålet føreset.
- Nye vegsamband skal ikkje auka konkurransekrafta for bil i høve til dei miljøvenlege reiseformene.
- Etablere strategiske føringar for innfartsparkering innanfor avtaleområdet.
- Prioritere sykkelinfrastruktur for reiser med potensiale for store reisestraumar, og ruter knytt til målpunkt for born og unge.
- Fokus på eit effektivt og attraktivt gangnett.

Redusere sårbarheita i transportsystemet

- Utbygging av ringvegssystem som knyter regionale innfartsårer til nye regionale samband, og som leiar gjennomgangstrafikken utanom Bergen sentrum
- Utbetring av hovudinnfartsårer til Bergen sentrum med eigen prioritering av kollektivtransport.

Avgrense personbiltransporten

- Vidareutvikling av restriktive tiltak for personbil som bompengar/vegprising, miljødifferensiering og parkeringsrestriksjonar .
- Redusere takstfordelane for elbilar i bompengeringen i Bergen for å styrke inntektsgrunnlaget i Bypakke Bergen, bygge opp under kollektivsatsinga og bidra til å realisera nullvekstmålet.

Satsing på låg- og nullutsleppsteknologi

- Sikre tilgang på klimavennlege drivstoffløysingar for alle køyretøygrupper
- Synleggjera behovet for auka midlar til å gjennomføra det grønne skiftet innanfor kollektivsektoren.

4.4 Finansiering

4.4.1 Delmål

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

Dei tiltaka som blir gjennomførte skal vere samfunnsnyttige ved å gje betre mobilitet og grunnlag for økonomisk utvikling. Ein berekraftig økonomi skal vere rettferdig og varig og ikkje gå unødige ut over miljøverdiar. Med ein økonomisk berekraftig økonomi skal vi i tillegg kunne dekke framtidige behov. Vi må utnytte ressursane smartare enn tidlegare, og sjå heilskapen i planlegginga.

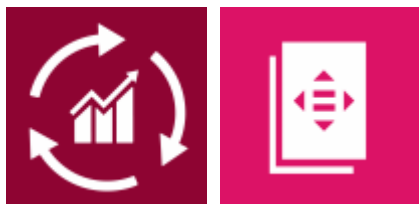
I planleggingsprosessar må vi sjå heilskapen under eitt for å få gode resultat, det vil i enkelte tilfelle kunne gje effektar i form av utsléppskutt i tillegg. Planlegging er det viktigaste verktøyet for å sikre ei samfunnsøkonomisk, effektiv og miljøvenleg utnytting av naturressursgrunnlaget i fylket.

4.4.2 Føringer for arbeidet

Plantema *Finansiering* omtalar finansielle verkemiddel for å nå måla i RTP. Plantema omtalar både korleis vi kan få meir att for midlane vi investerer, samt korleis vi kan sikre meir midlar til å utvikle samfunnet i Vestland i ei berekraftig retning.

I FN sine berekraftsmål er det trekt fram at vi må jobbe for betre utnytting av globale ressursar innan forbruk og produksjon. FN trekk i tillegg fram at vi må vedta politikk med sikte på å oppnå ein gradvis utjamning av forskjellar i samfunnet, skattar og avgifter er eit verkemiddel her.

Innan samferdselssektoren er dei økonomiske verkemidla knytt til betre utnytting av ressursar, overføringar frå staten, tilskotsordningar, brukarbetaling for bruk av tenester og infrastruktur.



4.4.3 Status og utfordringsbilde

Plantemaet ser særleg på korleis sikre meir veg for pengane og ulike finansieringsordningar som kan gje meir midlar til samferdsel, det gjeld då bompengar, vegprising og spleiselag.

4.4.3.1 Meir veg for pengane

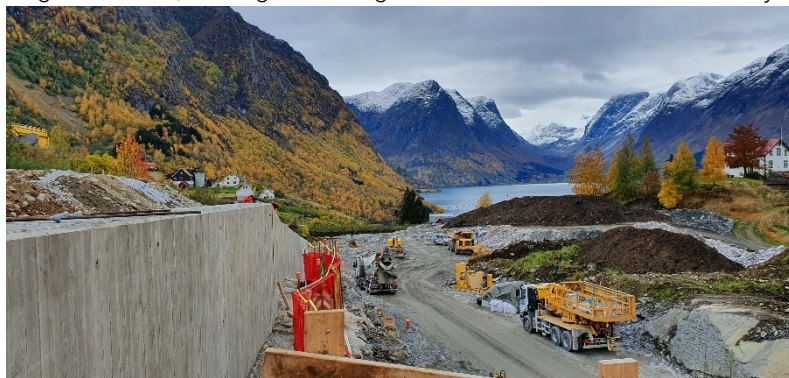
Det er nasjonale forventningar og målsettingar om at vi skal få meir att for dei pengane vi investerer. I arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 - 2033 gav Samferdselsdepartementet fleire deloppdrag til sine underliggende verksemdar, der eit av dei var å greie ut moglegheitene for meir infrastruktur for pengane og effektiv ressursbruk.

Vegprosjekt strekk seg normalt over lang tid har ulike fasar. Moglegheita til å påverke lokalisering, utforming, gjennomføring og ressursbruk i vegprosjekt er størst tidleg i prosjektfasen og vert mindre etter kvart som prosjekta blir utvikla og detaljert. Prosjektkostnadene er små i starten, men vert større dess meir detaljert prosjektet er og aller størst i byggefasen. For å få meir veg for pengane er det tidleg i prosjektet det er størst moglegheit til å påverke retninga og finne løysingar som er kostnadsreducerande.

For å sikre meir veg for pengane har fylkeskommunen valt ut tre innsatsområde

- Sjå på korleis fylkeskommunen best kan nytte vegnormalane og andre standardkrav
- Vurdere byggherrestrategi og korleis fylkeskommunen best kan nytte seg av ulike kontraktar i høvelege prosjekt
- Identifisere moglege forbettringsområder i prosjektporteføljen.

Vegnormalane, retningslinene og rettleiarane er eit sentralt verktøy og hjelpemiddel i planlegging og bygging av offentlege veg og trafikkanlegg.



Bilde 17: Vegprosjekt i Flo, foto: Gry Kjoss Lyngre

Fylkeskommunen sitt viktigaste verktøy i arbeidet med å innpasse den store variasjonen i vegprosjekt er mynda til å gjere fråvik. Etter regionreforma trätte i kraft har Vegdirektoratet starta ein omfattande gjennomgang av vegnormalane. Blant anna er det foreslått mindre rom for utøving av fagleg skjønn ved

fråviksbehandling, samt at vegnormalane får utvida verkeområde.

Fylkeskommunen har anledning til å lage eigne vegnormalar, men desse er svært ressurskrevjande å halde oppdatert til ei kvar tid. Det er difor sett som meir hensiktsmessig å arbeide for å etablere standardiserte fråvik frå vegnormalane. Særleg bør vi vurdere standardiserte fråvik for dei kostnadsdrivande elementa.

Det vert jobba med å velje rett entrepriseform for rett prosjekt, for å få meir for pengane. Val av kontraktsform for dei store prosjekta er avhengig av både type prosjekt, størrelse og kompleksitet. Dess tidlegare entreprenøren vert involvert, dess større gevinst kan dette gje prosjektet. I arbeidet med meir veg for pengane vil det bli sett på moglegheitene for ta i bruk nye kontrakts- og entreprisereformar i høvelege prosjekt

Betre samkøying og optimalisering av små prosjekt kan bidra til betre utnytting av ressursane gjennom å tenke heilskapleg om strekningar føre enkeltprosjekt.

Utfordring

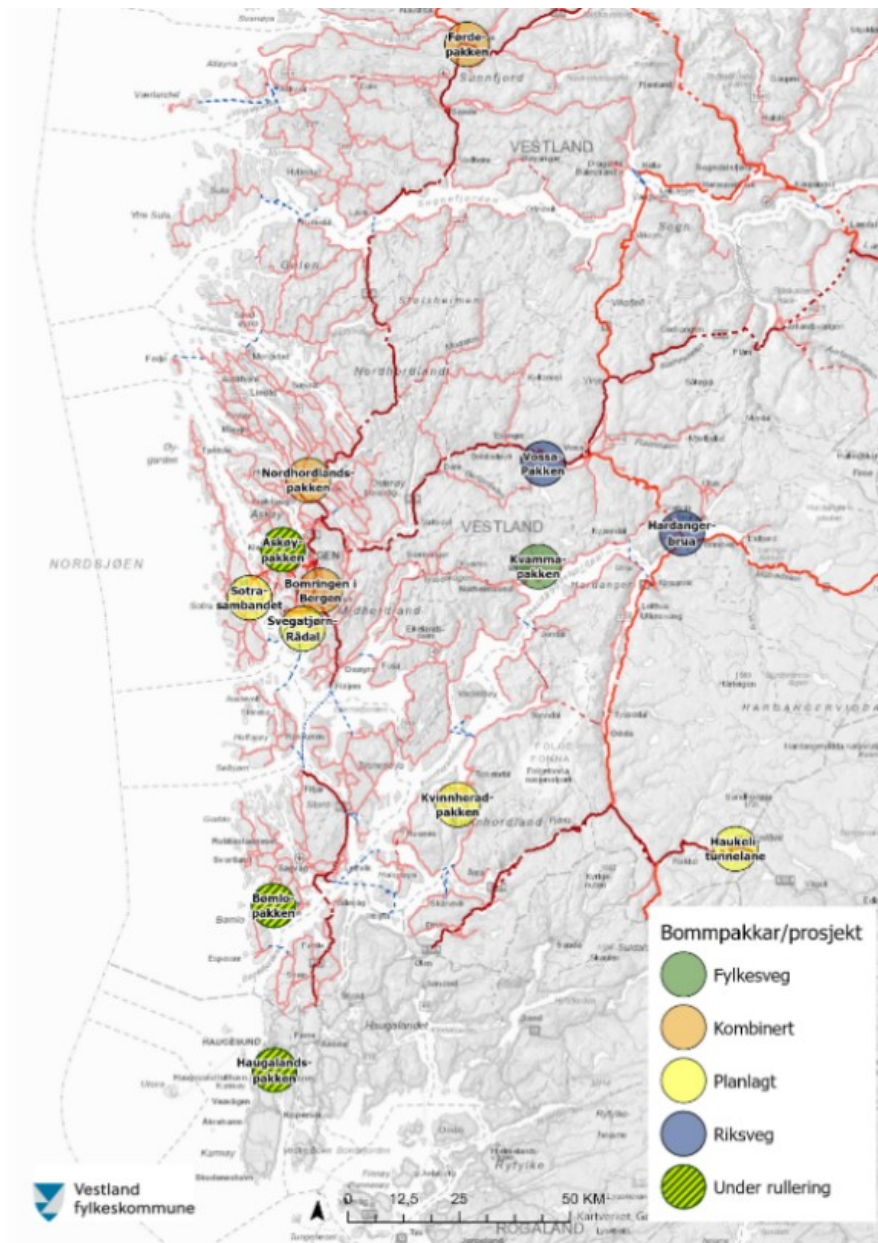
Vegnormalane er utforma slik dei er for å sikre gode, føreseielege og trafikksikre vegar i heile Noreg. Dersom det blir varierende utforming og krav til vegane kan det gå ut over trafikksikkerleiken. Nullvisjonen må difor ligge til grunn i arbeidet med meir veg for pengane. Stadig meir trafikksikre bilar og ny teknologi vil bidra til at vi kan oppnå både meir veg for pengane, samt ha trafikksikre vegar i Vestland.

4.4.3.2 Bompengar

Bompengar er i dag er viktig finansieringskjelde. Vi har tre typar bompengefinansiering

- Bompengepakkar som skal bidra til finansiering av fleire prosjekt innanfor eit geografisk område.
- Bompengar på enkeltstrekningar, der bompengane er med å betale ned gjelda på eit enkeltprosjekt.
- Bypakkar, som i tillegg har som føremål å vere eit trafikkregulerande verkemiddel.

Kartet under viser alle prosjekta:



Figur 16: Bompakkar/prosjekt i Vestland

Det er i dag følgjande bompengepakkar på fylkesveg. Tala i parentes er antatt avsluttingsår for bompengeinnkrevjinga:

- Bømlopakken (2028)
- Askøypakken (2028)
- Kvammapakken (2029)

Følgjande pakker er blanda pakker (både riks- og fylkesveg inngår).

- Nordhordlandspakken (2031)
- Bypakke Bergen (2037)
- Førdepakken (2028)
- Haugalandspakken (innkrevjing berre i Rogaland)

Følgjande prosjekt på riksveg pågår:

- Vossapakke (2025)
- Hardangerbrua (2037)

Følgjande prosjekt på riksveg er vedteke i Stortinget, men innkrevjing er ikkje starta opp:

- E39 Svegatjørn- Rådal (2040)
- Rv 555 Sotrasambandet (2044)

Følgjande fylkesvegpakkar er under handsaming hjå sentrale styresmakter:

- Kvinnheradpakken
- Revidert Bømlopakke
- Revidert Askøypakke
- Masfjordbrua (som del av søknad om ferjeavløysingsmidlar)

Det pågår i tillegg eit arbeid med rullering av Haugalandspakken, som kan angå Sveio og Etne kommunar.

I tillegg er det utarbeidd ei fagleg utgreiing for eit strekningsvis prosjekt på riksveg, E134 Røldal - Seljestad. Denne er ikkje handsama av Stortinget.

Ny Nasjonal transportplan 2022-2033 kan forventast å medføre nye bompengeprojekt på riksveg avhengig av kva for prosjekt som blir vedteke. Aktuelle prosjekt vil vere E39 Stord- Os, E39 Klauvaneset- Vågsbotn og E16 Arna- Stanghelle.

Retningslinjer for nye bompengeprojekt

Vegeigar har ansvar for bompengeprojekt på sitt vegnett. I statlege bompengeprojekt vil fylkeskommunen si rolle i hovudsak vere knytt til fylkeskommunen sitt garantiansvar for bompengelån, og elles til å ivareta omsynet i regional transportplan, samt til fylkeskommunen sine prioriteringar til Nasjonal transportplan.

Vestland fylkeskommune vil særleg prioritere drift- og vedlikehald av fylkesvegnettet, og har i avgrensa grad finansielle midlar til større investeringar til nye fylkesvegprosjekt. Finansiering med bompengar vil i første rekkje vere eit verkemiddel til å finansiere utbygging av infrastruktur som ikkje let seg finansiere gjennom ordinære budsjett. Bompengefinansiering krev lokalt initiativ og vedtak i aktuelle kommunestyre. Nytteprinsippet for bompengar som seier at dei som har nytte av eit prosjekt skal betale for det, og at dei som betaler skal ha nytte av prosjektet, må leggjast til grunn. Utforming av eit bompengeprojekt på fylkesveg skal skje i dialog mellom aktuelle kommunar og fylkeskommunen.

Nokre prinsipp som skal ligge til grunn er:

- Bompengar skal først og fremst vere eit verkemiddel for å kunne finansiere tiltak som det elles ikkje vert plass til i offentlege budsjett
- Fylkeskommunen skal leggje vekt på tiltak som reduserer forfallet på fylkesvegnettet og som bidreg til å redusere framtidige utgifter til drift og vedlikehald
- Fylkeskommunen bruker berre midlar på prosjekt som er prioritert av fylkeskommunen
- Trafikkregulerande prinsipp i byområde
- Trafikktryggleik skal betrast, og særleg kring målpunkt for barn og unge
- Betre framkome for tungtransport og kollektivtrafikk bør prioriterast
- Fylkeskommunale bidrag i bompengepakkar skal i første rekkje vere knytt til utbygging av infrastruktur til kollektiv og til mjuke trafikantar.
- Samla bompengbelastning skal vere ein del av vurderinga

- Trafikkgrunnlaget ved nye bompengeprojekt må vere tilstrekkeleg slik at bompengebdraget står i eit fornuftig forhold til innkrevjingskostnadene
- Mva-avgifta skal tilbakeførast til prosjekta i bompengeprojekt

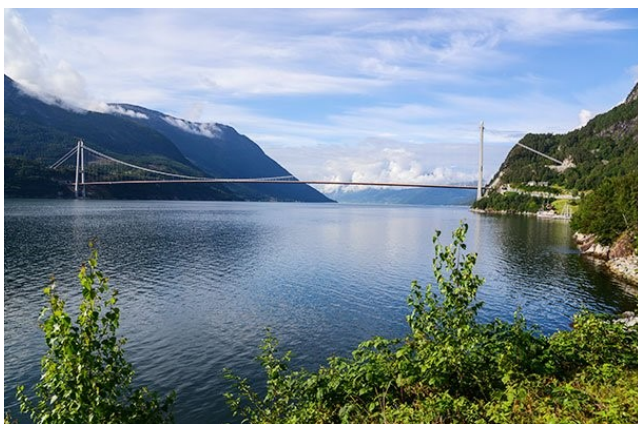
Alternativ bruk av bompengar

I hovudsak skal bompengar nyttast til infrastruktur, men fylkeskommunen ser eit behov for å sjå breiare på korleis vi kan nytte bompengar på ein samfunnsnyttig måte. I byområde er bompengar eit viktig trafikkregulerande tiltak.

Fylkeskommunen ser at det er eit særleg behov for auka midlar til drift av kollektivtransporten. Dette må til dersom den skal vere i stand til å ta unna dei store reisestraumane. Kollektivtransport er den mest arealeffektive transportforma, og det vert vanskeleg å unngå trafikkvekst dersom sektoren ikkje styrkast med meir driftsmidlar. I reforhandling av byvekstavtalen vil fylkeskommunen løfte bruk av bompengar til drift av kollektivtransport innanfor avtaleområde. Veglova § 27 opnar for slik bruk: Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i området, ut frå omsyn til transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande. Kravet krev politiske vedtak i dei aktuelle kommunestyra, i fylkestinget og i Stortinget. Bruk av bompengar til drift av kollektivtransport er eitt av fleire verkemiddel i så måte.

Eigarskap til bompengepakkar på fylkeskommunal veg

Styringsprinsippa for bompengepakkar vert fastsett i stortingsproposisjon. Heimelgrunnlaget ligg i veglova § 27. Utforminga av bompengepakane skjer lokalt, men ein ser ofte at handsaminga av proposisjonen i Stortinget dreg ut i tid. Dette forseinkar dei lokale prosessane med omsyn både til bygging og innkrevjing. Vestland fylkeskommune vil arbeide opp mot sentrale styresmakter om raskare sakshandsaming. Om dette ikkje vert endra vil fylkeskommunen arbeide for at fylkeskommunane sjølve kan vedta bompengeprojekt. Med ei slik ordning vil ein kunne korta ned prosessen vesentleg frå ein har fatta lokale vedtak om oppstart av ei bompengepakke, til ein kan starta innkrevjing.



Bilde 18: Hardangerbrua, foto: Knut Opeide/Statens vegvesen

Utfordring

For Bergensområdet er det eit stort paradoks at bompengar skal vere eit trafikkregulerande tiltak som bidreg til å nå nullvekstmålet, samstundes som det er ein finansieringskjelde for bybanen og andre prosjekt i byområdet. Dette er ikkje ei berekraftig finansieringsløyse på sikt. Det må difor bli arbeidd for at staten sin finansieringsdel for bybanen blir auka, slik at den ikkje er avhengig av bompengeinntektene.

Fleire av bompengepakane har hatt ein inntektssvikt grunna høgare elbilde. Dette svekker inntektsgrunnlaget for pakkane, og gjer at pakkane ikkje når dei måla som er sette. Dette er uheldig, og det må i staden for bli lagt opp til å stimulere til overgang til elbil gjennom andre verkemiddel enn gjennom bompengepolitikken. Som oppfølging av planen skal det arbeidast med å påverke rammevilkåra for bompengepolitikken slik at det bli ein føreseieleg ordning for finansiering av nye tiltak, og som trafikkregulerande verkemiddel i byområdet.

Ei endring i eigarskapet til bompengepakkar på fylkeskommunal veg vil krevje lovendring, men det er viktig at endringsforslaget blir løfta frå regionalt hald. Ved ei slik ordning skal det framleis vere tett dialog med Vegdirektoratet. Krav og retningslinjer som ligg til grunn i utforming av bompengepakkar og innkrevjing av bompengar vil ligge fast.

4.4.3.3 Vegprising

Vegprising inneber at alle bilar får ei satellittbasert mottakareining som kan erstatte bompengar og bomstasjonar. Med vegprising kan brukarbetalinga for infrastruktur bli oppfatta som meir rettferdig.

Vestland fylkeskommune er positive til vidare utgreiing av tekniske og juridiske løysingar for innføring av vegprising. I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt til grunn at det skal vurderast vegprising mellom anna for å sjå nærare om takstane i byer i større grad enn i dag kan gjenspegle dei kostnadene brukarane påfører samfunnet.

Vegprising kan føre til meir rettferdig fordeling av byrdene og betre samsvar mellom nytte av bompengetiltak og kostnader. For Vestland fylkeskommune vil det særleg vere aktuelt å vurdere:

- Vegprising som eit trafikkregulerande tiltak
- Ulike takstsoner, der sentrumsnære område får ein høgare takst enn omlandet
- Miljødifferensierte prisar basert på miljøbelastning
- Tidsdifferensierte takstar som bøter på køproblematikk

Når det er ferdig utgreia nasjonalt kan vi jobbe vidare med innretting i Vestland.

Utfordring

Vegprising må utgreiast vidare, både når det gjeld tekniske og juridiske problemstillingar, før det kan implementerast.

4.4.3.4 Ferjeavløysing

Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD) har fastsett nye retningslinjer for ferjeavløysingsmidlar. Eit ferjeavløysingsprosjekt inneber at det blir bygd eit nytt vegsamband, vanlegvis ei bru eller ein undersjøisk tunnel med tilhøyrande vegnett, som erstattar eller kortar inn på eit ferjesamband. Storleiken på ferjeavløysingsmidlane blir rekna ut på bakgrunn av reduksjon i tilskot gjennom inntektssystemet når eit ferjesamband blir avløyst eller korta inn av ei bru eller ein tunnel i inntil 45 år. Ordninga kan dekkje inntil 50 prosent av rentekostnadene.

Ferjeavløysingsmidlane kan ikkje verte større enn den nominelle kostnaden ved ferjeprosjektet og kompenserte rentekostnader.

Fylkeskommunen har bedt KMD om å oppdatere anslag på midlane for dei einskilde prosjekta. Stortinget har vedteke at det skal utformast ei rentekompensasjonsordning, som skal leggast fram i statsbudsjettet for 2022.

Ytre Steinsund bru (Sak 155/2020) vart vedteke i fylkestinget 16.12.2020.

Utfordring

Ferjeavløysingsordninga vil gje eit vesentleg bidrag for å kunne realisere ferjeavløysingsprosjekt, men sjølv med ein rentekompensasjonsordning, vil det truleg føre til relativt store finanskostnader ved ferjeavløysingsprosjekt. Ferjeavløysingsprosjekt må bli vurdert på tilsvarande måte som andre prioriterte prosjekt i fylkeskommunen der kostnadene for fylkeskommunen vert vurdert ut i frå den nytta prosjektet gir.

4.4.3.5 Statlege tilskotsordningar

Staten har fleire ordningar der fylkeskommunen kan søke stønad til ulike typar prosjekt. Dei mest sentrale per i dag er Klimasats, Enova og KMD sine midlar til planlegging og byutvikling i byvekstområder. For fylkesvegprosjekt er også tilskotsordningane for viktige vegar for næringstransport og vedlikehald av fylkesvegar sentrale. Fylkeskommunen søker på relevante støtteordningar til aktuelle prosjekt.

I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt opp til ei opptrapping av midlane som er sette av til oppgradering etter tunneltryggleiksforskrifta. Desse midlane vil betre situasjonen, men er ikkje tilstrekkelege til å finansiere meirutgiftene etter forskrifta.

Vidare er det i Nasjonal transportplan 2022-2033 lagt inn ei ny øymerka ordning til utbetring av fylkesvegnettet for opprusting og fornying av fylkesvegnettet. Forstørring av bu- og arbeidsmarknader og viktige vegar for næringslivet vil vere sentrale for fordeling av midlar.

Tilskotsordninga vil kunne mogleggjere utbetring av vegnettet, og vil særleg leggje vekt på å ta vare på vegkapitalen, redusere sårbarheit og sikre framkome på fylkesvegnettet. Storleiken på midlane vil ikkje vere tilstrekkeleg til vesentlege utbetringar av vegnettet med sikte på å redusere reisetid i vesentleg grad.

Utfordring

Statlege tilskotsordningar som gjennom Enova bidreg til å avhjelpe finansieringsutfordringane for fylkeskommunen. Samstundes har dei eigenandelar som kan bety store økonomiske kostnader for fylkeskommunen.

Dersom staten pålegg fylkeskommunen nye oppgåver eller reformar som fører til auka kostnader, må desse finansierast fullt ut av staten.

4.4.3.6 Spleiselagsfinansiering

Finansiering av lengre vegstrekningar og/eller fleire tiltak i eit område, vil ofte krevje spleiselag. Praksis fram til no har vore at dette vert gjort i form av bompengar for å kunne finansiere større utbyggingar. Under ser vi nærmare på andre former for spleiselagsfinansiering som er aktuelle i Vestland.

Kommunal delfinansiering av tiltak og pakker

Fleire kommunar ønskjer å bidra til å finansiere tiltak og/eller pakker gjennom bruk av kommunale midlar, til dømes fondsmidlar. Slike spleiselag kan vere utløysande for fylkeskommunal bidrag gjennom at prosjekta med dette blir finansielt mogleg å realisere. Problemet er at dette kan vri prioriteringane i retning mot dei kommunane som har moglegheit til å inngå slike spleiselag framfor der behovet for vegutbetring og betre trafikktryggleik er størst.

Samarbeidsprosjekt mellom kommune og fylke

Det er ein moglegheit å inngå avtaler med aktuelle kommunar som skal gjennomføre kommunale tiltak på fylkesvegane. Typisk her kan vere eit vatn-/avløpsprosjekt der ein samstundes utbetrar veg og/eller utbetrar eller byggjer tilbod for mjuke trafikantar. Dette kan vere gode avtaler for begge partar grunna samordningsvinsten, og fylkeskommunen får prosjekta rimelegare enn ved ordinær bygging. Vidare vert dei negative konsekvensane for innbyggjarane som til dømes trafikkavvikling og støy mindre. For å kunne utnytte denne moglegheita er det naudsynt med god kontakt og samarbeid med kommunane for å få fram felles planar. Det er sett i gong tiltak for å arbeide meir systematisk og kartlegge aktuelle prosjekt. Ved å jobbe systematisk med samarbeidsprosjekt kan fylkeskommunen prioritere tiltak etter behov og samfunnsnytte.

Utbyggingsavtalar

Kostnadsansvaret kan i nokre tilfelle bli pålagt private utbyggjarar gjennom utbyggingsavtale som blir inngått i samband med ein reguleringsplan. Utbyggingsavtalar vil normalt vere knytt til gjennomføring av rekkjeføljekrav om kva fellestiltak for området som må vere på plass på dei ulike stadium i utbyggingsprosessen. For å få meir veg for pengane kan eit aktuelt tiltak vere å auke bruken av utbyggingsavtalar. Det er då naudsynt å forhandle med utbyggjar i ein tidleg fase for å sikre at reguleringsplanen legg opp til løysingar som er moglege å gjennomføre. Føresetnaden er at om det skal byggjast tiltak ut over det som er naudsynt for å byggje og drifte eit samferdselsanlegg, eller at behovet for tiltaket oppstår grunna forhold i reguleringsplanen, så må utbyggjar dekkje denne meirkostnaden. Døme kan vere gang- og sykkelvegsløysing forbi eit nytt bustadområde eller nye kryssløysingar. Slike avtalar må utarbeidast parallelt med reguleringsplanen, slik at den kan bli vedteke straks etter at reguleringsplanen er vedteke.

Grunneigarbidrag i store kollektivinfrastrukturprosjekt

Fylkeskommunen har ansvar for bygging av kollektivinfrastruktur. Som hovudregel skal dette finansierast med offentlege midlar, til dømes statlege og fylkeskommunale midlar eller bompengar. Her har det offentlege eit ansvar for å sikre dei beste løysingane for samfunnet som heilskap, samt å sikre eit fornuftig kostnadsnivå på prosjekta. Private partar kan ønske fordyrande tilleggselement som ikkje er naudsynte for realisering av prosjektet i seg sjølv. I slike høve, er det eit



Bilde 19: Billettautomat, foto: Morten Wanvik/VLFK

prinsipp at den som får en gevinst av prosjektet, også bør bidra til finansieringa. Slike fordyrande ekstraelement bør med andre ord ikkje finansierast av offentlege midlar.

Store kollektivprosjekt kan auke verdien på eigendomar i område ved at tiltaket legg til rette for auka utnyttingsgrad. I nokre slike høve kan det vere aktuelt at grunneigar bidreg til finansieringa av prosjektet. Ei slik tilnærming fordrar at det er ein gjensidig avhengigheit, og gjensidig nytte, mellom utbygging av området og tiltaket. Eit samarbeid mellom private og det offentlege skal vere basert på frivilligheit.

Utfordringar

For alle typar av spleiselagsfinansiering er det viktig at tiltaka er prioritert høgt av fylkeskommunen for at nytten skal stå i forhold til dei kostnadar som fylkeskommunen tek på sine budsjett. Offentlege midlar skal nyttast slik at dei gir høgast mogleg nytte.

4.4.4 Strategiar for finansiering

- a) Sikre meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyling og meir effektiv prosjektutforming
- b) Nytte handlingsrommet som er gitt fylkeskommunane gjennom regionreforma
- c) Arbeide for at staten finansierer pålegg og ansvarsoverføringar fullt ut
- d) God samordning med eksterne for å sikre delfinansiering til infrastrukturprosjekt gjennom rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler
- e) Vestland fylkeskommune skal vere ein aktiv høyringspart og jobbe for større handlingsrom i vegnormalane.
- f) Arbeide for å avløyse ferjesamband der dette er teknisk og økonomisk forsvarleg.
- g) Sikre private bidrag der offentlege kollektivprosjekt gjev stor meirverdi til utbyggjarar og grunneigarar
- h) Ved lokale ønskje om utbygging av infrastruktur som ikkje lar seg finansiere via fylkeskommunale budsjett kan brukarfinansiering nyttast

4.5 Nasjonale ansvarsområde

4.5.1 Delmål

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

Det statlege ansvaret for transport i regionen omfattar riksvegar, jernbane, luftfart og sjøtransport.

Vestland er sentral for norsk eksport og nasjonal verdiskaping, gjennom sitt ressursgrunnlag, produksjonsevne og sin innovasjonskultur. Utbygging av dei nasjonale transportårene innan veg, jernbane, fly, hamn og terminalar/logistikknutepunkt er viktig for å utnytte potensialet i regionen og for å styrkje nasjonal verdiskaping.

Vestland treng

- Ein betre vegstandard
- Skredsikre vegstrekningar og jernbane
- Forbetra framføringstider på jernbane
- Regionale lufthamner på kortbanenettet med føreseieleg vinterregularitet.
- Utbetra farleier for sjøtransport

4.5.2 Føringer for arbeidet

Mål 1 i utviklingsplanen: Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg.

Strategi 1.4. Vestland fylke skal aktivt søke dei moglegheitene som ligg i regionreforma, og også styrke det regionale folkestyret

Mål 2 i utviklingsplanen: Klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling
Strategi 2.1. Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp innan 2030

Strategi 2.2. Vestland skal sikre infrastrukturprosjekt og forvalte viktige natur-, landskaps, og kulturverdiar

Mål 3 i utviklingsplanen: Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv

Strategi 3.3. Vestland skal utvikle fysisk og digital infrastruktur som sikrar mobilitet og digitale tenester.

For både innbyggjarar og næringsliv er det viktig med gode kommunikasjonsmoglegheiter til både inn- og utland. Dei fylkeskryssande vegane, hamner og det meste av luftfarten er statlege ansvarsområde som nyttast av det lokale næringslivet.

Fylkeskommunen har ei viktig rolle for å få transportsystemet til å vere heilskapleg. Det skal vere særleg fokus på

- At fylkesvegnettet og statleg infrastruktur fungerer i ein heilskap og samanheng.
- At utbygging av transportkorridorar vert bygd ut i samsvar med regionale behov og prioriteringar etter dialog mellom stat, kommunar og fylkeskommunen.
- At arealdisponering og traséval er i samsvar med regionale interesser uttrykt gjennom regionale planar og at det vert teke omsyn til jordvern, natur og miljø.

4.5.3 Status og utfordringsbilde

Plantema omtalar dei viktigaste prioriteringane for Vestland knytt til dei statlege ansvarsområda i Vestland. Strekingar og prosjekt er valt ut etter dialog med viktige samarbeidspartnarar, og basert på ei regional vurdering av kva som er dei viktigaste utfordringane å løyse.

Vestland har store utfordringar innan statleg infrastruktur med dårleg standard og stor rasfare på store delar av veg- og banestrekninga. Fjellovergangane er hyppig vinterstengt både for veg og bane. Fylket har mange ferjestrekningar på riksvegnettet. Farleia langsetter kysten er krevjande med stor fare for alvorlege skipsforlis.

4.5.3.1 Regionreforma og fylkeskommunal handlefridom

Regionreforma frå 1. januar 2020 var ein demokratireform der større ansvar vart overført til fylkeskommunane. Auka handlefridom for fylkeskommunane skal bidra til betre tilpassing, betre ressursbruk og dermed betre måloppnåing. Dette må følgjast opp med at fylkeskommunane får rammevilkår og ressursar som tilseier at oppgåvene kan løysast på ein god måte tilpassa lokale forhold og behov. Fylkeskommunen må ha tilstrekkeleg handlefridom til å kunne ta val i dialog med kommunane tilpassa Vestland sine utfordringar.

Vestland fylkeskommune vil arbeide for å auke dei økonomiske rammene slik at oppgåvene på fylkesvegnettet og innanfor mobilitet og kollektivtransport kan bli løyste på ein god måte. Staten må finansiere pålegg og overføring av oppgåver og ansvar fullt ut.

4.5.3.2 Pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp

Det skal arbeidast med sikte på å fremja klima- og miljøvenlege transportformer innan nasjonale ansvarsområde. Særleg skal det fokuserast på omstilling til klima- og miljøvenlege transportformar i storbyområdet. Transporten må bli meir miljøvenleg ved å utvikle låg – og nullutsleppsteknologi, særleg må det stimulerast til låg- og nullutsleppsteknologi for tyngre køyretøy som godskøyretøy og kollektivtransport. Vidare skal det arbeidast for å gjere Bergensbanen til det føretrekte alternativet for gods og passasjerar mellom Bergensområdet og Osloområdet. I tillegg skal det arbeidast med sikte på at Vestland skal bli pilotfylke for elfly.

4.5.3.3 Infrastruktur som sikrar mobilitet

Gjennom Nasjonal transportplan legg nasjonale myndigheiter fram kva statlege prosjekt som skal realiserast dei nærmaste åra. Fylkeskommunen har ansvar for å fremje regionale interesser ut i frå dialog med samarbeidspartar og etter ei samla vurdering av regionale utfordringar og behov.

RTP er ein plan som omhandlar heile transportsystemet i fylket, og fylkeskommunen har ei rolle med å prioritere mellom og arbeide for realisering av statlege infrastrukturprosjekt. Det er særleg arbeidet med rulleringane av Nasjonal transportplan og oppfølging av prosjekt som er sentralt i denne samanheng.

Det er store utfordringar på vegnettet i Vestland. Det skal leggjast vekt på å utvikle vegnettet til ein god nok standard som sikrar trafikktryggleik og framkome.

4.5.3.4 Hovudprioriteringar innan nasjonale ansvarsområde

Vestland fylkeskommune legg vekt på at liv og helse skal prioriterast fyrst. Transportnettet må vere trygt, framkomeleg og bidra til balansert utvikling i heile fylket. Samferdselsinvesteringar skal bidra til å utvikle heile Vestland. Det er særleg viktig å redusere det store vedlikehaldsetterslepet, og vegnettet må klimatilpassast og sikrast mot ras og flaum. Vestland skal bidra for å realisere nasjonal rassikringsgruppe sitt krav om å utbetre alle punkt med skredfaktor høg og middels. Samferdsleutbyggingar må framover ta større omsyn til jordvern, natur og miljø.

Finansiering av byvekstavtalar

Gjennom byvekstavtalen forpliktar staten seg til å bidra med økonomiske midlar for at byane skal nå målet om nullvekst i biltransporten. Midlane frå staten er viktige for å realisere infrastrukturprosjekt og drifte kollektivtransport.

Utfordring

Dagens system for finansiering av byvekstavtalane er ikkje berekraftig, og må endrast. Staten må i større grad bidra i å utvikle kollektivinfrastrukturen i storbyane. Staten må ta ein større del av kostnadene til utbygging av bybanen i Bergen og drift av kollektivtrafikken. I samband med tunneloppgradering for E39 Fløyfjellstunnelen må denne lengast til Eidsvåg for å kunne leggje til rette for Bybanen sitt byggjetrinn 5 til Åsane.

Statleg infrastruktur

Under er dei statlege veg- og baneprosjekta som Vestland vurderer som dei viktigaste omtala.

For store statlege samferdselsprosjekt er hovudprioriteringa å arbeide for ny E16 og Vossabane mellom Arna og Voss («K5») med samtidig utbygging av veg og bane. Delstrekninga Arna-Stanghelle er føreslått utbygd i Nasjonal transportplan 2022-2033.

E39 er den mest sentrale transportkorridoren for heile vestlandet og må prioriterast som hovudferdselsåre med tilstrekkeleg standard for å binde landsdelen saman, og for å styrke sambandet med Europa. I forslaget til Nasjonal transportplan er det føreslått utbygging av E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) og E39 Storehaug-Førde. Fylkestinget har peikt på at det også er behov for å realisere prosjekta E39 Heiane-Ådland, E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense, E39 Storehaug-Førde og E39 Byrkjelo-Grodås for å få ein akseptabel standard på strekninga. Vidare er det behov for rassikringsprosjekta Skjersura og Votedalen samt utbetring av punkt på strekninga E39 Byrkjelo-Sandane.



Bilde 20: Bergensbanen, foto: Vy/Mads Kristiansen

Det er store behov på det resterande riksvegnettet i fylket. Alle riksvegar må få gul midtstripe, vere rassikra og ha ein tilfredsstillande kurvatur og standard.

Hovudvegssystemet i Bergensområdet er innretta med Nygårdstangen som knutepunkt, noko som gjer det svært sårbart for hendingar i trafikken. Innfartsårane til Bergen er også for lågt dimensjonert i høve til dagens trafikk. Nye vegar rv. 555 Sotrasambandet og E39 Svegatjørn-Rådal vil betre framkome og kapasitet både for kollektiv- og biltrafikk og redusere sårbarheita betydeleg. Det er no særleg viktig å få starte opp ny veg på delstrekninga E39 Klauvaneset- Vågsbotn inn mot Bergen frå nord, ei strekning med låg standard og mange trafikkulukker.

Nye regionale samband er viktige for å redusere sårbarheita. Det vil ikkje vere føremålstenleg å forbetre framkome for personbiltransporten utover firefelts bilvegar på innfartsårene til Bergen, då det kan gje uønskt trafikkauke. Det er ein føresetnad for desse prosjekta at det vert opna opp for ytterlegare prioritering av kollektivtransporten med kollektivfelt i det sentrale byområdet og på eksisterande innfartsårer. Kollektivfelt kan vurderast opna for næringstransport.

Eit fullt utbygd ringvegssystem vil kunne bidra til å avlaste dei indre byområda med omsyn til arealknappheit, bymiljø og luftkvalitet. Utbygging av Ringveg øst må skje i kombinasjon med restriktive tiltak på eksisterande vegnett. Delstrekninga Arna-Fjøsanger/Hop må prioriterast før delstrekninga E16 Arna- Vågsbotn.

For Vestland er det viktig å utbetre Bergensbanen, og at reisetida mellom Bergen og Oslo vert vesentleg redusert, då ned mot 4 timar. Realisering av K5 med parallell utbygging av E16 og Vossebanen heile vegen mellom Arna og Voss, samt Ringeriksbanen er særleg viktige prosjekt for å kunne realisere dette. Vinterregulariteten på Bergensbanen må også betrast, og det må byggjast fleire og lenger kryssingsspor for å få meir av godstrafikken frå veg til bane.

Mange av fjellovergangane har vanskeleg vinterdrift og har stor rasfare. Rv 13 over Vikafjellet er den mest vinterstengte vegen i Sør-Noreg. Det er stort behov for å realisere Vikafjellstunnelen. Rv 13 er

føreslått overført til Nye veier AS sin portefølje som fyrste strekning i Vestland. Samarbeidet med Nye veier AS må utviklast. Det er særleg viktig å utbetre strekninga Kinsarvik-Kyrkjenes i Ullensvang kommune, samt sikre vegen mot skred. Strekninga gjennom Oddadalen må også prioriterast.

Fjellovergangen rv 15 Strynefjellet har stor rasfare og utfordrande vinterdrift, fleire smale og farlege tunnelar. Strynefjellstunnelen må realisast.

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 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.

Farleia langsetter vestlandet må sikrast. Særleg viktig er det at Stad skipstunnel vert bygd, slik det er lagt opp til i Nasjonal transportplan 2022-2033. Vraket av ubåt U-864 ved Fedje må hevast.

Store riksvegprosjekt

Bundne prosjekt/under utbygging

Rv. 5 Kjøsneshjorden

E39 Myrmel.Lunde

Rv 555 Sotrasambandet

E39 Svegatjørn - Rådal

Midlar i første periode i stortingsmelding om NTP

Stad skipstunnel

E39 Storehaug-Førde

Rv. 5 Erdal-Naustdal

E16 Hylland-Slæen

(Nærøydalen)

Lenging av E39

Fløyfjellstunnelen

E16/Vossebanen Arna-

Stanghelle

E39 Stord-Os (Hordfast)

Prioritert av fylkestinget

Rv15 Strynefjellet

E39 Byrkjelo-Sandane

E39 Byrkjelo-Grodås

Bogstunnelen –Gaular grense

E39 Skjersura

E39 Votedalen

Rv. 13 Vikafjellet

E39 Eikefet-Romarheim

E16 / Vossabana

Stanghelle-Voss

E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset

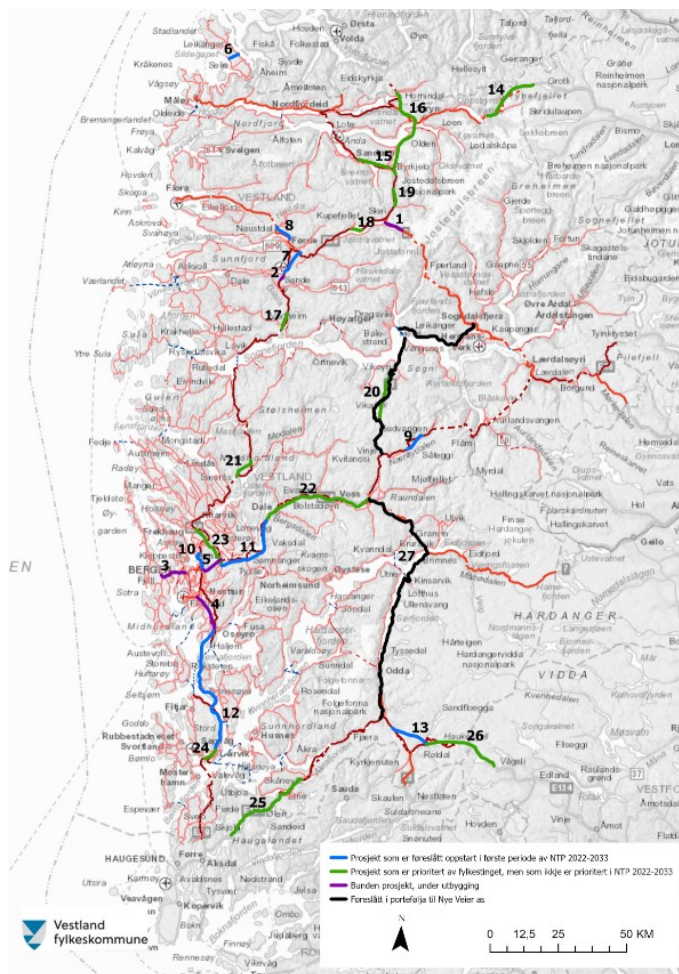
E39 Heiane-Ådland

E134 Bakka-Solheim

E134 Røldal - Vågsli

I portefølja til Nye veier as

Rv 13



Figur 17: Statlege prosjekt i NTP

Kartet over viser dei ulike store riksvegprosjekta som høvesvis er under utbygging/vedteke bygd ut, føreslått i Meld.st. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, prosjekt prioritert av Fylkestinget 12. mai 2021 i innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033, og strekning som er føreslått overført til Nye veier AS.

Samarbeid med statlege transportverksemdar

Nasjonale transportplan 2022-2033 skal leggje større vekt på porteføljestyling enn tidlegare nasjonale transportplanar. Første 6-årsperiode omtalar konkrete prosjekt, men det vil vere opp til dei årlege statsbudsjetta om og når prosjekt blir gjennomført ut i frå ei vurdering av planstatus, rasjonell utbygging og kostnader. I siste halvdel av planperioden vil det leggjast stor vekt på porteføljestyling. Dette inneberer at den siste delen ikkje vil innehalde konkrete prosjekt, men heller leggje større vekt på kva for utfordringar som skal løysast og setjast av ressursar til. Det vil bli gitt større fridom til samferdselsverksemdene å prioritere mellom prosjekt. Vidare vil det avsetjast midlar til programområdetiltak som går til mindre prosjekt, der verksemdene sjølve kan prioritere midlane.



Bilde 21: Rassikring ved Årøyne; Foto: VLFK

Vidare vert det frå 2022 lagt opp til at det skal vere årleg rullerande handlingsprogram for transportetatane. Desse skal i tillegg til fordeling av midlar til store statlege prosjekt, også fordele midlar til mindre tiltak på riksveg (utbetringstiltak, gang- og sykkeltiltak, trafikktryggleikstiltak, miljø- og servicetiltak og tiltak for kollektivtrafikk og universell utforming). Det er viktig å utvikle samarbeidet med etatane slik at det blir best mogleg regionalpolitisk påverknad og koordinering mellom verksemdene sine prioriteringar og fylkeskommunen sine.

Statlege prosjekt må ta omsyn til regionale og lokale behov og prioriteringar. Det må også sikrast at det vert ein god koordinering mellom fylkeskommunal og statleg infrastruktur, slik at transportsystemet vert mest mogleg rasjonelt. Vidare må statleg infrastruktur som til dømes kollektivterminalar byggje opp under fylkeskommunalt tenestetilbod. Det er behov for å arbeide fram nye samarbeidsformer med transportetatane både for store prosjekt og for mindre tiltak på riksveg. Dette gjeld særleg Statens vegvesen,

men det vil også gjelde Nye veier AS, og Jernbanedirektoratet, Bane Nor og kystverket.

Deltaking i kontaktutval og interesseorganisasjonar innan samferdsel

Vestland fylkeskommune samarbeider med kommunar, andre fylkeskommunar og sentrale aktørar for å realisere store statlege prosjekt. Det er oppretta eit kontaktutval for E16 og Vossebanen Arna-Voss (K5). Vidare er fylkeskommunen med i to kontaktutval for E39, kontaktutval for E39 gjennom Hordaland og stamvegutvalet for E39 gjennom Sogn og Fjordane.

Fylkeskommunen er vidare med i følgjande interesseselskap/organisasjonar:

- E134 Haukelivegen
- IS Fjordvegen
- Stamvegutvalet E16
- Vegforum rv.15
- Forum Nye Bergensbanen
- Nasjonal rassikringsgruppe
- Prosjektgruppa for Stad skipstunnel

Godstransport

Regional transportplan 2022-2033 skal bygge opp under den nasjonale målsettinga om overføring av gods frå veg til sjø og bane. Samstundes må det også leggjast til rette for godstransport på veg der dette er mest føremålstenleg.

Om lag halvparten av all godsmengd mellom Osloområdet og Bergensområdet går på Bergensbanen. Utfordringane på Bergensbanen er særleg knytt til at delar av strekninga ligg i eit rasfarleg terreng og har utfordrande vinterdrift, dårleg kurvatur og stort vedlikehaldsbehov. Dette gir

lang transporttid og hyppige stengingar. For å kunne auke godsmengda på bane er i tillegg fleire og lengre kryssingsspor eit premiss.

Det er fleire sentrale prosessar som vil påverke framtidig godsdistribusjon, særleg i Bergensområdet. I 2016 vart det lagt fram ein KVV for Logistikknutepunkt i Bergensområdet. Det vart tilrådd delt konsept, der jernbaneterminal og hamn ikkje vart samlokaliserte. For hamn konkluderte utgreiinga med at det vart kommunen si oppgåve å fastsetje denne. Det vart gjennomført ei kvalitetssikring (KS1) som konkluderte med at moderniseringsalternativet for jernbaneterminalen ville tilseie at det er tilstrekkeleg med kapasitet fram til om lag 2040. Regjeringa har ikkje teke stilling til KVV for Logistikknutepunkt i Bergensområdet, og framtidig lokalisering av jernbaneterminal er ikkje avklara.

Kommunane Bergen og Øygarden (eg. tidlegare Fjell kommune) har vedteke å flytte godshamna i Bergen til Ågotnes. Det er planar under utarbeiding for ei topp moderne godshamn på Ågotnes med utbygging av eit betydeleg distribusjonsnettverk og bruk av sjødronar (små container-feedere) som kan gå både til lokal city-hub, og regionale industriområde rundt Bergen og andre delar av fylket.

Eit anna utviklingstrekk er at store logistikkaktørar no er i ferd med å flytte frå Bergen hamn og jernbaneterminalen i Bergen til Kokstad i Bergen sør og Lyseparken i Bjørnafjorden kommune. Dette vil endre distribusjonssystemet i Bergensområdet.

Karmsund hamn har store utvidingsplanar. Ved realisering av E39 Stord - Os, vil denne hamna også kunne bli ei viktig hamn for distribusjon av gods mot Bergensområdet.

Flora hamn og Nordfjord hamn er definerte som nasjonale stamnetthamner, og har ein sentral funksjon i nordre del av fylket. Det må leggjast til rette for vidare utvikling av desse hamnene.

For den øvre delen av Vestland vil godstransporten i stor grad gå på veg. Utfordringane er særleg knytt til stort vedlikehaldsbehov, smale vegar og dårleg kurvatur. Mange strekningar er rasfarlege, og det er hyppige stengingar på fjellovergangane om vinteren. For godstransporten er det særleg viktig å ha føreseieleg framkome, og det er behov for å fjerne flaskehalsar og trafikkfarlege punkt og sikre fjellovergangar og rasfarlege punkt.

Det blir opna opp for modulvogntog på fylkesvegnettet. Det skal avklarast kva for strekningar på fylkesvegnettet som skal opnast opp for modulvogntog basert på næringslivet sine behov og ut i frå vegen si beskaffenheit og trafikktryggleik. Utbetringstiltak for å leggje til rette for modulvogntog skal vurderast i dei årlege budsjettprosessane.

4.5.4 Strategiar for nasjonale ansvarsområde

- a) Arbeide for at intensjonane med regionreforma med utvida regionalt handlingsrom vert gjennomført, og at fylkeskommunen får økonomiske rammer til å løyse arbeidsoppgåvene på ein god måte.
- b) 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
- c) Gjennom innspel i NTP-prosessen og ved arbeid i kontaktutval og interesseorganisasjonar arbeide for at viktige statlege infrastrukturprosjekt blir realiserte.
- d) 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.
- e) Leggje til rette for betre framkome og trafikktryggleik for godsnæringa gjennom å fjerne flaskehalsar og andre hindringar på vegnettet.

5 Økonomiske rammer og prosessar

Gjennomføring av Regional transportplan 2022-2033 vil i første rekkje skje gjennom bruk av fylkeskommunale midlar til fylkesvegvar og til mobilitet og kollektivtrafikk. I tillegg vil delar av planen bli gjennomført gjennom øyremerkte statlege midlar og gjennom ulike typar av spleiselagsfinansiering med kommunar og med private utbyggjarar. Dei ulike finansieringskjeldene er omtala under plantema Finansiering. I tillegg er statlege prosjekt nemnde under plantema Nasjonale ansvarsområde.

Vestland har store utfordringar med å sikre befolkning og næringsliv eit tilstrekkeleg godt samferdselstilbod både på veg og innan kollektivtrafikk. Dei ressursane som fylkeskommunen har til rådvelde, er ikkje tilstrekkeleg til å ta igjen forfallet på fylkesvegnettet og å sikre at nullvekstmålet i byane kan nåast. Det er også store behov for investeringar i statleg infrastruktur. Det er difor behov for auka statlege ressursar for å kunne løyse samferdselsutfordringane i fylket på ein god måte.

Fordeling av dei fylkeskommunale midlane skjer gjennom dei årlege budsjett- og økonomiplanprosessane. Dette er rammer for fylkeskommunen sine eigne midlar fordelt på investeringstiltak og tiltak på drift og vedlikehald.

Fylkestinget vedtek økonomiske planrammer i juni kvart år for påfølgjande budsjett- og økonomiplanperiode. Endeleg vedtak vert gjort av fylkestinget i desember.

Handlingsprogrammet for Regional transportplan skal rullerast årleg, og bli handsama i juni parallelt med budsjetttrammesaka. Handlingsprogrammet skal gje eit heilskapleg oversyn over behov for ressursar og tiltak for å gjennomføre planen. 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. Handlingsprogrammet si rolle er vidare å avklare aktuelle tiltak og ein langsiktig investeringsportefølje. Gjennom årsbudsjett og økonomiplan vert midlane fordelte innanfor gjeldande rammer basert på prinsipp om porteføljestyring.

For å kunne få ein god dialog med kommunane og andre om handlingsprogrammet, vert det føreslått av avhalde 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.

Vidare vil gjennomføring av planen skje gjennom øyremerkte statlege midlar og midlar frå andre.



Bilde 22: Sogndal hurtigbåtkai, foto: Morten Wanvik/ VLFK